

Versement-transport - Modification de l'assiette et du taux

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE, Rapporteur : Depuis 1974, la Ville de Besançon s'est engagée dans une politique cohérente des déplacements. L'initiative bisontine est devenue une référence à l'extérieur.

Il convient aujourd'hui de réaffirmer notre choix du transport public comme moyen privilégié pour se déplacer et accéder au cœur de la ville.

Pour cela, nous devons prendre en compte le développement de zones d'activités, les nouveaux quartiers, les besoins exprimés par les Bisontins.

Cela s'est traduit, le 31 août dernier, par une augmentation de la capacité de transport (8 % d'offre supplémentaire), la mise en circulation de nouveaux bus, la modification d'un certain nombre de lignes.

Le versement-transport, institué à Besançon par délibération du 17 décembre 1974 au taux de 1 %, participe à la couverture du solde débiteur des transports urbains pour environ 75 %, ce qui permet à la collectivité de limiter sa participation propre et concourt de façon conséquente à la bonne exécution de la politique des transports en commun.

Par délibération du 30 mars 1992, le Conseil Municipal a fixé ce taux à 1,05 % à compter du 1^{er} avril 1992, taux maximum autorisé pour les villes de plus de 100 000 habitants par la loi d'orientation du 6 février 1992 relative à l'Administration Territoriale de la République.

Or la loi de finances pour 1993 modifie les bases de calcul du versement-transport :

- l'assiette est déplafonnée, c'est-à-dire qu'elle sera constituée par la totalité des salaires versés par les employeurs qui sont assujettis au versement-transport,

- le taux plafond légal est ramené de 1,05 % à 1 % pour les villes dont la population est supérieure à 100 000 habitants.

Ces nouvelles dispositions permettraient en année pleine d'encaisser un supplément de recettes chiffré, selon les simulations du GART, à 6 MF par rapport au montant encaissé en 1991 et de 3 MF à 3,5 MF par rapport à l'encaissement 1992.

En conséquence, il est proposé au Conseil Municipal d'appliquer ces mesures à compter du 1^{er} février 1993 et donc de ramener le taux du versement-transport à 1 % à compter de cette date.

M. VIALATTE : Monsieur le Maire, je voudrais saisir l'occasion qui nous est donnée de discuter de ces modifications législatives relatives à l'assiette du versement-transport auquel les entreprises sont assujetties, pour évoquer devant un expert de ces questions puisqu'il est intervenu largement tout à l'heure sur les championnats du monde de dirigeables, M. JUSSIAUX, des actions de communication en matière de transport urbain menées dans notre ville.

Comme vous indiquiez tout à l'heure le caractère très raisonnable des actions de communication qu'on mène dans les différents secteurs d'activités de la ville, je voudrais donc prendre cet exemple des transports et citer quelques chiffres qui sont les vôtres puisque je vous avais écrit le 21 décembre pour vous demander quelles étaient les actions de communication menées en matière de transport urbain et que vous m'avez adressé une réponse qui indique que l'ensemble des actions de publicité, promotion, informations et relations publiques sont prises en charge par le budget de fonctionnement des transports urbains.

Vous rappelez que le financement du solde débiteur est assuré par le versement-transport pour 75 %, c'est-à-dire les entreprises, et par la Ville pour 24,52 %. Et on arrive aux chiffres : en 1992, 780 000 F ont été consacrés à ces actions dont le guide bus, auxquels il convient d'ajouter un crédit spécifique et particulièrement coquet de 900 000 F, presque un million de francs lourds pour le plan de communication lié à l'opération baptisée «second souffle». On est à 1 680 000 F très exactement et vous ajoutez aussitôt que pour 1993 il est envisagé d'inscrire au budget un crédit de 850 000 F. Sur deux ans, vous imaginez la somme considérable qu'on met pour ces actions de communication.

Alors, bagatelle me direz-vous dans le budget de communication de la Ville c'est peu de choses, dans le budget des transports urbains c'est une misère. Seulement quand on sait que le coût d'un bus à soufflets tout à fait moderne est de l'ordre de 800 000 F, je me dis qu'on pourrait acheter pour renouveler le parc et je crois savoir que c'est le souci du Maire-Adjoint, plusieurs véhicules supplémentaires en limitant la communication au strict nécessaire c'est-à-dire à l'information des Bisontins sur les services rendus par la CTB dans leur ville, et en expurgeant du budget de communication les dépenses superflues qui ont pu être engagées ou qui sont susceptibles de l'être dans les mois qui viennent.

Voilà, malheureusement, je suis au regret de le constater, un nouvel exemple de sommes manifestement trop libéralement engagées en matière de communication et cela en sachant que le solde débiteur du budget des transports urbains est pris en charge, je le rappelle, au trois quarts par les entreprises et au quart par la Ville de Besançon.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je ne sais pas ce que vous avez contre la communication mais ce soir elle est dans le collimateur. Je vous propose, dans la seconde assemblée à laquelle vous participez, d'avoir aussi la même pugnacité pour interroger votre Président sur le coût de certaines communications. Je pourrais demander à mes amis de le faire, parce qu'effectivement, là encore, on aurait largement de quoi débattre, mais je ne le ferai pas ; je ne vais pas confondre les deux assemblées.

Je demande à Gérard JUSSIAUX, au nom de la CTB de bien vouloir donner les explications car je les avais transmises aimablement à M. VIALATTE mais elles venaient bien entendu des renseignements que j'ai obtenus auprès de mon collègue JUSSIAUX et de la CTB.

M. JUSSIAUX : N'ayant pas en mains le document que détient M. VIALATTE ni les chiffres, je ne peux pas faire une réponse précise et détaillée au pied levé.

Ce que je voudrais cependant dire à votre collègue, c'est qu'il ne faut pas s'emballer parce qu'on peut imputer sous une rubrique communication des opérations qui sont de natures très diverses. Je pense par exemple que sur l'année 1992, on va y imputer « l'enquête ménage » qui est en fait un outil de travail dont nous avons absolument besoin, qui est extrêmement coûteux, environ 700 KF. C'est une enquête de fond auprès d'échantillons de ménages ventilés dans tous les quartiers de la ville pour essayer d'apprécier comment ont évolué les besoins et les pratiques de déplacement. Quand nous avons une opération de cette envergure et de ce coût-là, nous essayons, Monsieur VIALATTE, de négocier et d'obtenir des financements exceptionnels, ce que nous avons fait en l'occurrence en obtenant une aide exceptionnelle de la CEE à Bruxelles qui nous permet de ne pas la faire peser sur le budget ordinaire des transports de notre bonne ville.

La communication à proprement parler, c'est-à-dire ce qu'on appelait autrefois la publicité, développée par la Compagnie de Transport en direction de sa clientèle ou de sa clientèle potentielle, se chiffre à quelques centaines de KF en moyenne annuelle sur une législature. Cela je peux vous le certifier. Alors ceci étant, je vous transmettrai ou je vous ferai transmettre par le Député JACQUEMIN qui est membre de la Commission Transports Urbains de Besançon, une étude chiffrée pas seulement

sur un budget mais sur plusieurs exercices successifs, par exemple depuis 1989 sur ce qui s'est dépensé effectivement en matière de communication mais en essayant d'établir de distinguer entre ce qui est de la communication au sens publicité et ce qui est imputé budgétairement à une rubrique communication mais qui représente d'autres natures d'activités comme par exemple une enquête ménage ou des opérations similaires.

Cela vous permettra de vous faire un jugement que j'espère à la fois plus serein et moins à l'emporte-pièce lorsque vous aurez ce complément d'information. Mais là aussi la lumière est totale et notamment pour les membres de la Commission Transports, ils savent que tous les chiffres leur sont livrés sans aucune restriction.

M. VIALATTE : Monsieur le Maire, je n'ai jamais contesté que sur ce dossier-là la lumière soit totale et je remercie d'ailleurs le Député-Maire d'avoir répondu le 12 janvier à la question que je lui avais posée. Mettons à part les études qui, au demeurant, me paraissent tout à fait coûteuses, l'étude ménage dont vous parlez, c'est 700 000 F quand même ! Je note simplement que pour la seule opération «second souffle», qui est bien une opération de communication, j'ai reçu l'ensemble des documents je les ai sous les yeux, d'ailleurs vous n'avez pas oublié de signer chacun d'entre eux méthodiquement en plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires. !

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est normal.

M. VIALATTE : Bien entendu, Monsieur le Maire, ! Le Maire peut signer aussi. Donc cette opération-là a coûté 900 000 F, pratiquement 1 MF et là c'est une véritable opération de communication.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Mais je pense, une opération de communication absolument indispensable car nous avons constaté depuis un certain nombre d'années une diminution du chiffre de fréquentation de nos bus et il fallait relancer, d'où le thème de «second souffle», et pour trouver son second souffle, vous savez ce que c'est, vous qui faites de temps en temps de la course à pied, vous avez parfois du mal à le trouver, mais enfin vous y arrivez quand même au prix de beaucoup d'efforts. Ici ce sont des efforts financiers qui étaient nécessaires pour le second souffle de la CTB !

M. MEUNIER : Je regrette toujours qu'on semble faire en Conseil Municipal des découvertes. Alors je le dis gentiment à mes amis qui sont à ma droite (rires) : venez plus souvent aux réunions de commission ! à la Commission des Transports, en l'occurrence où le travail qui est fait est exceptionnel. Il se fait dans la clarté et dans un souci de communication que j'ai rarement rencontré !

J'ajouterai que prochainement vont être organisés les transports dans l'agglomération. Je crois que le Président de ce nouvel organisme est un de vos amis. Aussi, j'espère qu'il maîtrisera la communication que vous contestez aujourd'hui ! mais au niveau de la communication de la CTB, je tiens à le répéter, il y a un travail exceptionnel qui est fait et si vous veniez aux réunions de commission, vous ne poseriez pas ces questions ce soir !

M. VIALATTE : Je n'en suis pas membre !

M. MEUNIER : Mais certains de vos amis le sont ! M. TABOURNOT y vient de temps en temps. Il ne dit rien ce soir parce qu'il sait que le travail est très bien fait. Donc, il faut vous entendre avant les réunions de Conseil et ne pas dire de bêtises !

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : On n'a pas le droit de parler pour M. TABOURNOT.

M. TABOURNOT : Je tiens à préciser que j'assiste régulièrement aux réunions de la Commission Transports.

M. MEUNIER : C'est vrai que vous savez que le travail qui y est réalisé est un très bon travail, donc vous ne contestez pas ce soir ce qui est fait à la CTB. Ceux qui contestent sont ceux qui ne sont pas très bien renseignés.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est peut-être l'occasion pour eux de se mettre au courant. C'est pourquoi M. VIALATTE m'écrit, je lui réponds et ça lui permet d'intervenir ici.

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, je crois que la question de M. VIALATTE n'était pas relative à la qualité de la prestation offerte par la CTB. Pour tous ceux qui participent à cette commission, c'est vrai qu'elle a lieu régulièrement aussi à un moment difficile pour moi mais j'y envoie toujours quelqu'un. A aucun moment je n'ai perçu qu'il y ait une difficulté dans la qualité des prestations de la CTB. En revanche ce que je sens bien, c'est que l'adaptation des transports urbains à Besançon à l'évolution même de la problématique d'ensemble du transport des personnes est une vraie question et je ne crois pas qu'on soit là au bout du chemin sur l'évolution de l'offre de transport par rapport à la demande.

La remarque que je peux faire, si vous permettez, puisqu'on en discute, c'est que si tant d'argent doit être aujourd'hui effectivement dépensé auprès de la population pour l'amener davantage vers le transport urbain, cela prouve tout de même une chose ou en tout cas cela pose une question : est-ce qu'effectivement, même avec de grands efforts de communication, nous arriverons à faire progresser la participation de la population au réseau urbain ? Voilà la vraie question de fond ! et je crois que la très grande obligation à laquelle vous semblez être tenu d'engager des frais assez importants au niveau de la communication traduit l'importance de cette question.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Une question qui est en grande partie résolue Monsieur le Député. Besançon est citée en exemple partout à travers le monde pour la qualité de son service transports en commun. C'est vrai aussi qu'il y a des hauts et des bas. Mais vous avez été ou vous êtes encore chef d'entreprise, et vous savez que sur un budget d'une centaine de millions, consacrer un million en moyenne en matière de communication est très logique. Vous avez là une entreprise qui fonctionne bien, qui sent un petit peu les choses et veut rester performante. Donc on a mis un peu plus d'argent en 1992 dans la communication pour l'opération «second souffle» mais je crois qu'il ne faut pas exagérer. On a un système qui fonctionne très très bien mais certains laissent supposer que des problèmes se posent. Je crois qu'il ne faut rien exagérer ! La Commission Transports travaille très bien, on peut y discuter de divers projets en ce domaine et aucune décision n'est prise par la CTB sans qu'il en ait été auparavant débattu en commission. Donc je crois qu'il n'y a pas tellement de critiques à faire à cet égard.

Mme FOLSCHWEILLER : C'est vrai que je suis toujours réservée quant aux dépenses de communication. Quand j'ai reçu les deux, trois ou quatre plaquettes, je ne sais plus très bien, luxueuses de la CTB, je me suis demandé si vraiment cela allait inciter les gens à prendre les transports en commun. Et je pense qu'avec le million de francs qu'on a dépensé, il aurait peut-être été plus intéressant et plus performant, au point de vue de la communication, de réfléchir à une diminution du ticket bus à l'unité pour justement inciter ceux qui ne prennent jamais le bus à le faire de temps en temps. Avec 1 MF, cela permettait peut-être une réduction de 50 centimes du ticket ? Je pose la question.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Cela ne me paraît pas aller très loin !

M. HINTZY : En arrivant à ce débat ce soir, je m'attendais de façon très prévisible à entendre des réactions de l'opposition sur le budget communication et c'est finalement une espèce de réflexe conditionné puisqu'en «farfouillant» dans mes archives, je constate que Raymond TOURRAIN était déjà intervenu le 11 décembre 1984 à propos de ce budget...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Il intervient toujours sur la communication.

M. HINTZY : Le 14 janvier 1985 sur l'augmentation des dépenses d'information de relations publiques, même chose le 22 janvier 1988 et naturellement M. VIALATTE emboîte le pas parce que finalement il y a une certaine cohérence qu'il faut bien saluer dans cette opération. En fait, ce n'est pas la qualité de la prestation qui est critiquée, c'est plus exactement à mon avis l'émetteur de la communication, le communiquant et en l'espèce l'exécutif municipal. Et si on s'amuse à faire le top 50 des dépenses somptuaires ou déclarées telles, je crois qu'on aurait de mauvaises surprises de part et d'autre. C'est un jeu sans doute très facile d'aussitôt «sortir son revolver chaque fois qu'on entend le mot communication» mais c'est exact aussi que c'est un domaine facilement inflationniste dont on mesure mal les retombées et c'est aussi une facilité à laquelle chaque exécutif cède trop facilement.

M. RUEFF : J'ai été très content tout à l'heure lorsque le Député JACQUEMIN a parlé de l'évolution des transports car je crois, d'après ce qu'a dit Gérard JUSSIAUX tout à l'heure, qu'une bonne partie des crédits dépensés a été consacrée justement à une enquête sur les nouveaux besoins et sur l'évolution de ces besoins et c'est en fonction de ces critères qu'un certain nombre de décisions sont prises.

M. MAILLARD : Je voudrais intervenir, puisqu'on a parlé de qualité des prestations de la CTB, pour dire que je suis surpris qu'on utilise comme argument le fait que les moyens mis à disposition sont importants, qu'il y a une bonne organisation. On parle d'enquête pour essayer de capter les attentes du client mais j'aimerais bien savoir s'il y a des enquêtes pour mesurer la satisfaction du client ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Bien sûr.

M. MAILLARD : Est-ce qu'on pourrait nous communiquer ce type d'informations et cela rejoint une question que j'avais posée il y a déjà plusieurs mois, à laquelle je n'ai pas eu de réponse bien qu'on m'ait promis une information à ce sujet et qui portait sur la sécurité au niveau des transports. M. JUSSIAUX m'avait dit avoir des informations intéressantes, qu'il devait me communiquer. Malheureusement, j'attends toujours un dossier sur ce sujet-là. Pour clôturer ce problème, et à ce moment-là ça justifierait tout ce qu'on peut imaginer comme investissement et communication de type information et non pas publicité, on peut savoir un petit peu comment la clientèle perçoit les prestations ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je pense que la CTB n'a pas attendu la réunion de ce soir pour penser à tout cela. En matière de satisfaction du public, en matière d'horaires, etc., la CTB est constamment en train de mener des enquêtes, des études pour améliorer la qualité du service. Gérard JUSSIAUX répond mais je crois que c'est un petit peu superflu.

M. JUSSIAUX : Il y a deux types d'enquêtes qu'il ne faut pas confondre. J'ai évoqué tout à l'heure l'enquête ménage ; c'est une enquête très lourde, de fond, très longue à réaliser et qui cherche à percevoir les évolutions de moeurs en matière de déplacement. Et c'est vrai que pour rejoindre un peu le propos du Député JACQUEMIN, on a des constats qui sont déstabilisants parce qu'on voit les moeurs, les pratiques évoluer en face desquelles on n'a pas de manière automatique une réponse transport public adaptée. C'est, en particulier, la multiplication à outrance des déplacements multiples d'une même personne dans une même journée et des déplacements

multiples de très courtes distances pour lesquels la structure classique du transport public ne constitue pas une réponse adaptée. On est là devant le grand défi de la période, donc on travaille là-dessus.

Le deuxième type d'enquêtes, ce sont les enquêtes satisfaction, comme on les appelle à la Compagnie. Ce sont donc là des enquêtes beaucoup plus légères mais qui sont réalisées annuellement, qui font l'objet d'un rapport de synthèse présenté à la commission, je m'excuse de toujours y revenir mais c'est la logique de travail en matière municipale, mais qu'on peut très bien communiquer à tout collègue qui manifesterait son intérêt pour ce type de document. Donc ce sont les enquêtes moins lourdes sur des échantillons plus restreints et avec une grille de critères qui est plus resserrée puisqu'elle comporte une demi-douzaine à une douzaine de critères d'appréciation avec des systèmes de réponse que tout le monde connaît maintenant : plutôt oui, plutôt non ou plutôt médiocre, des choses comme cela, pour permettre de dégager quels sont les motifs de satisfaction et d'insatisfaction, classer par ordre décroissant pour qu'ensuite les élus puissent définir je dirais les «ripostes» adaptées.

La dernière enquête de ce type avait bien fait ressortir que le motif d'insatisfaction numéro 1 c'était la difficulté d'assurer la régularité des services, donc des horaires de déplacements et c'est à partir de cela qu'on avait engagé un travail de fond avec les services Voirie, avec mon collègue Bernard RÉGNIER sur tous ces problèmes de régulation de carrefour, de gestion globale des flux de circulation puisque pour pouvoir assurer de meilleures régularités, on était bien obligé d'aller vers une intervention globale en matière de circulation et pas seulement à des interventions en terme purement de transport urbain.

Voilà un peu les deux grands types d'enquêtes. Là aussi, rien n'est confidentiel. Je vous prie de m'excuser Monsieur MAILLARD si j'ai omis d'honorer l'engagement pris de vous donner ce qui existe en matière de sécurité. J'en prends bonne note et j'espère me faire pardonner cette omission en vous transmettant rapidement un document complet sur ce sujet.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Nous en revenons à la modification de l'assiette et du taux du versement-transport. Nous nous en sommes éloignés quelque peu mais cela a été l'occasion de discuter de la politique de communication.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission Budget, l'Assemblée Communale, à l'unanimité, adopte les propositions du Rapporteur.