

CONSEIL MUNICIPAL

PROCES-VERBAL

DE LA SEANCE

DU 22 OCTOBRE 2009

Le jeudi 22 octobre 2009, le CONSEIL MUNICIPAL, dûment convoqué par lettre du 15 octobre 2009, s'est réuni en Mairie de SAINT-BERTHEVIN sous la présidence de Monsieur Yannick BORDE, Maire.

ETAIENT PRESENTS :

M. BORDE, Mme GHYSELEN, M. BRUNEAU, Mme BARILLER, Mme CLAVREUL, M. LUCAS, Mme AUFFRET, M. ZIVEREC, Mme VEILLARD, M. GOBE, Mme SEGRETAIN, M. SALMON, Mme GASTE, M. BALLUAIS, Mme CHEVREUIL, M. DAUSSY, Mme GRANGE, M. CHEMOUILI, Mme JUDIT, M. PINGAULT, M. VETILLARD, Mme GERBAULT, M. CELERIER, Mme FRETILLIERE, M. CHAUVIN, Mme DA COSTA, M. FAVRIOU.

ETAIENT REPRESENTES :

M. GUESNE

pouvoir à M. BORDE

ETAIT ABSENT :

Mme SUARD

En application des dispositions de l'article L.2121.15 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Président de séance demande au CONSEIL MUNICIPAL de bien vouloir l'autoriser à se faire assister de Mademoiselle Evelyne AVRIL, Directrice Générale des Services, de Madame Sandra MONNIER, Adjointe administrative.

Madame VEILLARD, Conseillère Municipale, a été désignée Secrétaire de Séance, fonction qu'elle a acceptée.

Monsieur le Maire ouvre la séance à 20h05.

Avant de procéder à l'ordre du jour,

M. le Maire

informe que le 8 octobre dernier, a eu lieu la 5^{ème} cérémonie des Trophées de l'Eau, à Orléans. Cet évènement est organisé par l'Agence de l'Eau Loire Bretagne, tous les deux ans. Cette année, le jury a décerné une mention spéciale à la ville de Saint-Berthevin dans la catégorie « Gestion des cours d'eau et milieux naturels aquatiques » pour l'effacement du barrage de Coupeau sur le Vicoin.

Monsieur le Maire précise que notre dossier a fait l'unanimité. Il rappelle qu'il n'était pas prévu dans le programme du mandat 2003-2008. Monsieur FORRAY, Directeur Régional de l'Environnement du bassin Loire-Bretagne qui a remis cette mention spéciale, a surtout relevé le courage de décision d'un tel projet au-delà du caractère technique. Il précisait qu'on a généralement peur de changer les choses créées artificiellement. C'est donc pour lui un conseil municipal courageux qui a entrepris le renaturation du site de Coupeau.

Monsieur le Maire indique que c'est la première fois qu'une commune du département de la Mayenne reçoit ce type de prix et que 1 300 communes sont « concernées » par l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne.

M. CELERIER

apprécie que Monsieur le Maire reconnaisse l'unanimité du conseil municipal sur cette question. Il souhaite par ailleurs mettre à l'honneur Yves CHAUVIN pour ce dossier. Il souligne notamment les réflexions assez riches de la commission Travaux à ce sujet et constate que les compétences de chacun ont été mises à contribution. Il tenait en tous cas à ce que le nom de Monsieur CHAUVIN soit cité.

M. le Maire

ne nie pas la participation constructive de Monsieur CHAUVIN à ce dossier. Mais il cite également la contribution de Monsieur BOBARD, Madame COURCELAUD de l'Agence de l'Eau...etc.

M. CHAUVIN

précise que sa contribution s'est juste résumée à une idée, comme une graine que tout le monde a contribué à faire pousser.

En l'absence d'autres remarques, Monsieur le Maire poursuit l'ordre du jour.

Décisions du Maire

1. Délégation de service public des transports de l'agglomération lavalloise :
Choix du délégataire - Approbation du contrat de délégation : Avis du
Conseil Municipal

Informations du Maire

DECISIONS DU MAIRE

DECISION N°81 DU 10 SEPTEMBRE 2009

(en application de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.)

Signature d'une convention de formation avec la Coopérative d'activités et d'emploi COODEMARRAGE 53 de Changé concernant la participation de quatre agents à la formation à la « Langue des Signes Française ».

Coût de la formation : 855,14 € par bénéficiaire soit 3 420,56 € au total

DECISION N°82 DU 14 SEPTEMBRE 2009

(en application de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.)

Signature d'une convention de formation avec l'Union départementale des Sapeurs Pompiers de la Mayenne concernant la participation de quatre agents à la formation aux « Premiers secours ».

Coût de la formation : 68 € par bénéficiaire soit 272 € au total

DECISION N°83 DU 14 SEPTEMBRE 2009

(en application de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.)

Signature d'une convention de formation avec l'Union départementale des Sapeurs Pompiers de la Mayenne concernant la participation de cinq agents à la formation au « Recyclage Premiers secours ».

Coût de la formation : 30 € par bénéficiaire soit 150 € au total

DECISION N°84 DU 15 SEPTEMBRE 2009

(en application de l'article L 2322-2 du C.G.C.T.)

Vu l'obsolescence de l'éplucheur à légumes de la cuisine du restaurant scolaire La Forêt et la nécessité de le remplacer et considérant que les crédits inscrits au budget principal sont insuffisants il convient de procéder à un virement de 2 520 € pris sur les dépenses imprévues.

DECISION N°85 DU 17 SEPTEMBRE 2009

(en application de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.)

Considérant que le Service Enfance Jeunesse et Vie Scolaire organise, dans le cadre d'un projet proposé par la Maison des Jeunes et l'Île aux Mômes, une sortie au parc d'attractions Disneyland le 24 octobre prochain, un groupe de 48 jeunes âgés de 10 à 18 ans et fréquentant l'accueil de loisirs ou l'accueil de jeunes est autorisé à participer à cette sortie. Il convient de fixer le tarif de participation à 25 € par jeune. Le coût de la prestation est de 991 € pour le transport et de 1 090 € pour les entrées au parc soit un total de 2 081 €.

DECISION N°86 DU 22 SEPTEMBRE 2009

(en application de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.)

Vu les animations culturelles programmées pour 2009 et notamment la Journée du Patrimoine le 20 septembre 2009 à Saint-Berthevin, vu la présence de Philippe MARTINEAU et Léo LACROIX aux réunions de préparation à cette journée pour animer musicalement le parcours, leurs frais de déplacement sont en partie pris en charge, à hauteur de 150 € chacun.

DECISION N°87 DU 25 SEPTEMBRE 2009*(en application de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.)*

Considérant que le Service Enfance Jeunesse et Vie Scolaire organise un théâtre forum dans le cadre des actions de prévention, signature d'un contrat avec la Compagnie « Entrée de jeu » de Paris pour la prestation d'un débat théâtral le 15 novembre 2009.

Coût de la prestation : 1 949,38 € TTC

DECISION N°88 DU 1^{ER} OCTOBRE 2009*(en application de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.)*

Vu que le Relais Assistantes Maternelles organise une soirée débat en partenariat avec l'ALPE le 17 novembre 2009, Madame Valentine LARDEAU, psychologue, est engagée à intervenir.

Coût de la prestation : 150 €, partagé à 50 % entre les deux partenaires. La participation de la commune est donc de 75 €, à verser à l'ALPE.

DECISION N°89 DU 02 OCTOBRE 2009

Signature d'une convention de formation avec le CNFPT concernant la participation de 12 agents à la formation sur site « Signalisation temporaire de chantier ».

Coût total de la formation : 1 600 €

DECISION N°90 DU 07 OCTOBRE 2009*(en application de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.)*

Considérant que la convention de découvert avec le Crédit Agricole s'achève le 21 octobre 2009, il est décidé de contracter auprès de la Caisse d'Epargne une ouverture de crédit dénommée « ligne de trésorerie interactive » d'un montant maximum de 763 000 € dans les conditions prévues au contrat.

**EN L'ABSENCE DE REMARQUES OU QUESTIONS RELATIVES A CES DECISIONS,
MONSIEUR LE MAIRE POURSUIT SUR LA PREMIERE DELIBERATION
DE L'ORDRE DU JOUR.**

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC
DES TRANSPORTS DE
L'AGGLOMERATION LAVALLOISE :
CHOIX DU DELEGATAIRE – APPROBATION
DU CONTRAT DE DELEGATION
Avis du Conseil Municipal**

Monsieur BORDE expose le rapport suivant :

La procédure de consultation menée par LAVAL AGGLOMERATION concernant la délégation du service public des transports urbains sur le territoire de LAVAL AGGLOMERATION est en cours d'achèvement. Le Conseil communautaire, convoqué pour le 26 octobre prochain, aura ainsi à délibérer sur la proposition de Monsieur le Président de Laval Agglomération pour la délégation de service public des transports de Laval Agglomération, devant courir jusqu'en 2015.

Le projet du délégataire proposé par Monsieur le Président de Laval Agglomération a été porté à la connaissance des membres du Bureau Communautaire le 5 octobre dernier et a entraîné de nombreuses remarques et observations.

En préambule Monsieur le Maire souhaite indiquer que la définition d'un réseau de transport en commun doit répondre tout d'abord à des objectifs sociaux. Il doit également s'inscrire dans le cadre du développement urbain de la commune et de son organisation. Enfin il doit être appréhendé sous un angle économique, en mesurant l'impact annuel sur le budget principal de la collectivité (en l'occurrence Laval Agglomération)

Monsieur le Maire souhaite revenir quelques instants sur la méthode.

Il est évident que celles et ceux qui ont eu à traiter ce dossier se sont énormément investis et ont dépensé une véritable énergie. Néanmoins cet engagement, qui ne constituait que l'exercice de la délégation que le Conseil Communautaire leur a délivrée, n'interdit pas de faire un certain nombre de remarques sur les insuffisances manifestes du dossier.

Par ailleurs, Monsieur le Maire fait part de sa totale désapprobation sur le mode de concertation avec les élus des communes et l'absence totale de contacts ou d'échanges au cours des derniers mois.

Monsieur le Maire indique au Conseil Municipal que le dossier présenté constitue une véritable régression pour notre commune et, de son point de vue, ne peut en l'état être accepté.

Par ailleurs l'absence de prise de contact des élus en charge de ce dossier avec les Maires des principales communes concernées ne sera pas sans effet sur le budget de notre agglomération, toute modification du projet arrêté ayant un impact financier immédiat. Il est vraisemblable que ces plus-values financières que nous aurons à supporter auraient pu, au moins partiellement, être intégrées dans la négociation d'origine.

Enfin toujours sur la forme, Monsieur le Maire tient à dénoncer l'absence de débats approfondis quant à l'arbitrage financier à rendre sur ce dossier.

Monsieur le Maire propose au Conseil Municipal de prendre connaissance du projet de nouveau réseau.

Monsieur le Maire revient sur les principales évolutions de la desserte de Saint-Berthevin par les transports en commun.

- Les insatisfactions :

↳ La principale insatisfaction concerne le retour en arrière sur une évolution majeure intervenue en 2005, consistant à ce que l'une des deux lignes, desserve à la fois les secteurs nord et sud de la RD 57. Cette volonté s'inscrivait dans la stratégie globale de réorganisation de la ville de Saint-Berthevin tendant à favoriser les flux « nord-sud » au détriment des flux « est-ouest ».

↳ Un niveau de desserte du secteur nord de Saint Berthevin semble être tout juste maintenu, alors que 350 logements ont été construits depuis la mise en place du réseau actuel. Le nombre d'arrêts dans les quartiers d'habitat est en diminution, alors même que 2 arrêts nouveaux sont créés sur les quartiers des Feuillantines et des Orientales. La desserte des nouveaux quartiers se fait au détriment des plus anciens, ce qui ne peut être admis dans des proportions significatives. Il est par ailleurs précisé que 3 arrêts ont été rajoutés par rapport à la présentation faite lors du bureau communautaire du 5 octobre.

↳ Une baisse forte de la fréquence et du nombre de desserte sur la ligne sud, ainsi qu'un cadencement en forte régression sont enregistrés. Il pouvait être admis un certain allègement dans cette partie de notre commune mais certainement pas dans les proportions envisagées, étant précisé que le Scénario 1 présenté lors du bureau communautaire ne prévoyait pas la desserte de la MFR et d'Eurolat.

↳ La suppression de toute desserte de la RD 57 entre le giratoire du Millénium et la rue Pierre de Coubertin, alors même qu'un nouveau quartier d'habitat sera aménagé sur cet axe, dès les prochains mois.

↳ La ligne Y « secteur des Loges » devait légitimement faire l'objet d'un allègement. Néanmoins la solution envisagée est un recul beaucoup trop fort. La ligne Y, dont l'une des fonctions principales est de « rabattre » des salariés ou des scolaires vers les lignes régulières, ne sera vraiment opérationnelle en tant que ligne régulière et qu'en période hors vacances scolaires. La reste du temps cette ligne sera desservie par le dispositif « Tuléa », bus à la demande. Ce dispositif peut constituer une véritable évolution lorsque rien n'existe mais ne peut être qualifié de tel en substitution d'une ligne existante.

↳ La desserte du collège de Martonne, par une ligne régulière, à partir du centre-ville de Laval, est insuffisante, ce qui pose un certain nombre de difficultés pour les jeunes Berthevinois de s'y rendre en dehors des transports scolaires et notamment lorsque les cours débutent à 10 heures, finissent en tout début d'après midi ou pour la pratique d'activités sportives le mercredi après midi.

- Les interrogations :

↳ La desserte du secteur des Carteries pour lequel il est prévu une ligne scolaire et le dispositif « Tuléa », ce qui signifie la suppression de la ligne régulière. Des éléments d'éclaircissement doivent être apportés sur la desserte de ce quartier qui doit être renforcée par rapport à l'offre actuelle.

↳ L'aménagement des voiries du lotissement des Orientales sera sans doute réalisé en 2010, voire 2011, comment s'organisera le circuit en attendant ?

↳ L'aménagement du boulevard des Loges n'autorisera plus de « tourne à gauche » à la sortie de la rue de la Vannerie. Comment évoluera la ligne Y, sachant que les travaux d'aménagement du boulevard doivent démarrer courant 2010 ?

↳ La voie devant relier l'actuel rond-point d'accès au centre commercial Leclerc « boulevard Louis Armand » et le giratoire de la RD 57 desservant la zone du Millénium n'est toujours pas réalisée. Comment sera assurée la jonction avec la zone du Millénium, si cet axe n'est pas en service lors de la mise en place du nouveau plan du réseau (septembre 2010) ?

- Les évolutions de la desserte scolaire :

↳ Suppression de deux dessertes « scolaire » de Sainte Thérèse (arrivées de 7h47 et 8h22). Cette solution pourrait être acceptée dans la mesure où la desserte de l'école Sainte Thérèse emprunte le même trajet que les lignes régulières (nord et sud), mais à condition que la desserte par les lignes régulières demeure satisfaisante, ce qui ne semble manifestement plus être le cas (voir ci-dessus).

↳ Les 2 dessertes du collège de Martonne pour la rentrée de 8 heures sont maintenues. Le secteur nord compte le même nombre d'arrêts alors que 2 nouveaux sont créés (Feuillantines et Orientales) et le secteur sud perd un arrêt.

↳ Pour la rentrée de 9 heures au collège de Martonne, un seul bus est prévu pour les deux secteurs de la ville alors qu'actuellement il y a un bus par secteur. Au regard des effectifs, il n'y a peut être pas lieu de remettre en cause cette évolution. Il convient cependant de s'interroger sur le nombre d'arrêts desservis : 15 aujourd'hui, 10 dans le projet.

↳ Suppression du départ le mercredi à 12 h 45 du collège de Martonne, pour les enfants qui déjeunent au restaurant scolaire. Après vérification, il apparaît effectivement que ce service est très peu utilisé.

↳ Suppression du retour à partir de l'école Sainte Thérèse le midi, les lundis, mardis, jeudis et vendredis, étant rappelé que les deux lignes régulières desservent l'école Sainte Thérèse. Proposition de maintien de la desserte du mercredi midi (12h06 Saint-Martin), mais desserte uniquement du secteur nord de la commune.

M. le Maire

indique que ce dossier ne devrait pas causer de perturbations sur la première partie de l'année 2010 car il ne sera mis en œuvre qu'à compter de septembre 2010. Le projet a été présenté en Bureau Communautaire le 5 octobre dernier sous une forme qu'il a largement condamné (dossiers sur table). Les élus ont tous alors découvert le schéma du nouveau tracé. Cela a été l'objet des premières vives réactions. Entre le 5 et le 16 octobre quelques modifications ont été apportées, pour aboutir à une deuxième version.

De son point de vue, trois critères sont à prendre en compte :

- l'offre de transport est une offre sociale, tournée vers les personnes âgées et vers le réseau scolaire. C'est une offre qui fonctionne malgré quelques problèmes de temps en temps notamment en terme de ramassage scolaire. Il faut bien évidemment favoriser les transports en commun et desservir notamment les zones d'activité qui ne le sont pas ou peu actuellement.

- le réseau bus doit s'appuyer sur l'urbanisation actuelle et future des communes. Nous n'avons jamais pu faire valoir ce critère même si nous avons demandé à plusieurs reprises des contacts avec les personnes qui pilotent le dossier.
- ce dossier doit également s'inscrire dans un cadre financier. A aucun moment il n'y a eu de débat sur le sujet, d'autant qu'il y a plusieurs autres gros dossiers en cours : tous ces éléments nécessitent de rendre des arbitrages financiers.

Les communes de la deuxième couronne semblent favorables au projet car mieux desservies ; ce n'est pas le cas de Saint-Berthevin dont le réseau est réduit. Tous les conseillers communautaires ont du recevoir un courrier du président de Laval Agglomération. Cela n'exclut pas de faire valoir quelques insuffisances. Il regrette par exemple qu'il n'y ait pas eu de concertation. Il a également demandé à prendre connaissance des dossiers avant le bureau communautaire ; mais sa doléance n'a pas été prise en considération. Il pense par ailleurs qu'il y a une régression sur le réseau. Si on avait pris le soin de venir présenter les schémas de tracé auparavant, des corrections auraient pu être apportées.

Aujourd'hui, les cadences sont différentes entre les périodes scolaires et les périodes de vacances. Il pourrait donc être prévu une permanence de l'offre tout au long de l'année y compris l'été afin de motiver les salariés à prendre le bus et faire en sorte qu'ils ne soient pas obligés de se caler en fonction du calendrier scolaire. Ce procédé pourrait constituer une avancée.

Concernant la simplification des itinéraires qui est préconisé, il n'est pas certain que cela soit un plus. Quant à la création de lignes circulaires, l'objectif est d'améliorer la desserte des zones d'activités. Il faudra dans le temps en vérifier l'efficacité.

Les lignes structurantes voient leur amplitude horaire plus importante le matin et le soir. Cela correspond à une demande mais ça n'est pas encore suffisant ; il faut tenir ses engagements par rapport aux besoins.

Pour ce qui est de la ligne circulaire « LANO », il émet trois réserves :

- les parkings tampons relèvent d'une idée séduisante mais il faut raisonner à l'échelle de notre agglomération. Il n'est pas certain qu'une bonne solution dans une grande agglomération ait sa place chez nous.
- le pont de Pritz, comment maîtriser son engorgement ?
- le quartier du Bourny est déjà traversé par deux lignes ; on arrive à trois lignes frontales alors qu'il aurait mieux fallu faire passer une ligne par la zone des Alignés qui n'est plus desservie

Pour les lignes intermédiaires, il estime que l'argumentaire est un peu court quant à la ligne C figurant en pointillé sur le plan, à savoir qu'il faut permettre aux habitants du Bourny de pouvoir rejoindre l'hypermarché Leclerc. Auparavant, il n'y avait pas de correspondance ; aujourd'hui cela est le cas avec la réorganisation des lignes allant de Saint-Berthevin à Laval. On aurait pu faire l'économie de cette rallonge de la ligne C. La ligne D dessert le collège De Martonne. Il estime que le quartier nord-ouest de Laval sera peu couvert par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Il faut être vigilant concernant cette ligne car elle est utilisée par des scolaires et notamment les collégiens de De Martonne. Le bus de 12h45 qui partait de De Martonne le mercredi midi a été supprimé. Il convient d'être également vigilant quant aux horaires décalés par rapport aux horaires scolaires « normales ».

Il faut que les élèves puissent rejoindre Saint-Berthevin en dehors des heures habituelles de sortie de classe.

Les lignes de maillage, elles, desservent les 5 communes de la 1^{ère} couronne.

Le document de présentation du projet mentionne par ailleurs que les produits ciblés sont les services directs scolaires, adaptés selon les nouveaux quartiers et les services primaires et préélémentaires, maintenus en l'état. Il n'est pas d'accord avec ce dernier point car il estime que ce n'est pas le cas.

Le dispositif du « TULEA » est nouveau. Il s'agirait d'un bus à la demande que l'on réserverait jusqu'à 1 heure avant le déplacement via une centrale téléphonique ouverte du lundi au samedi, de 7h30 à 19h00. Le « TULEA » desservirait une partie de la ligne Y et sans doute le tronçon allant de l'actuel arrêt « Dunkerque » jusqu'à la zone du Châtelier. Cela reste à clarifier.

Saint-Berthevin n'est pas concerné par le dispositif « TULIB » qui consiste à « rabattre » des hameaux vers les lignes régulières.

Le service « FLEXO » est un service de nuit qui devrait être mis en place à compter du 1^{er} janvier 2010 ; ce sera précisé dans les semaines à venir. Ce dispositif ne desservira que Laval. Il faudrait aller plus loin.

Le « DIM'TUL » existe déjà pour partie mais il ne concerne encore une fois que Laval. C'est un service qui fonctionne le dimanche, de 11h à 19h, avec un passage toutes les heures aux arrêts.

Le dispositif « HANDI'TUL » permet une réservation de véhicule à la $\frac{1}{2}$ journée et est étendu à toute l'agglomération. Il devrait entrer en service dès le 1^{er} janvier 2010 comme « LANO » et « FLEXO ».

Le « VELOCITUL » est un dispositif prévoyant la mise en place de 10 stations vélos mais uniquement sur Laval. Monsieur le Maire précise qu'il souhaite que la commission Travaux revoie le maillage des pistes cyclables sur la commune : l'étude devra tenir compte de ce type de service. Il serait en effet intéressant de pouvoir disposer à Saint-Berthevin d'une station « vélos » sur les 30 que Laval Agglomération prévoit de créer. Il s'agit d'une orientation commandée par Laval Agglomération.

Concernant la diffusion des informations, elle se ferait via le dispositif « SAEIV » qui prévoit l'équipement de 43 bornes et des bandeaux d'information dans les 72 bus et 25 cars, pour une information en temps réel sur le réseau, ceci à compter de 2014.

Le nouveau contrat prévoit une simplification de la gamme tarifaire ; Monsieur le Maire dit attendre les détails. Toujours concernant la tarification, il dit avoir des inquiétudes : le dispositif « Sco » disparaîtrait au profit d'un dispositif « Jeunesse » ; cela peut se concevoir mais il faut rester vigilant quant à cet abonnement unique pour les moins de 26 ans.

En terme de calendrier, les dispositifs « LANO », « HANDI'TUL » et « FLEXO » seront lancés dès janvier 2010 et le lancement global du nouveau réseau en septembre 2010.

Monsieur le Maire exprime des insatisfactions quant à ce dossier. Tout d'abord, il rappelle que le centre-ville de Saint-Berthevin avait été réorganisé de telle manière à limiter le flux est/ouest et à favoriser le flux nord/sud. Il existait une boucle pour relier le nord et le sud de la commune.

Or, aujourd'hui, le projet prévoit que la future ligne 10 parte du centre-ville de Laval, monte la rue de Bretagne jusqu'au rond-point de Bois et Chiffons, passe par la zone du Millénium, desserve les nouveaux quartiers jusqu'aux ateliers municipaux,

puis le COSEC, la rue Jeanne d'Arc, le boulevard Saint-Exupéry pour revenir au niveau du COSEC et poursuivre rue de la Libération jusqu'à l'école Jeanne d'Arc.

La ligne 11 quant à elle desservira le Green Village et suivra la ligne actuelle en passant par le boulevard Louis Armand, la rue du 11 novembre jusqu'à l'église pour redescendre ensuite au niveau de l'école Jeanne d'Arc.

Dans la partie urbaine, un seul arrêt assurera la jonction de ces 2 lignes à savoir l'arrêt Dunkerque.

Il admet que certains points du dossier peuvent apporter des satisfactions, cependant, il remet fortement en question l'organisation de ces 2 lignes.

Dans le secteur nord de Saint-Berthevin, on crée 3 nouveaux arrêts mais on supprime tous ceux de la RD57 entre le rond-point de Gruau et le feu tricolore au niveau de l'avenue Pierre de Coubertin : cela ne va pas sans générer un problème par rapport aux projets d'aménagement de ce secteur.

En terme de cadencement, il s'avère satisfaisant au niveau des quartiers nord : 22 minutes en moyenne aujourd'hui et 30 minutes avec le nouveau tracé. Par contre, au niveau sud, on observe une baisse des dessertes et du cadencement. Au départ, le nombre d'arrêts avait été revu fortement à la baisse. On a réussi à négocier pour faire en sorte que la ligne remonte toujours jusqu'à Beausoleil. Mais aujourd'hui, nous n'avons aucun schéma d'horaire définitif des lignes régulières.

La ligne Y, qui dessert notamment la zone des Chênes, subit une évolution importante : cette ligne sera régulière la semaine hors vacances scolaires et passera en système « TULEA » pour tous les autres créneaux. Monsieur le Maire souhaite que cette ligne soit régulière en permanence car elle ne sert pas qu'aux scolaires mais aussi aux salariés.

La dernière insatisfaction concerne la desserte de la ligne régulière pour De Martonne.

Une interrogation demeure quant au secteur des Carteries. Le projet prévoit que les usagers de la ligne 11, s'ils veulent aller jusqu'aux Carteries, doivent le demander au chauffeur du bus. La temporisation de bus est prévue sur l'arrêt « Dunkerque ». Ce qui reste nébuleux, c'est lorsque les habitants des Carteries veulent prendre le bus depuis leur quartier. La solution qui a été évoquée consistait à proposer un « TULEA » réduit, c'est-à-dire la possibilité d'appeler le service jusqu'à $\frac{1}{4}$ d'heure avant la prise en charge. C'est un système qui semble dangereux et aventureux. Un dispositif à la carte paraît compliqué. Si le bus doit prendre en charge tous les élèves des Carteries qui feront la demande au quotidien pour se rendre dans leurs établissements, autant mettre en place une ligne permanente.

Ce projet soulève donc nombre d'interrogations, de problèmes et de réactions légitimes. Il estime que la proposition n'est ni qualitative, ni satisfaisante.

Par exemple, au niveau du quartier des Orientales, c'est bien d'y faire passer une ligne mais ce ne sera pas possible pour septembre 2010. Par ailleurs, cela fait 2 ans que l'on attend une voie entre Leroy Merlin et le site FLY. Il se dit également agacé que le tracé de la ligne Y ne tienne même pas compte des futurs aménagements comme sur le boulevard des Loges.

Concernant les scolaires, il n'est pas opposé à ce que la desserte pour Ste Thérèse soit supprimée puisqu'il y a des lignes régulières mais encore faut-il qu'elles le soient vraiment, régulières. Pour De Martonne la desserte de 8h est maintenue. La Tribouillère a été comptée comme un arrêt scolaire alors qu'il n'y a pas d'élèves à y monter puisqu'il est implanté en zone d'activité. Quant à la rentrée de 9h, les deux ramassages scolaires ne sont aujourd'hui plus nécessaires car ils concernent au

plus fort 30 élèves environ. Il pense qu'un seul passage suffit. Le ramassage scolaire départ De Martonne de 12h45 a été supprimé car, soi-disant, seuls 4 à 5 élèves prennent ce bus. Le retour de Ste Thérèse est également supprimé tous les midis car transféré sur les lignes régulières. Un retour est cependant maintenu pour le quartier nord.

M. PINGAULT

se dit surpris de ces modifications et suppressions de lignes car les transports en commun satisfont des besoins. De plus, ils vont dans le sens du développement durable avec un bilan carbone plus raisonnable que celui généré par les transports individuels. On doit favoriser les transports en commun et aider les collectivités à s'appuyer sur ce mode de transport.

Par ailleurs, si le choix d'implantation du nouveau cimetière s'est porté sur le secteur des Carteries, ce n'est pas par hasard : c'est parce qu'il était desservi par le TUL, de même pour le futur quartier des Portes du Vicoin. Ces éléments qui ont déterminé certains choix tombent à l'eau, on fait fi de nos projets ; il a le sentiment que l'on se moque de nous. Il sera peut-être amené à changer d'avis mais il se dit, pour le moment, particulièrement déçu.

M. le Maire

ajoute que ce sentiment n'est pas propre à Saint-Berthevin. On peut considérer que la desserte de Laval n'a pas été analysée dans les détails, mais sans aucune volonté de polémique. Cet avis est partagé par les communes de Bonchamp, Changé et un peu par Louverné lors de la 1^{ère} version qui est moins touché semble-t-il. Pour ces communes de la 1^{ère} couronne, on a l'impression que ce dossier n'a été traité qu'à partir d'un plan et de statistiques même s'il n'est pas question de remettre en cause les statistiques du délégataire actuel.

M. CELERIER

constate que c'est un vaste sujet. Lorsque Monsieur le Maire dit qu'il est à chaque fois surpris que des dossiers soient déposés sur table au dernier moment à Laval Agglomération, lui dit que c'est pourtant le cas aussi à Saint-Berthevin. Il découvre ce soir le travail fouillé effectué par Monsieur le Maire. Il estime qu'il ne faut pas faire de procès d'intention par rapport à ce qui sera fait car on aura des réponses. Le travail en commission peut parfois être utile notamment pour ce genre de dossier. Il trouve les discussions de ce soir ridicules. Le travail en commission mériterait en tous cas d'être utilisé.

Par ailleurs, lorsqu'on urbanise, cela génère un certain nombre de désordres : il faut penser avant à ce type de service. Saint-Berthevin serait le parent pauvre de ce nouveau réseau ? On a quand même un représentant de la commune à la commission Aménagement de Laval Agglomération. Or le projet a reçu l'unanimité des membres de cette commission. Le représentant de la commune à Laval Agglomération aurait du également organiser une réunion de la commission travaux de Saint-Berthevin sur ce thème.

Ce projet répond à des demandes des habitants et est donc une amélioration.

Quand on parle de « transports en commun », un mot est important : « commun ». Ce terme ne signifie pas « somme des intérêts particuliers ». Dans le cadre d'un réseau communautaire, il faut intégrer le fait que Saint-Berthevin n'est pas seule :

un équilibre est à trouver. Saint-Berthevin n'est pas défavorisée. On note même des améliorations au niveau des quartiers des Orientales et des Feuillantines.

M. le Maire

estime que c'est la moindre des choses puisqu'il s'agit de nouveaux quartiers absolument pas desservis.

M. CELERIER

fait remarquer que la commune bénéficie d'une augmentation de 11 % de km de nouveau réseau sur son territoire. Il s'agit quand même d'une amélioration. Certes il y a des incohérences mais il ne voit pas où est le problème : il répète que l'on aura des réponses, on verra après. Face à cette situation, il est étonné de l'agitation qui règne autour de cette question. C'était au début qu'il fallait s'y intéresser et pas lors de réunions « fermées » à Saint-Berthevin. Il n'y a pas eu de réunions publiques à Saint-Berthevin sauf celles qu'ils ont eux-mêmes organisées. On n'a pas l'impression que le dossier ait été pris à bras le corps. De plus, il est gêné de devoir répondre à cette délibération par oui ou par non. Il dit avoir un sentiment contradictoire car il y a des choses intéressantes dans ce projet. Pour ces raisons, la minorité ne prendra pas part au vote.

M. LUCAS

considère qu'il n'est pas possible de répondre favorablement à cette délibération à partir du moment où on demande à Laval Agglomération que ça ne coûte pas plus cher. C'est forcément déshabiller Paul pour habiller Pierre. Enfin, il pense que si le président actuel de Laval Agglomération n'était pas Guillaume GAROT, Monsieur CELERIER n'aurait pas été contre cette délibération.

M. CELERIER

rectifie : il n'est pas contre. Il n'est pas pour non plus. Il ne veut pas non plus rentrer dans un procès d'intention. Il veut d'abord voir l'utilisation qui sera faite et attendre les résultats.

M. BALLUAIS

trouve que cette réunion tombe à point nommé. Il pense que l'on a eu les informations à temps et ne voit pas comment on aurait pu faire mieux, sur la forme.

M. CELERIER

estime que l'on aurait pu travailler en amont.

M. BALLUAIS

dit que ça n'était pas possible.

M. CELERIER

répond que par rapport à notre position, on aurait pu travailler en amont sans attendre de prendre connaissance de ce dossier ce soir.

M. BALLUAIS

pense que ça n'empêche pas de dire si on est contre ou non. La question est là. C'est un dossier compliqué et un schéma tout aussi compliqué.

M. PINGAULT

regrette que les collectivités n'aient pas été contactées pour prendre en considération leurs priorités. Leurs besoins n'ont pas été pris en compte. C'est bien Laval Agglomération qui n'a rien préparé et qui n'a tenu compte de rien.

M. CHAUVIN

demande comment s'est constitué ce groupe.

M. le Maire

répond d'abord à Monsieur CELERIER qui qualifiait la situation de ridicule : c'est en fait Monsieur CELERIER lui-même qui est ridicule. Si on n'avait pas fait ce conseil municipal ce soir, la minorité aurait découvert le lendemain du bureau communautaire ce que les élus de Saint-Berthevin auraient voté et cela aurait encore donné lieu à des tergiversations de Monsieur CELERIER. La seule fois où Monsieur CELERIER a été invité à une réunion de Laval Agglomération, il n'est pas venu.

Un groupe de travail de Laval Agglomération s'est réuni fin mai ; il n'y avait pas encore de projet de tracé. Hervé ZIVEREC était dans ce sous-groupe. On nous oppose aujourd'hui qu'on ne peut plus communiquer sur ce dossier par souci de confidentialité. Cela fait 3 mois qu'il le demande. La commission Aménagement n'a jamais vu ce dossier, jusqu'au bureau communautaire du 5 octobre. Laval Agglomération avait parfaitement connaissance des contraintes de Saint-Berthevin. Si Monsieur CELERIER pense que ce conseil municipal est ridicule, il pense ce qu'il veut mais s'il n'avait pas été réuni, on aurait eu droit à une salve de la minorité.

Quant à l'intérêt commun évoqué par Monsieur CELERIER, il est d'accord pour dire que la somme des intérêts particuliers est différent des intérêts collectifs. Si on accepte des réajustements sur Saint-Berthevin au profit de la 2^{ème} couronne, il est cependant nécessaire de préserver les services aux berthevinois. Mais si cela régresse... Sur la copie du dossier en tant que telle, quand on dit « on aura », on est en droit de penser qu'on aura des choses si elles ne changent pas fondamentalement le contrat en préparation. Il sera de plus en plus difficile de faire bouger les éléments structurants de l'organisation mise en place. Il n'est pas sûr que des lignes pénétreront dans les quartiers de Saint-Berthevin s'il n'y a pas d'avenant. Il est certain que nous n'obtiendrons pas tous nos desiderata. Mais Monsieur CELERIER, le premier, a dit que « l'urbanisme génère des désordres ». C'est à nous élus de définir où doit se faire le développement et non le contraire. Il faut intégrer l'urbanisation et cela coûte cher. La décision urbaine doit quand même bien venir en premier. On ne va pas faire de l'urbanisme en fonction des lignes. Monsieur le Maire a dit tout à l'heure à Monsieur LAMARRE de Laval Agglomération de prendre par exemple en compte la zone du Châtelier qui sera aménagée.

Ce qui est sûr aujourd'hui c'est quand on regarde le problème de pénétration des lignes dans les quartiers nord et sud, le problème de desserte aux Carteries et l'absence de lignes régulières alors même qu'on supprime des lignes scolaires, si on est d'accord pour dire que ces trois points sont insuffisants, alors on ne peut pas voter pour. Mais Monsieur CELERIER votera comme il le souhaitera.

M. CELERIER

ne veut pas rentrer dans la polémique.

M. le Maire
pense qu'il prend une position politique.

M. CELERIER
par rapport à Laval Agglomération, explique qu'il a un métier qui ne lui laisse pas la disponibilité de répondre aux invitations de dernière minute. Il estime pour sa part que certains trajets sont satisfaisants ; aussi, il ne voit pas en quoi il doit rejeter le projet.

M. le Maire
se dit surpris par cette remarque car personne n'a pu prendre connaissance du projet avant.

M. CELERIER
dit avoir parlé avec des utilisateurs et eu des informations : il faut leur faire confiance. Lorsqu'on urbanise, on peut s'attendre à des contraintes. Les quartiers des Feuillantines et des Orientales sont desservis ; c'est bien et il fallait les prendre en compte.

M. CHAUVIN
avoue qu'il aurait aimé qu'il y ait des discussions en amont sur les TUL.

Mme GHYSELEN
répond qu'il était difficile de faire mieux puisque tout a été découvert le 5 octobre seulement.

M. CHAUVIN
demande si on peut donner un nom de commission où le mot « TUL » apparaît, dans laquelle ce sujet aurait été débattu. Dans cette mandature, depuis 2008, ce sujet n'a jamais été abordé en commission.

M. le Maire
indique que l'on vérifiera.

M. CHAUVIN
par rapport aux quartiers qui ne sont pas desservis, est d'accord pour dire qu'il faut qu'ils le soient. Il se dit surpris cependant qu'un dossier du 5 octobre, on ne l'ait qu'aujourd'hui...

M. le Maire
précise qu'il l'a reçu par mail, le 21 octobre au matin.

M. CHAUVIN
le découvre donc ce soir.

M. le Maire
en déduit qu'il votera comme Monsieur CELERIER.

M. CHAUVIN

aurait aimé que le dossier soit vu au niveau des commissions.

Mme GERBAULT

avoue que c'est la proposition de la délibération qui la gêne : « propose de s'opposer aux conditions... » ; elle demande si on pourrait émettre le vœu qu'un certain nombre d'améliorations soit pris en compte : émettre un vœu mais pas s'opposer.

M. VETILLARD

demande si la remise en cause des lignes pénétrant dans les quartiers nord et sud a été argumentée.

M. le Maire

indique que non et selon lui, la raison est financière. Le principe de la boucle c'est cher et c'est un long trajet : cela pose des problèmes de rentabilité. Même si le contrat ne peut être modifié, il a fait des propositions et notamment d'aller plus loin dans la réflexion d'une ligne permanente entre les centres-villes de Saint-Berthevin et de Laval et une ligne qui tourne dans Saint-Berthevin. Il manque encore plein de choses, dont un tracé Carteries vers le COSEC.

M. LUCAS

souhaite répondre à Madame GERBAULT : lundi, lors du conseil communautaire, le dossier sera proposé en l'état. Il faudra juste dire oui ou non. Alors ici, ce soir, c'est idem. Ils ne prendront pas en compte les détails. Si on accepte ce dossier, les habitants des Carteries risquent fort de ne pas apprécier notre position.

M. CHAUVIN

précise qu'il n'est pas contre que le TUL desserve les Carteries. La suggestion de la création d'une ligne rapide est intéressante.

M. le Maire

indique que cela fait 8 mois qu'il l'a proposée. On lui a dit non car la première attente des utilisateurs c'est d'aller le plus rapidement vers le centre-ville de Laval.

M. CELERIER

en déduit l'intérêt de travailler ensemble. Nous n'arriverons jamais à trouver satisfaction pour tout le monde. Chacun veut un arrêt près de chez lui mais pas devant le pas de sa porte non plus. Toujours est-il qu'il aurait fallu être davantage collectif.

M. BALLUAIS

indique que les dispositifs comme DIM'TUL ou FLEXO le dérangent car ils desservent plus Laval que les communes de l'agglomération. Pourquoi certains peuvent en disposer à toute heure et d'autres n'ont rien ?

M. CHAUVIN

est d'accord sur ce point. L'intérêt pour les jeunes c'est qu'ils puissent aller sur Laval et surtout pouvoir en revenir.

M. le Maire

propose d'ajouter dans la délibération que FLEXO et DIM'TUL puisse aussi desservir la 1^{ère} couronne.

Tout peut bouger mais il faut tenir compte de la question budgétaire. Toute modification a son coût. Il est en tous cas regrettable que ces dispositifs s'arrêtent à Laval.

En l'absence d'autres remarques ou questions relatives à cette délibération, M. le Maire procède au vote.

***Après en avoir délibéré,
le Conseil Municipal décide***

- **De s'opposer aux conditions futures de desserte du territoire de la ville de Saint-Berthevin telles qu'elles figurent dans l'offre de service proposée aux élus communautaires de Laval Agglomération à l'occasion de la réunion du 26 octobre 2009.**
- **D'émettre le vœu suivant au conseil communautaire en vue de défendre les intérêts des habitants de Saint Berthevin et de garantir une desserte satisfaisante :**
 - ◆ **La refonte du circuit afin de faire en sorte qu'une des deux lignes pénètre dans les deux quartiers de Saint-Berthevin**
 - ◆ **L'augmentation de la desserte de la RD57 et notamment de la future zone d'habitat des « Portes du Vicoïn »**
 - ◆ **La garantie de la desserte régulière du secteur des Carteries**
 - ◆ **L'amélioration des dessertes scolaires et notamment l'optimisation des correspondances ou des substitutions avec les lignes régulières.**
 - ◆ **Tout en acceptant la mise en place du dispositif Tuléa sur une partie de la ligne 12a, il convient de rééquilibrer la répartition entre le dispositif Tuléa et la ligne régulière, au profit de cette dernière.**
 - ◆ **Examiner l'extension du DIM'TUL et du FLEXO au réseau des communes de la première couronne qui le solliciteront**

Adopté à l'unanimité

***6 personnes n'ont pas pris part au vote : Mme GERBAULT, M. CELERIER
Mme FRETILLIERE, M. CHAUVIN, Mme DA COSTA, M. FAVRIOU***

*Compte rendu analytique de séance affiché le 23 octobre 2009
Visa de la Préfecture le 26 octobre 2009*

Levée de la séance à 21h55

La Secrétaire,
Michèle **VEILLARD**

Le Maire,
Yannick **BORDE**

LES MEMBRES DU CONSEIL MUNICIPAL