

**Construire un choc d'offre de transport public tout en
redressant ses finances :**

L'expérience du Sytral de 2000 à 2019

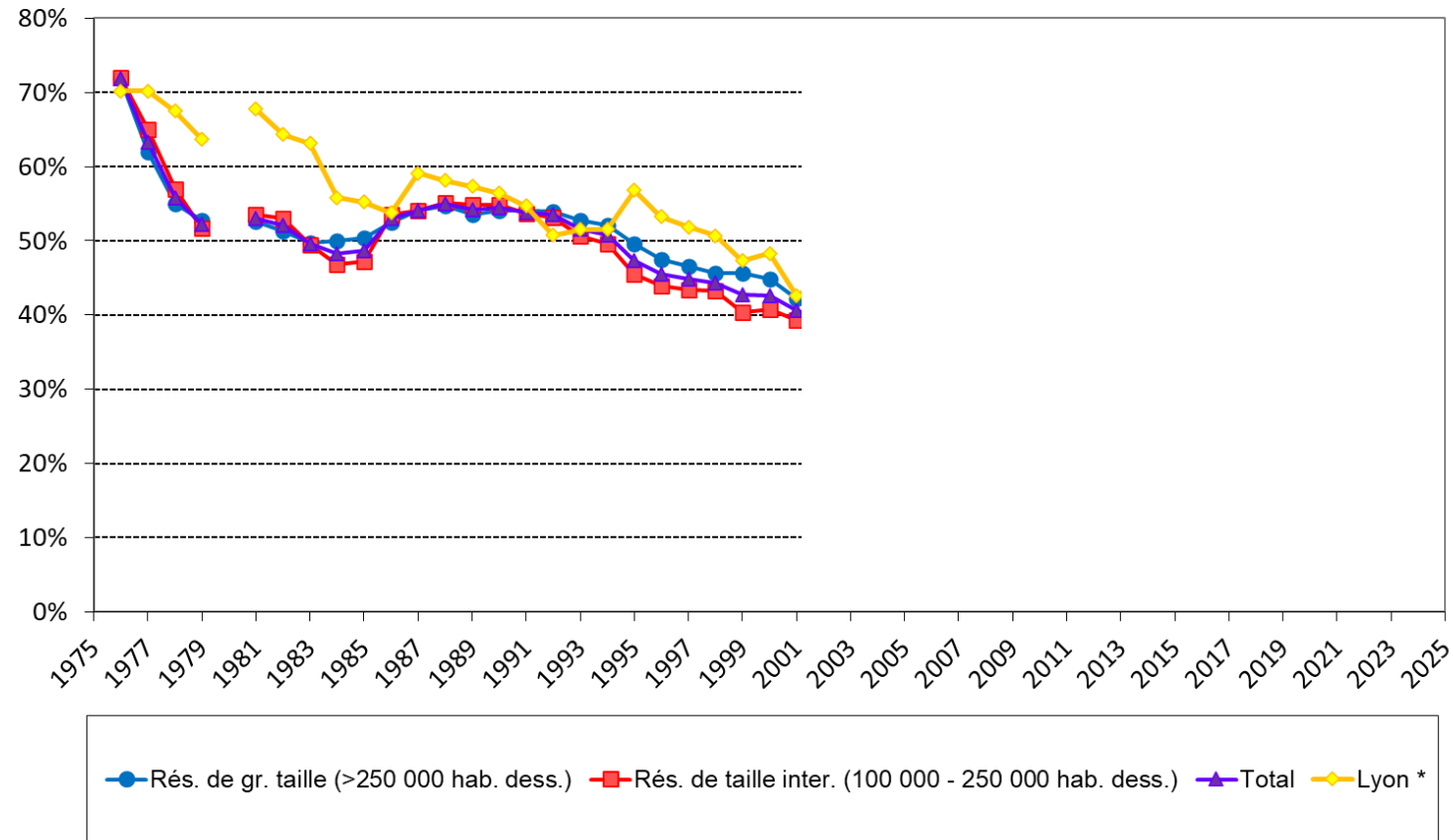
*Raymond Deschamps,
Conférence de financement des transports publics,
Juin 2025*

La situation du Sytral en 2000

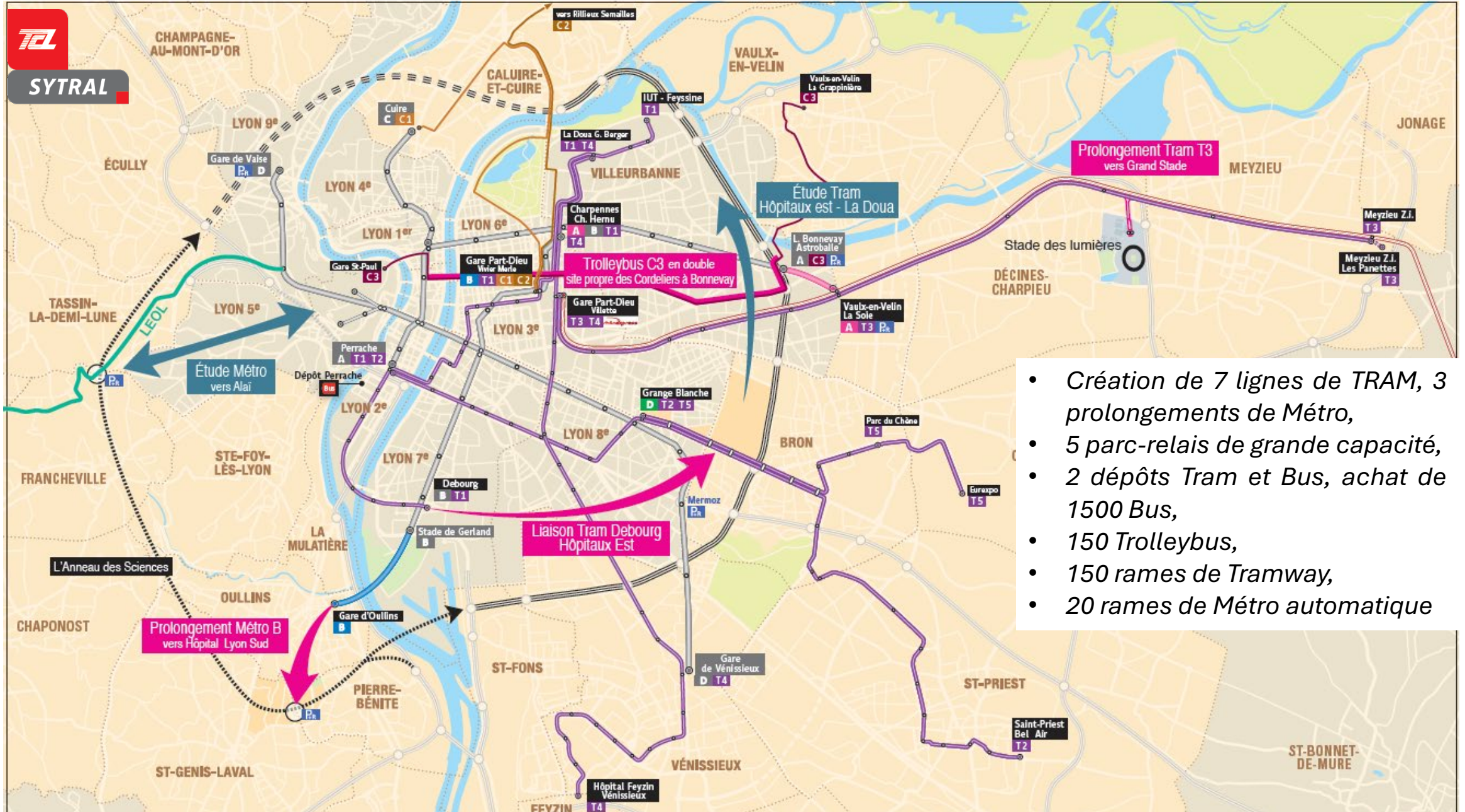
- ❑ Des dépenses de fonctionnement en hausse + 10% en 4 ans (1995-2000)
- ❑ Des investissements qui font x 2.5 en 4 ans (1995-2000) – Métro D, T1 et T2
- ❑ Des recettes stables
 - ➔ Un R/D de 42%
 - ➔ Un déficit public par voyage ((R-D)/nbre voyage) de 0.61 €
 - ➔ Une dette de 1271 millions qui augmente fortement (+40% en 4 ans)
 - ➔ Une capacité de désendettement de 16 années !

❑ **Une situation financière inquiétante**

La dérive du R/D pour tous les réseaux de transports publics

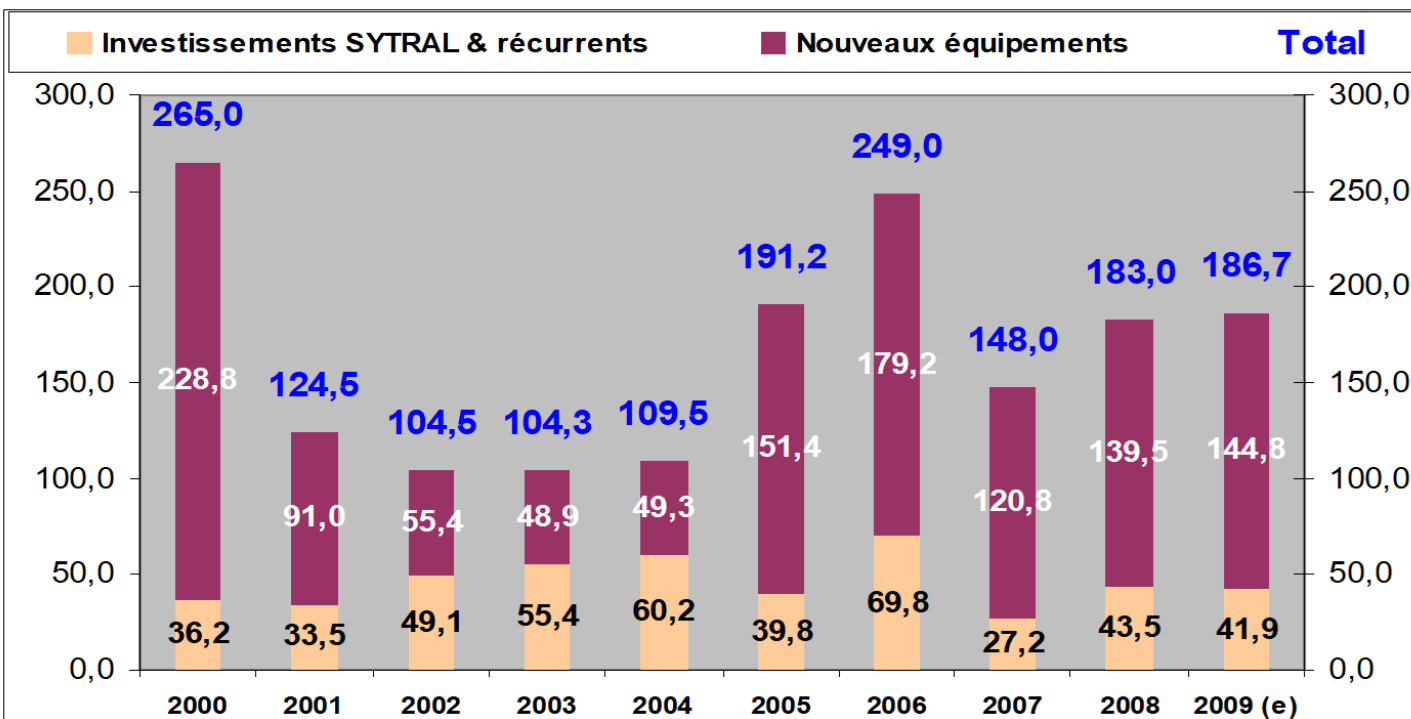


Le plan d'investissement 1995 - 2019

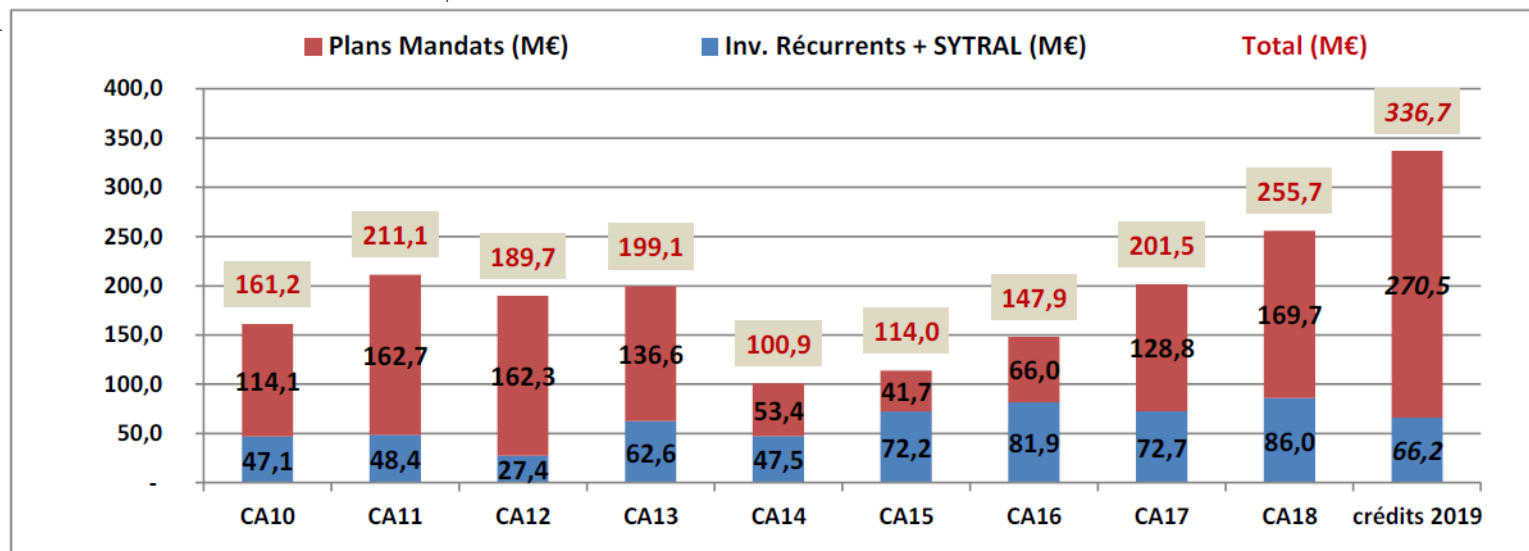


- Création de 7 lignes de TRAM, 3 prolongements de Métro,
- 5 parc-relais de grande capacité,
- 2 dépôts Tram et Bus, achat de 1500 Bus,
- 150 Trolleybus,
- 150 rames de Tramway,
- 20 rames de Métro automatique

Un effort soutenu d'investissement de 2000 à 2019



☐ *Un total de 3584 M€ sur 20 ans, 180 M€/an*



Le plan d'action mis en place pour assurer la pérennité du modèle économique du Sytral

❑ *Sur les dépenses :*

✓ ***Maitrise des charges d'exploitation***

- *amélioration de la productivité avec l'augmentation de la vitesse commerciale (+18%)*
- *restructuration du réseau (Atoubus).*

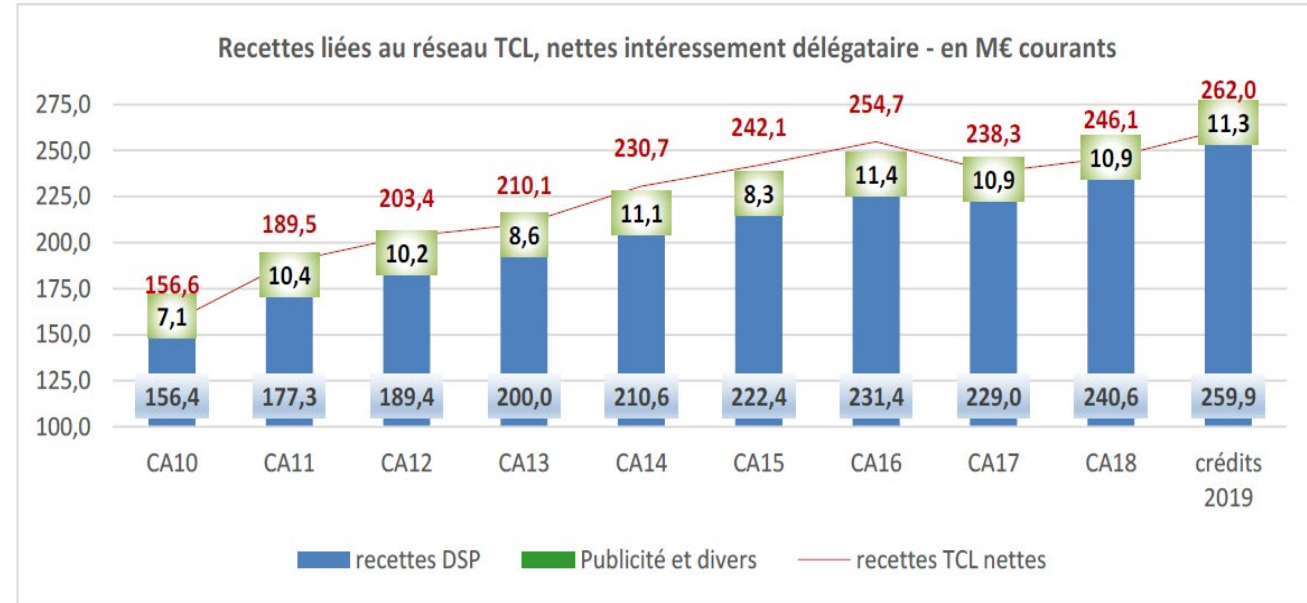
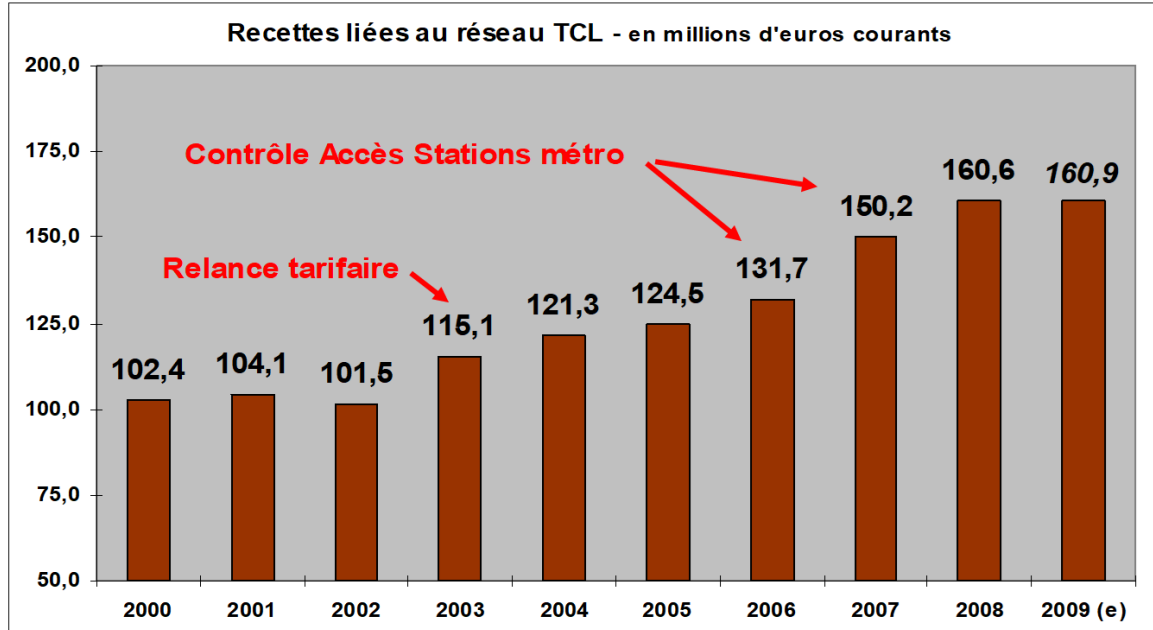
✓ ***Nouveau contrat de DSP avec l'instauration d'un forfait du coût d'exploitation et un engagement de recettes***

✓ ***Renégociation des taux d'intérêt de l'ensemble de la dette***

✓ ***Mise en place d'un outil de prospective financière sur une période de 10 ans.***

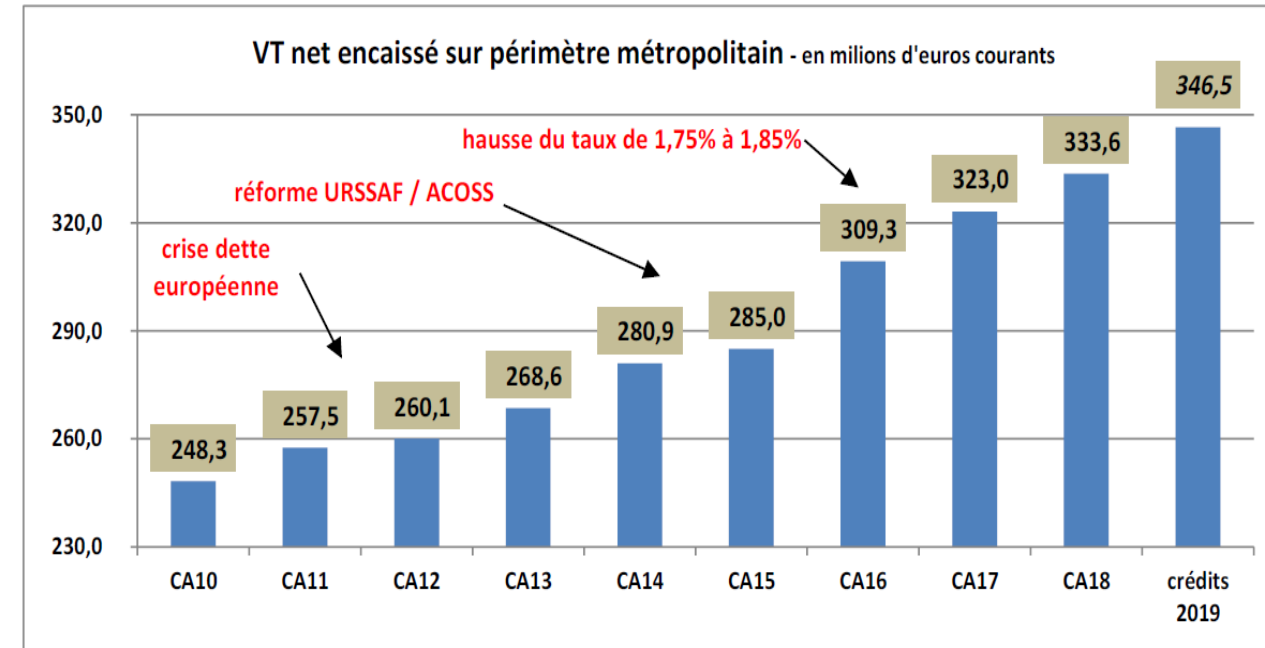
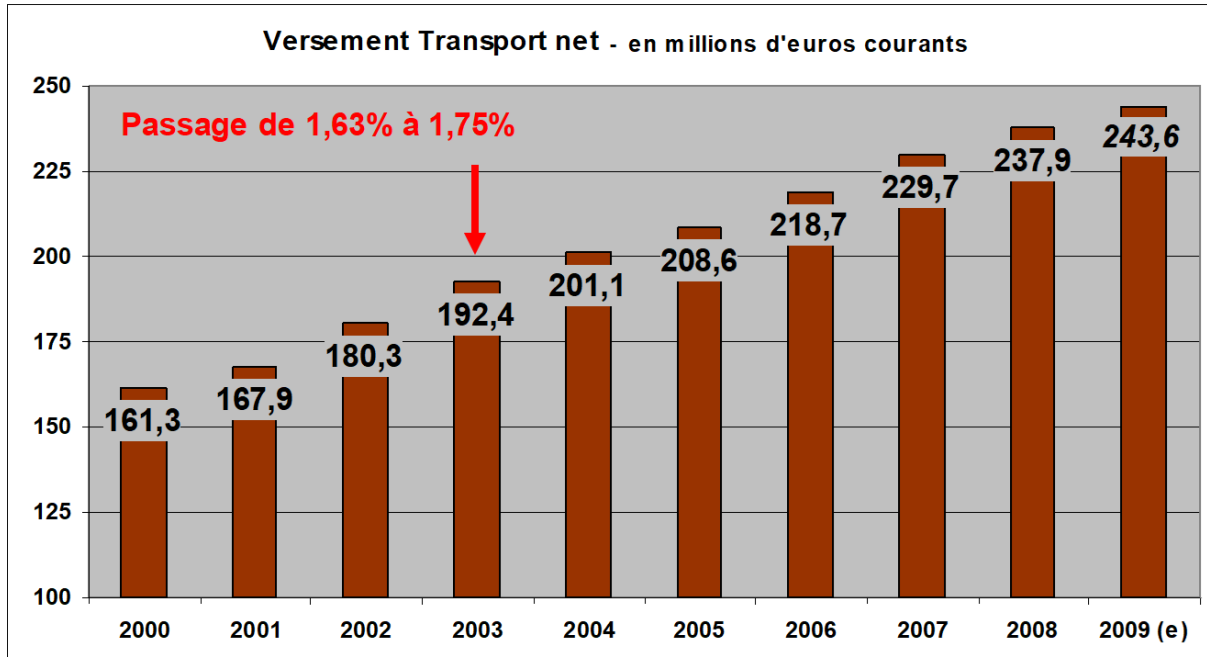
Le plan d'action mis en place pour assurer la pérennité du modèle économique du Sytral

☐ **Sur les recettes : Hausse annuelle de la tarification et accroissement de la clientèle, lutte contre la fraude**



Le plan d'action mis en place pour assurer la pérennité du modèle économique du Sytral

☐ Sur les recettes : le VM



Les résultats : 2000 - 2014

- ❑ Une offre qui augmente de 27%, des voyages de 73%
- ❑ Des dépenses de fonctionnement en hausse + 75% en 15 ans (+166 M€)
- ❑ Des recettes tarifaires en hausse de + 130%, (125 M€),

➔ Un R/D de 50% en 2014

➔ Un déficit public par voyage ((R-D)/nbre voyage) de 0.40 €

➔ Une dette de 1100 millions pour une épargne brute de 215 M€ soit une capacité de désendettement de 5 années

- ❑ Une très forte augmentation de l'usage des transports publics, une situation financière redressée

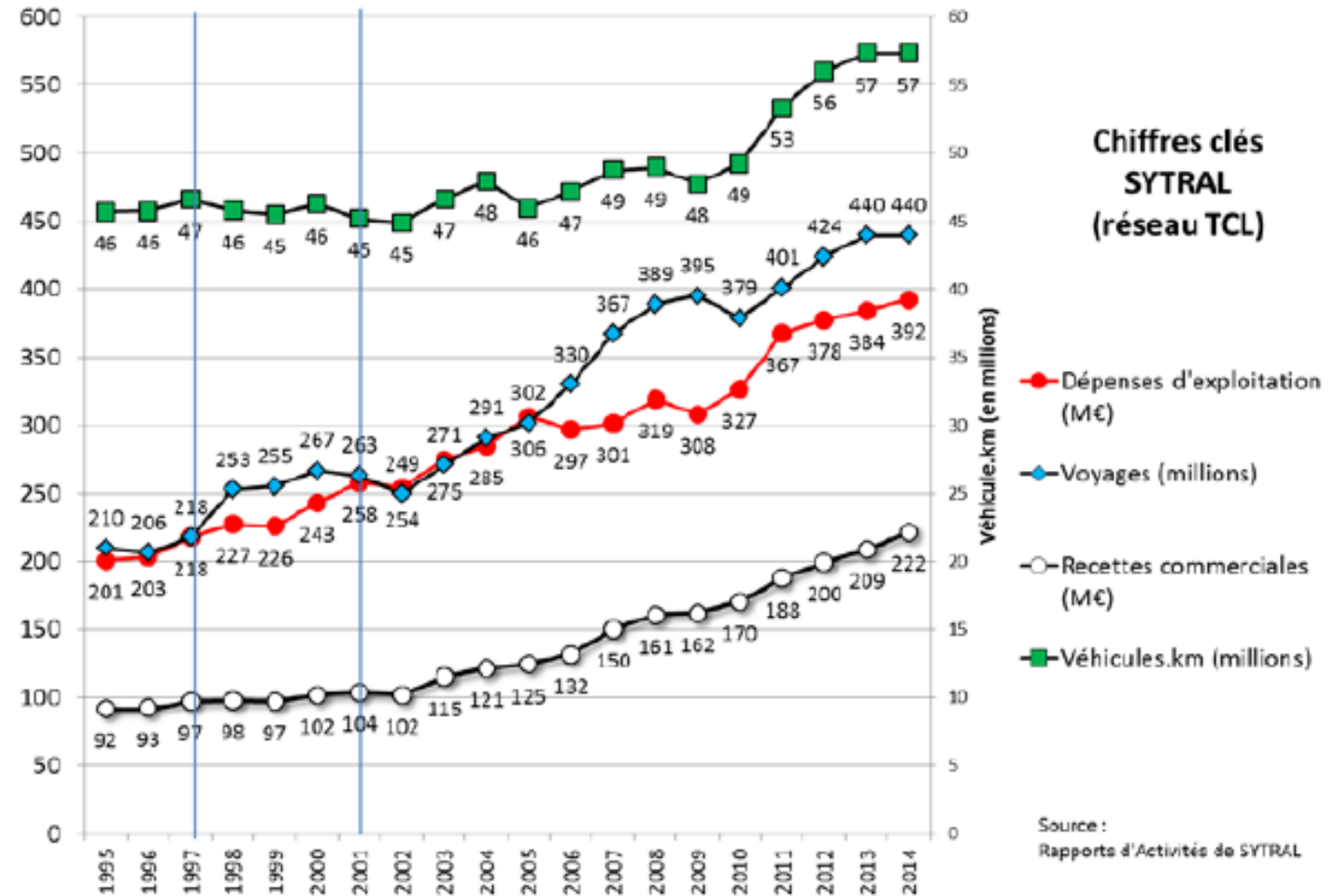
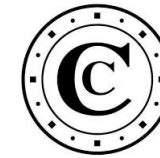
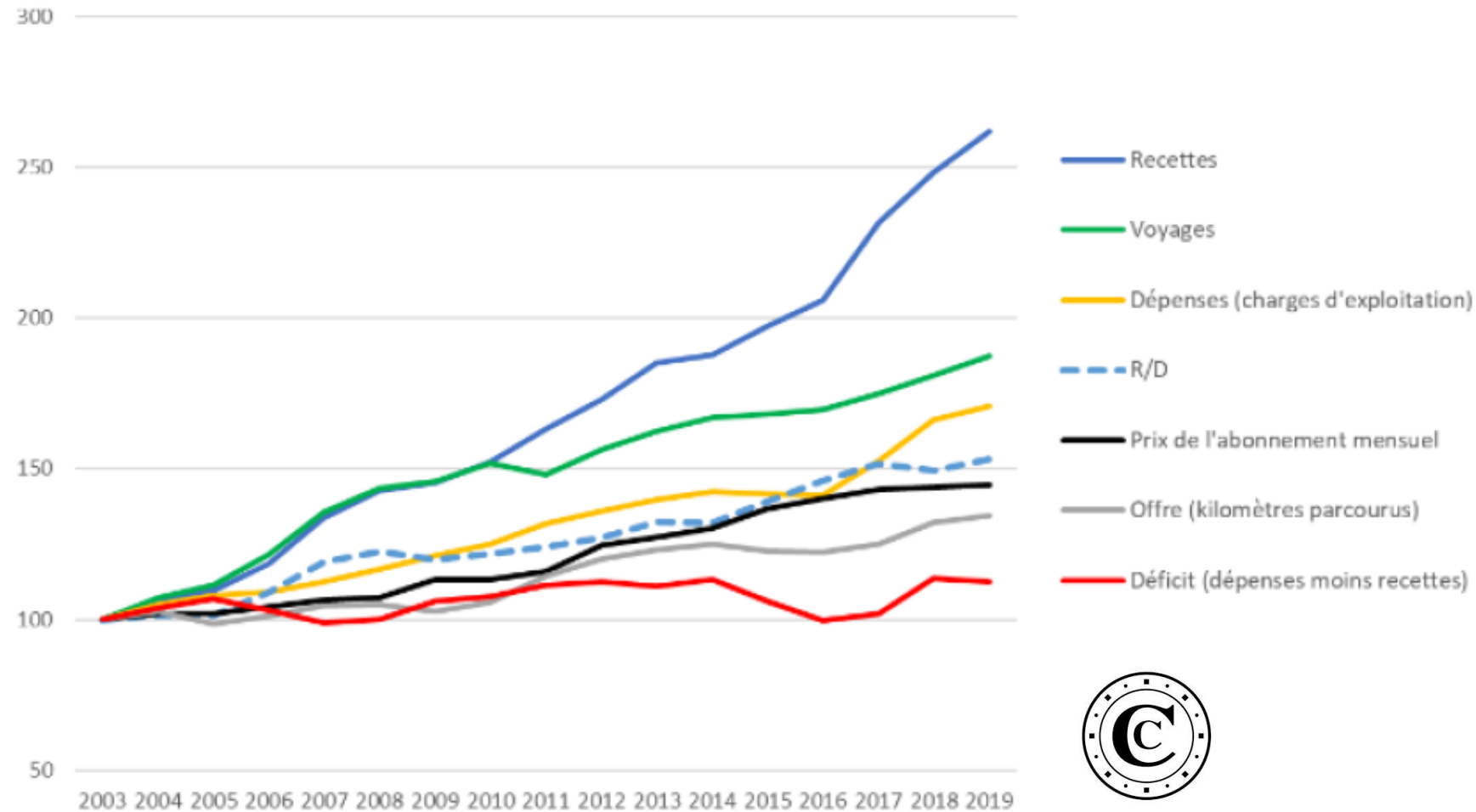


Figure 2.7 : Evolution du réseau TCL (1995-2014)

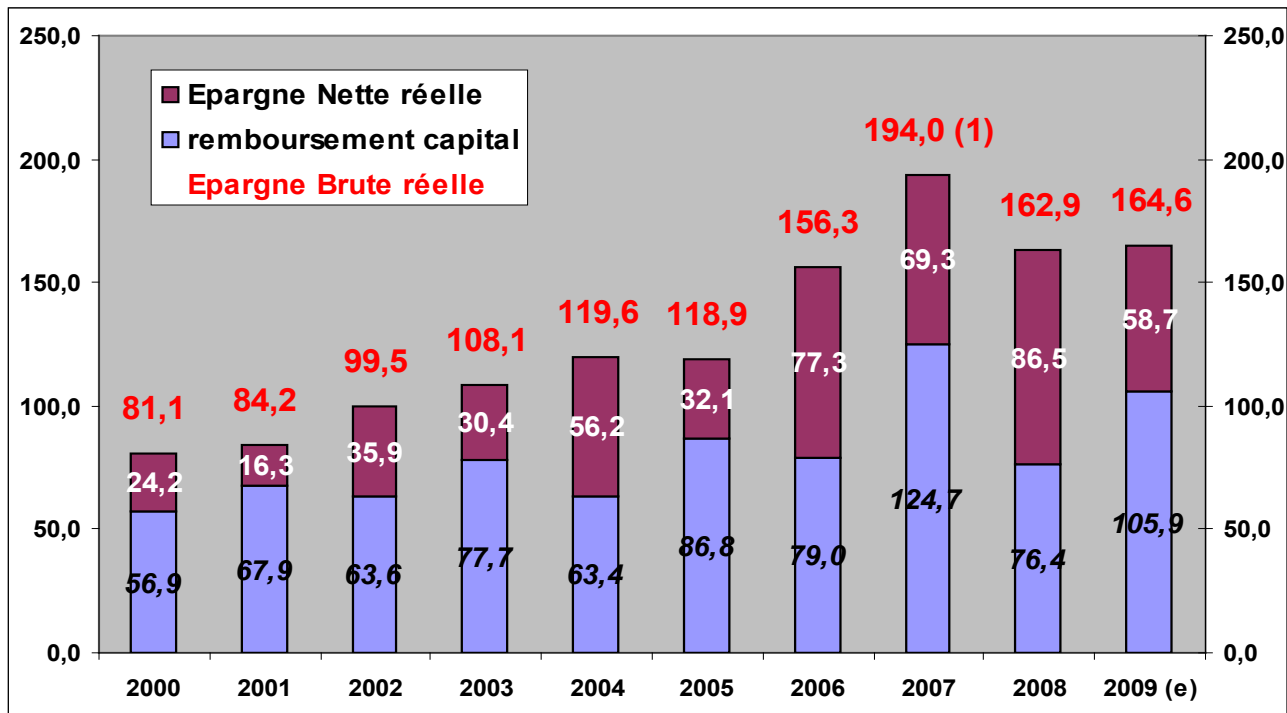
Données : Comptes Administratifs de SYTRAL

Les résultats 2003 - 2019

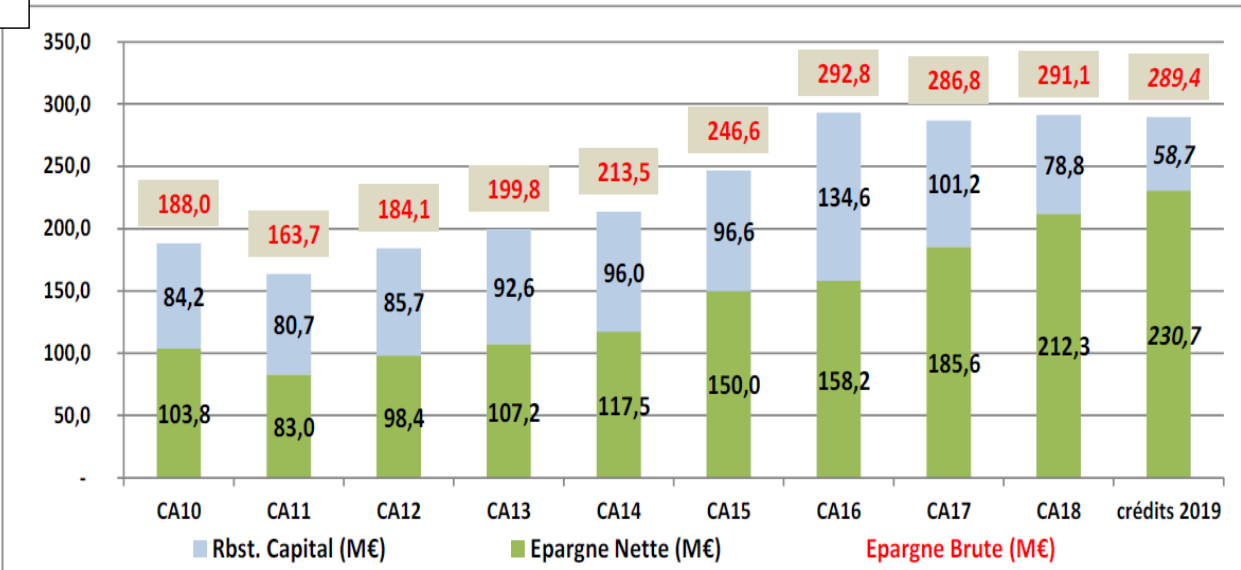


Source/note : Enquête TCU (DGITM-Cerema-GART-UTPF). Périmètre de l'autorité organisatrice des mobilités.
Base 100 en 2003.

Les résultats : 2000-2019

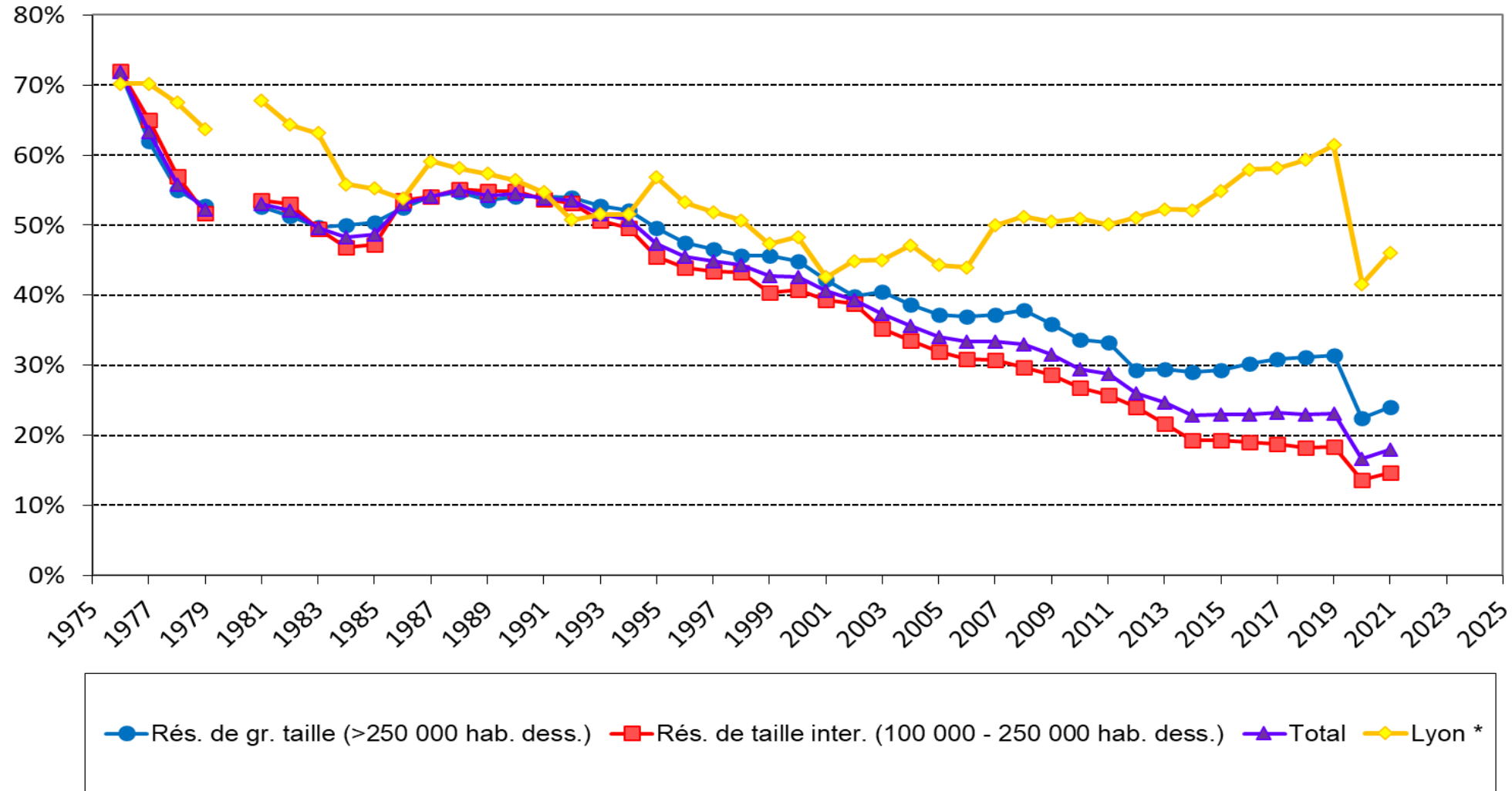


- Une épargne brute qui passe de 81 M€ en 2000 à 289 en 2019
- Un effet de levier très important pour investir



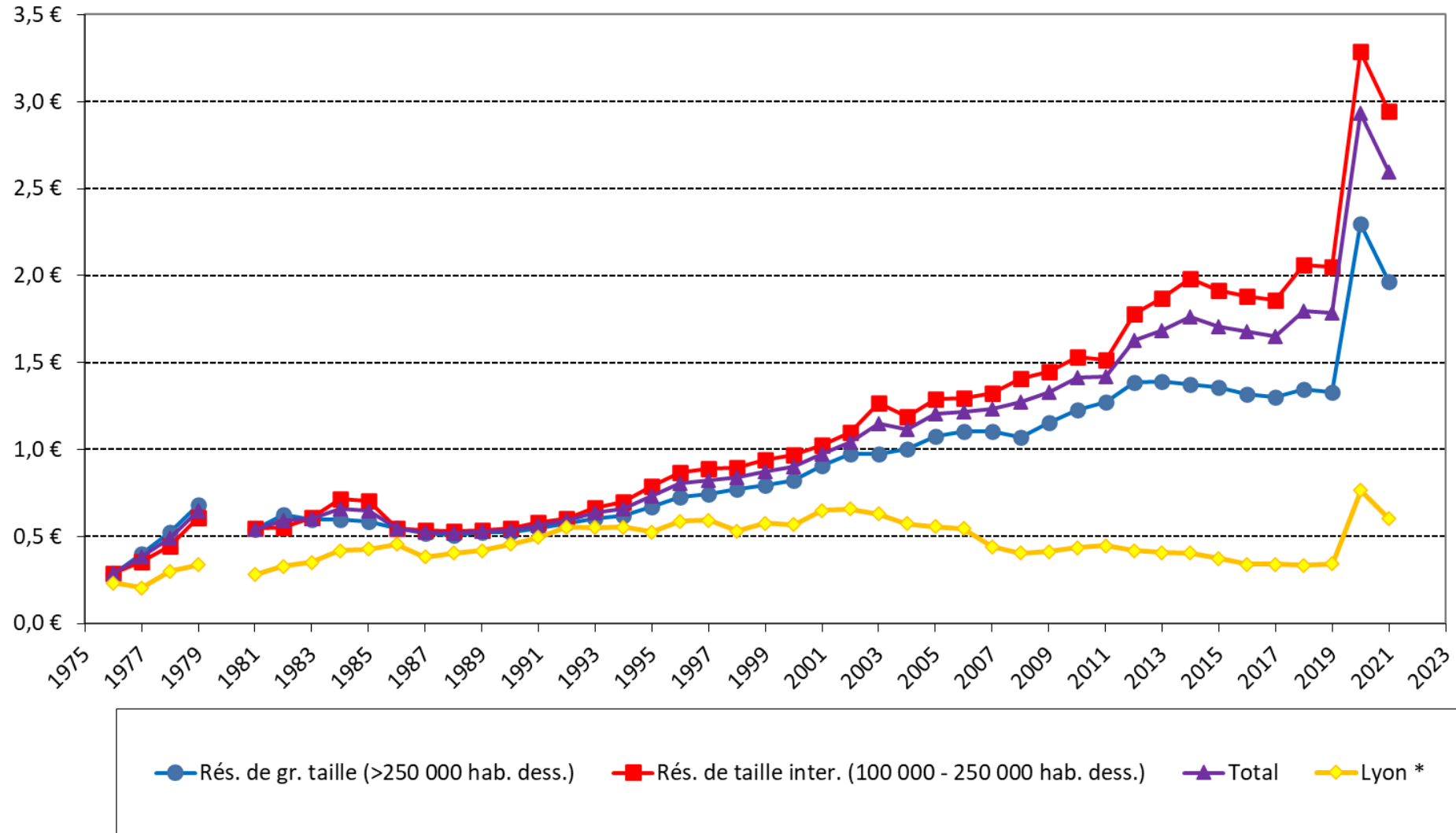
Les résultats

Sytral : Un R/D de 40% en 2000, 60% en 2019



Les résultats

Sytral : Un déficit public par voyage qui passe de 2000 à 2019 de 0.6 € à 0.35€ : - 40%



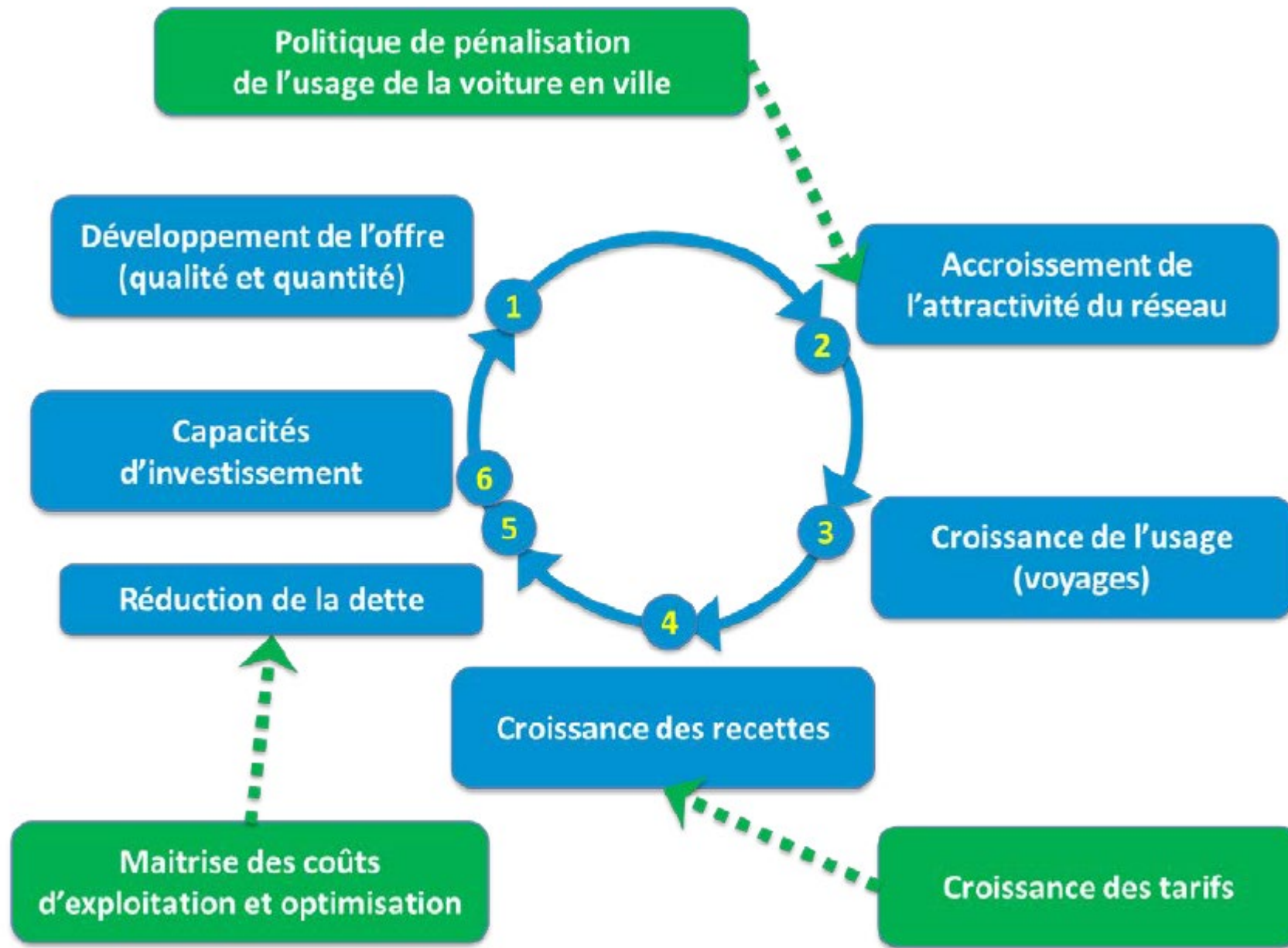


Figure 2.9 : Le cercle vertueux du réseau TCL

Synthèse

❑ ***Le cercle vertueux montre que l'on peut augmenter l'offre en investissant fortement et régulièrement, mais à un rythme raisonnable, accroître les tarifs, faire diminuer le trafic automobile, tout en améliorant la situation financière du réseau***

❑ ***En 20 ans de 2000 à 2019***

- ✓ 3584 M€ d'investissements, 180 M€ par an
- ✓ Des dépenses d'exploitation de 258 M€ à 400 M€ (+55%) et des trafics passagers de 263 M à 485 M : + 84%
- ✓ Une productivité améliorée du réseau de 18% (Veh.km / agent)
- ✓ Des recettes tarifaires de 102 M€ à 262 M€
- ✓ Un R/D qui est passé de 42% (dans la moyenne nationale) à 65%
- ✓ Une épargne brute de 81 M€ à 290 M€, et un ratio de désendettement de 16 ans à 2 ans
- ✓ Un endettement de 1253 M€ à 644 M€
- ✓ Une part modale km des transports publics en 2015 de 50% sur Lyon Villeurbanne, 15% pour la voiture

❑ ***Un ensemble de mesures permet ce résultat :***

- ✓ Des actions multiples sur le contrôle des dépenses,
- ✓ Des investissements ciblés permettant une forte augmentation du réseau,
- ✓ Une augmentation régulière des tarifs
- ✓ Un pilotage à 10 ans de la stratégie financière de l'AOM

Merci pour votre attention