

Exercice 1996 - Rapport d'activité des services délégués - Transports Urbains - Bilan du compte transport

M. LE MAIRE, Rapporteur : L'année 1996 a été marquée par la très forte chute des recettes de trafic :

Budget prévisionnel	53 017 000 F
Résultats	49 175 000 F

soit 3 842 KF par rapport aux prévisions et 1 718 KF par rapport aux réalisations de 1995, et cela malgré une hausse moyenne des tarifs de 2,5 %.

Cette baisse est liée à une évolution structurelle très défavorable du marché qui va malheureusement se poursuivre dans les années à venir.

Par ailleurs, pour la première fois, les recettes annexes sont elles aussi à la baisse.

Les dépenses, quant à elles, par des efforts de gestion, ont été inférieures de 1 656 KF par rapport au budget prévisionnel.

Leur évolution de 2,4 % par rapport à 1995, due notamment aux augmentations de gasoil et des impôts et taxes, entraîne naturellement une très forte dégradation du solde débiteur (+ 2 539 KF), qui a nécessité le vote d'un budget supplémentaire.

Le taux de couverture des dépenses par les recettes se dégrade donc de 3 points par rapport à 1995, pour se situer à 50,49 %.

	Prévisions	Réalizations	Ecart
Recettes services réguliers	48 394 000,00	44 288 063,86	- 4 105 936,14
Subventionnées	3 533 000,00	3 947 639,72	414 639,72
Spéciaux et occasionnels	1 090 000,00	939 021,11	- 150 978,89
Sous-total produits de trafic	53 017 000,00	49 174 724,69	- 3 842 275,31
Publicité	1 445 000,00	1 560 853,00	115 853,00
Recettes diverses	3 015 000,00	2 914 506,64	- 100 493,36
Produits financiers	1 200 000,00	719 330,90	- 480 669,10
Recettes hors exploitation	350 000,00	466 308,37	116 308,37
Compensations	4 213 000,00	4 209 584,84	- 3 415,16
Sous-total produits annexes	10 223 000,00	9 870 583,75	- 352 416,25
Total des produits	63 240 000,00	59 045 308,44	- 4 194 691,56

	Prévisions	Réalisations	Ecart
Frais de personnel	89 380 000,00	87 421 084,36	- 1 958 915,64
Energie de traction	8 426 000,00	8 980 418,05	554 418,05
Fournitures entretien	7 078 000,00	6 960 825,08	- 117 174,92
Affrètement	340 000,00	322 445,27	- 17 554,73
Assurance tiers	1 810 000,00	1 820 416,45	10 416,45
Charges diverses de gestion	6 656 000,00	6 692 410,71	36 410,71
Impôts et taxes	4 108 000,00	4 067 798,40	- 40 201,60
Charges exceptionnelles		1 260,00	1 260,00
Amortissements CTB	800 000,00	675 975,85	- 124 024,15
Total des charges	118 598 000,00	116 942 634,17	- 1 655 365,83
Solde débiteur	55 358 000,00	57 897 325,73	2 539 325,73
TVA	3 836 000,00	3 934 304,59	98 304,59
Total	59 194 000,00	61 831 630,32	2 637 630,32
Variations sur les stocks		+ 53 952,02	+ 53 952,02
	59 194 000,00	61 885 582,34	2 691 582,34
Bilan général (y compris BS)	61 994 000,00	61 885 582,34	- 108 417,66

Les résultats de l'exercice 1996 font apparaître un trop-versé de 108 417,66 F qu'il convient donc de reverser à la collectivité.

Pour permettre l'encaissement de cette somme, la Commission Voirie-Transports propose au Conseil Municipal d'ouvrir en recettes au chapitre 92.81.758. 35000 la somme de 108 417,66 F.

«M. LE MAIRE : On vous signale une très forte baisse des recettes des trafics, budget prévisionnel : 53 MF, résultats : 49 MF, soit 3,842 MF de moins par rapport aux prévisions et 1,718 MF de moins que les réalisations de l'année précédente et ceci en dépit d'une hausse moyenne des tarifs de 2,5 %. Ceci est valable pour l'ensemble des villes qui ont des structures comme les nôtres et comme le taux de couverture des dépenses par les recettes se dégrade quelque peu, cela se situe autour de 50 % maintenant, cela signifie que les utilisateurs participent à moitié du budget de la CTB, le reste étant financé par le versement-transport et par la participation de la Ville. J'ai les chiffres sous les yeux : recettes des usagers : 53 MF arrondis, versement-transport : 48 MF, participation de la Ville : 13 MF, soit + 7 % par rapport à 1995. Nous avons dû d'ailleurs réajuster au budget supplémentaire le versement de la Ville au compte transport de la CTB.

M. BONNET : Je voudrais, Monsieur le Maire, encore regretter qu'on n'ait pas écouté la proposition, dans la mesure où elle venait de jeunes de l'opposition municipale, d'utiliser le ticket CTB comme support de publicité. Je le dis d'autant plus qu'en fait le ticket CTB est déjà un support de publicité pour la CTB si l'on regarde ce qui y est écrit. Cela me paraît être un refus purement politicien et c'est bien regrettable.

M. LE MAIRE : La CTB ne fait pas de politique, Monsieur BONNET. Qu'elle se fasse de la publicité sur ses tickets me paraît très logique.

M. BONNET : Mais cela ne lui rapporte rien de se faire de la publicité !

M. LE MAIRE : C'est vrai que vous aviez proposé cela mais la CTB ne le souhaitant pas, je ne veux pas insister.

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, vous avez fait remarquer que le taux de couverture se dégradait à l'instar dites-vous de ce qui se passe dans bien d'autres villes. Cela ne nous console pas pour autant.

M. LE MAIRE : Bien sûr !

M. JACQUEMIN : Est-ce que vous vous interrogez sur ce taux d'utilisation en baisse qui peut traduire un taux de satisfaction moindre et quelles réflexions sont ouvertes ? Il y a eu un second souffle à un certain moment par réorganisation d'un certain nombre de lignes. Il semble aujourd'hui que cette réorganisation voie ses effets atténués. Est-ce que les questions se posent plutôt en terme de matériel de transport, enfin bref quelles sont vos perspectives d'évolution pour faire face à cette dégradation ? Je sais que la taxe transport est bien pratique et bien utile mais néanmoins elle frappe durement les entreprises de la Ville. On doit s'interroger pour l'avenir.

M. LE MAIRE : Toutes ces observations, nous les avons faites bien entendu. Nous avons même demandé, mais Gérard JUSSIAUX va répondre mieux que moi, à la CTB déjà depuis plusieurs mois de se pencher sur ces problèmes-là et de nous fournir, ce sera fait dès l'automne je pense, une étude approfondie sur l'avenir des transports en commun à Besançon en fonction des derniers résultats, de la baisse de fréquentation qui n'est sans doute pas due à la qualité du matériel parce que nous sommes toujours très bons de ce côté-là. Est-ce le pouvoir d'achat, etc. ? Je ne sais pas mais la CTB est en train d'étudier de façon très approfondie ces résultats et comment y remédier dans les années qui viennent.

M. JUSSIAUX : Deux mots en introduction sur le ticket publicité pour dire que l'idée étant bonne, elle ne tombe pas aux oubliettes, simplement on se donne le temps de réfléchir. Il ne faut pas la sortir de son contexte. A l'époque la proposition qui a été faite était de compenser un accroissement de déficit de 4,5 MF par an par des recettes publicitaires sur le ticket qui peuvent se monter en hypothèse optimiste à 100 ou 150 000 F. Je crois que c'est clair que dans ce schéma-là on avait choisi de ne pas donner suite parce que ce n'était pas sérieux mais l'idée elle-même aura des suites tôt ou tard. Elle ne s'inscrit pas pour le moment dans la philosophie de la politique transport mise en oeuvre à Besançon.

La philosophie s'est concrétisée notamment par la sortie de timbres pour les cartes d'abonnement de bonne qualité graphique, le lancement même de collection de ces timbres. On prépare pour la prochaine saison de nouveaux titres qui eux vont davantage coller à la politique mise en oeuvre depuis cette année, j'y reviendrai tout à l'heure mais on n'écarte pas cette proposition.

Sur les problèmes de fond qui viennent d'être évoqués, je vais essayer d'être bref. Mener une politique de transports urbains, c'est conjuguer des éléments d'ordre conjoncturel et notamment les niveaux de fréquentation qui sont quand même directement liés au tonus général de l'activité économique et commerciale, des éléments d'ordre structurel, quelles sont les tendances lourdes, l'activité des centre-villes, l'activité des périphéries par exemple, des éléments qui relèvent de la gestion politique de la Ville, les plans de circulation. On a connu quelques aventures ces mois passés que chacun d'entre vous a pu suivre, chacun a pu vérifier aussi à cette occasion combien certains éléments de décision échappent complètement aux élus locaux et que même un dossier longuement mûri, techniquement très étudié peut au dernier moment échouer parce qu'un fonctionnaire d'autorité, et c'est son droit, oppose son veto au stade de la mise en oeuvre, et enfin des éléments de matériel et d'image.

Alors face à l'année 1996 qui a été pour nous une année très difficile sur le plan de la recette, nous avons commencé une analyse de fond et nous avons choisi d'attaquer en premier lieu les éléments conjoncturels. Vous allez me dire c'est la facilité mais on s'attaque à ce qui est à notre portée. En confrontant avec d'autres villes, nous avons eu le sentiment qu'il y avait eu un développement des pratiques de fraudes ou disons de voyages irréguliers. Cela a conduit à la décision de ce printemps : la remise en oeuvre de la montée exclusive par l'avant avec présentation systématique de son titre au conducteur ; cela a demandé quand même plusieurs mois de préparation en interne avec les personnels et de préparation psychologique ou communicante en direction des usagers. L'opération se passe excellemment, c'est-à-dire que nous n'avons à ce jour aucune réaction négative. Nous avons eu beaucoup de compliments par des usagers habituels qui nous ont dit qu'il était temps de remettre en vigueur une certaine règle du jeu qui se perdait un peu. Nous constatons, et là on est bien dans le conjoncturel, une inversion pure et simple de la tendance au niveau des recettes. Cela veut dire que sur l'élément conjoncturel, on a plutôt visé juste.

On a ensuite les éléments structurels qui, eux, sont beaucoup plus difficiles d'abord à saisir et ensuite leur trouver des réponses qui soient adaptées. C'est tous les éléments de développement d'urbanisme, des pratiques de vie sociale et professionnelle qui conduisent à ce qu'on est passé en 20 ans d'un schéma de ville où la majorité écrasante des déplacements était des déplacements des quartiers vers le centre-ville à un retour à un schéma de ville où les déplacements sont beaucoup plus éclatés. Et on prend bien conscience que le réseau tel qu'il existe ne permet plus aujourd'hui d'y répondre de manière pleinement satisfaisante mais la question devient difficile, car un réseau quel qu'il soit peut-il répondre à ce type de déplacements ? Là, la réponse n'est pas aisée. En tout cas, la réflexion est engagée. Le moment venu, nous transmettrons à M. le Maire à la fois une réflexion et des propositions qui pourront s'intégrer à la démarche plus globale de plan de déplacement urbain qui a été demandée d'ailleurs par certains d'entre vous et donc la contribution transports publics prendra très logiquement et naturellement sa place à l'intérieur de cette démarche de plus grande ampleur.

Pour l'élément plan de circulation, on est pour l'instant plutôt avec des points d'interrogation. Les uns et les autres continuent à réfléchir, ce qui est déjà bien, on n'est pas dans une situation d'arrêt des réflexions mutuelles mais il faut bien être conscient qu'on a besoin de plusieurs mois de délai de part et d'autre pour bien décanter les éléments du dossier.

Quant aux éléments matériels et l'image, M. le Maire les a évoqués brièvement tout à l'heure. C'est vrai que nous sommes engagés avec une dizaine d'autres villes européennes dans une démarche qui sera soutenue par la communauté européenne et qui vise très clairement une approche opérationnelle cette fois-ci des véhicules qu'on appelle hybrides. Le récent congrès de l'UITP qui s'est tenu à Stuttgart a pour la première fois émis un document qui est un peu l'équivalent d'une résolution de congrès et qui dit publiquement que la piste du véhicule hybride est certainement, en tout cas pour les deux décennies à venir, la plus intéressante à regarder dans ce domaine-là. Le véhicule tout électrique, même les gens les plus mordus conviennent que ce n'est pas comme on dit familièrement «demain la veille». Par contre, l'hybride, on va en voir régulièrement sur le terrain. Il en existe, ils fonctionnent, ils sont en service dans différentes villes d'Europe. Plusieurs constructeurs européens sont intéressés, Néoplan, Mercedes, Scania. Nous regrettons que les constructeurs français restent très timorés sur ce sujet. La communauté européenne nous incite à poursuivre cette piste. Donc nous pouvons espérer, si les choses se passent au mieux, Monsieur le Maire, avoir peut-être dès 1998 dans les rues de notre ville des véhicules qui ne seraient pas des véhicules de démonstration mais des véhicules en service sur notre réseau et faisant partie de notre parc. Un, deux, trois, quatre si la manne est suffisante, nous verrons car malheureusement ils coûtent sensiblement plus cher que les véhicules classiques. Voilà, Monsieur le Maire, en quelques mots le point sur ce dossier».

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité, adopte cette proposition.

Récépissé préfectoral du 2 juillet 1997.