

AFFAIRE N° 1

OBJET : Appel d'offres pour l'exploitation du service des transports en commun de voyageurs de Saint-Denis.

LE SECRETAIRE donne lecture du rapport :

Mesdames, Messieurs, et Chers Collègues,

Par délibération n° 26 en date du 27 MARS 1984, notre Conseil Municipal a décidé de mettre fin au contrat de concession qui avait été passé avec la STUD en 1967 pour l'exploitation du service public des transports en commun de voyageurs dans l'agglomération de Saint-Denis.

Cette décision fait suite à des études approfondies menées pour la Municipalité, par elle-même et par des organismes extérieurs, tout à la fois sur les conditions d'exploitation de la concession en cours, et sur les nouvelles structures du service public des transports en commun à mettre en place.

La volonté de la Municipalité est de modifier en profondeur l'étendue et la qualité du service offert aux usagers qui seraient ainsi potentiellement beaucoup plus nombreux à l'utiliser.

Afin de répondre à l'ampleur de la réforme proposée, je vous demande de m'autoriser à lancer un appel d'offres pour l'exploitation des transports en commun de voyageurs sur tout le territoire de la Commune de Saint-Denis.

A cet appel d'offres, qui doit être lancé le 15 MAI prochain, correspond un cahier des charges qui permettra aux soumissionnaires de présenter leurs propositions financières pour chacune des clauses prévues au contrat.

Ce cahier des charges s'attachera à présenter de façon suffisamment directive l'offre de transport souhaitée correspondant aux investigations menées jusqu'à ce jour pour la restructuration technique du réseau, à savoir :

1°/ Présentation du réseau restructuré :

- 1 - Fréquence souhaitée sur chacune des lignes retenues
- 2 - Capacité de transport (nombre de passagers-kilomètres offerts) à mettre en place
- 3 - Niveau qualitatif du service souhaité (mise en place de l'information nécessaire à l'utilisateur, promotion du réseau, etc...)
- 4 - Extension des capacités du réseau et de l'investissement communal correspondant programmés dans le temps.

.../...

- 2°/ Nature des relations contractuelles qui existeront entre la société exploitante du réseau urbain et les différents transporteurs des écarts.
- 3°/ Nature juridique du mode d'exploitation envisagé (contrat avec garantie de recettes)
- 4°/ Contraintes inhérentes à la reprise du personnel (actuellement employé à la STUD) et à la reprise de certains véhicules.
- 5°/ Régime des tarifs des usagers.

L'appel d'offres, selon le calendrier retenu, sera clos le 30 AOUT.

Le choix de l'adjudicataire qui sera connu au 21 SEPTEMBRE devrait permettre la mise en place de la nouvelle structure exploitante au 10 OCTOBRE 1984.

Vous trouverez en annexe du présent rapport, une convention type de gestion des transports collectifs de voyageurs avec garantie de recettes et un cahier des charges-type.

Les nécessaires adaptations aux réalités et besoins dionysiens feront l'objet de l'avis des commissions ultérieures.

Je mets la question aux voix.

CONVENTION TYPE

pour la gestion avec garantie de recettes des services de transports publics d'intérêt local autres que les transports publics de voyageurs par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, par téléphérique, par remonte-pente ou par tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs (1).

Entre les soussignés :

M.
agissant en qualité de, autorité organisatrice, en application de la délibération de en date du

D'une part, et

M.
agissant en qualité de au nom et pour le compte de, exploitant, faisant élection de domicile, inscrit au registre du commerce à, sous le numéro

D'autre part,

il a été convenu et arrêté ce qui suit :

TITRE I^{er}

OBJET ET DURÉE DE LA CONVENTION

Objet.

Article 1^{er}.

L'autorité organisatrice confie à la gestion avec garantie de recettes des services de transport public de voyageurs et de marchandises dont la consistance et les modalités d'exploitation sont décrites au cahier des charges ci-annexé.

Article 2.

L'autorité organisatrice peut imposer en cours de contrat des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation des services dans les conditions prévues à l'article 14 du décret n° 80-851 du 29 octobre 1980.

(1) Les dispositions mises en italique sont des dispositions optionnelles.

Si, du fait de l'exploitant, la sécurité publique vient à être compromise par le mauvais état des installations ou du matériel, l'autorité organisatrice propose aux autorités compétentes en matière de police de prendre immédiatement, aux frais et risques de l'exploitant, les mesures nécessaires pour prévenir tout danger.

TITRE II

RÉGIME FINANCIER

Biens nécessaires à l'exploitation.

Article 7.

L'autorité organisatrice met à la disposition de l'exploitant les biens qui figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention. Cet inventaire sera complété si d'autres biens sont mis en cours de contrat à la disposition de l'exploitant. Il précise la date à laquelle les biens sont mis à la disposition de l'exploitant et, le cas échéant, le montant du loyer correspondant.

L'autorité organisatrice transfère à l'exploitant les droits à déduction de la T. V. A. correspondant à ces biens : l'exploitant s'engage à faire connaître à l'autorité organisatrice, à chaque imputation ou remboursement, avant le 15 du mois suivant celui du dépôt de la déclaration de T. V. A. ou celui du remboursement, le montant de la T. V. A. imputée ou reversée pour le compte de l'autorité organisatrice. Les sommes transférées sont versées à l'autorité organisatrice avant la fin du troisième mois suivant celui de la déclaration de T. V. A. ou du remboursement.

Article 8.

L'exploitant s'engage à fournir les biens nécessaires à l'exploitation des services autres que ceux qui sont mis à sa disposition par l'autorité organisatrice. Leur financement doit être réalisé par autofinancement dans la proportion d'au moins 10 p. 100.

Tous projets de contrats relatifs au manutentionnement de ces biens nécessaires à l'exploitation doivent être soumis pour approbation à l'autorité organisatrice.

Au fur et à mesure de leur mise en service, ces biens sont inscrits à l'inventaire B annexé à la présente convention. Cet inventaire mentionne ceux de ces biens qui ont été financés au moyen d'emprunts garantis par l'autorité organisatrice.

Article 8 bis.

L'autorité organisatrice s'engage à accorder sa garantie aux emprunts contractés par l'exploitant pour assurer le financement des installations et du matériel énumérés ci-dessous et aux conditions suivantes :

Tarifs.

Article 9.

L'exploitant est autorisé à percevoir auprès des usagers des prix calculés sur la base des tarifs applicables.

De son côté, l'exploitant peut prendre l'initiative de telles modifications sous réserve de l'accord préalable de l'autorité organisatrice. Cet accord est réputé tacite faute de réponse dans un délai de

Ces modifications doivent être régularisées par avenant au cahier des charges.

Article 3.

L'autorité organisatrice et l'exploitant se réservent le droit de conclure avec des tiers tout autre contrat relatif à des services de transport qui ne sont pas de nature à concurrencer les services qui font l'objet du présent contrat.

Article 4.

L'autorité organisatrice peut autoriser l'exploitant à sous-traiter partiellement les services qui font l'objet du présent contrat. Dans ce cas l'exploitant reste entièrement responsable vis-à-vis de l'autorité organisatrice de l'exécution des services sous-traités.

Durée.

Article 5.

La présente convention est passée pour une durée de à compter du
Elle est renouvelée par tacite reconduction pour une durée de sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties, par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au moins (1) mois avant l'expiration de la période en cours.
La non-reconduction de la convention à l'issue de l'une ou l'autre de ces périodes n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des parties.

Article 6.

Sous réserve des règles fixées par la présente convention et le cahier des charges ci-annexé, l'exploitant dispose de tous pouvoirs en ce qui concerne la gestion des services.

Il s'engage à assurer le bon entretien et, si nécessaire, le renouvellement des biens nécessaires à l'exécution des services. Il a l'entière responsabilité du bon état des installations et du matériel.

L'autorité organisatrice se réserve le droit de faire procéder, à ses frais, par un expert agréé par les deux parties, au contrôle de cet état. En cas d'insuffisance d'entretien, elle peut mettre en demeure l'exploitant d'y remédier dans le délai fixé par l'expert ; à défaut d'exécution, elle fait assurer, aux frais de l'exploitant, la remise en état des installations et du matériel.

L'exploitant est tenu d'assurer la continuité des services définis au cahier des charges quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure ou de grève ; en dehors de ces cas, il supporte toutes les dépenses engagées par l'autorité organisatrice pour faire assurer provisoirement les services.

(1) Six mois au maximum.

Les tarifs initiaux sont fixés par le cahier des charges. L'exploitant est libre de les aménager et de les reviser dans le cadre de la réglementation en vigueur. Toutefois il est tenu de communiquer à l'autorité organisatrice au moins à l'avance toutes les modifications qu'il envisage.

L'autorité organisatrice peut imposer à l'exploitant des réductions tarifaires pour certaines catégories d'usagers. Dans ce cas, elle compense les moins-values de recettes qui en résultent.

A cette fin l'exploitant présente à l'autorité organisatrice, avant le de chaque année, pour l'exercice suivant, le montant de cette moins-value. Sur la base de ce montant prévisionnel l'autorité organisatrice verse à l'exploitant des acomptes trimestriels; ces acomptes sont réglés à terme échu dans le mois suivant la demande formulée par l'exploitant. Le règlement des sommes dues est soldé en fin d'exercice, sur production des pièces justificatives; ce règlement doit intervenir dans le mois suivant la demande formulée par l'exploitant.

L'autorité organisatrice peut à tout moment décider la modification ou la suppression des réductions tarifaires imposées à l'exploitant sans que cela donne droit à indemnisation pour celui-ci. Les sommes dues à celui-ci sont alors soldées à la date d'effet de la décision.

Garantie de recettes.

Article 10.

Pour chacun des services ou groupe de services mentionnés ci-dessous l'autorité organisatrice garantit une recette de F, actualisée tous les selon la formule suivante :

Cette formule a une durée de validité de
L'autorité organisatrice s'engage à verser à l'exploitant, le cas échéant, la différence entre le montant ainsi garanti et les produits d'exploitation effectivement perçus pour ces services ou groupes de services. A cette fin, l'exploitant présente à l'autorité organisatrice avant le de chaque année le montant prévisionnel des sommes que celle-ci sera amenée à lui régler. Sur la base de ce montant prévisionnel, l'autorité organisatrice verse à l'exploitant des acomptes trimestriels; ces acomptes sont réglés à terme échu dans le mois suivant la demande formulée par l'exploitant. Le règlement des sommes dues est soldé en fin d'exercice sur production des pièces justificatives; ce règlement doit intervenir dans le mois suivant la demande formulée par l'exploitant.

Liste des services bénéficiant de la garantie de recettes :

Article 11.

Si, durant deux exercices consécutifs, les sommes versées à l'exploitant sont supérieures à % des charges d'exploitation, l'autorité organisatrice et l'exploitant conviennent qu'il est alors mis fin au présent contrat. Les contractants s'engagent à négocier en temps utile un nouveau type de contrat tenant compte des modifications intervenues dans les conditions de l'exploitation. En cas d'échec de cette négociation, il est fait application de l'article 20 ci-après.

Charges d'exploitation.

Article 12.

L'exploitant supporte toutes les charges d'exploitation y compris :

- le service des emprunts contractés pour assurer le financement des biens nécessaires à l'exploitation;
- sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers, à la suite de l'exécution des services ou de l'entretien des installations;
- les frais de timbre et les droits d'enregistrement éventuels du présent contrat;
- les impôts et redevances éventuelles du domaine public auxquels sont assujettis les services;
- les frais versés au titre du contrôle des services de transports publics d'intérêt local effectués pour le compte de l'autorité organisatrice à concurrence d'un montant de p. 100 des recettes d'exploitation après compensations éventuelles.

Comptabilité.

Article 13.

L'exploitant doit tenir pour les services de transport qui font l'objet du présent contrat une comptabilité particulière conforme au plan comptable applicable en la matière.

Il présente à l'autorité organisatrice, avant le de chaque année, le compte d'exploitation de ces services et un compte rendu d'activité comprenant les éléments statistiques définis en annexe qui caractérisent l'activité des services.

Avant la même date, il adresse à l'autorité organisatrice les éléments justifiant les sommes qui lui sont dues.

TITRE III

INCIDENTS EN COURS DE CONVENTION

Sauctions.

Article 14.

Si l'exploitant ne s'acquiesce pas en temps voulu des sommes dues à l'autorité organisatrice et, réciproquement, en cas de retard du versement par l'autorité organisatrice des sommes dues à l'exploitant, elles sont de plein droit majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'escompte de la Banque de France.

Résiliation unilatérale.

Article 15.

L'autorité organisatrice peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment au cours de son exécution. Dans ce cas :

- a) Les biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice (desquels figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention) sont retournés gratuitement à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge;

La déchéance est prononcée par l'autorité organisatrice après mise en demeure de l'exploitant de remédier aux fautes constatées dans un délai qu'elle lui impartit. Cette déchéance prend effet à compter du jour de sa notification à l'exploitant.

Au cas où la déchéance est prononcée, l'autorité organisatrice a la faculté :

- soit de reprendre les biens de l'exploitant mentionné aux b et c de l'article 15 et aux conditions prévues par ces dispositions ;
- soit de pourvoir à une adjudication des biens fournis par l'exploitant.

L'adjudicataire sera soumis aux clauses de la présente convention et du cahier des charges, et substitué aux droits et charges de l'exploitant évincé qui recevra le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes dont il pourrait se trouver redevable à l'égard de l'autorité organisatrice.

L'adjudicataire ou, si l'adjudication n'amène aucun résultat, l'autorité organisatrice, sera tenu de se substituer à l'exploitant pour le remboursement des emprunts qui auraient pu être contractés avec la garantie de l'autorité organisatrice pour le financement des installations, sous réserve que le prix de ces biens, fixé à dire d'experts, tienne compte du montant du capital restant à rembourser.

L'adjudication sera ouverte sur une mise à prix des terrains acquis, des installations, du matériel, des objets mobiliers et des approvisionnements.

Cette mise à prix est fixée par l'autorité organisatrice après avis du service du contrôle, l'exploitant entendu.

L'exploitant recevra notification de la proposition de l'autorité organisatrice et aura un délai de quinze jours pour présenter ses observations, à peine de forclusion.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a, au préalable, été agréé par l'autorité organisatrice et s'il n'a fait, à la caisse des dépôts et consignations ou à la trésorerie générale du département où sont situés les biens un dépôt de garantie égal à 10 P. 100 de la mise à prix.

TITRE IV
EXPIRATION DE LA CONVENTION

Article 19.

Lorsque le contrat arrive à échéance :

- a) Les biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice (lesquels figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention) font retour gratuitement à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge.
- b) Les biens fournis par l'exploitant (lesquels figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention) et qui ont été financés au moyen d'emprunts contractés avec la garantie de l'autorité organisatrice sont remis à cette dernière, à charge pour elle de se substituer à l'exploitant pour le paiement des annuités restant à courir et de lui verser la différence éventuelle entre la valeur vénale du bien, fixée à dire d'experts, et le montant du capital restant à rembourser ;

b) Les biens fournis par l'exploitant (lesquels figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention) et financés au moyen d'emprunts garantis par l'autorité organisatrice sont remis à cette dernière à charge pour elle de se substituer à l'exploitant pour le paiement des annuités restant à courir et de lui verser la différence éventuelle entre la valeur vénale du bien, fixée à dire d'experts, et le montant du capital restant à rembourser ;

c) Les autres biens fournis par l'exploitant ainsi que les approvisionnements et les stocks existants, s'ils sont nécessaires à la bonne exploitation des services, doivent être repris en tout ou partie par l'autorité organisatrice si l'exploitant le lui demande, à prix fixé à dire d'experts ;

d) L'autorité organisatrice verse en outre à l'exploitant à titre d'indemnité de résiliation une somme fixée à dire d'experts. A défaut d'accord, cette somme est fixée par la juridiction administrative compétente.

Article 16.

Les sommes dues à l'exploitant en application de l'article 15 ci-dessus sont versées en capital.

Toutefois, si la résiliation intervient plus de années après l'entrée en vigueur de la convention, les sommes dues seront payées sous forme d'annuités. Il y aura autant d'annuités que d'années restant à courir jusqu'à la date d'expiration normale de la convention. Chaque annuité sera égale au montant total des sommes dues, divisé par le nombre d'années.

Article 17.

L'autorité organisatrice se réserve le droit de résilier sans indemnité le présent contrat :

- en cas de dissolution de la société ;
- en cas de règlement judiciaire ou de mise en liquidation des biens ;
- en cas de cession du bénéfice du présent contrat à un tiers sans l'autorisation de l'autorité organisatrice ;
- au cas où il aura été fait appel à la garantie prévue à l'article 8 bis pour assurer le service des emprunts pendant exercices consécutifs.

La résiliation prend effet à compter du huitième jour franc de sa notification à l'exploitant. S'agissant du sort des biens, la résiliation sans indemnité entraîne les mêmes conséquences que la résiliation unilatérale.

Déchéance.

Article 18.

L'exploitant peut être déchu du bénéfice du présent contrat :

- en cas de fraude ou de malversation de sa part ;
- en cas d'inobservation grave ou de transgression répétée des clauses du présent contrat et notamment si le service vient à être interrompu totalement ou partiellement pendant plus de jours, cas de force majeure ou de grève excepté, ou si, du fait de l'exploitant, la sécurité vient à être compromise par défaut d'entretien des installations ou du matériel.

c) Les autres biens fournis par l'exploitant peuvent être repris par l'autorité organisatrice, moyennant indemnité de rachat fixée à dire d'experts ou sans indemnité si ces biens sont amortis. Déduction faite des créances éventuelles de l'autorité organisatrice, le montant de cette indemnité est versé à l'exploitant dans les mois qui suivent la fin du contrat ;

d) L'autorité organisatrice se réserve le droit d'acquérir, en totalité ou en partie, les approvisionnements et les stocks existants, à prix fixé à dire d'experts.

TITRE V

CLAUSES DIVERSES

Article 20.

L'autorité organisatrice et l'exploitant conviennent que les litiges qui résulteraient de l'application du présent contrat font l'objet d'une tentative de conciliation par un expert désigné d'un commun accord.

A défaut de conciliation, les litiges sont soumis à la juridiction administrative compétente.

Article 21.

A défaut de notification faite à l'exploitant par les représentants qualifiés de l'autorité organisatrice et constatée par reçu, les notifications sont valablement effectuées par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 22.

L'autorité organisatrice prend avis de l'exploitant, selon la procédure la plus appropriée, avant toute décision de sa compétence relative à la circulation générale et au stationnement, pouvant avoir des répercussions sur le fonctionnement des services.

Elle s'engage à intervenir auprès des autorités responsables de la circulation sur les voies publiques pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, notamment en préconisant la création de bandes de circulation réservée et des modifications dans l'organisation de la circulation générale, et en soutenant tout effort pour obtenir l'étalement des pointes journalières de trafic (1).

(1) Pour les transports urbains uniquement.

ANNEXES

INVENTAIRE A

Biens mis à la disposition de l'exploitant par l'autorité organisatrice.

INVENTAIRE B

Biens fournis par l'exploitant.

CAHIER DES CHARGES TYPE

pour l'exploitation des services de transports publics d'intérêt local autres que les transports publics de voyageurs par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, par téléphérique, par remonte-pente ou par tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs (1).

TITRE I^{er}**OBJET ET CONSISTANCE DES SERVICES****Article 1^{er}.**

Le présent cahier des charges a pour objet de fixer les conditions d'exploitation des services de transports publics d'intérêt local exploités conformément à la convention du (2) ou au règlement intérieur du (3) auquel il est annexé.

Il précise notamment les obligations de l'exploitant (ou de la régie) à l'égard des usagers et des tiers.

Article 2.

Les services exploités comprennent les lignes inscrites au tableau n° 1 annexé au présent cahier des charges.

Ce tableau indique pour chaque ligne les nombres minimaux d'allers et retours, les horaires, les fréquences et, si nécessaire, les correspondances entre les lignes.

Ce tableau est tenu à jour par l'exploitant (ou la régie) en fonction des modifications, créations ou suppressions de lignes

(1) Les dispositions mises en italique sont des dispositions optionnelles.

(2) Pour les contrats.

(3) Pour les régies.

— éventuellement, les principales caractéristiques de l'exploitation des lignes (service du soir et du dimanche, heure du premier et du dernier passage, fréquence aux heures de pointe et aux heures creuses, ou horaires pour les lignes dont les intervalles entre départs sont supérieurs à minutes, désignation du plus proche point de vente des titres de transport).

Le tableau des tarifs en vigueur faisant mention de la date d'homologation doit être affiché dans chaque voiture et dans les stations.

2° Modifications ou suppressions de services.

Les usagers doivent être informés, par les moyens les plus appropriés, des modifications ou suppressions temporaires des services.

Lorsque des changements importants et d'une durée supérieure à jours sont apportés aux conditions d'exploitation d'une ligne ainsi que dans les cas de création, suppression, prolongement ou raccourcissement de ligne, le public en est prévenu jours à l'avance par des affiches, par la presse ou par tous les autres moyens appropriés.

Article 6.

Exploitation.

Le transport des voyageurs doit être effectué dans les meilleures conditions de régularité, de confort, de propreté, de sécurité, de rapidité.

Pour ce faire, l'exploitant (ou la régie) doit disposer, à tout moment, de matériel roulant permettant d'assurer normalement les services prévus à l'article 2 ci-dessus et offrir un nombre de places suffisant pour faire face aux besoins du public, le cas échéant au moyen de doublages.

Les agents en contact avec les voyageurs doivent avoir une tenue correcte et faire preuve de courtoisie.

Un registre de réclamations et suggestions est tenu à la disposition du public au siège d'exploitation; il est visé par l'autorité organisatrice tous les

Article 7.

Vente des titres de transport.

Les titres de transport sont vendus par l'exploitant (ou la régie) ou ses correspondants sur la base des tarifs applicables.

Article 8.

Contrôle des titres de transport.

Les usagers doivent être en possession de titres de transport validés et des justifications requises pour leur utilisation, conformément aux indications figurant à l'intérieur des véhicules ou aux points d'arrêt.

L'exploitant (ou la régie) doit faire contrôler fréquemment les titres de transport et faire poursuivre, conformément à la loi et aux règlements, les usagers qui circuleraient sur le réseau sans titre de transport ou avec un titre de transport non valable et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur.

TITRE II

TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT

Article 3.

Tarifs.

Les tarifs applicables aux voyageurs, ainsi qu'aux bagages et mesageries (1), sont indiqués au tableau annexe n° 2 du présent cahier des charges. Ce tableau définit en particulier les catégories d'usagers pouvant bénéficier de la gratuité de circulation (fonctionnaires et agents participant au contrôle du service, agents du réseau, etc.) ou de réductions tarifaires.

L'exploitant (ou la régie) tient ce tableau à jour en fonction des modifications qui interviennent selon les modalités fixées par :

- la présente convention (2);
- le présent règlement intérieur (3).

Article 4.

Conditions de transports.

Le tableau annexe n° 2 définit également les conditions dans lesquelles certaines catégories de voyageurs ont accès en priorité aux véhicules des services et aux places assises ainsi que les conditions de transport des bagages, paquets ou autres objets (skis, poussettes, etc.) et des animaux.

Article 5.

Information des voyageurs.

Les modalités selon lesquelles les informations sont portées à la connaissance du public sont soumises aux conditions minimales ci-après :

- 1° Informations à bord des véhicules, aux points d'arrêt et aux stations.

Les véhicules doivent porter de manière très apparente l'indicatif de la ligne et le point de destination du véhicule.

Les véhicules assurant des services spéciaux ou occasionnels doivent être signalés de manière à être distingués par les usagers.

Des avis apposés à l'intérieur de chaque voiture ou aux points d'arrêt et stations portent à la connaissance du public :

- les principaux arrêts et, éventuellement, les points de correspondance et le schéma de la ligne;
- les avis de service intéressant le public;

(1) Pour les réseaux de transports interurbains.
 (2) Pour les contrats.
 (3) Pour les régies.

Les prescriptions d'utilisation des titres de transport, ainsi que le montant des indemnités dues en cas d'infraction, sont rappelés à l'attention des usagers à l'intérieur des véhicules ou aux points d'arrêts et stations.

Article 9.

Signalisation des arrêts.

Les arrêts des services routiers sont équipés d'un signal dont l'entretien est à la charge de l'exploitant (ou de la régie).

Un abri pour voyageurs doit être placé aux points d'arrêts suivants :

Si toutefois, l'autorité organisatrice concède à un tiers le droit d'implanter des abris pour voyageurs aux arrêts, elle fait son affaire auprès de ce tiers, après consultation de l'exploitant ou de la régie) de la fourniture, de la pose et de l'entretien de ces abris ainsi que de la réservation d'une surface d'affichage suffisante pour permettre à l'exploitant (ou à la régie) d'exécuter ses obligations d'information du public.

Article 10.

Publicité.

L'exploitant (ou la régie) est autorisé à faire procéder à une publicité aux emplacements réservés à cet usage.

Les panneaux publicitaires ne doivent pas masquer les plaques indicatrices, affiches et avis destinés au public. Toute affiche mal placée ou détériorée est immédiatement retirée ou remplacée.

Cette publicité ne doit pas être de nature à troubler l'ordre public.

Article 10 bis.

Appareils automatiques et vitrines.

Des appareils automatiques (distributeurs, etc.) et des vitrines peuvent être installés. Ils doivent être placés de manière à permettre en toute circonstance l'évolution des voyageurs avec ordre et sécurité.

Article 11.

Constatation des infractions. — Assermentation des agents.

Les agents de l'exploitant (ou de la régie) sont habilités à veiller au bon ordre dans les voitures et les installations des services et à l'application des règlements.

L'exploitant (ou la régie) doit faire assermenter les agents qu'il(elle) charge de la surveillance et de la police de son réseau et de ses dépendances ainsi que de la perception des sommes visées à l'article 8 ci-dessus.

Il(elle) doit faire également assermenter les agents qui seront chargés, conformément aux prescriptions de l'article 250-1 du code de la route, de constater les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement qui affectent la circulation, l'arrêt ou le stationnement de ses propres véhicules (1).

(1) Pour les réseaux de transports urbains.

38)

Article 12.

Assurances.

L'exploitant (ou la régie) est tenu(e) conformément à la loi de contracter une assurance illimitée du « risque tiers et voyageurs transportés », couvrant les responsabilités que lui-même (elle-même) et la collectivité contractante encourent du fait de l'exploitation des services. Une assurance contractée pour le compte de l'autorité organisatrice doit, en outre, garantir, selon les usages du droit commun, les risques découlant de l'exploitation des services. Les polices d'assurance doivent comporter une renonciation formelle à tout recours contre l'autorité organisatrice.

Cette dernière peut, à tout moment, demander toutes justifications concernant l'accomplissement des obligations ci-dessus.

Article 13.

Disposition finale.

L'exploitant (ou la régie) fait élection de domicile à

LE SECRETAIRE lit l'avis des Commissions :

La convention de gestion et le cahier des charges types sont complétés et modifiés par les dispositions suivantes adoptées par les Commissions (Travaux Publics, Affaires Economiques, Cadre de vie).

* Pour la gestion : la formule de garantie de recettes est retenue. Ce type de contrat présente pour la municipalité plusieurs avantages, par exemple le financement de tous les investissements par l'exploitant. Reste à la charge de la Commune, la mise à disposition d'un terrain pour l'exploitant (vente, location...)

* Pour la durée de validité des documents contractuels, les Commissions, considérant d'une part que la durée de vie normale d'un véhicule est de 8 ans et d'autre part, que l'amortissement des bâtiments industriels que l'exploitant devra financer peut être de 15 ans, sont donc favorables à une durée de 8 ans par tacite reconduction, pour une même période, une seule fois.

La dénonciation de ce contrat ne pourrait se faire que moyennant un préavis de 6 mois.

* En ce qui concerne la fixation d'une formule de révision des prix pour la garantie de recettes, les Commissions sont favorables à une discussion éventuelle avec l'adjudicataire pour ajuster au contexte économique du Département, la formule qui sera imposée dans le cahier des charges

* Les Commissions soulignent l'importance de l'adjonction au contrat d'une clause stipulant qu'un excédent éventuel de recettes sur la garantie prévue serait acquis à la Commune avec un intéressement de l'exploitant.

- RESEAU URBAIN :

Les Commissions sont favorables à l'établissement de contrats d'affrètement entre l'exploitant urbain et les exploitants suburbains, s'inspirant de l'esprit du contrat de garantie de recettes.

Une préférence sera donnée aux exploitants actuels de chaque ligne des écarts lors de la mise en place du nouveau réseau.

L'exploitant principal restera seul responsable du service suburbain vis à vis de la Commune.

- CONTRAT DE DEVELOPPEMENT

Les Commissions sont d'accord pour prévoir dans le contrat une clause stipulant l'obligation pour le futur concessionnaire de proposer en collaboration avec les services municipaux et avant le 01/01/85, un contrat de développement à passer avec l'Etat. Celui-ci est destiné à la fois à percevoir les subventions et à programmer de façon prévisionnelle les dépenses municipales corrélatives.

- ASPECT TECHNIQUE DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU URBAIN

Les Commissions approuvent les mesures proposées, à savoir :

- Augmentation de la production kilométrique sur le réseau urbain de 60 % se traduisant par une augmentation de 38 % du ratio véhicules-kilomètres par habitant réseaux urbain et suburbain confondus

- Obligation pour le futur concessionnaire de reprendre tous les véhicules du parc municipal mis à la disposition de la STUD depuis 1977

- Utilisation de matériel de plus grosse capacité pour améliorer la productivité
- Utilisation de châssis autobus en terrain plat plus confortable
- Amélioration de la fréquence de passage des bus sur les différentes lignes.

A ce propos, les Commissions soulignent qu'il sera éventuellement nécessaire de faire varier l'amplitude des services en centre-ville (commerçants pour des heures plus tardives de leurs magasins, etc...).

- REORGANISATION DES SERVICES DES ECARTS

Les Commissions, considérant le fait que les transporteurs concernés restent sous la tutelle de la Direction Départementale de l'Équipement jusqu'au 31 Décembre 1984, émet le vœu d'harmoniser la restructuration des réseaux urbain et suburbain au 1er Janvier 1985.

- FIXATION DES TARIFS DE TRANSPORT AUX USAGERS

Les Commissions s'en remettent à l'obligation faite au concessionnaire de rester dans le cadre de la réglementation générale des prix. Néanmoins, une clause spéciale, stipulant qu'en cas de retour à la liberté des prix, le contrôle de la Commune entrerait en vigueur, sera rajoutée.

- STRUCTURE TARIFAIRES

A la création de titres à vues à durée variable et privilégiant les abonnés, les Commissions émettent un avis favorable.

Elles sont également favorables à ce que la nouvelle structure pérennise les avantages tarifaires accordés à certaines catégories d'usagers.

- DEVELOPPEMENT DE L'INFORMATION ET DE LA PROMOTION DU RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Les Commissions souhaitent que ce domaine d'obligation soit particulièrement explicite au niveau du cahier des charges pour faciliter l'accès du réseau aux usagers les plus défavorisés.

- REPRISE DU PERSONNEL DE LA STUD

Le cahier des charges stipulera les obligations du futur exploitant découlant des dispositions du Code du Travail (art. L 122-12) nonobstant les effets de gestion transitoire assurée par la Commune.

LE MAIRE - Vous avez entendu le rapport d'une part, et l'avis des commissions d'autre part. Vous avez aussi à votre disposition, avec le rapport, une convention type et un cahier des charges type. Enfin, vous avez reçu en début de séance un document ayant pour titre : "Une réforme de fond : un nouveau réseau de transports en commun à Saint-Denis". Ce dernier document reprend un peu la discussion que nous avons eue le 24 mars dernier concernant les raisons pour lesquelles nous voulons améliorer le système de transports en commun à Saint-Denis. Vous connaissez tous les points, mais je vous les rappelle quand même.

Il faut se doter d'un réseau de transports en commun performant, c'est-à-dire :

- * traiter de façon rationnelle, en respectant le confort de l'utilisateur, un accroissement continu de personnes dans un espace urbain non extensible ;
- * favoriser les économies non seulement d'énergie mais d'infrastructures ;
- * préserver l'environnement urbain ;
- * réduire les inégalités sociales en donnant la même chance à tous d'accès aux emplois, aux équipements collectifs, aux loisirs ;
- * faire du réseau de transports en commun un véritable service public.

Par ailleurs, à la page 2, six principes sont énumérés :

- 1 - La complémentarité des dessertes urbaine et suburbaine.
- 2 - L'augmentation de 60 % des services proposés aux usagers.
- 3 - Le renouvellement complet du parc de véhicules.
- 4 - La fiabilité du système d'exploitation du réseau.
- 5 - L'information de l'utilisateur et la signalétique sur les véhicules.
- 6 - Le développement d'une tarification attractive.

Nous allons d'abord vous présenter le réseau. M. HEUILLET, chargé de mission dans cette affaire, fera le diagnostic du réseau actuel, et ensuite exposera les nouveaux tracés et les nouveaux points du réseau futur. Puis, nous pourrions passer aux questions si vous le voulez bien.

M. HEUILLET - On va donc essayer de faire un diagnostic de ce qui se passe actuellement dans l'exploitation de la STUD.

On va commencer par L'AGE DU PARC DE VEHICULES :

Sur les 29 bus de la STUD, 14 ont plus de 8 ans ; or, d'après la Fédération Nationale des Transports Routiers, il s'avère que le coût d'entretien des véhicules après 8 ans s'élève considérablement. Sur ce parc de véhicules, 15 véhicules qui sont dans la norme appartiennent à la Mairie de Saint-Denis. Donc, les véhicules plus récents, ceux qui sont en circulation sur la quasi-totalité des lignes régulières, sont des véhicules de la Mairie.

SUR L'INCONFORT DES VEHICULES :

- * Insuffisance de capacité du parc : ce sont toujours des petites unités qui sont mises en service, sauf sur certaines lignes ; cela provoque des bourrages aux heures de pointe, d'où un inconfort pour les usagers.
- * Les aménagements intérieurs des véhicules sont peu soignés.
- * Un mauvais choix du type de véhicule : c'est un châssis camion ; il est très haut et difficile d'accès aux personnes âgées ou handicapées, et a une suspension très dure.

Le parc de véhicules pêche aussi par le MAUVAIS ETAT DE PRESENTATION AU PUBLIC : détérioration des carrosseries, propreté insuffisante à la fois extérieure et intérieure.

Du point de vue de la FIABILITE : les bus sont souvent en panne sur les lignes ; ce qui est plus grave, c'est que lorsqu'une panne survient, rien n'est prévu en remplacement si ce n'est le bus suivant ; il n'y a pas de doublage.

Cet aspect doit être rapproché du MANQUE DE PRODUCTIVITE DU PERSONNEL D'ENTRETIEN de la STUD. On a mis sur le tableau un ratio qui s'appelle : "kilomètre-véhicule par agent d'entretien" ; c'est l'ensemble des km faits par tous les bus du réseau sur toutes les lignes régulières durant un an. On rapporte ce ratio au nombre de personnes de l'effectif qui sont affectées à l'entretien, c'est-à-dire en fait les mécaniciens. On obtient ainsi la productivité du personnel. Pour ce faire, une comparaison avec des réseaux restructurés de villes métropolitaines de taille similaire montre que le personnel de la STUD est très en-deçà des normes nationales : 66 000 par rapport à environ 358 000 pour le réseau le plus performant en km-véhicule.

Un autre point qui fait défaut sur le réseau de Saint-Denis, c'est la CARENCE ABSOLUE EN MATIERE D'INFORMATION DE L'USAGER. Un réseau normal, qui fonctionne correctement aux normes des réseaux restructurés de métropole, en principe affiche des horaires de passage des véhicules aux arrêts et présente des plans de réseau, que ce soit dans les abri-bus ou au niveau du mobilier urbain à des points clés de la ville ; par ailleurs, le minimum, c'est d'éditer un guide horaire imprimé.

En outre, il manque aussi la SIGNALETIQUE DES VEHICULES, c'est-à-dire les bandeaux de ligne et les girouettes (ce qu'on voit sur la partie frontale du bus indiquant la direction de la ligne). Il y a un gros effort à effectuer en ce domaine.

DE MAUVAISES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DU RESEAU ont été aussi constatées :

* L'INEXISTENCE D'HORAIRE PRECIS ET FIABLES : il n'y a pas de normes pour le passage des véhicules ; en fait ils sont à la rotation et non pas dans le cadre rigide d'un horaire où on doit passer à telle heure à tel arrêt. Cela a pour conséquence une irrégularité des passages de véhicules notamment aux heures de pointe où les temps de parcours sont allongés.

* LES TRACES DE LIGNE SONT COMPLEXES : dissociation des itinéraires aller et retour, tracés de boucles pénalisants pour l'usager ; les tracés de boucles sont pénalisants dans la mesure où ils obligent un usager qui veut se rendre directement à un point à faire un crochet pour suivre la ligne pour prendre d'autres usagers ou pour en déposer d'autres.

On a pu diagnostiquer aussi une INSUFFISANCE DE SERVICES OFFERTS A L'USAGER : il existe des zones non desservies, par exemple la Zone Industrielle du Chaudron, et des lignes avec des délais de passage trop longs, par exemple sur la ligne 6 qui dessert les universités et le CD 60-Le Moufia sur laquelle il n'y a qu'un seul véhicule toutes les heures.

Le dernier point qui fait défaut, c'est le SYSTEME DE PERCEPTION DES RECETTES QUI EST INADAPTE : 100 % des titres sont vendus sur les véhicules, soit par un receveur, soit par le chauffeur lui-même sur certaines lignes. Cela a pour conséquence un ralentissement des temps de parcours, donc une baisse de la qualité pour les usagers et un alourdissement des charges de personnel dans la mesure où il y a une structure sur les bus pour faire la recette et une structure à la société pour récupérer l'argent.

On peut rapprocher cela du MANQUE DE PRODUCTIVITE DES AGENTS NON ROULANTS, le personnel de structure. On reprend toujours le ratio km-véhicule, c'est-à-dire l'ensemble des productions kilométriques de tout le réseau rapporté aux effectifs d'agents non roulants. On voit que le réseau de la STUD se situe à 23 408 km par agent non roulant alors que le chiffre du réseau le plus performant (par exemple ANNECY) est de 119 000, c'est-à-dire environ cinq fois plus.

Enfin, ce système de perception des recettes, accroît la PENIBILITE DU TRAVAIL DES CHAUFFEURS. Le chauffeur qui est soumis à des contraintes en milieu urbain -circulation aux heures de pointe- a en plus le souci de percevoir les recettes, de rendre la monnaie ; cela peut être pénalisant pour la sécurité de la conduite des véhicules.

AU PLAN DE L'EXPLOITATION PROPREMENT DITE DE LA STUD : on peut noter une INSUFFISANCE DE RENTABILITE DE L'EXPLOITATION.

LA PRODUCTIVITE DE L'EFFECTIF TOTAL EST INSUFFISANTE ; le ratio km-véhicule rapporté à l'ensemble de l'effectif de la société est de 10 556 km-véhicule par agent, alors que la moyenne nationale est de 17 040, c'est-à-dire indice 100 pour la STUD et 170 pour la moyenne nationale. Cette lourdeur de la structure ne manque pas de se faire sentir au niveau des dépenses de fonctionnement hors amortissement par km-véhicule : pour la STUD, 13,17 le km-véhicule et moyenne nationale, 9,45. On a un ensemble de graphiques qui permettent de situer le réseau de Saint-Denis et de faire des comparaisons.

(Explication sur graphiques).

On voit que Saint-Denis est très au-dessous ; en fait il est en tête de tous les réseaux de villes similaires si on prend La Rochelle, Boulogne, Calais, etc...

On peut conclure qu'au niveau de Saint-Denis l'offre de transport est insuffisamment dimensionnée pour le besoin des dionysiens ; l'offre se chiffre en km-véhicule à 855 000 pour la zone urbaine de Saint-Denis et à 555 000 pour les écarts, ce qui fait au réseau global 1 400 000 km-véhicule. A titre de comparaison, on peut donner les productions kilométriques de certaines villes :

- Poitiers.....	1 900 000
- Valence.....	2 200 000
- Angoulême.....	3 700 000
- Annecy.....	2 200 000

Si on rapporte ce chiffre de production kilométrique à l'habitant, c'est-à-dire qu'on le divise par le nombre d'habitants, le réseau global de Saint-Denis se situe à 12,84 km-véhicule par habitant, alors que la moyenne nationale est d'un peu plus de 21. Il y a donc un certain retard que l'on se propose de combler en élaborant un réseau

un peu plus performant.

Un autre point qui pêche, c'est le COUT MOYEN DU VOYAGE ; au niveau du réseau urbain, il est trop élevé ; le coût moyen à la STUD est de 3,60 F ; la moyenne nationale est de 1,28 pour les villes de -100 000 hts et 1,33 pour les villes de +100 000 hts. Cela veut dire que le coût est à peu près trois fois supérieur. Cela est dû surtout au fait qu'il n'existe pas dans la structure tarifaire des titres d'abonnement ; ce sont des titres qu'on présente à vue et qui, pour une somme forfaitaire, donnent un nombre limité de voyages par an. Donc, au niveau de Saint-Denis, l'usager intensif qui voyage 60 fois par mois paye le même prix que l'usager qui voyage 1 fois, et en général ce sont des gens qui ne peuvent pas faire autrement, c'est-à-dire qui n'ont pas de voiture.

Le résultat évidemment, avec une offre qui est insuffisamment dimensionnée et un coût très élevé, c'est que l'utilisation des transports en commun n'est pas du tout entrée dans les moeurs des dionysiens ; le nombre de voyages par habitant pour le réseau global est de 3,37 alors que la moyenne nationale se situe à 75. Quand on sait que le développement d'un réseau de transports en commun joue un rôle prépondérant dans la réduction des points noirs de circulation, on voit le chemin qui reste à faire. Le développement du réseau de transports en commun devrait apporter des solutions aux problèmes de circulation d'une agglomération qui se développe, desservir toutes les zones d'habitat dense, désenclaver des populations captives souvent les plus défavorisées, en un mot constituer un vrai service public, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas seulement de placer des véhicules sur des lignes qui ont des bons taux de remplissage, mais aussi d'en placer sur des lignes qui ne sont pas forcément rentables mais qui ont une utilité pour la collectivité au plan des économies d'énergie, des économies d'infrastructures et aussi un impact social.

M. BOURHIS - Mes chers collègues, vous pouvez voir sur la carte les nouvelles lignes, qui sont au nombre de 9 ; c'est le résultat de l'étude AUR-CODRA qui a été signolée par M. HEUILLET et par les services municipaux. Sur la carte, vous pouvez voir les différentes zones : en jaune, les zones industrielles et en bleu les zones à forte concentration. On a donc tenu compte dans l'établissement de ces lignes de la desserte de ces différentes zones. A partir de ces données, les nouvelles lignes ont été créées. Prenons le cas de la ligne 1 qui démarre des Camélias : elle a été conçue spécialement pour la desserte de ce quartier vers le centre ville et retour avec des fréquences assez rapides. Il y a ensuite la ligne 8 du Chaudron, sur laquelle vous retrouvez la ligne 7, Clinique de Ste-Clotilde, qui n'est pas desservie. La ligne 6 concerne le LEP de Moufia et la ligne 8 qui va au Bas de Moufia. Ces lignes vont en direction du centre ville.

J'attire votre attention sur ce qu'à partir de la ligne 7, il y a eu une desserte de la zone du Chaudron et de la zone d'entrepôts du Chaudron, desserte qui n'existait pas auparavant.

Toutes ces lignes vont donc vers le centre ville, empruntent le CD 44, le boulevard de l'Océan, vers le front de mer, la rue Labourdonnais, la rue de Paris et retournent vers leur itinéraire de départ.

Je vous ferai remarquer que le centre ville est coupé par le milieu par une autre boucle afin de desservir les centres scolaires par rapport au Bas de la ville où il y a des échanges importants de

personnes. J'attire votre attention sur le point suivant : quelqu'un qui viendrait au niveau du centre de la rue de la Compagnie n'aurait pas plus de 150 m à faire pour retrouver de part et d'autre une ligne du réseau.

La ligne 9 dessert également le Bas de la Rivière où il y a aussi une petite zone industrielle, ainsi que la Délivrance. Il y a à peine 5 mn à faire de part et d'autre de tout ce réseau.

Dans le centre ville, la fréquence de passage sera d'environ 4 à 5 mn.

Il faut noter que ce réseau n'est pas figé ; lors de l'exploitation, nous verrons s'il faut modifier certaines choses.

Dr GERARD - Est-ce le réseau urbain ?

M. BOURHIS - C'est cela.

Dr GERARD - Comment a-t-on fait l'harmonisation avec le réseau suburbain.

M. BOURHIS - L'harmonisation va d'abord se faire sur le plan juridique par des contrats qui seront passés avec les transporteurs des écarts. A St-Denis, il existe deux moyens de transport : d'une part la STUD qui dessert le périmètre urbain, et d'autre part les transporteurs privés dépendant des services de l'Equipement qui desservent les écarts. Nous avons donc décidé qu'il n'y aura qu'une seule direction de façon à harmoniser l'ensemble des transports desservant les écarts et le centre urbain. Ces lignes des écarts feront l'objet de contrats particuliers avec garantie de ressources. Ils mettront à la disposition du concessionnaire leur personnel et leur matériel, mais ils garderont tout de même leurs droits sur les lignes qui étaient les leurs.

Dr GERARD - Et par rapport à la desserte ?

M. BOURHIS - Ils continueront ; ils vont se retrouver sur ces lignes.

LE MAIRE - Il y aura correspondance en quelque sorte. Il n'y aura pas concurrence. Ce sera le même groupe d'entrepreneurs qui va faire l'ensemble.

M. BOURHIS - La tarification va correspondre, c'est-à-dire que, avec le système préconisé, quelqu'un qui prend un billet au Brûlé, pour une durée d'une heure suivant le contrat, pourra aller d'un point à un autre de la ville.

Dr GERARD - Comment va se faire cette harmonisation, c'est-à-dire quels seront les points de rencontre ? Prenez par exemple celui qui se trouve au Brûlé et qui veut se rendre à la DASS au Chaudron. Y va-t-il directement ou pas ?

M. HEUILLET - Il descend jusqu'à la gare routière, et à ce moment prend un bus urbain grâce à son ticket qui lui donne la correspondance gratuite pendant une heure. Il prend un bus no 6 qui dessert directement la DASS.

Dr GERARD - Le point de rencontre, c'est donc la gare routière.

M. HEUILLET - C'est cela, ou éventuellement d'autres points de rencontre.

M. BOURHIS - Oui, pour certaines lignes. Il y a aussi le Jardin de l'Etat ou un point quelconque où l'utilisateur peut trouver une correspondance pour l'endroit où il veut aller.

Dr GERARD - Cela n'a pas encore été défini alors.

M. HEUILLET - Cela a été défini. Quelqu'un qui viendrait de la Rivière des Pluies par exemple, changerait au Petit Marché, pour se rendre au CHD de Bellepierre. Cela dépend un peu de la configuration des lignes. Mais au niveau de la Gare Routière, du Petit Marché, éventuellement du Jardin de l'Etat pour toutes les lignes qui viennent de l'Ouest de la ville, des correspondances existent. Cela sera aménagé par les itinéraires ou par les horaires qui permettront les correspondances et aussi au niveau de la tarification.

Avec ce système de correspondance qui correspond à un gros progrès par rapport à ce qui existe actuellement, quelqu'un qui descend des écarts doit payer un bus urbain pour se rendre en ville.

De même au niveau urbain à proprement parler, quelqu'un qui viendrait du Chaudron et qui voudrait se rendre par exemple à la Sécurité Sociale, s'arrêterait, et avec le même titre de transports, pourrait repartir directement sur la Sécurité Sociale par une ligne directe, la ligne 4 en l'occurrence.

LE MAIRE - Il n'y aura pas concurrence, comme je vous l'ai déjà dit, c'est-à-dire que la ligne qui viendra du Brûlé par exemple, arrivera à une heure telle qu'elle passera dans une tranche horaire prévue par le transport urbain normal.

M. HOARAU Mickael - La Cité des Ananas dans la zone de Moufia est-elle située en zone urbaine ?

M. BOURHIS - Il n'y a plus de transports suburbain ou urbain. Toutes les lignes seront desservies. Pour l'instant, à Moufia, cela s'arrête au Bas de Moufia ; cela s'appelle rue Lafosse ; il y aura une desserte suburbaine qui va continuer, mais à partir de la même ligne. Comme ce sont des transporteurs qui, à l'heure actuelle, ne font pas partie du réseau urbain, nous n'avons pas pu les faire figurer sur la carte étant donné qu'aucun contrat n'est passé avec eux.

M. HOARAU Mickael - Il faut faire attention parce qu'il y a un problème de desserte assez important dans cette zone. Je connais bien le quartier. Les gens se plaignent car il faut attendre trop longtemps, et souvent les gens qui habitent ce quartier n'ont pas de véhicule particulier.

M. HEUILLET - L'attente est due au fait qu'il n'existe qu'une seule ligne qui dessert par un tracé de boucle à la fois les universités et le CD 60 de Moufia : c'est une ligne urbaine pour laquelle il y a un bus toutes les heures ; on a prévu de casser cette boucle en deux et de créer deux lignes directes : une qui dessert les universités avec une fréquence d'environ 23 minutes et une autre qui desservira le L.E.P. Moufia avec aussi une fréquence de 23 minutes. Par ailleurs, il existe un transporteur suburbain qui dessert Moufia et dont les services vont être sans doute augmentés. On va faire une

restructuration du réseau suburbain pour faire une complémentarité avec la zone urbaine.

M. BOURHIS - Il y a le secteur de Montgaillard où nous avons poussé jusqu'à la desserte du C.E.S. qui n'existait pas anciennement. Il y a des points comme cela pour lesquels il faut bien figurer les détails.

MME VERGES - Est-ce que les horaires seront prolongés le soir par exemple pour la Cité Universitaire ? Lorsqu'il y a des cours le soir, les jeunes se plaignent de ne plus avoir de transport après 7 heures.

M. BOURHIS - Nous avons prévu dans le cahier des charges une augmentation des tranches horaires tant pour le centre commercial que pour les centres universitaires et pour les autres écoles.

LE MAIRE Il ne faut pas se faire d'illusion, toutes les lignes ne sont pas rentables, mais il est clair qu'à un certain moment, une ligne peut devenir rentable. Le système est très souple ; il permet de mettre des cars à des horaires bien définis correspondant à un besoin. Mais, il est clair aussi que, dans certains endroits, il faudra desservir bien qu'il y ait peu de monde ; alors la ligne ne sera pas rentable et c'est là qu'interviendra le versement transport.

M. ANNETTE Au niveau du principe, pour la desserte urbaine et pour les écarts, est-ce qu'il y aura des investissements particuliers ?

M. BOURHIS Ce sera du même niveau pour les deux ; les bus seront de la même couleur avec des chauffeurs portant la même tenue.

LE MAIRE - Nous n'avons pas voulu casser les habitudes antérieures, c'est-à-dire les cars qui faisaient habituellement ces lignes ; il fallait les intégrer dans le système. Les entrepreneurs de car actuels poursuivront donc leur action, mais en collaboration avec le concessionnaire principal et non pas en concurrence comme cela se passe actuellement avec la STUD.

M. ANNETTE - Je prends par exemple la desserte de la Bretagne. Est-ce qu'on va augmenter la fréquence sur cette ligne ?

LE MAIRE Ce ne sera pas dans la même cadence puisqu'il n'y aura pas le même nombre de personnes, mais cela se fera à une cadence correspondant aux besoins des habitants du secteur.

M. ANNETTE - Au départ, on avait demandé un investissement aux transporteurs actuels.

M. BOURHIS - Dans les contrats qu'on pourra souscrire avec les entrepreneurs des écarts, il y aura une clause pour le renouvellement du matériel et les investissements nouveaux. Tout sera pris en compte. C'est à partir de leur comptabilité, de ce que l'on saura de leur exploitation actuelle, que les choses seront arrêtées d'une façon précise.

MME VERGES - Est-ce qu'en 1985 cela ne devrait pas s'accompagner de cette information dont vous parliez tout à l'heure pour désengorger Saint-Denis : spots publicitaires et édition d'une brochure ?

M. BOURHIS - Nous avons l'intention d'éditer des brochures, des cartes

de Saint-Denis, pour bien préciser les lignes de façon à faire une information très complète auprès des usagers.

LE MAIRE - Il n'y a pas de doute qu'au début il y aura un peu de cafouillage, mais je crois que cela devrait pouvoir entrer rapidement dans les moeurs.

Dr GERARD - Est-ce que nous discutons ce soir du cahier des charges ou du principe ?

LE MAIRE - Du cahier des charges.

Dr GERARD - Pourquoi ne nous a-t-on pas donné le projet ?

LE MAIRE On prend le cahier des charges type. Il y a des points précis qui correspondent à la situation de chaque ville, et c'est là où la Commission vous propose un certain nombre de points à compléter.

Dr GERARD - Est-ce qu'on ne pourrait pas passer en revue le cahier des charges pour remplir les blancs, parce qu'apparemment il y a beaucoup de blancs qui ne sont pas remplis. Pour la première question qu'on est en train d'aborder, le problème du contrat, je pose la question suivante : est-ce qu'il est préférable d'avoir un contrat avec un transporteur qui sous-traitera ou est-ce que nous n'avons pas intérêt à avoir, puisque c'est un contrat type d'intérêt local avec ressources garanties, un contrat spécifique avec le transporteur principal et d'autres contrats avec les autres transporteurs étant donné que la responsabilité de l'harmonisation peut revenir à quelqu'un ? De plus, si je comprends bien, ces personnes vont sous-traiter mais seront englobées dans une espèce de grande société ?

LE MAIRE - Non.

Dr GERARD - En cas de grève, est-ce que tout s'arrête ?

LE MAIRE - Le but n'est pas de casser la grève. Il y a une société centrale qui affrète d'autres sociétés, mais chacun est responsable de la société qu'il préside ; il a un contrat avec le concessionnaire principal.

Dr GERARD - Il a un contrat avec le concessionnaire principal, mais vis-à-vis de vous il y a un responsable.

LE MAIRE - Il y a un seul responsable, c'est le concessionnaire principal.

Dr GERARD - Mais vis-à-vis de ceux qui se mettront éventuellement en grève, est-ce qu'il y a toujours un seul responsable ?

LE MAIRE - C'est avec leur patron, que ce soit le patron secondaire ou le principal, que les grévistes auront affaire.

Dr GERARD - Le problème est de savoir si ce sera une société élargie avec obligation d'avoir un comité d'entreprise, des délégués, etc... parce que cela comprend plus de 100 ou 150 personnes ou si cette société principale ne représentant que 50 personnes entre dans un autre cadre de même que les autres petites sociétés.

M. BOURHIS - Les sociétés privées qui desservent les écarts passent un

contrat avec la société mère. C'est tout.

Dr GERARD - Elles gardent donc leur autonomie.

LE MAIRE -Elles ont un certain nombre de contraintes, mais c'est d'après le contrat avec le concessionnaire principal. Elles gardent leur autonomie. Elles doivent remplir certaines conditions, donner certaines recettes, etc... mais ce sont des relations particulières entre elles et la société principale.

Dr GERARD -D'accord. Par ailleurs, pourquoi ne nous propose-t-on pas une formule de révision des prix et, éventuellement si cela n'a pas été fait, est-ce qu'on pourrait consulter la Direction de la Consommation et des Prix ?

LE MAIRE -Il s'agit là d'un élément à discuter ; il y aura négociation avec la société ; il y a une formule type et à partir de là on décide. Je pense qu'une fois qu'on aura discuté avec la société, on reviendra devant vous. C'est la même chose qu'avec la C.G.E.

Dr GERARD -C'est justement pour cela ; il y a eu une contestation sur la formule de révision de prix de la C.G.E. Le cahier des charges de votre appel d'offres se fait à partir d'un cahier des charges type avec des blancs où l'on demande aux différents transporteurs s'ils souscrivent...

LE MAIRE -Chacun fournit les conditions les meilleures, en remplissant cette formule, etc... ; après, on juge.

M. BOURHIS -Les propositions concernant les blancs à remplir figurent dans les avis des commissions.

LE MAIRE - Oui ; c'est exact pour la plupart d'entre eux.

Dr GERARD - En tout cas, pas pour la formule de prix.

LE MAIRE -Non, parce que justement quand on fait un appel d'offres, c'est pour que chacun puisse présenter son offre.

Dr GERARD -Il semble qu'en général dans les contrats type, la garantie de ressources corresponde à 5 % du bénéfice. Alors, est-ce que c'est à discuter dans cette amplitude de 5 %, ou est-ce que c'est libre ?

LE MAIRE 5 %, c'est une moyenne. Il faut voir ce que chacun propose et puis discuter. Au départ, on ne peut pas imposer un chiffre.

Dr GERARD - Un cahier des charges en général, c'est cela.

LE MAIRE -Non ; dans un cahier des charges, on donne des conditions et on demande à chacun de fournir ses meilleures conditions.

Dr GERARD -Mais est-ce que nous ne risquons pas de nous retrouver dans le même travers qu'on a connu avec la STUD, c'est-à-dire avoir des tarifs qui sont nettement supérieurs à ceux de la métropole, parce qu'on va vous dire que compte tenu de la spécificité, de l'étroitesse du marché, etc... on ne peut pas faire mieux, alors qu'en réalité c'est parce qu'on n'a pas cherché à imposer, ou du moins à cerner de près la réalité.

LE MAIRE - On ne fait que cela.

M. BOURHIS - Il y a une formule de révision des prix qui met tout le monde à égalité au départ et ensuite on discute les conditions de chacun.

M. SANTONI - En matière de formule de révision des prix, il y a une formule prévue dans le cahier des charges type qui est celle de la Fédération Nationale des Transports. Cette formule - c'est pour cela qu'on la mise sous cette forme là - contient des paramètres de base qui sont ceux de la métropole. C'est pour cela que l'on prévoit de l'adapter - une fois que tout le monde aura répondu sur la même formule au sein de cahier des charges - pour tenir compte des paramètres locaux.

Dr GERARD - Cette formule ne figure nulle part pour l'instant.

M. SANTONI - C'est exact.

Dr GERARD - Dans le document que vous nous avez fourni, il n'y a aucune formule, pas même une formule de base. C'est donc l'objet de ma question : pourquoi n'y a-t-il pas de formule de base ? Par ailleurs, en ce qui concerne les abri-bus et l'éventuelle publicité, comment cela se passe-t-il ? Est-ce que la publicité reste à la Mairie ou appartient-elle à la société mère ?

LE MAIRE - C'est à la Commune.

Dr GERARD En ce qui concerne la détermination du prix, est-ce que vous allez séparer ce qui relève du prix moyen et ce qui relève des aides spécifiques ; c'est-à-dire, si vous accordez 65 % ou 50 % de réduction aux handicapés, aux vieillards, aux jeunes, etc..., est-ce que cela fait partie du prix moyen ou est-ce qu'on fait d'abord un calcul du prix moyen et ensuite, s'il y a des aides spécifiques, ces aides seront accordées séparément soit par la Commune, soit par l'Etat ?

LE MAIRE - On fixe le prix d'abord et ensuite la Commune fera tout ce qu'elle veut faire comme geste généreux. Cela ne rentre pas dans le prix.

Dr GERARD - A quel moment le cahier des charges définitif sera-t-il présenté ?

M. BOURHIS - L'appel d'offres est prévu pour être lancé le 15 mai ; d'ici là le cahier des charges type sera au point.

Dr GERARD - Cela signifie que l'on nous demandera notre opinion sur le cahier des charges après l'appel d'offres.

M. BOURHIS - Le cahier des charges est établi à partir de ce réseau et tout système de transport se fait en fonction du paramètre kilomètre.

Dr GERARD - Le problème des horaires a été soulevé ; ce problème ne trouvera solution qu'après l'appel d'offres.

M. BOURHIS - Bien entendu, puisqu'il y a tout de même des horaires bien précis à mettre en place.

Dr GERARD - Lorsqu'on mettra en place ces détails, est-ce que cela ne va pas entraîner une augmentation des prix ?

M. BOURHIS - Les fréquences vont exister dans le cahier des charges. Pour les horaires, on ne peut pas définir encore. Nous voulons qu'il y ait tant de fréquence sur telle ligne avec le départ à 6 h et l'arrêt à 19 h. Il y aura donc tant de km à être parcourus par tant de bus.

Dr GERARD - A partir du moment où on reste dans les généralités pour préciser ensuite, est-ce que l'on ne risque pas de s'entendre dire après par le transporteur, que le cahier des charges prévoyant l'arrêt à 19 h et qu'on lui demande, compte tenu de certaines spécificités, un arrêt à 18 h, cela fera tant en plus ?

M. BOURHIS - C'est au paramètre-kilomètre. Si vous lui demandez de faire 100 km en plus par jour, il va vous facturer ces 100 km.

Dr GERARD - Je comprends très bien ; mais le problème, c'est qu'à partir du moment où l'on fait un appel d'offres, les entreprises vont faire des propositions par rapport au cahier des charges. Donc, il peut se trouver que quelqu'un fasse une offre très intéressante et qu'ensuite cette même personne vous dise que, compte tenu des spécificités non prévues dans le cahier des charges, cela fait plus cher ; ce qui fait qu'en bout de parcours vous vous retrouverez avec un coût total nettement supérieur à celui que pourrait offrir un autre transporteur, compte tenu de spécificités dont on n'a pas tenu compte au moment de l'appel d'offres.

M. BOURHIS - L'ensemble du réseau est chiffré en horaires, en km à parcourir, etc... C'est un prix unitaire par km ; si on demande à l'entreprise de parcourir 500 km en plus, il va nous facturer 500 km en plus à partir des ratios qui sont connus.

Dr GERARD - J'avoue que je m'explique difficilement. Nous sommes à 5 jours de cet appel d'offres ; on nous propose un cahier des charges type avec des blancs ; or, il semble que le cahier des charges soit prêt. Pourquoi ne nous l'a-t-on pas présenté ?

M. HIN TUNG - Il faut savoir que l'on a chiffré le nombre de kilomètres de base et la fourchette d'horaires à titre indicatif pour le moment. On peut moduler les heures de fréquence. Ce qui est important de savoir, c'est le nombre de km qu'on veut que la société fasse par an.

Dr GERARD - Il n'y a pas que le nombre de km qui importe, car si vous faites travailler les gens la nuit, ils vous réclameront des heures supplémentaires.

LE MAIRE - Ils réclameront à la société mais pas à nous.

Dr GERARD - La société répercutera sur vous.

LE MAIRE - Dans le cahier des charges il y a l'horaire, le nombre de km et la fréquence ; à lui d'adapter tout cela à son réseau.

M. BOURHIS - L'amplitude du cahier des charges qui nous concerne est de 6 h à 19 h.

LE MAIRE - S'il y a un endroit où il faut mettre 20 h, cela sera à discuter après. Mais dans le cahier des charges, c'est le même

problème pour tous ; c'est de 6 h à 19 h.

M. HIN TUNG - Les réponses se trouvent dans l'avis des commissions.

Dr GERARD - Les avis des commissions ne m'intéressent pas pour la bonne et simple raison que nous sommes au Conseil Municipal ; la loi prévoit que le Conseil Municipal doit être informé et ne prévoit pas ce qui peut se passer dans les commissions.

LE MAIRE - Ces avis vous intéressent.

Dr GERARD - C'est un avis des commissions ; je ne vois pas pourquoi on ne répèterait pas ces avis en séance. C'est le Conseil Municipal qui vote, et je vous rappelle que la dernière loi fait entrer, grâce à la proportionnelle, toutes les tendances. Pour revenir à ma question : pourquoi le cahier des charges ne nous a-t-il pas été soumis ? Cela nous intéresse autant que vous de connaître la fréquence, l'amplitude des horaires, etc...

M. HIN TUNG - Je vous disais tout à l'heure que les blancs sont complétés par l'avis des commissions.

Dr GERARD - On dit par exemple dans l'avis des commissions en ce qui concerne la formule de révision des prix, que c'est à discuter. Il y a donc un blanc qui n'est toujours pas comblé. Il en est de même pour ce qui concerne les articles 11, 12 et 13.

LE MAIRE - Ces questions sont à discuter avec l'exploitant.

(Discussion)

Dr GERARD - Vous allez faire un appel d'offres sur un cahier des charges qui est manifestement incomplet. Lorsque vous allez y ajouter l'additif, est-ce que celui qui aura fait la meilleure offre, finalement ne se trouvera pas être le plus cher par rapport aux autres offres qui auraient pu être faites par les autres transporteurs ? En d'autres termes, est-ce que celui qui sera le moins disant sur le premier appel d'offres ne va pas se retrouver nettement avantagé avec les additifs ?

M. BOURHIS - Ils auront les mêmes données. Par exemple, pour la ligne 1, Camélias-Providence, il est prévu deux bus de 65 places, fréquence en heure de pointe 18 minutes, fréquence en heure creuse, 18 mn, de 6 h à 19 h. Cela sera valable pour tout le monde.

Dr GERARD - D'accord, mais par exemple pour l'article 11, si on met 10 %, c'est autre chose que 20 % ou 40 %.

M. BOURHIS - Ce sera l'offre la meilleure qui va intéresser la Mairie.

M. TANDRYA - Ce qu'il faut dire, c'est que c'est la société qui présentera le cahier des charges le plus avantageux pour la Commune qui sera retenue.

M. BOURHIS - C'est cela. Nous leur donnons des bases de départ pour qu'ils puissent nous faire des offres.

Dr GERARD - Le transporteur va remplir tous les blancs.

LE MAIRE - Chacun remplira tous les blancs à sa manière ; après on jugera. C'est le principe même de l'appel d'offres.

M. CHANE-KUNE - Est-ce qu'il y aura une remise en cause du plan de circulation ?

M. BOURHIS - Non ; le plan de circulation du centre ville est compris dans le système proposé. Il n'y a pas de variantes.

Dr GERARD - A partir du moment où vous avez un cahier des charges, un appel d'offres et un contrat de garantie de ressources, comment la notion de liberté de prix peut-elle intervenir ?

LE MAIRE - Chacun propose le prix qu'il veut pourvu que cela soit conforme à la réglementation des prix ; et ultérieurement - ce qui est un cas improbable - si la liberté des prix revient, il faudra qu'on remette une formule ; c'est pour cela qu'on dit que la Commune se réserve le droit d'intervenir sur ce contrôle.

Dr GERARD - A partir du moment où il y a un contrat, il n'y a plus de liberté de prix, donc cela n'intervient pas.

M. BOURHIS - S'il y a des clauses...

Dr GERARD - Ces clauses sont bizarres. A partir du moment où il y a un contrat, la notion de liberté des prix disparaît.

LE MAIRE - Les commissions s'en remettent à l'obligation faite au concessionnaire de rester dans le cadre de la réglementation générale des prix. Néanmoins, pour le cas où il y aurait un retour à la liberté, c'est-à-dire qu'il n'y aurait plus ce contrôle des prix, on a mis une clause disant que la Commune pourra contrôler à ce moment-là.

Dr GERARD - Tant mieux, mais je ne vois pas l'utilité d'une clause à partir du moment où vous avez un contrat.

LE MAIRE - Pour les modifications ultérieures.

M. BOURHIS - A l'heure actuelle, il y a sur le plan départemental un prix km-passager fixé par le contrôle des prix. Il sera obligé de s'y conformer.

M. HOARAU Jacques - Je voudrais poser une question pratique ; prenons l'usager qui habite au Piton Bois de Nèfles et qui travaille dans le fond de la Rivière de Saint-Denis ; il doit commencer à 7 h le matin. Le problème est de savoir, puisque l'usager attend avec beaucoup d'impatience l'amélioration de son transport, quel temps il va mettre pour sortir du Piton Bois de Nèfles et venir dans le fond de la Rivière.

M. BOURHIS - Pour le moment, nous ne connaissons pas les horaires exacts des entreprises privées. Il y a tout de même une limite minimale et une limite maximale.

LE MAIRE - A mon avis, les horaires des écarts seront un peu plus avancés que ceux du centre ville ; on a prévu 6 h pour le centre ville ; vraisemblablement, ce sera peut-être 5 H 30 dans les écarts, de manière à ce qu'il y ait une correspondance. Son ticket sera valable 1

heure, c'est-à-dire que si son trajet fait moins moins d'une heure, il paiera une seule fois un prix et il pourra faire toutes les correspondances pour arriver jusqu'à son lieu de travail ; mais il est clair que certains tomberont dans des conditions très favorables, et que d'autres, parce qu'ils travaillent dans un endroit bien particulier, mettront plus d'une heure ou auront plus de correspondances. Il y aura des cas particuliers, mais on ne pourra jamais prendre en compte tous ces cas !

(Discussion)

M. MANES - En dehors des considérations juridiques, je voudrais revenir à une question plus pratique. Je vois dans le document qui a été rédigé, en ce qui concerne le périmètre urbain, que la tendance est, qu'à chaque fois que les conditions d'exploitation le permettront, on ira dans le sens de l'augmentation de la capacité des véhicules. Pourquoi a-t-on privilégié plutôt cette formule au lieu de prendre des petits bus dans le périmètre urbain, comme cela se fait dans quelques villes métropolitaines qui ressemblent un peu à la nôtre en fonction de l'étroitesse des rues, de la densité de la circulation, etc... ?

M. HEUILLET - C'est pour une raison de productivité ; un grand bus transporte cent personnes avec un chauffeur ; un chauffeur représente à peu près 50 % du coût du service ; un petit bus transporte 18 personnes avec un chauffeur ; donc le prix de la personne transportée est beaucoup plus élevé. Toutes les municipalités qui ont mis en place des services de mini-bus en sont revenues, parce qu'on s'est aperçu qu'un mini-bus coûte 10 % moins cher seulement qu'un gros porteur, avec une productivité qui est beaucoup moindre. La tendance actuellement dans le transport en commun, c'est d'aller vers des unités de grosse capacité. On a quand même été soucieux de traiter ce problème de rue étroite et on a mis en place des moyens porteurs mais qui ont des dimensions extrêmement réduites ; ce sont des CBM 220 qui font 2,20 m de large au lieu de 2,40 comme tous les véhicules et qui mesurent 8,20 m de longueur au lieu de 9,60 pour les véhicules de capacité similaire. On a donc pris en compte cet aspect de l'environnement urbain et aussi au point de vue de non agressivité des piétons, etc... Par contre, sur une ligne comme celle du Chaudron, la ligne 5, il est absolument impératif, vu la demande de transports, de mettre des gros porteurs, d'autant plus que les axes le permettent.

M. MANES - Est-ce que la productivité de l'entrepreneur a été étudiée aussi en fonction des aménagements qu'il faudra faire dans les rues que traverseront ces bus de dimension plus réduite ?

M. HEUILLET - On a fait le calcul. On a vu que le système qui vous est proposé ne nécessitait justement que très peu d'aménagements ; l'aménagement principal consisterait peut-être en la suppression d'un côté de stationnement, la signalisation ou l'installation de feux prioritaires aux carrefours, c'est-à-dire un système de feux qui, lorsque le bus arrive, se déclenche automatiquement pour lui laisser la priorité. Ce sont là les aménagements marginaux qui ont été prévus.

M. ANNETTE - Dans le diagnostic qui a été présenté, il apparaît à plusieurs reprises que la productivité de la STUD et des autres transporteurs était très faible par rapport à une norme nationale moyenne et que le tarif de base était de 3,60 F pour 1,28 F. Je pense qu'il sera assez aisé d'améliorer la productivité ; on devrait donc

pouvoir revoir les tarifs globalement, compte tenu du versement transport qui a été évalué à près de 8 millions. De plus, est-ce qu'on a fait une simulation sur l'hypothèse de travail d'une régie municipale ou est-ce qu'on l'a abandonnée comme étant une mauvaise solution au départ ? Est-ce qu'il y a eu une étude qui, compte tenu du versement transport, permettait de réfléchir et de voir ce que cela donnerait ?

M. BOURHIS - On a envisagé la société d'économie mixte qui impliquait une participation communale à plus de 50 % dans cette opération ; mais vous savez ce que c'est : une commune n'est pas là pour assurer le rôle de transporteur privé ; nous ne sommes pas des spécialistes en la matière. Il aurait fallu, à côté de cela, avoir alors toute une structure que l'on n'a pas.

M. ANNETTE - On avait démarré une expérience de navette pour les gens qui rentraient dans Saint-Denis entre la Redoute et le centre ville.

M. BOURHIS - Cette navette avait été mise en place à l'occasion de la réglementation du stationnement payant. Je dois vous dire que cela a duré 15 jours. Des journalistes sont venus m'interroger parce qu'ils avaient critiqué le stationnement payant au début en disant que les gens seraient chassés de la ville ; on avait alors préconisé ce système de navette et on offrait des parkings et des transports gratuits. Il n'y a eu qu'un seul journaliste qui l'a utilisé pendant 3 jours !

M. ANNETTE - Je pense que c'était lié aussi au problème du service de la desserte intérieure.

LE MAIRE - On avait mis des parkings de dissuasion ; les navettes partaient à heures régulières mais vides.

M. ANNETTE - Compte tenu de l'amélioration de la desserte intérieure, n'envisage-t-on pas de diminuer l'entrée dans Saint-Denis par ce système ?

M. BOURHIS - Nous espérons tout de même que la mise en place de ce réseau de transports en commun, avec des fréquences importantes et une bonne qualité du service, entraînera une baisse de l'utilisation des voitures particulières.

LE MAIRE - C'est le but recherché en tout cas, mais on ne sait pas s'il sera atteint.

M. ANNETTE - En ce qui concerne la refonte, je pense que si l'opération marche et s'il y a une consommation plus grande, l'entreprise qui va s'engager est à même de réaliser un profit. Il y aura une révision de prix avec possibilité de faire baisser les prix je suppose.

LE MAIRE - La formule de révision prévoit aussi bien une démarche vers la hausse que vers la baisse.

M. ANNETTE - Au-delà d'un pourcentage de rentabilité, on révisé les prix et c'est accepté dans la formule au départ.

LE MAIRE - Il y a, dans la convention, un contrat de recettes en cas de garantie ; si c'est en dessous, on intervient par le biais du versement transport et si c'est en dessus, cela revient à la Mairie.

M. SANTONI - Pour les écarts, ce sont les petits bus qui seraient utilisés.

M. ANNETTE - Dans les documents, on avait mélangé les deux ; on parlait d'augmenter la capacité des bus.

LE MAIRE - Là où cela augmente d'une façon sensible, c'est entre le Chaudron et Saint-Denis ; c'est surtout là où il y a des cars de 100 places ; ailleurs, ce sont des cars de 50 ou 65 places.

(M. LICHARDY quitte la séance à 18 H 35).

M. ANNETTE - On a reçu une convocation pour le Conseil Municipal en disant que les commissions se réunissaient tel jour, sans connaître l'ordre du jour. Je crois que ce dossier important qu'est la restructuration des transports à Saint-Denis aurait peut-être mérité qu'on nous présente, avant le Conseil, le diagnostic ; qu'on offre un certain nombre de choix dans les propositions. En fait, ces documents nous sont parvenus aujourd'hui. Avant de discuter du problème de l'appel d'offres, on aurait pu discuter du choix, de l'orientation du plan de restructuration, avant même de discuter du devis pour mettre ce plan en oeuvre ; ce qui paraît plus logique, c'est qu'on décide d'abord du plan comme pour la construction d'une maison.

LE MAIRE - Pour cette fois, vous avez entièrement raison ; on a été débordé parce qu'il y avait urgence. Vous voyez que pour le Conseil du 29, vous avez déjà l'ordre du jour ; donc, habituellement, on est bien en avance.

M. BOURHIS - On a dû faire ce Conseil Municipal de façon à donner 3 mois et demi aux entreprises qui soumissionneront pour voir sur place et étudier, de façon à ce qu'elles puissent examiner toutes les contraintes qui s'imposent à l'exploitant du réseau.

M. ANNETTE - Il y a eu un crédit d'études de restructuration et ensuite il y a eu le recrutement d'un spécialiste qui a donc été chargé d'exploiter l'étude.

M. BOURHIS - Oui, et aussi pour voir pourquoi le réseau STUD ne marchait pas.

LE MAIRE - Le but était de voir les erreurs commises pour ne pas les répéter.

M. ANNETTE - Ce diagnostic a-t-il été fait par l'organisme d'étude ou par le chargé de mission ?

M. BOURHIS - L'étude a été faite par l'A.U.R-C.O.D.R.A. M. HEUILLET a fignolé ensuite la mise en application.

M. ANNETTE - Est-ce qu'on peut demander à M. HEUILLET si la productivité, qui est souvent de 1 à 4 ou 5, peut être améliorée sensiblement dans le cadre de sa société ?

M. HEUILLET - Je répondrai tout d'abord que ce n'est pas ma société qui sera forcément choisie. Je pense qu'une société au niveau national, qui est spécialisée dans les transports en commun, a une structure et des méthodes qui lui permettent de réduire justement la pléthore de personnel improductif qui se trouve au niveau de la STUD. Avec l'augmentation des services de 60 %, je pense que la structure de la STUD deviendra à ce moment-là rentable.

M. ANNETTE - Est-ce un chiffre ou une fourchette ?

LE MAIRE - Il y a une garantie de recettes qui sera fixée à un certain niveau.

M. ANNETTE - C'est un taux qui est représenté comme un taux de rentabilité.

M. BOURHIS - Un taux à partir duquel, si c'est en dessous nous interviendrons avec la taxe du versement-transport pour assurer la continuité du service public.

LE MAIRE - On intervient, mais on cherche aussi les causes pour voir s'il y a moyen d'y remédier.

M. ANNETTE - Si la taxe transport n'est pas pleinement utilisée, je pense qu'on va diminuer les prix.

LE MAIRE - Non ; cette taxe sert aussi aux aménagements, etc...

M. ANNETTE - En ce qui concerne les tarfis -cela ne concerne pas directement les transports urbains, mais c'est lié aux transports en général et aux services de transport assurés par la Mairie - est-ce que, dans le cadre de cette restructuration et compte tenu justement de ce versement transport, le Conseil a envisagé une aide pour les demandes de transport des associations, en dehors du trafic ordinaire ?

LE MAIRE - Cela n'est pas exclu ; c'est possible ; il faut en discuter ensuite.

M. ANNETTE - Pour les écarts, il semble que le contrat avec la DDE soit reporté d'un an. Est-ce que vous pensez que la DDE refuse aujourd'hui de s'intégrer dans cette opération de restructuration ? Pourquoi, dès à présent, ne pas impliquer le transport des écarts ?

LE MAIRE - En fait, c'est la Préfecture qui agit par la DDE, mais on vous a dit là que, contrairement à ce qui se passe avec la STUD actuellement, les prix seront fixés par la Préfecture et la DDE.

M. ANNETTE - La tutelle de la DDE devait s'arrêter en principe au 31 décembre 1984 et il est vraisemblable que pour l'ensemble des problèmes de transport cela soit reporté d'un an. Est-ce que dès à présent on ne peut pas approcher la DDE pour modifier cette situation ?

M. BOURHIS - On a déjà des contacts avec les entreprises privées, la DDE, etc... Seulement, il faut attendre que le nouveau concessionnaire soit désigné parce qu'il lui appartient de signer les contrats avec les entreprises privées. De toute façon, c'est dans la globalisation du système de transport à Saint-Denis.

M. ANNETTE - Il est normal que la société et la collectivité recherchent la productivité du réseau, mais notamment pour les écarts, est-ce qu'il n'est pas préférable, compte tenu des itinéraires et du profil des routes, d'avoir des bus plus gros, qui encombreraient, mais qui monteraient moins souvent ? Est-ce qu'il n'y a pas une possibilité de revoir cette orientation ?

M. SANTONI - Quand on parle de réduction, on veut parler en fait de reventilation de certains emplois non productifs sur du productif.

M. ANNETTE - Les derniers chiffres que nous avons de la STUD ont montré que le budget de fonctionnement de la STUD en 81 était de l'ordre de 11 millions ; on va avoir 8 millions pour aider à résoudre le problème de tarifs et des infrastructures. Mais, compte tenu de ce qui va se faire, je pense que les prix vont diminuer dans des proportions importantes.

M. SANTONI - Au niveau moyen, ils devraient diminuer, c'est-à-dire pour les gens qui vont utiliser les bus de façon régulière. Vous avez d'ailleurs des éléments qui vous sont donnés dans le document sur la réforme de fond.

LE MAIRE - Le but, c'est qu'il n'y ait pas dans les transports en commun que ceux qui sont obligés -ceux qu'on appelle les captifs- mais que cela incite les autres à laisser leur voiture et à utiliser les bus. Ce but ne sera sûrement pas atteint à 100 %, mais nous espérons l'atteindre dans une très forte proportion.

M. HOARAU Jacques - Dans l'avis des Commissions, il est dit, concernant la reprise du personnel, que le cahier des charges stipulera les conditions... Or, je ne vois pas cela dans le cahier des charges.

M. SANTONI - Comme on l'a dit tout à l'heure, l'avis des commissions vient justement compléter le cahier des charges.

LE MAIRE - On demande l'application de l'article L.122-12 du Code du Travail.

M. HOARAU Jacques - Est-ce qu'on va reprendre l'ensemble du personnel de la STUD ou pas ?

LE MAIRE - Il est difficile de vous donner des détails. On vous a dit tout à l'heure qu'il y avait un personnel trop nombreux à la STUD ; c'est donc à la STUD de régler son propre problème.

M. HOARAU Jacques - Il ne faudrait pas non plus qu'une partie du personnel soit mise à l'écart. Si jamais il y a une partie du personnel qui ne doit pas être embauchée par la nouvelle société, est-ce qu'il est prévu de reclasser ce personnel quelque part ou est-ce que ce personnel va se retrouver purement et simplement licencié ?

LE MAIRE - Il n'y a pas licenciement dans la mesure où la société s'arrête. Nous demandons que la société fasse son affaire dans la quasi-totalité du personnel ; en principe, comme il y a plus de lignes et plus de transports, tous ceux qui sont en surnombre dans la société actuelle devraient rentrer dans la société nouvelle.

M. HOARAU Jacques - Je transmets au Conseil Municipal l'inquiétude de ce personnel que j'ai eu l'occasion de rencontrer au cours de cette semaine. J'ai transmis tout à l'heure à votre secrétariat une pétition émanant des représentants du personnel de la STUD. Je pense que l'ensemble du Conseil comprend très bien leur inquiétude car ils ne savent pas exactement ce qu'ils vont devenir.

LE MAIRE - En effet, l'inquiétude peut venir de l'ignorance de ce qui va suivre. De toute façon, rien ne va se faire sans qu'il y ait une rencontre avec le personnel.

M. ANNETTE - Quand on a fait l'étude, je pense qu'il y a eu une estimation du personnel nécessaire, et par comparaison avec le personnel existant, on doit savoir à peu près quelle est la situation.

LE MAIRE - Il y a déjà des restructurations qui disent que le personnel d'état-major ne sera pas repris. Pour le reste, c'est à peu près le même effectif. Mais, il y a 17 mécaniciens et la nouvelle société n'aura peut-être pas besoin de 17 ; il faudrait donc soit qu'ils se reconvertissent comme chauffeurs soit qu'ils soient reclassés comme mécaniciens ailleurs.

M. ANNETTE - Comme c'est quelque chose qui est appelé à se développer, est-ce que ce problème humain ne pourrait pas être repris en compte par la Mairie ? Mais, compte tenu du versement transport, est-ce qu'on ne peut pas dès à présent examiner ce problème et trouver des solutions d'attente ? Si au bout d'un an on est amené à augmenter la capacité, etc... ce personnel trouvera à ce moment-là son réemploi !

M. Marc GERARD - Dès le départ, on a prévu une augmentation de 60 % du service rendu ; cela va donc faire qu'un certain nombre de personnes seront automatiquement embauchées ou reconverties en tout cas dans la société elle-même.

M. ANNETTE - On souhaite que cette crainte soit apaisée. Pensez-vous que les 81 personnes retrouveront leur emploi compte tenu de l'augmentation du trafic prévu ?

LE MAIRE - La seule réserve est la suivante : il faudrait que certains se reconvertissent.

M. ANNETTE - Est-ce que la Mairie ne peut pas, dans les cas de non reconversion possible, apporter des assurances, ne serait-ce que pour un certain temps ?

LE MAIRE - Il y a des organismes pour cela. Mais, pendant cette année il y a moyen de les récupérer si la société se développe, et même après. On pourrait prendre en compte un certain nombre de gens dont on ne pourrait pas avoir l'usage là, mais les garder pour un recrutement ultérieur. Il faut donner cette garantie, mais il y aura un redéploiement.

M. Marc GERARD - Il paraît qu'au mois de décembre, il n'y aura plus que 76 personnes en âge d'activité.

M. MANES - Je voudrais demander à M. HOARAU si le P.D.G. a signé la pétition aussi, car son cas est le plus grave : il est sûr d'être licencié.

M. HOARAU J. - Je crois que M. le Maire a répondu lorsqu'il a dit : "sauf le spécialiste".

M. PATEL - Monsieur le Maire, mes chers collègues,

Le 27 mars dernier, nous avons décidé de mettre fin au contrat de concession passé en 1967 entre la municipalité et la STUD. Ceci a été une marque supplémentaire de l'intérêt porté par nous au service public des transports en commun urbains dionysiens. Depuis déjà un certain temps en effet, la gestion de la STUD n'avait cessé de préoccuper le Conseil Municipal, et moi-même, à maintes reprises, je n'ai pas manqué de tirer la sonnette d'alarme face à une situation de plus en plus pesante pour nos finances : réajustements des tarifs, subventions,... rien n'y fît, et enfin nous avons décidé de tourner la page.

Une situation nouvelle se présente donc, et nous nous devons de l'examiner avec tout le sérieux qui nous caractérise. La réorganisation profonde du service public de transport des voyageurs dans l'agglomération de Saint-Denis et dans les écarts demande de notre part la plus grande attention. Nos commissions compétentes se sont penchées sur la question, et chacun de nous ici possède entre ses mains les documents nécessaires pour pouvoir se déterminer en toute connaissance de cause.

Je ne voudrais pas jouer les prophètes de malheur et j'estime au contraire satisfaisantes à tous égards les précautions ayant présidé à la rédaction des documents devant servir à l'appel d'offres qui doit être lancé le 15 mai prochain ; mais je tiens à souligner le fait que la réforme intervient aujourd'hui dans un contexte financier favorable grâce au versement transport appliqué à Saint-Denis, la seule ville de + de 100 000 habitants du Département.

J'approuve totalement toutes les données du problème établies par les commissions et je me réjouis particulièrement du délai de 8 ans d'essai accordé au futur exploitant pour l'amortissement de son matériel roulant, délai correspondant à la durée du contrat.

Cependant, il est à craindre que la capacité financière de la Commune grâce au versement transport n'incite le futur exploitant à toujours faire appel au soutien de la municipalité comme par le passé.

Le versement transport provient d'une taxe imposée aux entreprises employant plus de 9 salariés, et pour elles le sacrifice est d'importance en cette période de crise, compte tenu des lourdes charges qu'elles ont à supporter d'autre part. Nous devons donc veiller à ce que cette contribution ne soit pas consentie à fonds perdus, au seul bénéfice d'un exploitant pouvant s'abriter derrière le caractère du service public de son exploitation.

Je pense que toutes les garanties devraient lui être demandées au préalable en visant notamment le transport gratuit de certaines catégories de voyageurs : personnes âgées, familles nombreuses, militaires, étudiants, enfants d'indigents, etc...

Il est souhaitable que la municipalité inclut dans le contrat des clauses précises à ce sujet, afin que certaines demandes éventuelles de subvention ne soient pas des surprises désagréables. Je souhaiterais aussi la mise en place au niveau de l'administration municipale d'un service de contrôle pouvant intervenir inopinément sur le réseau pour contrôler au mieux la gestion des biens communaux consentis sous toutes les formes que ce soient par la Commune.

Enfin, il ne faut pas en effet que demain soit comme hier, et que cette fois l'argent des contribuables ne soit pas bien employé.

LE MAIRE - Nous prenons acte notamment de votre proposition de faire des contrôles ; jusqu'à maintenant, cela se faisait mais pas de façon aussi officielle.

Mesdames et Messieurs, je mets cette affaire aux voix.

ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ.

*

*

*

*Reçu à la Préfecture
le 22 mai 1984*