N° 9 **LE COURRIER DE C.A.N.O.L.** octobre 2002

pour les

Contribuables du Lyonnais

Editorial

Avec le dossier des transports en commun, notre association commence l'étude des missions que nos collectivités territoriales (Communauté Urbaine et Département) confient à des établissements publics extérieurs.

Les conclusions que nous tirons de cette première étude de gestion sont alarmantes :

- des **responsabilités considérables** (un budget de l'ordre de la moitié de celui de la Communauté Urbaine) sont confiées **à des personnes qui n'ont pas été élues pour cela et qui n'ont - a priori - fait preuve d'aucune compétence dans le domaine en question !**
- **aucun cadre ne limite leurs responsabilités pour ce qui est du déficit d'exploitation ou des decisions d' investissements.**
- **ces "responsables" ne rendent de compte à personne**, si ce n'est à eux-mêmes, et même pas aux collectivités dont ils sont issus !
- ils sont autorisés à **modifier les taux d'imposition** (versement transport des entreprises) à leur convenance !
- en période de situation financière dégradée, comme actuellement, **ils continuent d'investir sans souci de l'équilibre futur des finances... ni du financeur qui finit toujours par être le contribuable.**
- Personne ne semble être en mesure de les inciter à faire des économies !
- Ils sont les seuls habilités à définir les indicateurs censés mesurer leurs résultats !
- dès qu'un faible contre-pouvoir – tel "l'Observatoire des Déplacements" – est constitué, on s'empresse de changer les règles du jeu pour faire obstacle à tout contrôle !

Ainsi, il apparaît évident que l'organisation de notre administration territoriale est à revoir afin d'éviter de tels abus qui conduisent inévitablement au gaspillage de l'argent public.

Michel VERGNAUD

Les transports en commun Lyonnais : irresponsabilité et absence de contrôle

La région lyonnaise disposait en 1995 du plus important réseau de transports en commun de France, région parisienne exceptée, que ce soit en terme de couverture (kilomètres parcourus par les véhicules de transport collectif par habitant), ou de fréquentation (nombre de déplacements par an et par habitant) devançant les autres métropoles régionales d'au moins 20% dans ces domaines. La situation financière, exprimée en taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes du réseau, se situait dans la moyenne des grandes villes françaises (Lyon, Lille, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Strasbourg). Mais le montant du déficit d'exploitation était déjà le plus élevé : 558 F par habitant.

Il semblait donc indispensable, avant de faire tout investissement important, de s'assurer qu'il ne détériorerait pas un équilibre financier déjà très précaire, **la dette étant déjà de 5.783 F par habitant.**

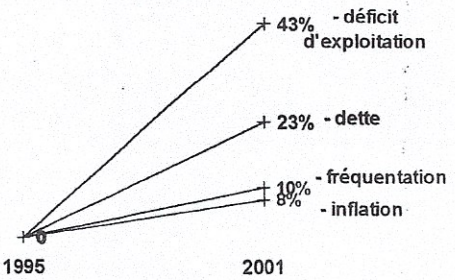
Or qu'a décidé le SYTRAL, établissement public auquel la Communauté Urbaine et le Département ont confié la gestion complète de ce réseau?

... investir 2 800 millions de F dans 2 lignes de tramway!

Le tramway étant en exploitation depuis janvier 2001, nous pouvons maintenant dresser un bilan de cette opération :

- les lignes de tramway ne sont pas terminées mais le budget est déjà dépassé!
- les performances de ces lignes sont inférieures aux objectifs que le SYTRAL a fixé dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) établi en 1997. La ligne T1 double en grande partie le métro qui va deux fois plus vite!
- la croissance de la fréquentation qui augmentait légèrement chaque année jusqu'en 2000 (+11%) du seul fait du métro, s'est inversée en 2001, année d'ouverture du tramway (en partie, il est vrai, du fait des grèves!). Ce dernier n'a amené qu'un transfert de la clientèle des autobus et non des automobilistes, contrairement à l'objectif fixé : la parking de Bron construit spécialement à cet effet a eu un taux de remplissage de 5% en 2001!
- l'exploitation du tramway, qui devait être équilibrée, affiche un déficit de 48 MF en 2001!
- **la dette a augmenté de 23%, atteignant 7000 F par habitant**... qu'il faut ajouter à la dette des autres collectivités locales (cf bulletin CANOL n°7), soit près de 25000 F au total par habitant de Lyon!
- le déficit d'exploitation par habitant, qui était déjà le plus élevé des grandes agglomérations françaises, a augmenté de 43%, plus que celui des autre villes.

Evolution des principaux paramètres de gestion



Un **Plan de Déplacements Urbains**, exigé par l'Etat, a été établi en 1997 par le SYTRAL sur la base des chiffres 1995. Il déterminait la politique dans ce domaine jusqu'en 2006, donnait une programmation des investissements, mettait en place des indicateurs qui devaient être suivis par un "Observatoire des Déplacements" et un "Comité Consultatif". L'objectif essentiel était de faire croître plus vite l'utilisation des transports en commun et de la bicyclette que celle de l'automobile!

En 1998, l'Observatoire, installé à la Communauté Urbaine, a publié un rapport où il se rendait compte que la plupart des indicateurs choisis ne pouvaient être suivis pour des raisons diverses ou n'étaient pas significatifs. Depuis cet Observatoire a été supprimé! Quant au Comité Consultatif chargé de vérifier sa réalisation, il ne s'est pas réuni depuis plus de 18 mois.

Sur le plan financier les investissements prévus ont été dépassés, mais, faute de suivi des indicateurs, il n'est pas possible de déterminer si ceux-ci ont produit des résultats! Il sera difficile de prouver en 2006 que beaucoup des décisions prises par le SYTRAL pour le développement du réseau coûtent trop cher et sont inefficaces!

Heureusement, CANOL est là pour vous informer!

L'organisation des transports en commun lyonnais

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

Le SYTRAL est un **établissement public.** Son organe de décision, **le comité syndical, est composé de 20 administrateurs, dont 10 sont des conseillers de la Communauté Urbaine choisis par leurs pairs et 10 des conseillers généraux.**

Le Président est toujours issu de la Communauté Urbaine et le 1er vice-président du Conseil Général. Le Président et le 1er vice-président, non rémunérés jusqu'alors pour cette tâche, touchent depuis 2002 une rémunération qui s'ajoute à celle de leur(s) mandat(s) d'élus. **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. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

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

Aux termes d'un contrat de service public, le SYTRAL délègue l'exploitation de ce réseau à la SLTC (Société Lyonnaise de Transports en Commun), qui est une 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 de 6 ans est entré en vigueur le 1/1/99. Il prévoit la rémunération de l'exploitant en fonction des kilomètres parcourus par les différents moyens de transport utilisés. S'y ajoute un objectif de recettes usagers. Celles-ci sont entièrement reversées au SYTRAL, et une prime est versée ou une pénalité est demandée à la SLTC suivant que cet objectif est atteint ou non.
En 2001, pour un objectif en retrait de 47 MF (-7% de l'objectif), la pénalité a été de 5 MF pour la SLTC.

Comment cette étude a-t-elle été réalisée?

Les résultats financiers ainsi que la plupart des éléments chiffrés mentionnés dans ce bulletin proviennent des documents publiés par le SYTRAL et la S.L.T.C.

- Le montant 2001 des recettes usagers a été amputé de 20,6 MF correspondant à des recettes sur exercices antérieurs, qui venaient fausser les résultats 2001.
- Les chiffres relatifs au réseau, ses capacités, ses performances sont tirés de l'annuaire statistique 2001 édité par le Ministère des Transports Ils concernent les données des années 1995 à 2000.
- Les comparaisons avec les principaux réseaux de province (Lille, Marseille et Toulouse, qui disposent également d'un métro, Bordeaux et Strasbourg, qui n'en sont pas dotés) sont extraits du même ouvrage.
- les tableaux de bord mensuels du réseau 2001 et 2002 (fréquentation et recettes) communiqués par le SYTRAL se sont révélés inexploitables, étant incomplets et erronés.
- Tous les montants ont été conservés en francs.
- Les vitesses commerciales des lignes et les coûts d'investissement et d'exploitation du tramway ont été confirmés par l'association lyonnaise "Déplacements Citoyens".

Le réseau de transports en commun lyonnais

Hors région parisienne, c'est de loin le plus grand réseau français : 108 lignes s'étendent sur 1139 km, sur lesquels 46 millions de km sont parcourus chaque année. En 2000, ses véhicules ont "roulé" **39 km par an et par habitant contre 33 à Lille et 30 à Marseille** : c'est donc celui qui couvre le plus de besoins des populations.
Sur les 1139 km de ligne, le **métro** n'en couvre que 29, mais assure 53% des voyages (49% en 1995). Sa vitesse moyenne est de 30 km/h (ligne C à crémaillère exceptée) contre 17 pour les bus et les trolleybus. Les 2 lignes de tramway mises en circulation début 2001 couvrent 18,3 km, assurent 6,3% des voyages et ont des vitesses de 15 km/h pour la ligne T1et 19 km/h pour T2.
Pour faire fonctionner l'ensemble de ces transports, la SLTC emploie 4158 personnes à fin 2000, dont 59% (2452) pour l'effectif roulant (conducteurs et receveurs).
Si l'on considère l'évolution de 1995 à 2000, on constate que le nombre de lignes et la longueur totale des lignes ont légèrement diminué et les kilomètres parcourus par habitant sont restés les mêmes (39). **On ne comprend alors pas pourquoi le personnel a augmenté de 20% sur la période dont 21% pour le personnel roulant.** Le nombre de kilomètres effectué par agent roulant a baissé de plus de 16% : la mise en place des 35 heures en 2000 n'explique pas tout! Ce n'est pas parce que l'autobus transporte plus de passagers qu'il faut un deuxième conducteur! Pour la même période, l'effectif de Lille s'est acru de 17,5% mais avec une augmentation des kilomètres parcourus de 22% et celui de Strasbourg de 28% avec une augmentation des kilomètres de 49%.
La fréquentation exprimée en nombre de déplacements (un déplacement comporte plusieurs voyages si on change de ligne) **a augmenté de 11,3%!** On arrivait donc en 2000 à une meilleure utilisation du réseau, dûe essentiellement au métro : en 97, la ligne D avait été prolongée jusqu'à Vaise et, en 2000 la ligne B jusqu'à Gerland.

En 2001, l'arrivée du tramway n'a pas contribué à augmenter la fréquentation puisque celle-ci a diminué de 1,2%, mais semble seulement avoir transféré les voyageurs d'un mode de transport à l'autre. Il faut dire que le trafic a été très perturbé par les grèves! Le parking construit à Bron pour garer les véhicules des automobilistes reste désespérément vide. Ceux du métro sont au contraire à saturation, y compris ceux dont l'accès en voiture est souvent difficile tels Gorge-de-loup et Vaise.
Le tarif des abonnements à Lyon est un peu plus cher qu'ailleurs, ce qui semble dans la norme compte tenu du niveau de couverture du territoire offert.
Le niveau de fraude des voyageurs contrôlés par la SLTC était de 3,9% en 2001. Selon une enquête indépendante, il serait de 18%. Le coût du personnel chargé du contrôle de la fraude est supérieur à la recette des amendes (13 MF).

Pour en savoir plus sur CANOL, vous pouvez consulter son site Internet : http://site.voila.fr/canol

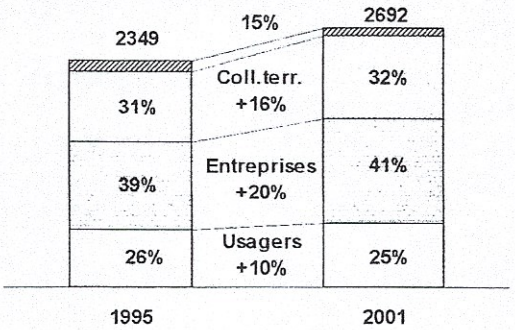
Le financement du SYTRAL

Le SYTRAL a un budget de fonctionnement équivalent à plus de la moitié de celui du Grand Lyon : 2 692 millions de F en 2001. Ses recettes proviennent de 4 sources :

- **les recettes des usagers** : elles constituent 25% des recettes totales et, de 1995 à 2001, ont augmenté plus vite que l'inflation (10%), pour une fréquentation (nombre annuel de déplacements) en hausse de 10% également.

- **le versement transport des entreprises** : toutes celles qui emploient plus de 9 salariés sont tenues de verser une cotisation de 1,63% de leur masse salariale. C'est la part la plus importante des recettes et elle croit plus vite que les autres pour atteindre 41% de l'ensemble en 2001. Même quand le taux appliqué n'augmente pas, la vitalité de la région fait que ces recettes augmentent plus vite que l'inflation! Son montant par habitant était de 892 F en 2000, mais il a déjà été décidé qu'il n'était pas suffisant et de passer son taux à 1,75 en 2003 (+7,4%).

Evolution du financement du SYTRAL



- **les subventions versées par les collectivités territoriales** : le Grand Lyon (690 MF) et le Conseil Général (100 MF) en 2001.

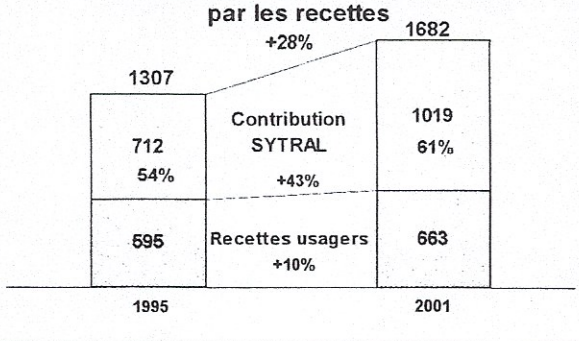
- **les autres recettes** provenant essentiellement de subventions de l'Etat et de la publicité.

Le coût d'exploitation des T.C.L.

La gestion du réseau est confiée à la S.L.T.C., qui a en charge toute l'exploitation et l'entretien. Les évolutions de matériel, les investissements et le remboursement de la dette sont de la compétence du SYTRAL.
La charge totale de cette exploitation a été de 1 682 millions de F en 2001. Elle était de 1 307 MF en 1995, soit une augmentation de 28%, pour un même nombre de kilomètres parcourus par habitant (inflation sur la période : 7,6 %).

Les recettes d'exploitation du réseau augmentent depuis 1995 moins vite que les dépenses. Il en résulte que **la contribution versée par le SYTRAL pour combler son déficit est passée de 712 à 1019 MF, soit une augmentation de 43% en 6 ans!**
Le coût d'exploitation par voyage effectué est de 6 F en 2000 contre une moyenne de 6,90 F pour les réseaux des 6 grandes villes étudiées. Le nombre moyen de voyages effectués par habitant du Grand Lyon étant de 225 par an, beaucoup plus qu'à Marseille (177), Lille (96) ou Toulouse (107), **le coût d'exploitation par habitant est de 1347 F par an à Lyon contre 1240 F à Marseille et moins de 1000 F dans les autres villes étudiées.**

Couverture des dépenses d'exploitation par les recettes



Les investissements

Les recettes du SYTRAL mentionnées ci-contre doivent couvrir non seulement le déficit d'exploitation, mais aussi servir à rembourser la dette en capital et intérêts, et payer ses propres frais de gestion. La somme qui reste, une fois ces dépenses couvertes, c'est-à-dire en terme comptable l'épargne nette, constitue le montant disponible pour effectuer l'ensemble des travaux d'amélioration du réseau. Pour l'ensemble des 7 années 95 à 2001, **l'épargne nette a été de 1 107 MF.**
Pendant la même période, les dépenses d'équipement, c'est-à-dire **les investissements réellement effectués ont été de 6 517 MF!**
Les subventions obtenues des collectivités locales et de l'Etat étant de 1216 MF, il a fallu souscrire de **nouveaux emprunts pour 4 593 MF.**

La dette a augmenté de 23% sur la période pour passer à 8 339 MF, et les annuités de remboursement les plus fortes ont été repoussées au-delà de 2006, hypothèquant l'avenir!
Sur les 6 517 MF d'investissement, environ 3 800 MF ont été consacrés à la modernisation du réseau, **les 2,7 milliards restant ayant servi à l'installation du tramway.**
Quand les chiffres indiquent que les 2700 MF investis dans le tramway (2528 F par habitant), n'ont pas apporté d'augmentation significative du trafic de voyageurs, **on peut se demander si ce n'est pas là du gaspillage pur et simple.**

L'installation du tramway a coûté 148 MF par kilomètre réalisé (34% plus cher que prévu). Le prolongement de la ligne A du métro de Charpennes à la Doua aurait coûté moins cher que la ligne T1 du tramway pour une efficacité certainement bien supérieure!
Le principal résultat concret est un engorgement accru de la circulation sur Lyon, qui, au lieu d'attirer les habitants de l'extérieur vers cette métropole, les incite à aller dépenser leur argent dans des lieux moins encombrés.

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

Cette association est récente. Elle ne bénéficie naturellement 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 de vous informer des anomalies constatées dans l'administration des collectivités territoriales et de faire ainsi pression sur nos élus afin qu'ils gèrent, non en démagogue, mais en père de famille!
Si vous souhaitez qu'elle continue son oeuvre, elle a besoin de votre aide sous 2 formes :

- financièrement pour lui permettre de survivre
- en temps alloué pour réunir, analyser, rédiger et diffuser toutes les informations.

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

Objectifs et résultats du Plan de Déplacements Urbains

En 1997 a été établi un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour l'agglomération lyonnaise. Il devait permettre de développer des moyens limitant la progression de l'utilisation des voitures au profit des transports en commun. En 1995 les déplacements en voiture représentent 77,5% du total, alors que les transports en commun n'atteignent que 20,6% (le vélo 1,9%). "**Pour réduire les nuisances, assurer l'accessibilité, améliorer l'équité, renforcer la sécurité, l'ambition était de faire passer la part des transports en commun à 22,5% en 2005. Il fallait donc les rendre plus concurrentiels en réduisant les inégalités entre les différents secteurs de l'agglomération, en améliorant les vitesses commerciales minimales : 20 km/h en périphérie et 18km/h pour les lignes fortes dans le centre, 16km/h dans Lyon-Villeurbanne contre 12km/h en 1995) mais en maintenant la ville accessible à la circulation automobile"!**
Un "Observatoire des Déplacements" devait mettre en place les indicateurs permettant de suivre les évolutions et un "Comité Consultatif des Déplacements urbains" devait être institué pour suivre le respect des engagements.

Où en est-on 4 ans plus tard?

Sur le plan financier, malgré des circonstances économiques plus favorables que celles prévues : inflation inférieure à 2% et taux d'intérêt inférieurs à 7% :

- les recettes dans leur ensemble ont été plus importantes de 1,7%, grâce aux entreprises (versement transport) qui y contribuent le plus (+2,6%)
- les recettes des usagers ont été plus faibles et le SYTRAL (donc les contribuables!) a dû verser 9,4% de plus que le déficit prévu.
- les investissements ont été supérieurs de 5% (4 457 MF au lieu de 4 243!) : on en a fait moins pour plus cher!
- profitant d'une baisse de 20% des frais financiers, il a été emprunté 398 MF de plus que prévu, hypothéquant ainsi l'avenir et repoussant les échéances!

Sur le plan des réalisations pratiques :

- les 2 premières lignes de tramway ont été mises en service mais s'arrêtent à la Doua et Bron au lieu d'aller à Montrochet et Saint-Priest comme prévu.Leur exploitation a coûté 48 MF de plus que prévu en 2001.
- la capacité de la ligne T1 n'est pas suffisante : il s'est avéré nécessaire de doubler la ligne avec des bus à certaines heures de pointe!
- on constate beaucoup de rétrécissements de voies pénétrantes : il y a bien 2 fois moins de voitures avenue Berthelot, mais elles y roulent 2 fois plus lentement et les voies parallèles sont saturées... donc la pollution subsiste!
- la nouvelle billeterie se met en place avec retard. Elle pénalisera les abonnés qui devront désormais pointer leurs billets. Son mauvais fonctionnement initial empêche tout contrôle de la fraude.
- le Comité de Déplacements Urbains, qui devait se réunir 2 fois par an, n'a pas été convoqué depuis 18 mois (en fait depuis que la nouvelle équipe du Grand Lyon a été constituée). Les usagers sont exclus du suivi de la bonne réalisation du Plan!
- l'"Observatoire des Déplacements" chargé de mesurer et d'analyser l'impact des politiques de déplacements sur la base des indicateurs et des objectifs définis dans le PDU n'existe plus depuis 1999! Plus personne ne peut suivre les résultats! ... Mais le SYTRAL est fier de pouvoir dire sur son site Internet que "**l'agglomération Lyonnaise est la première de cette importance en France à se doter d'un Plan de Déplacements Urbains sur lequel les élus de l'agglomération s'engagent pour que dans les 10 ans à venir se dessine un nouveau visage des déplacements dans l'agglomération**"

...Nouveau visage c'est certain! Correspond-t-il aux souhaits de la population? Cela l'est beaucoup moins! Et à quel prix? ... On se moque des contribuables!

Connaissez-vous "Tortillard" et "Manivelle"

Ce sont les noms donnés aux nouvelles lignes de Tramway par les usagers réunis dans l'association "Déplacements Citoyens" :

- **Tortillard** est la ligne qui va de la Doua à Perrache, avec ses 13 virages à angle droit et sa vitesse commerciale de 15 km/h inférieure à celle du réseau de bus et 2 fois moins rapide que le métro. De Perrache à Charpennes le métro met 10 minutes quand le tramway en met 20! Pour quelles raisons n'a-t-on pas choisi de prolonger le métro?
- **Manivelle**, appelée ainsi pour la forme de son tracé, est la ligne qui va de Perrache au Campus de Bron. Le fait de la faire passer par la Mairie de Bron la pénalise. Preuve est donnée de son manque d'attractivité pour les automobilistes : le taux de remplissage du parking de 390 places, construit à son terminus a été de 5% en 2001!

"Déplacements Citoyens" considère que l'argent public dépensé pour ces 2 lignes est tout-à-fait disproportionné avec l'intérêt qu'elles représentent.

*L'association **"Déplacements Citoyens"**, est favorable au développement des transports en commun qui répondent efficacement aux besoins des usagers.*
Elle est aussi attachée à une bonne gestion de l'argent public.
Très critique sur certaines décisions du SYTRAL, elle souhaite que ce dernier soit plus ouvert au dialogue et au débat contradictoire.

Contacts téléphoniques :
- 04.78.29.19.92 (J. Murard)
- 04.78.94.28.80 (R. Daumy)
- 04.72.43.02.98 (M-T. Lassinat)

Thèmes traités dans les prochains bulletins

Le prochain bulletin étudiera la gestion de **la Ville de Lyon** depuis 1995 : évolution des dépenses, des recettes, de la dette, fiscalité, ventilation des dépenses par fonction (administration, culture, solidarité, urbanisme,...)
Il paraîtra vraisemblablement en décembre.

BULLETIN D'ADHESION 2002 à retourner à :

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

NOM Prénom : ..... N° téléphone : .....

Adresse : .....e-mail : .....
souhaite adhérer à C.A.N.O.L. et joins un chèque de : ..... € (adhésion minimum : 12,5 € - membre bienfaiteur : 40 € ou plus)

▪ **Je 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.**