

## La gestion du SYTRAL

Le budget du **SY**ndicat des **TR**ansports de l'**Ag**glomération Lyonnaise est équivalent à environ 50% de celui du Grand Lyon, collectivité qui lui a délégué sa compétence « transports ». CANOL a déjà étudié sa gestion en 2002 et en 2006 (bulletins n°9 et 24 (cf site [www.canol.fr](http://www.canol.fr))).

Lors de notre dernière étude, en 2006, nous déplorions **une dérive des coûts d'exploitation** et **une baisse à terme de la capacité d'investissements**. Nous avons constaté avec plaisir que ces deux problèmes ont été nettement corrigés depuis :

- **les coûts d'exploitation semblent désormais maîtrisés** : depuis 2006, la population de l'agglomération ayant augmenté de 7%, le délégataire KEOLIS, à qui est confiée la gestion du réseau et l'entretien des véhicules, a su maintenir le même coût : 242 € par habitant !
- dans le même temps, **les recettes augmentaient de 8%**, suite à une augmentation sensible de la tarification (20% pour l'abonnement et 11% pour le billet acheté par 10), une diminution éventuelle de la fraude qui semble très difficile à mesurer, et une augmentation de la taxe « versement transport », impôt payé par les entreprises de plus de 9 salariés.
- ce différentiel de croissance entre les recettes et les dépenses a permis **d'améliorer sensiblement la capacité d'autofinancement nette (+31% par habitant)**, d'autant que, dans la même période, le SYTRAL a pu bénéficier de remboursements importants de TVA déjà versée.
- **la dette a diminué de 19% et les intérêts versés de 28%** suite à la baisse des taux.
- **les dépenses d'équipement sont en forte diminution : de 35% par rapport à 2006.**  
Ces quelques satisfactions ne doivent pas occulter les problèmes suivants qui ont été confirmés dans le rapport de la Chambre Régionale des Comptes de juin 2011 et qui restent à régler :
  - **le coût très élevé de la structure SYTRAL**, hors exploitation du réseau confiée à KEOLIS et hors intérêts de la dette. Il est très important et ne cesse d'augmenter : **il atteint 24 € par habitant, augmentant de 22% en 4 ans.**  
**Les effectifs ont augmenté de 65% depuis 1995**, pour des missions inchangées, et **les salaires dépassent les normes de l'administration**, les cadres recrutés au niveau ingénieur et ayant de l'expérience étant difficiles à trouver.  
Il faut dire que **le président RIVALTA et le vice-président BARRIOL ne montrent pas le bon exemple** : ils refusent de rembourser des indemnités illégalement perçues (respectivement 115 915 € et 46 733 €) et le président vient d'être condamné à rembourser des dépenses indûment payées par carte de crédit du SYTRAL (24 000 € en 3 ans). De tels dirigeants peuvent difficilement exiger de la rigueur de la part de leurs collaborateurs !
- **un coût de service beaucoup plus élevé que celui constaté dans les grandes agglomérations françaises** (Paris exclus) : 242 € par habitant alors que la moyenne s'établit à 220€.
- **une tarification beaucoup plus chère** : 20% de plus pour l'abonnement et 16% pour le billet.
- **des recettes de billetterie par habitant 50% supérieures à celles constatées ailleurs.**
- **une recette fiscale (versement transports) de 11% supérieure à celle pratiquée dans les autres villes**
- **des ressources trop importantes au regard de l'utilisation qui en est faite** : Le SYTRAL a maintenant une capacité d'autofinancement supérieure à ce qu'il dépense en investissement : en 2010, pour 210 M€ de CAF nette, il n'a investi que 161 M€, **laissant un excédent de 49 M€ inutilisés**, reporté sur 2011 !
- **la politique d'équipements décidée par le SYTRAL ne correspond souvent pas aux besoins exprimés dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération.** On l'a vu

avec la ligne de tramway T3 dont le besoin n'y figurait pas et on le voit encore aujourd'hui dans les centaines de millions d'euros que le SYTRAL souhaite dépenser pour desservir le « grand stade » de Décines, qui ne figure pas dans le PDU .

- selon la Chambre Régionale des Comptes (mais en d'autres termes), et confirmation donnée par des litiges en cours, **les règles de fonctionnement de la commission d'appel d'offres ne permettent d'obtenir ni le meilleur prix, ni la meilleure qualité, mais semblent favoriser les entreprises s'approchant le plus du prix estimé par le SYTRAL !** Des économies substantielles pourraient être réalisées si ces règles incohérentes étaient supprimées.

### **Comparaison avec les réseaux de Lille, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Strasbourg**

Dans le but de faire une étude plus complète, CANOL a comparé le réseau lyonnais avec ceux des principales villes françaises... et s'est rendu compte que les chiffres publiés dans le rapport de l'organisme national CERTU (et fournis par le SYTRAL) étaient très différents de ceux communiqués par le SYTRAL à la Chambre Régionale des Comptes.

Devant les incohérences constatées, volontaires ou pas, nous avons demandé en juin au SYTRAL de nous communiquer les chiffres fournis par le délégataire. Ils nous ont été fournis fin juillet et ce sont ceux-ci qui ont été pris en compte dans nos comparaisons.

### **Leur analyse et leur comparaison avec les chiffres correspondants des agglomérations étudiées pour 2004 et 2009 ont permis les constatations suivantes :**

- **L'offre du SYTRAL** : exprimée en Places-Kilomètres Offertes (PKO, on multiplie le nombre de kilomètres parcourus dans l'année par chaque moyen de transport et on le multiplie par leur capacité en nombre de personnes transportées). **Elle stagne depuis 2004 autour de 4 150 km/habitant et est aujourd'hui inférieure de 8% à celle des autres agglomérations.**

- **La fréquentation du réseau (nombre moyen de voyages par habitant dans une année) : Elle était de 281 à Lyon en 2009.** Elle est de beaucoup supérieure (+ 61%) à celle des autres villes, mais en baisse de 5% sur 5 ans alors que les autres villes progressent de 17%.

- **Le coût d'un voyage (charges d'exploitation de KEOLIS divisées par le nombre de voyages)** : il était de 0,88€ en 2009, en progression de 13%, inférieur de 28% à la moyenne des agglomérations, du fait de la forte fréquentation à Lyon.

- **La recette par voyage : 0,43 € à Lyon**, en progression de 30% du fait de la hausse des tarifs et des investissements importants réalisés pour diminuer la fraude (portillons dans le métro, accès à l'avant dans les bus, équipes anti-fraudes renforcées,...). La moyenne des villes s'établit à 0,46 €, légèrement supérieure à Lyon, du fait d'un nombre de voyages par habitant moins élevé.

- **Coût d'exploitation par agent (coût d'exploitation de KEOLIS divisé par le nombre d'agents de KEOLIS)** : Il est de 74 720 € à Lyon en 2009, inférieur de 2% à la moyenne. Compte tenu de l'importante part d'utilisation du métro et du tramway, il devrait pouvoir diminuer... ce qui est confirmé par le paramètre suivant :

**Places-Kilomètres offertes par agent (PKO)** : à 2 089 km à Lyon, il est de 18% inférieur à la moyenne des villes étudiées, alors que le niveau élevé de développement du métro et du tramway à Lyon aurait dû permettre l'inverse : il y a là un gisement de gains de productivité.

Nous avons pu également analyser **la fréquentation des moyens de transport métro, tramway et bus** de Lyon en la comparant à celle de Lille et Marseille, qui sont dotées de réseaux similaires.

- **Taux d'occupation du métro** (c'est le nombre de voyages réalisés dans une année, divisé par le nombre de places offertes, PKO) : il est de 8,5% à Lyon en 2009, en diminution de 4% depuis 2004, supérieur de 47% à la moyenne.

- **Taux d'occupation du tramway** : il est de 6,9% à Lyon, en baisse de 9% (en raison, nous supposons de la mise en service de nouvelles lignes, moins fréquentées que les anciennes) versus une moyenne de 5,2%

- **Taux d'occupation des bus** : 5,4% à Lyon en 2009, contre 3,9% pour la moyenne.

Du fait d'une forte fréquentation des transports en commun lyonnais, ces taux d'occupation sont tous très favorables à Lyon.

### **Les conclusions de CANOL :**

**Cette comparaison des réseaux des principales agglomérations françaises** dégage les faits suivants pour l'agglomération lyonnaise et la gestion du SYTRAL :

- **C'est dans l'agglomération lyonnaise que les habitants prennent le plus les transports en commun** et de loin (+ 61% en moyenne)

- Et pourtant **le réseau lyonnais, en termes de places-kilomètres offertes par habitant est inférieur à celui des villes comparables**. Malgré des investissements très importants chaque année, le SYTRAL n'a pas su augmenter son offre en termes de PKO par habitant. Il est beaucoup attendu de la réorganisation de réseau en cours, avec Atobus, et nous regarderons avec attention si l'objectif minimum de 8% d'augmentation de la fréquentation du réseau est atteint fin 2012.

- **Les investissements importants réalisés n'ont pas amené de hausse de la fréquentation : le nombre de voyages par habitant a baissé de 5% en 5 ans à Lyon**. La lutte contre la fraude s'est traduite par une augmentation des recettes mais pas par celle de la fréquentation. On assiste à une saturation de la fréquentation... et non du réseau ! Le développement des Velo'v y est-il pour quelque chose ?

- **La communauté urbaine de Lyon, depuis plus de 10 ans, mène une politique forcenée en faveur des transports en commun** : réduction des voies de circulation pour les voitures, réduction du nombre de places de parkings et suppression des places gratuites, choix du tramway au lieu du métro parce qu'il a le « mérite » d'empiéter sur les chaussées utilisées par les automobiles, augmentation des effectifs de la police municipale,... **Ces actions**, souvent très onéreuses pour le contribuable, **n'ont eu aucun effet positif sur la fréquentation des transports publics et doivent être stoppées** (le projet actuel de la transformation de la rue Garibaldi en est l'exemple caricatural !)

- Bien que des efforts de rationalisation aient été faits et aient porté leurs fruits, **il reste encore des gains de productivité latents au vu des coûts d'exploitation par agent et des places-kilomètres offertes par agent**. Il est douteux que la décision d'embauche de 250 conducteurs par KEOLIS aille dans ce sens.

- **Le SYTRAL**, malgré ses ambitions, et malgré un remboursement accentué et sain de la dette, **n'arrive plus à dépenser l'ensemble des recettes qu'il perçoit**. Il lui faut limiter ses investissements au strict nécessaire et en conformité au Plan de Déplacements Urbains (dont il ne doit pas être le maître d'oeuvre !) : les projets de desserte du « grand stade », extrêmement coûteux en termes d'investissement et de fonctionnement, doivent être abandonnés.

- **Les excédents actuels de recettes doivent être rendus aux usagers, par une baisse des tarifs, et aux entreprises, par la baisse du taux du versement-transport.**

- **L'utilité de l'existence même du SYTRAL est aujourd'hui controversée** : la Chambre Régionale des Comptes estimant que la couverture du SYTRAL étant calquée sur celle de la communauté urbaine, qui est la seule à avoir délégué sa compétence transports à un organisme extérieur, **celle-ci n'est pas justifiée** ; la direction du SYTRAL estimant évidemment qu'un contrôle efficace et une bonne maîtrise de ce réseau important nécessite une entité autonome pour la gérer.

**Vous trouverez sur le site de CANOL [www.canol.fr](http://www.canol.fr) le résultat détaillé de notre étude, faite à partir des comptes communiqués par le SYTRAL.**