

Editorial

Le budget du SYTRAL est la moitié de celui du Grand Lyon (500 M€) et sa dette est supérieure (1 236 M€ vs 1040 M€). Budget et dette croissent également plus vite que ceux du Grand Lyon. Cela vaut donc la peine de regarder comment ils sont gérés!

Le réseau lyonnais est, avec celui de Lille, de loin le plus important de France, hors région parisienne. C'est aussi de loin le plus cher par habitant (46% de plus qu'à Lille). Le service offert est donc en théorie déjà le meilleur!

Comment justifier alors de nouveaux investissements?

Les investissements programmés actuellement annihilent toute possibilité de nouvel investissement d'ici 2014 et ne permettront même pas le renouvellement du parc de véhicules à cet horizon, sans nouvelle majoration de la dette!

CANOL avait déjà annoncé cette situation en 2002 et avait alerté le Président du SYTRAL sur les risques de cette politique.

Il nous avait alors répondu en nous reprochant de ne regarder que l'aspect financier de sa gestion sans voir "les dimensions économiques et sociales" de son action!

C'est pourtant une saine gestion financière qui donne les moyens de faire du social... quant à l'économique, on ne le voit nulle part dans les résultats du SYTRAL :

- Les extensions du réseau avec des lignes lourdes comme le tramway ne feront qu'aggraver le déficit actuel.
- Les charges d'exploitation sont visiblement sous-estimées pour les années à venir.
- le SYTRAL est dans une situation telle qu'il espère l'instauration d'une nouvelle vignette sur les automobiles pour permettre de rétablir sa situation.

La rigueur doit s'imposer dans la gestion de cet organisme. Le mauvais exemple y est montré :

- une première fois par l'augmentation non justifiée de ses charges de gestion sur 4 ans : 59% depuis 2001.
- une deuxième fois par l'octroi à son président et à son vice-président d'indemnités que la loi n'autorise pas.
- une troisième fois par le report des plus fortes annuités d'emprunts au-delà de la mandature actuelle.
- une quatrième fois par l'absence de justification économique des projets choisis.

Les projets en cours sont disproportionnés par rapport aux moyens financiers dont dispose le SYTRAL.

Nous préconisons un gel des investissements afin de permettre d'attendre que la situation financière se rétablisse.

Michel VERGNAUD

Comment a évolué la gestion du SYTRAL depuis 2001?

En octobre 2002, CANOL a publié (Courrier de CANOL n°9) une étude réalisée à partir des publications de cet organisme et de la S.L.T.C., société qui gère les Transports en Commun Lyonnais (T.C.L.).

Sur la période 1995 à 2001, nos principales conclusions étaient les suivantes :

- **Tramway** : investissement disproportionné par rapport aux avantages apportés, coût d'exploitation déficitaire et sous-évalué,
- **Trafic** : stagnation, métro mis à part,
- **Productivité** : **21% d'augmentation** du "personnel roulant" ; baisse de 16% du nombre de km effectué par agent
- **Dette** : plus de 1000 € par habitant (7 000 F)!
- **Déficit d'exploitation annuel** : 155 millions d'euros en 2001 (1 milliard de F), en augmentation de 43% en 6 ans,
- **Stratégie mise en place et contrôle de son efficacité** : un Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) avait été établi en 1997, accompagné d'un "Observatoire des Déplacements" et un "comité consultatif". Malheureusement, aucun des indicateurs choisis n'était suivi et les commissions ne se réunissaient plus!

La séance du conseil d'administration du SYTRAL qui avait suivi notre publication avait été très houleuse, car les administrateurs venaient de découvrir les vrais chiffres de la gestion de cet organisme. Le président du Grand Lyon alors avait exigé une gestion plus rigoureuse ! La presse s'en était fait l'écho.

Qu'en est-il fin 2004, un peu plus de 3 ans plus tard?

- **la fréquentation et les recettes "usagers"** ont augmenté de 16%. C'est un point positif, qui résulte des investissements très importants réalisés dans le tramway et dans la billettique. La croissance des difficultés de circulation et de parking dans Lyon y sont également pour beaucoup.
- **l'augmentation du déficit d'exploitation** a été freinée, grâce à l'augmentation des recettes "usagers", mais surtout par une plus grande participation des entreprises qui paient l'impôt "versement transport", qui constitue de loin la principale recette (43%).
- **la productivité du personnel roulant** s'est maintenue mais n'a pas récupéré la baisse constatée précédemment!
- **les tarifs** n'ont pas suivi l'augmentation du coût de la vie alors que l'offre a augmenté. Ceci semble contraire à une saine gestion!
- **la fraude** n'a pas diminué significativement alors que des investissements importants (billettique et personnel) ont été faits dans ce sens.
- **les frais du SYTRAL** : aucune explication ne justifie l'augmentation des dépenses de 59% en 4 ans. Les comptes du SYTRAL ne sont pas transparents.
- **le coût d'exploitation** (hors remboursement des emprunts) **par habitant** est de 230 € à Lyon alors qu'il se situe à 160 € à Marseille et 157 € à Lille. Le réseau TCL est moins étendu que celui de Lille, mais coûte 46% plus cher!
- **le choix des investissements** : il semble plus correspondre à des choix électoralistes qu'à des notions de rentabilité. Leur justification n'est pas communiquée et les propositions concurrentes jamais étudiées!
- **les investissements** : si la dette reste stable, mais à un niveau très élevé (1043 € par hab.), les investissements antérieurs et ceux programmés dans le Plan de Mandat ne laissent plus aucune liberté de manoeuvre aux élus de la prochaine mandature en 2008 : à moins d'accroître l'endettement (qui aura encore augmenté!), il ne leur sera même plus possible d'assurer le renouvellement du parc d'autobus!
- **la stratégie** : elle est traduite dans le nouveau Plan de Déplacement Urbain. Basé sur des chiffres dépassés (1995), sans aucun suivi des résultats du plan précédent autre que les résultats du SYTRAL. Aucun objectif significatif n'y apparaît : dans ces conditions, on est certain de ne pas se tromper !

Organisation des T.C.L.

La Communauté urbaine de Lyon et le Département du Rhône ont confié au **SYTRAL (SYndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise)** l'organisation des transports urbains du Grand Lyon et de 7 communes limitrophes.

Le SYTRAL est un **établissement public**. Son organe de décision, **le comité syndical, est composé de 26 administrateurs. 16 sont des conseillers du Grand Lyon choisis par leurs pairs et 10 sont des conseillers généraux.**

Le Président est toujours issu de la Communauté Urbaine, et le 1er vice-président vient du Conseil Général.

Le Président et le 1er vice-président, non rémunérés jusqu'alors pour cette tâche, reçoivent depuis 2002 une rémunération additionnelle (3 244 € par mois pour le Président, 1 442 € pour le vice-président) à celle de leur(s) mandat(s) d'élus. **Ces rémunérations étaient illégales.** En effet, la loi ne prévoyait pas jusqu'à juin 2004 une telle rémunération. Les intéressés ont déclaré ne pas avoir l'intention de rembourser le trop perçu (certains élus l'auraient cependant exigé!).

Le Président est l'organe exécutif du SYTRAL. Il est seul chargé de son administration.

En sa qualité d'autorité organisatrice, **le SYTRAL définit, finance et met en oeuvre la politique de déplacements** (y compris pour les parcs de stationnement). Il ne rend de comptes qu'à lui-même.

Son principal réseau est connu sous la marque **TCL** (nous n'avons pas étudié le petit réseau OPTIBUS réservé aux handicapés).

Le SYTRAL délègue l'exploitation de ce réseau par un contrat de service public à KEOLYS-LYON, société anonyme filiale à 100% du groupe KEOLIS, dont le capital est partagé entre la banque PARIBAS (48,7%), la SNCF (43,5%), et VIVENDI (7,8%).

Ce contrat expirait fin 2004. Jusqu'au dernier jour, tout le monde pensait qu'il ne serait pas renouvelé, pour être confié à la TRANSDEV, filiale de la RATP. Au dernier moment, il fut à nouveau attribué à KEOLIS, pour des raisons alléguées de meilleure synergie avec la SNCF. L'intermodalité entre les réseaux TCL et SNCF est en effet à l'ordre du jour et la SNCF vient de décider d'installer un important atelier de réparation à Lyon.

Ce bulletin a été rédigé avec la participation de l'association

Déplacements Citoyens

Contact :

- 04.78.29.19.92 (Jean MURARD)

- e-mail : murard3735@wanadoo.fr

Comment cette étude a-t-elle été réalisée ?

Les résultats financiers et tous les éléments chiffrés proviennent des documents publiés par le SYTRAL, KEOLIS-Lyon ou le Ministère des Transports.

- Les montants de recettes usagers sont ceux publiés par le SYTRAL
- Tous les montants sont en millions d'euros
- Les chiffres relatifs au réseau lyonnais, les capacités et les performances sont tirés de l'annuaire statistique 2004 édité par le Ministère des Transports (CERTU) et des chiffres clés 2004 publiés par KEOLIS-Lyon, l'organisme auquel la gestion du réseau est confiée.
- Les comparaisons avec les principaux réseaux de province (Lille, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Strasbourg) sont extraites du même ouvrage du CERTU.
- La fréquentation du réseau est calculée en nombre de *voyages* par habitant, le nombre de *déplacements* par habitant n'étant plus publié. Le déplacement correspondait à un trajet pouvant inclure plusieurs voyages effectués sur des lignes différentes.

Principales évolutions du réseau sur la période 2001 / 2004

Les TCL ont connu sur la période 2001/2004 une extension du réseau de 40 km (+4%) : ils comprennent 110 lignes qui s'étendent sur 1179 km, sur lesquels 48 millions de km sont parcourus chaque année. Le nombre de kilomètres parcourus par les différents moyens de transport (métro, tramway, autobus) est en progression de 3,5%, en ligne avec l'extension du réseau.

Sur ces 40 km d'extension du réseau, 4,5 km sont des extensions de la ligne T2 du tramway (Porte des Alpes à Bel Air), le reste concerne des modifications de lignes de bus. Le métro n'a pas été étendu.

Les vitesses commerciales ont légèrement diminué : **27,7 km/h** pour le métro (30 km/h en 2001), 18,5 km/h pour les bus et **16 km/h** pour le **tramway qui reste le transport en commun le plus lent**, hormis le funiculaire.

Sur la même période,

- les effectifs totaux de KEOLIS-Lyon ont diminué de 1,9%.
- L'effectif roulant, qui avait augmenté de 21% de 1995 à 2001 ne s'est accru que de 2,1% (2540 personnes).
- L'effectif "non-roulant" de l'exploitant a donc décru de 7,5% pour se situer à 1649 personnes. Cette amélioration est sans doute en relation avec la fin du contrat de gestion qui se terminait en 2004.
- Le nombre de km par agent roulant est resté quasi stable. La baisse de productivité de 16% constatée de 1995 à 2000 n'a donc pas été rattrapée.

La fréquentation entre 2001 et 2004, exprimée en nombre de voyages, a augmenté de **16,6 %**, soit nettement plus que la moyenne française (10,6%). En chiffre d'affaires, elle a été également de 16%. Cette croissance bénéfique est due aux cinq facteurs principaux suivants :

- l'extension du réseau de 40 km
- une diminution des jours de grève (il y en avait eu beaucoup en 2000 et 2001!)
- une diminution de la fraude, grâce à la mise en route de la billetterie automatique et aux contrôles. Elle serait passée de 18% en 2001 à 13,9% en 2004! Certains l'estiment cependant encore bien supérieure!
- une augmentation effective de la fréquentation des habitants du Grand Lyon, sans doute due à la croissance des difficultés de circulation et de parking! Cela est significatif sur l'utilisation des bus et du tramway dont la fréquentation s'accroît respectivement de 20% et de 73%, la fréquentation du métro n'augmentant que de 9%.
- une augmentation faible des tarifs : la carte mensuelle "city pass" est passée de 43,10 € à 43,40 €, soit seulement 0,7% d'augmentation! C'est un paradoxe car ceux-ci ne suivent pas l'augmentation du coût de la vie alors que l'offre s'améliore!

Pour en savoir plus sur CANOL et lire nos précédents bulletins, vous pouvez consulter le site Internet :

<http://site.voila.fr/canol>

Le financement du SYTRAL

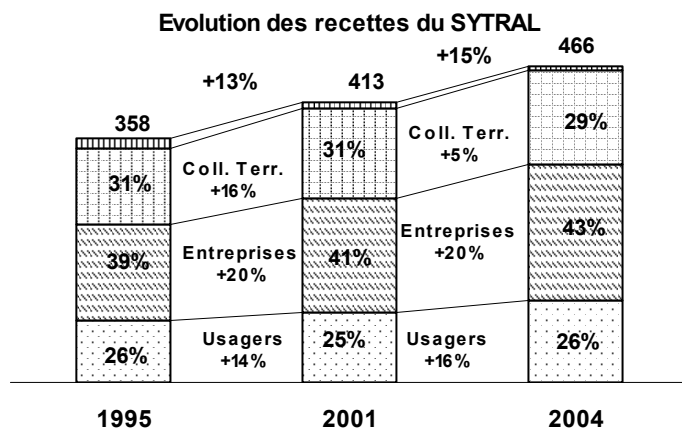
Le budget du SYTRAL est la moitié de celui du Grand Lyon (478 M€ en 2004 contre 958 M€) et 39% de moins que celui de la ville de Lyon (782 M€).

Ses recettes proviennent de 4 sources :

- **les recettes des usagers**, transmises par KEOLIS-Lyon. Elles se sont élevées en 2004 à 115 millions d'euros, en progression de 16% par rapport à 2001. Elles ne constituent que 26% des recettes.
- **les subventions accordées chaque année par les collectivités territoriales** : 16 M€ du Conseil Général (inchangé depuis 2001) et 111 M€ du Grand Lyon (+5,7 % entre 2001 et 2004). Elles ont augmenté au total de 5% et ne représentent plus que 27% des recettes.
- **le "versement transport"**, impôt réclamé aux entreprises de plus de 9 salariés : il est passé de 168 M€ à 201 M€ , **soit une progression de 20%. C'est de loin la part la plus importante du financement : 43% des recettes** globales du SYTRAL en 2004 .
- les autres recettes, pour 22 M€ , incluent une subvention de l'Etat et la publicité.

Les coûts du SYTRAL sont constitués par :

- **les frais de la gestion des transports** confiée à KEOLIS-Lyon qui se sont élevés à 283 M€ en 2004 (voir ci-dessous),
- **les frais financiers** (intérêts des emprunts contractés) : 46 M€, en diminution de 19% du fait de la baisse des taux d'intérêt,
- **les frais de fonctionnement du SYTRAL** : ils sont passé de 4,6 M€ en 2001 à 6,7 M€ en 2004 et sont budgétés à 7,3 M€ en 2005. **Cette progression de 59% depuis 2001 mérite des explications qui ne figurent sur aucun document, les comptes du SYTRAL étant mélangés avec ceux de KEOLIS!** L'effectif est passé de 55 à 66 personnes (+20%).
- le solde, 134 M€, constitue **la capacité de financement des investissements et de remboursement des emprunts**. Il est en progression de 47% par rapport à 2001. Cette amélioration est due à la baisse des taux d'intérêt, à l'augmentation de la fiscalité sur les entreprises, et à la croissance des recettes "usagers".



Le coût d'exploitation des T.C.L.

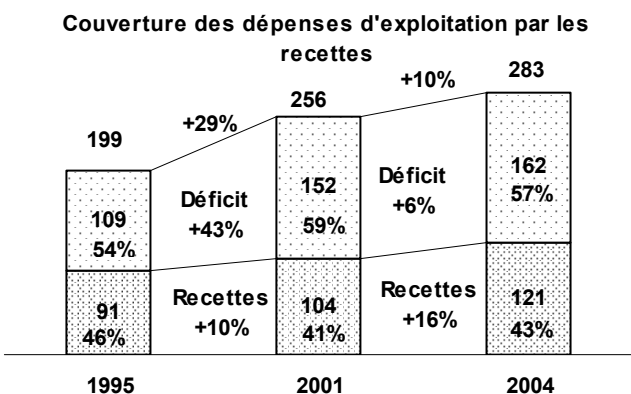
La gestion du réseau est confiée à KEOLIS-Lyon, qui a en charge toute l'exploitation et l'entretien des véhicules. Les évolutions de matériel, les investissements en lignes nouvelles et l'amortissement de la dette restent à la charge du SYTRAL. La délégation du service TCL, qui arrivait à échéance fin 2004 a été à nouveau confiée à KEOLIS pour 6 ans.

La charge globale de l'exploitant a été de 283 Millions d'Euros en 2004 , contre 256 Millions d'Euros en 2001, soit une progression de 11%. L'augmentation du coût est donc moins forte que dans la période de 6 ans précédente (28%).

Les recettes ont parallèlement augmenté de 16% du fait des facteurs évoqués page précédente.

Le déficit d'exploitation (différence entre frais d'exploitation et recettes "usagers") n'a donc augmenté que de 6% de 2001 à 2004 (il avait cru de 43% pendant les 6 années précédentes!). **Il reste cependant à un niveau beaucoup trop élevé!**

- **Le coût d'exploitation par voyage**, qui était de 0,93 € en 2001, est passé à 0,94 € en 2004 : il est de 1,45 € à Lille (+27% depuis 2001) et de 1,06 à Marseille (-25%).
- **Le nombre moyen de voyages par an et par habitant** du Grand Lyon est passé de 210 en 2001 à 245 en 2004 , soit une progression de 16%. Il n'a cru que de 9% à Lille et de 8% à Marseille.
- **Mais le coût d'exploitation par habitant est très élevé à Lyon : 230 €, alors qu'il n'est que de 160 € à Marseille et de 157 € à Lille.**
- Compte tenu de la fréquentation et des charges propres à chaque mode de transport, hors frais généraux, le coût moyen d'un voyage TCL est de 0,72€. En bus, il est de 1,14 € ; en tramway 0,66 € et en métro 0,37 €.



Compte tenu de ces éléments, n'aurait-il pas fallu faire un métro à la place des lignes A et B du tramway? Est-on sûr que le tramway est la solution la meilleure pour les lignes en cours de réalisation ? Le tramway représente à lui seul 51% des investissements prévus au Plan de Mandat ! **Le SYTRAL ne fournit aucune étude financière comparative pour justifier ses choix!**

Pourquoi et comment aider C.A.N.O.L.?

Notre association ne bénéficie d'aucune subvention! Elle ne réunit que des bénévoles, qui consacrent beaucoup de leurs loisirs à la faire vivre, à rechercher, analyser, contrôler, publier et diffuser ces informations !

Son but est d'informer sur les anomalies constatées dans l'administration des collectivités territoriales et de faire ainsi pression sur nos élus pour qu'ils gèrent enfin non en démagogues, mais en pères de famille !

Si vous souhaitez qu'elle continue son oeuvre, elle a besoin de votre aide sous 2 formes :

- Financièrement, pour lui permettre de mener à bien les études entreprises
- Matériellement, en lui donnant un peu de votre temps, pour réunir, analyser, rédiger et diffuser toutes les informations.

Merci de nous y aider en nous renvoyant le coupon-réponse situé au verso.

Les investissements

On a vu, page précédente que les recettes du SYTRAL devaient couvrir le déficit d'exploitation du réseau, ses propres frais de gestion, les annuités de la dette et aussi financer le renouvellement des matériels et des lignes.

En 2001, les deux lignes de tramway étaient déjà en exploitation. Le coût de cet investissement, 412 M€ (2,7 milliards de francs), a sérieusement réduit les capacités d'investissement du SYTRAL et les investissements de 2002 à 2004, en 3 ans, ne se sont élevés qu'à 326 M€, y compris le renouvellement du parc de véhicules.

La nouvelle ligne de tramway LEA (Part Dieu - Meyzieu) devrait entrer en service cette année et coûtera plus de 189 M€ (165 M€ prévus). La solution étudiée et préconisée par l'association "Déplacements Citoyens" d'utiliser des bus sur cette voie a été rejetée par le SYTRAL sans aucune étude : elle était cependant plus économique et beaucoup plus souple, puisqu'elle permettait non seulement de desservir Eurexpo, ce que ne fait pas le tramway, mais aussi de relier le réseau TCL à la Part Dieu Est, ce que ne permet pas la solution actuelle, bloquée à l'ouest de la gare.

La dette a été stabilisée à 1236 M€ à fin 2004, soit 1043 € par habitant (6 842 F).

Pour financer les équipements prévus au Plan de Mandat, il a été procédé à de la "cavalerie" : au lieu d'avoir des annuités dégressives d'année en année, on a repoussé les échéances, à tel point que les annuités les plus importantes se situent au-delà de 2008, hors du mandat actuel ! Elles dépasseront de loin la recette "usagers"! Ceci annihile par conséquent toute possibilité d'investissement lourd pour les prochaines mandatures!

Ceci se vérifie dans le document du SYTRAL "débat d'orientation budgétaire 2005" : nous le représentons sur le graphique ci-joint. Il exprime une situation où, en 2014, la "capacité d'investissement résiduelle" devient nulle : il n'y aura plus un seul euro disponible pour l'équipement lourd nouveau. Ceci en dépit d'une augmentation optimiste des recettes d'exploitation du réseau de 41%, d'une augmentation sous-estimée des dépenses de 20% seulement et d'une diminution inexplicable et inexplicable des renouvellements d'autobus et de trolleybus au fur et à mesure des années (investissements récurrents) qui passent de 48 M€ en 2005 à 28 M€ en 2014!! Il n'y a plus aucune marge de manoeuvre pour faire face aux aléas qui ne manqueront pas d'arriver.

La dette augmenterait encore et passerait de 1236 M€ à 1301 M€, sans tenir compte d'une éventuelle remontée des taux.

Le Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.)

En 1997, le Grand Lyon s'était vanté sur son site Internet d'être la première communauté urbaine de France à se doter d'un P.D.U.. Il avait fait en 1995 une "enquête ménages déplacements" et avait mis en place un "Observatoire des Déplacements" chargé de suivre 41 indicateurs permettant de s'assurer de la conformité des résultats avec le PDU.

Malheureusement, depuis l'élection du nouveau conseil communautaire en 2001, cet observatoire ne s'est jamais réuni et on ne connaît toujours pas en 2005 les effets des mesures qui ont été prises depuis, chiffres des TCL exceptés !

Cela n'a pas empêché le SYTRAL de voter un nouveau PDU en 2005! Celui-ci reconnaît que "l'absence de données récentes ne permet pas de quantifier l'impact de la politique menée à ce jour sur l'évolution de la répartition modale. Par conséquent l'ambition affichée dans le PDU 1997 de renverser la tendance dans la répartition des déplacements entre les différents modes ne peut pas être vérifiée aujourd'hui". Il est donc toujours basé sur les chiffres de l'enquête de 1995 et sur des impressions : "la pollution, le bruit et les accidents de circulation restent des nuisances importantes. Le stationnement est toujours difficile dans le centre ville, où le trafic automobile a diminué, du fait des réductions de voirie opérées au profit des autres modes. Par contre le trafic continue à progresser sur les accès d'agglomération, avec une congestion croissante en heure de pointe... Le réseau de bus reste peu concurrentiel par rapport à la voiture, tant en vitesse qu'en régularité."

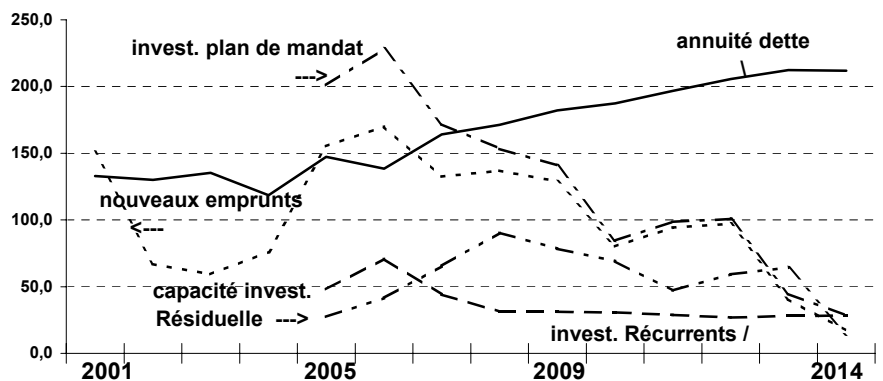
Ce nouveau PDU ne lance pas d'idée révolutionnaire. Basé sur aucun chiffre, il ne fixe aucun objectif précis. Il relance l'Observatoire des Déplacements" qui doit se réunir tous les ans et "fournir les éléments nécessaires à l'évaluation à 5 ans demandée par la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs)".

Il a tout de même été décidé de faire une nouvelle "enquête ménages déplacements" avec un budget de 1,7 M€.

Mais pourquoi faire un PDU, quand on sait que les transports en commun, élément le plus important du projet, ne présentent plus aucune capacité à investir ?

Et pourquoi confier ce PDU au SYTRAL, qui est juge et partie dans cette affaire?

Evolution de la capacité d'investissement du SYTRAL



Aidez-nous!

BULLETIN D'ADHESION 2006 à retourner à :

C.A.N.O.L. - B.P. 19 - 69131 ECULLY Cedex - Tél/fax : 04.78.34.44.87 - e-mail : canol@wanadoo.fr

24

NOM Prénom : N° téléphone :

Adresse : e-mail :

souhaite adhérer à C.A.N.O.L. et joins un chèque de : € (adhésion minimum : 20 € - membre bienfaiteur : 50 € ou plus) - le montant versé fera l'objet d'un reçu fiscal qui vous permettra d'en déduire 66% sur vos impôts 2006.

pense pouvoir consacrer un peu de mon temps pour aider C.A.N.O.L. dans son action et vous demande de me contacter pour examiner en quoi je peux être utile.