



Le financement du réseau des transports en commun de Lyon

Présentation à la commission sur
les finances et l'administration de
la Ville de Montréal

29 mai2024

Fréquentation du réseau TCL et tarifs

Les réseaux TCL en quelques chiffres

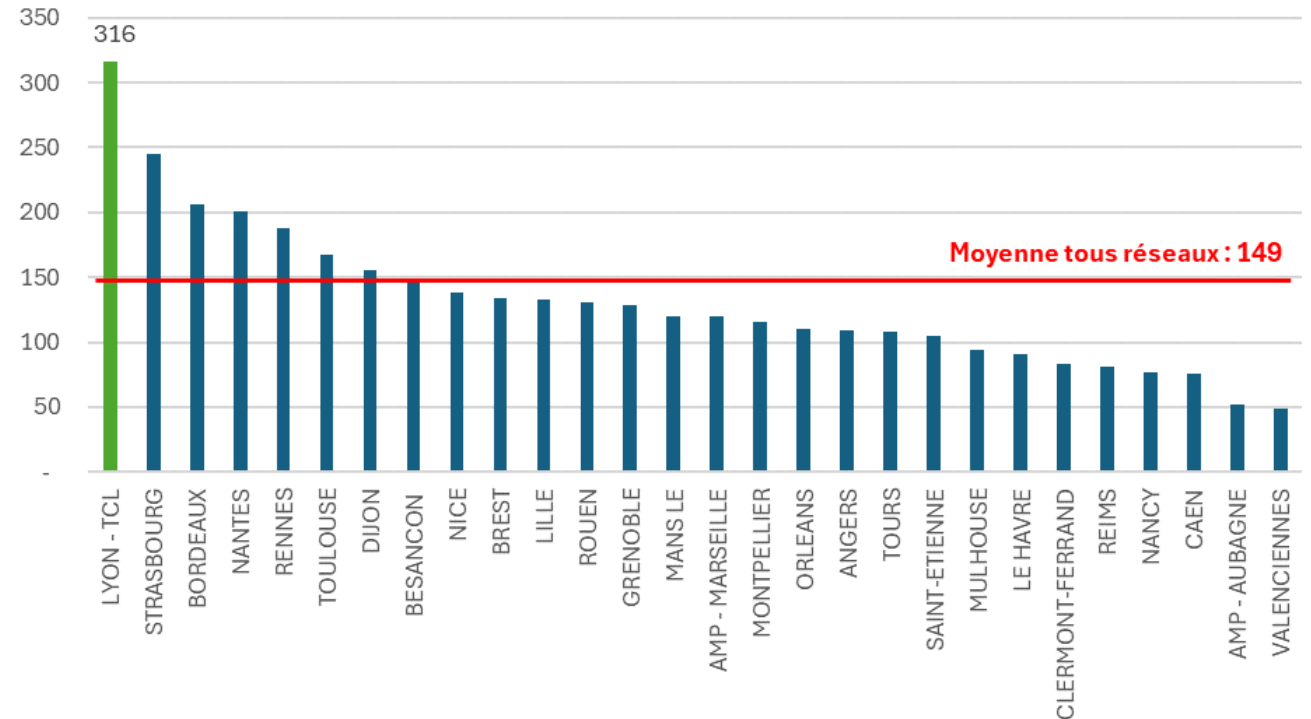
	Méto / funiculaire	Tramway	Bus / trolleybus	
	4 lignes de méto 2 lignes de funiculaire	7 lignes de tramway	109 lignes régulières (+ 222 lignes scolaires)	
Longueur des lignes	31,8 km	77 km	--	
Offre kilométrique annuelle	7 millions de km / an	6 millions de km / an	45 millions de km / an	58 millions de km / an
Fréquentation	810 000 voy / jour	405 000 voy / jour	625 000 voy / jour	1 840 000 voy / jour

Fréquentations des réseaux français

Lyon se positionne en tête des réseaux à TCSP en termes de fréquentation, avec 316 voyages par an et par habitant.

Compte tenu de ce niveau de fréquentation très élevé, et de la saturation constatée en heure de pointe, l'augmentation du nombre d'usagers passe avant tout par **une augmentation de l'offre de transport**, ce qui nécessite des investissements importants (nouvelles lignes de modes lourd, matériel roulant, dépôts bus, ...), et le financement des coûts d'exploitation nécessaires.

Nombre de voyages par an et par habitant
(SYTRAL Mobilités, GART/UTP)



Un nombre croissant d'abonnés

Une montée en puissance de l'open-paiement TCL Carte Bancaire

• 530 000 abonnés TCL en décembre 2023

- 114 000 abonnés grand public
- 187 000 abonnés jeunes (hors boursiers)
- 72 500 abonnés solidaires gratuits
- 95 500 abonnés solidaires réduits
 - dont 13 500 boursiers scolaires
 - dont 24 400 boursiers étudiants
- 29 000 abonnés multimodaux
- 32 000 abonnés autres (séniors, découvertes, pass hebdomadaires, ...)

Comparaison du nombre d'abonnés sur d'autres réseaux :

- Marseille (métropole) : 272 000
- Toulouse : 256 000

(source : GART, chiffres 2023)

• Environ 52 millions de titres occasionnels vendus en 2023

- 14,4 millions de tickets (unité, journée, soirée,...)
- 14,1 millions de tickets en Open Payment
- 23 millions de tickets en carnets de 10

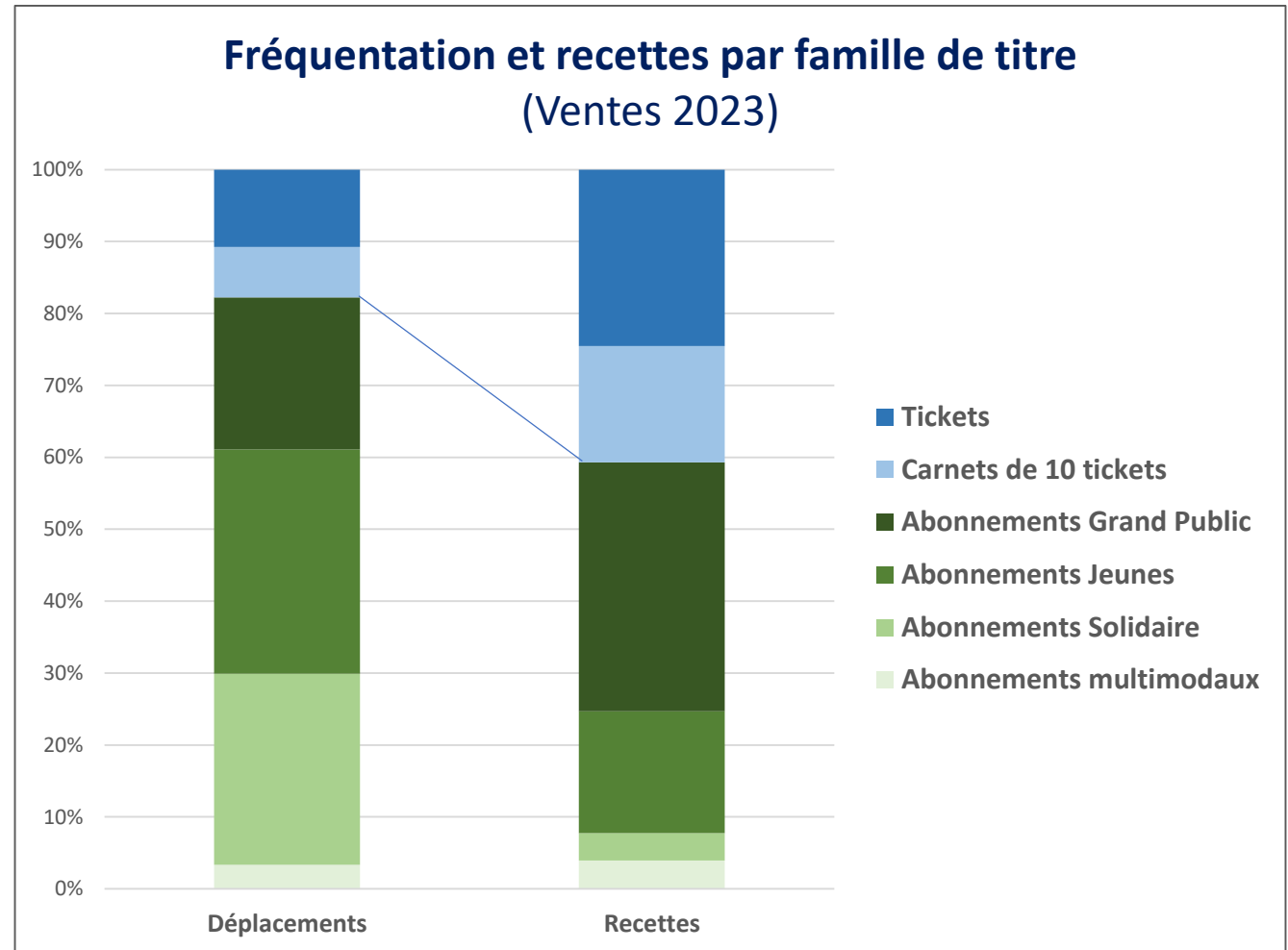
Les usagers du réseau sont principalement des abonnés, mais les occasionnels contribuent fortement aux recettes

Pour 100 usagers présents sur le réseau

- 82 sont abonnés
- 18 sont des occasionnels

Pour 100 € de recettes de billetterie

- 60 € sont payés par les abonnés
- 40 € sont payés par les occasionnels



D'importantes réductions pour les abonnés

- **97% des abonnés bénéficient d'au moins 50% de réduction par rapport au prix de l'abonnement plein tarif**
 - 30 % bénéficient de la prise en charge employeur
 - 76 % bénéficient de réductions (abonnements jeunes, solidaires et séniors)
 - *certains abonnés bénéficient à la fois d'une prise en charge employeur et d'un abonnement à tarif réduit*
- **Moins de 3% des abonnés TCL paient un abonnement plein tarif sans participation de l'employeur**

Source : Tous les 3 ans une **enquête Mobilité** est menée auprès de 12 000 personnes, pour mesurer les comportements de déplacements des usagers selon le titre de transport utilisé. Il est également demandé aux abonnés s'ils bénéficient d'une prise en charge de 50% de leur abonnement par leur employeur (prime transport).

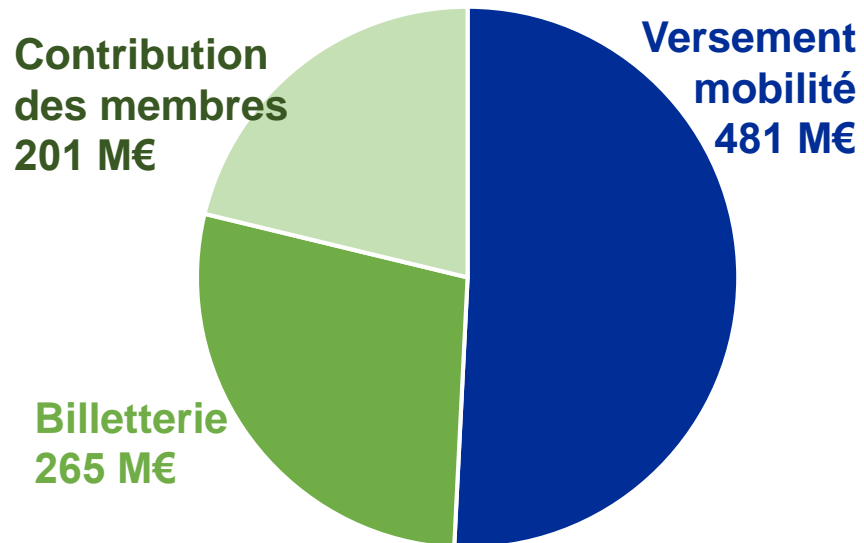


Présentation synthétique des données budgétaires

Les finances de SYTRAL Mobilités (périmètre de l'EP)

> Budget annuel compris entre 1 et 1,5 milliard d'euros selon les années d'investissement

3 sources principales de recettes (estimations 2023)



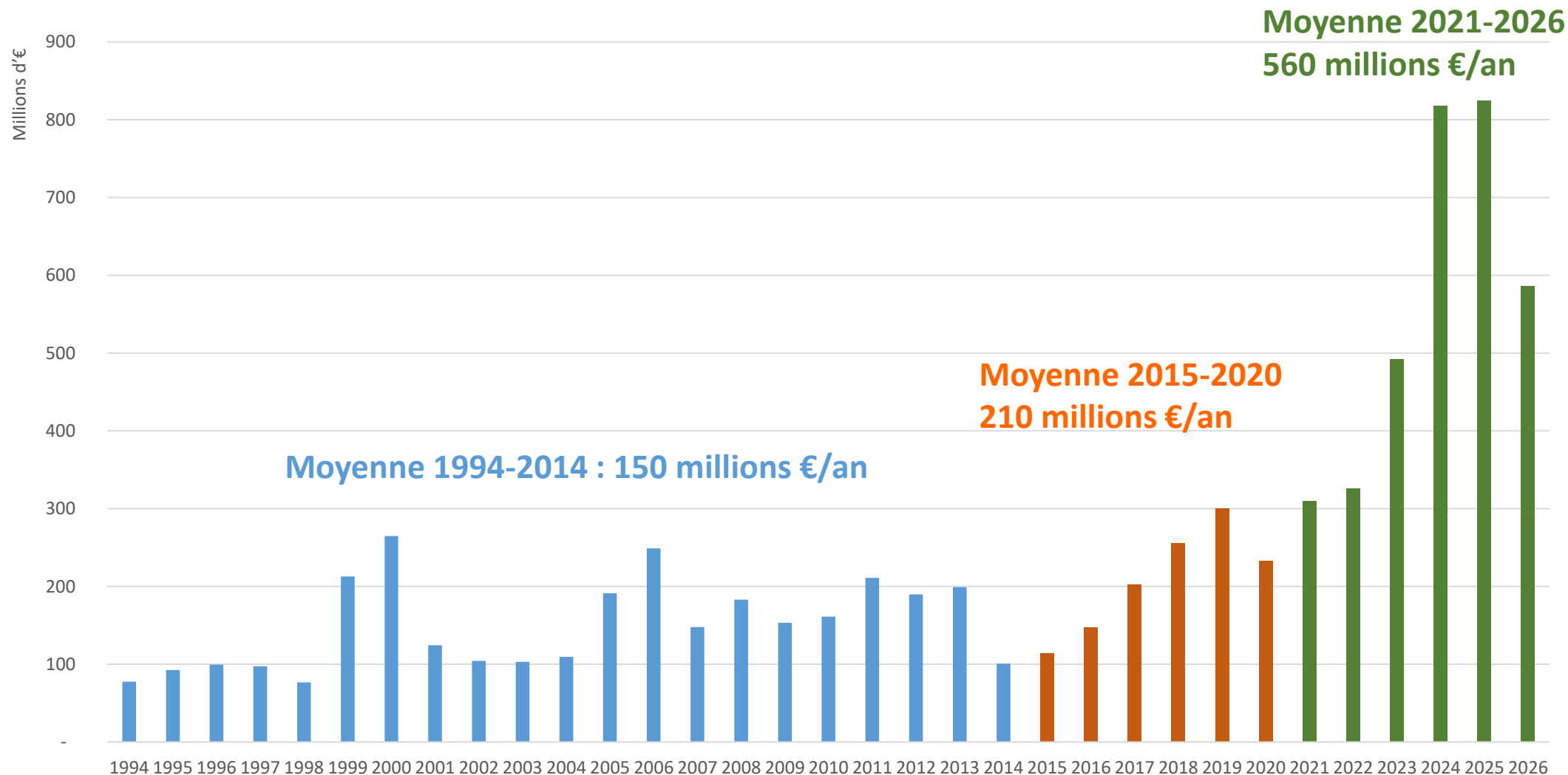
3 grandes familles de dépenses

Coûts d'exploitation des réseaux 50 à 60 %

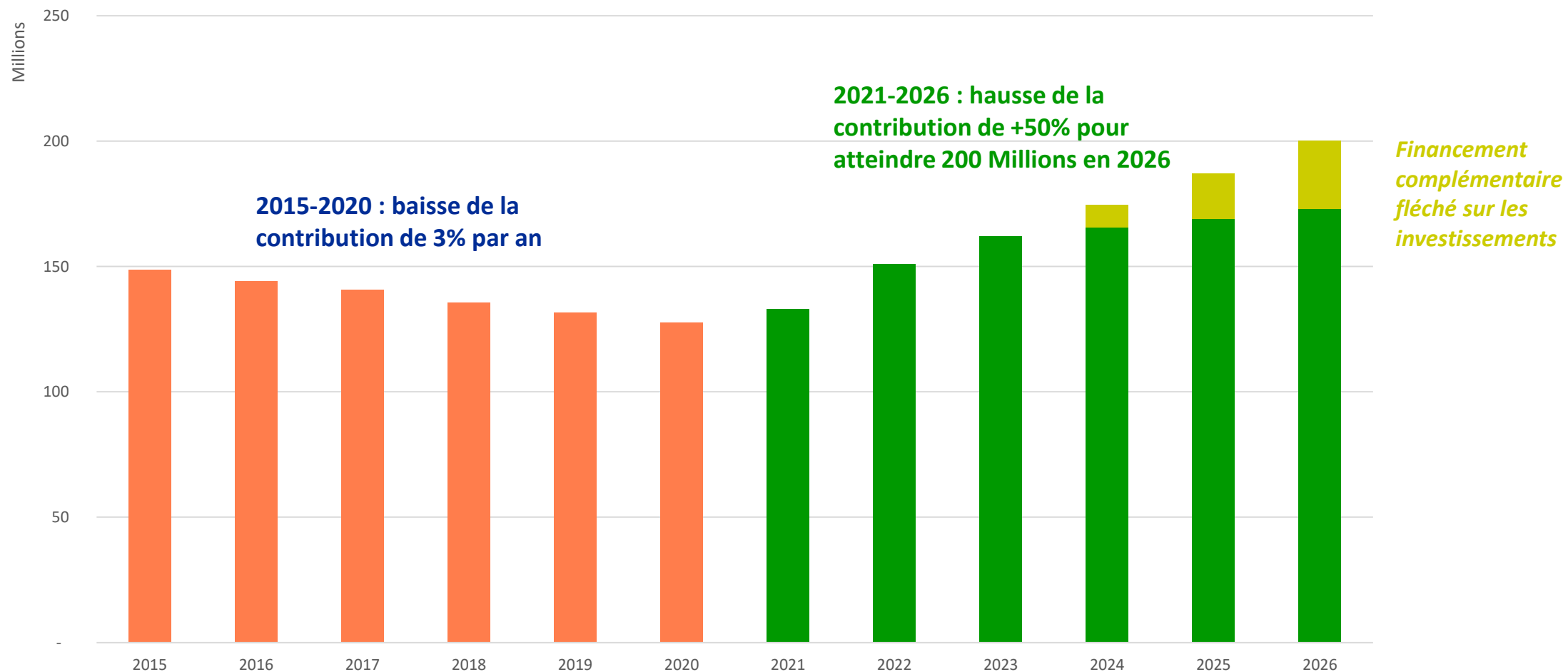
Dépenses d'investissement pour nouveaux projets 20 à 25 %

Charges de gestion du patrimoine
(maintenance et entretien des infrastructures et équipements) dont les achats de matériel 15 à 20 %

Les dépenses d'investissements du SYTRAL

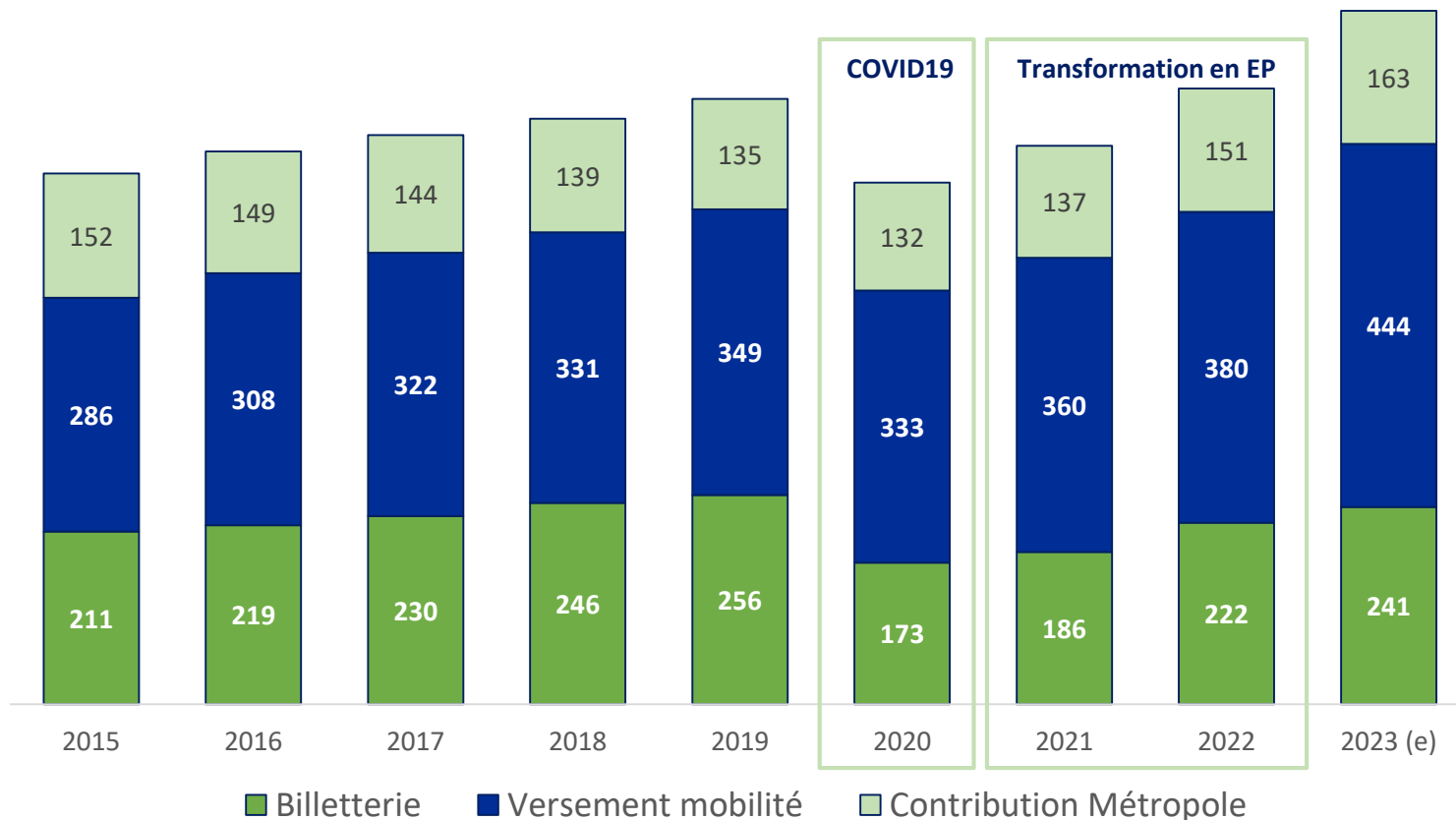


L'évolution de la contribution de la Métropole au budget de SYTRAL Mobilités depuis 2015



Evolution des recettes et dépenses du réseau TCL

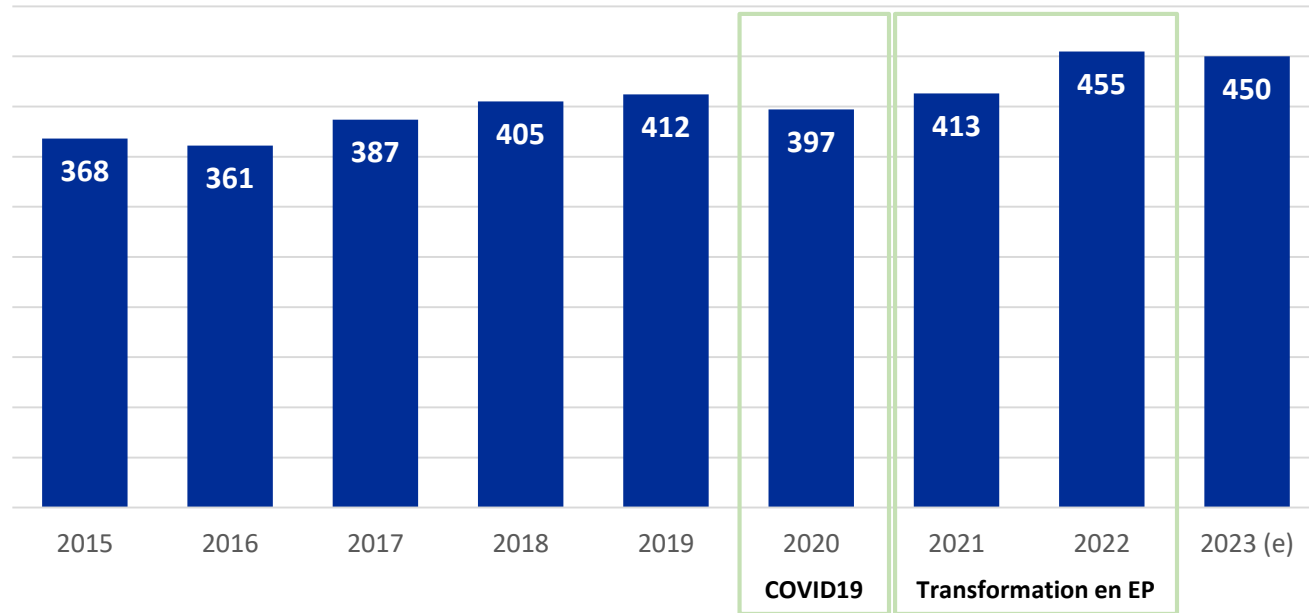
Recettes SYTRAL sur la Métropole en millions d'€



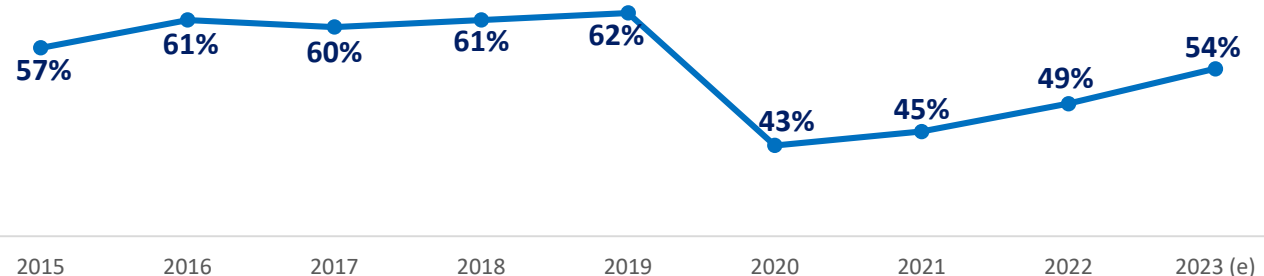
- L'année 2020 a été marquée par la crise COVID19 et a vu une très forte baisse des recettes billettiques
- Les années 2021 et 2022 ne sont pas représentatives d'une année normale du fait de la transformation en établissement public au 1^{er} janvier 2022 (arrêt des comptes 2021 en novembre)
- Recettes TCL : effet COVID et impact nouvelles tarifications 2021 et 2022
- Versement Mobilité : hausse du taux au 01/07/2022

Sources : Comptes Administratifs (en M€ courants)
Estimations 2023

Dépenses d'exploitation réseau TCL (en millions d'€)



Ratio Recettes/Dépenses

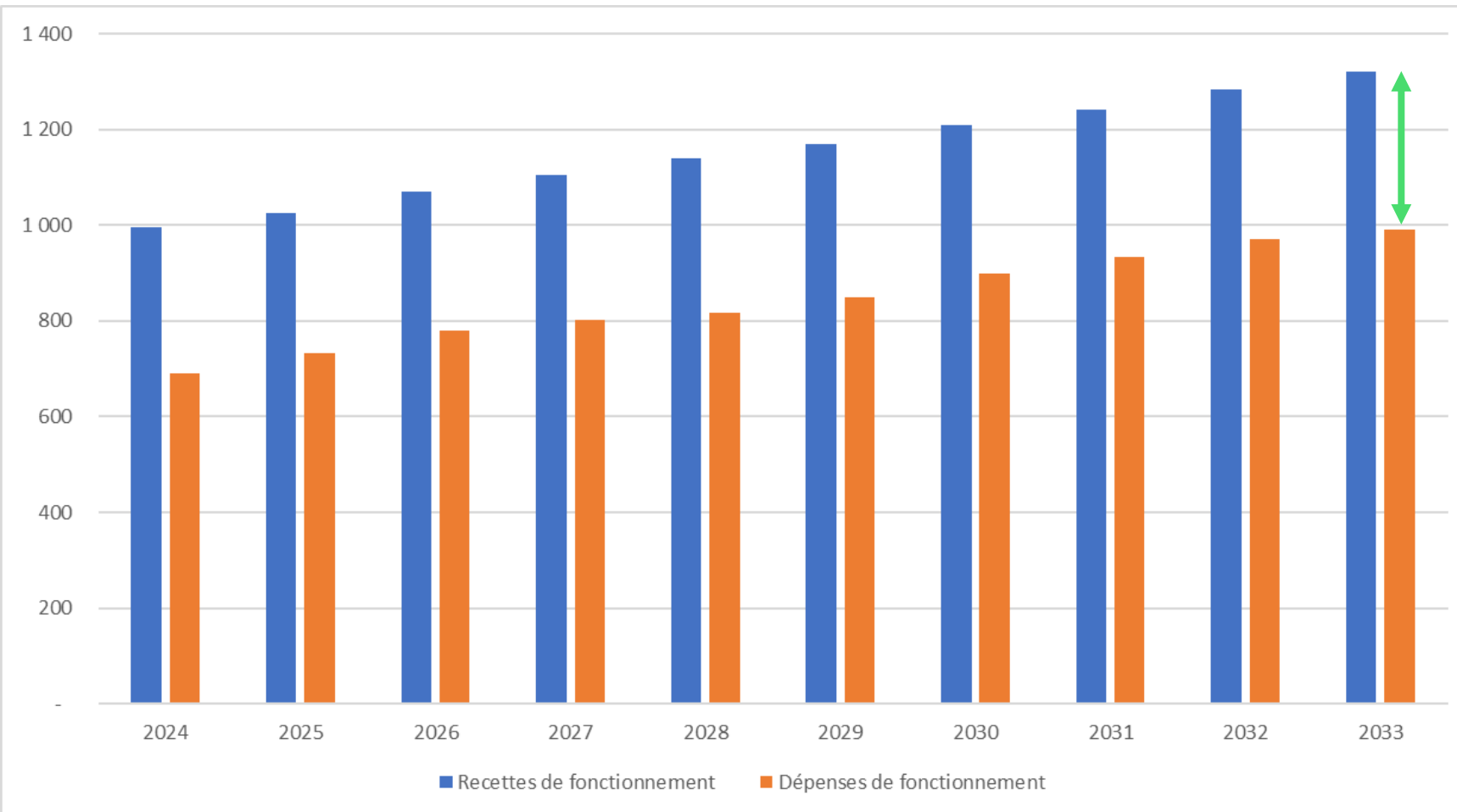


- Un réseau de transport public est par nature déficitaire
- Sans tenir compte de l'investissement, l'équilibre des dépenses d'exploitation par les recettes de billetterie nécessiterait un doublement ou triplement du coût des titres
- Le ratio R/D du réseau TCL (54%) est le plus élevé de France pour un réseau de transport. Il est lié à la fois à une bonne maîtrise des dépenses d'exploitation et à une attractivité forte du réseau
- Comparaison avec réseaux de taille comparable (source : GART, 2022) :
 - Toulouse : 39%
 - Marseille : 28%
 - Lille : 27%



Prospective financière 2024-2033

Le solde d'exploitation *en millions d'€*



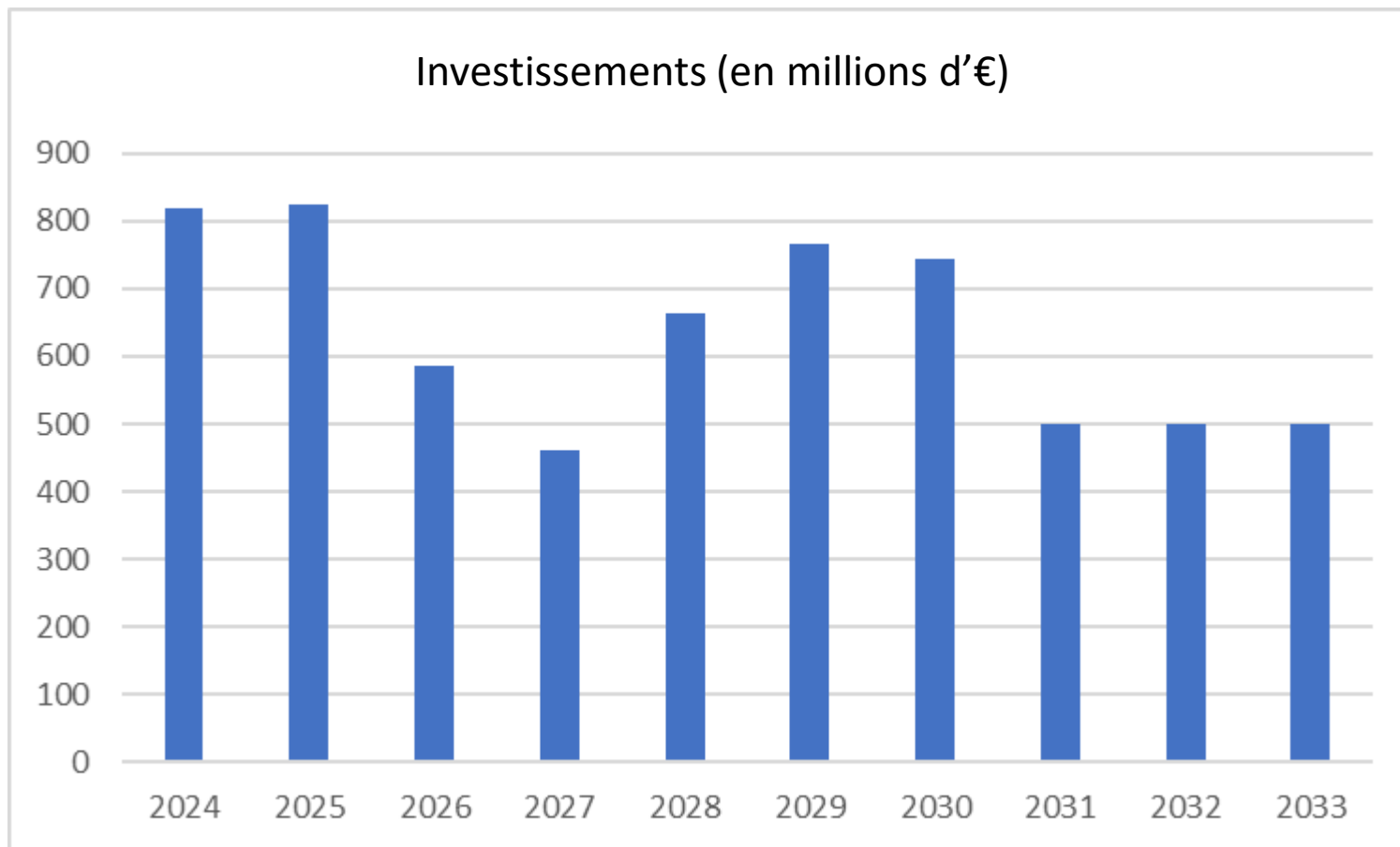
Les dépenses de fonctionnement augmentent au fil des années, du fait de l'exploitation des nouvelles lignes et des frais financiers liés à l'emprunt.

Le solde recettes - dépenses permet à SYTRAL Mobilités de constituer son épargne brute.

Ce solde est stable autour de 300 M€ /an sur la période

Les recettes de fonctionnement englobent la totalité des recettes : versement mobilité, billetterie et contribution des membres

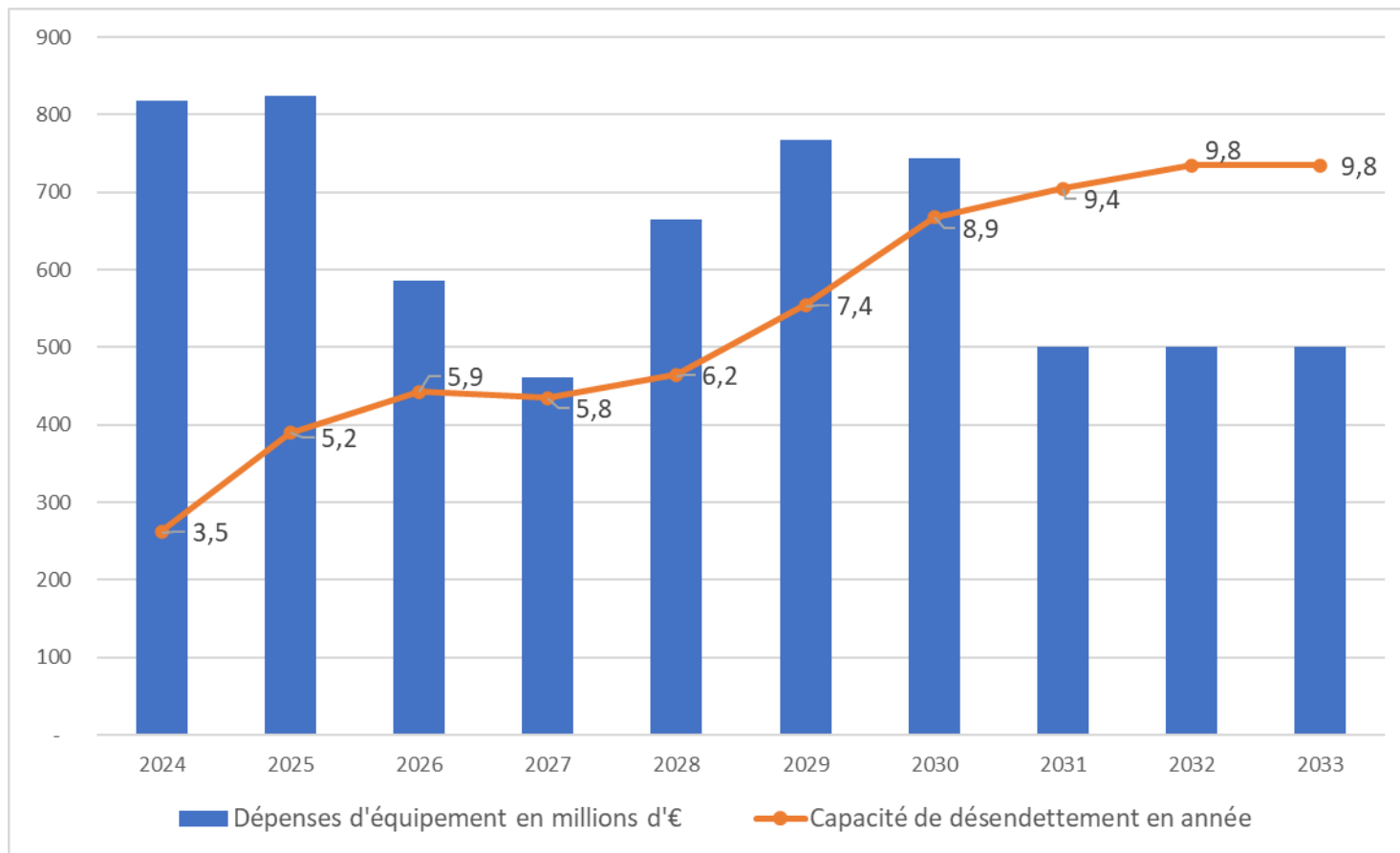
Les investissements prévus dans la prospective



Source : DOB 2024

Projets	Coût
Ligne T6 Nord	176 M€
Ligne T9	290 M€
Ligne T10	295 M€
BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins	120 M€
TEOL	800 M€
Modernisation et augmentation de la capacité du metro	1 350 M€
Transition énergétique du parc et développement du réseau bus et trolleybus	400 M€
Renfort de capacité du réseau tramway et nouveau dépôt Tramway	190 M€
Gestion patrimoniale récurrente	350 M€
Provision pour financer de nouveaux projets	1 000 M€

Un accroissement induit de l'endettement

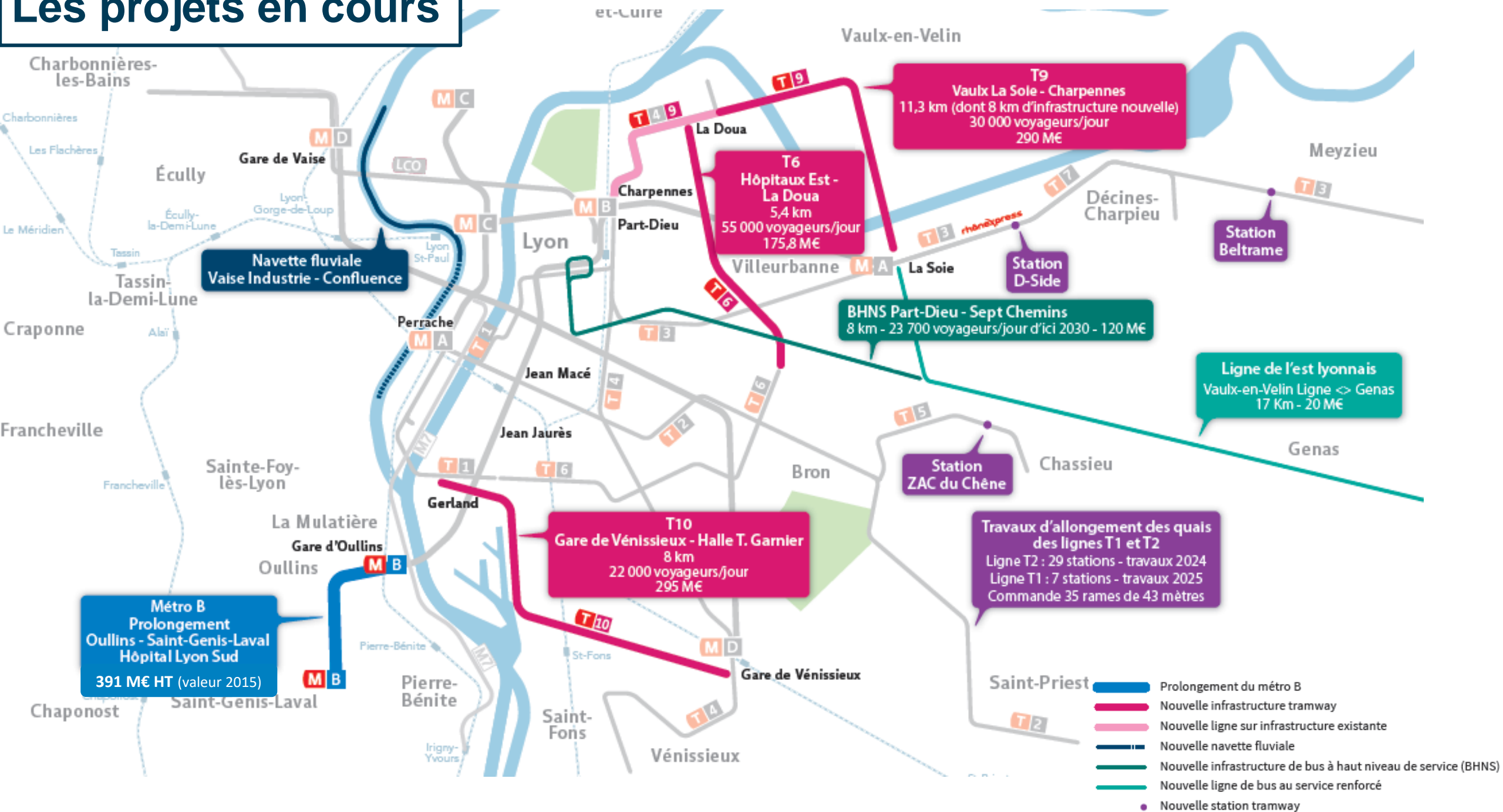


La capacité de désendettement de SYTRAL Mobilités augmente logiquement sur la période du fait du niveau d'investissement

La capacité de désendettement reste inférieure à 10 ans en fin de période ce qui reste soutenable

Les projets

Les projets en cours



Les projets en cours – Durée des travaux

T6N Fin 2023 => 2026

T9 Début 2024 => 2026

T10 Fin 2023 => 2026

BHNS Mars 2024 => 2027

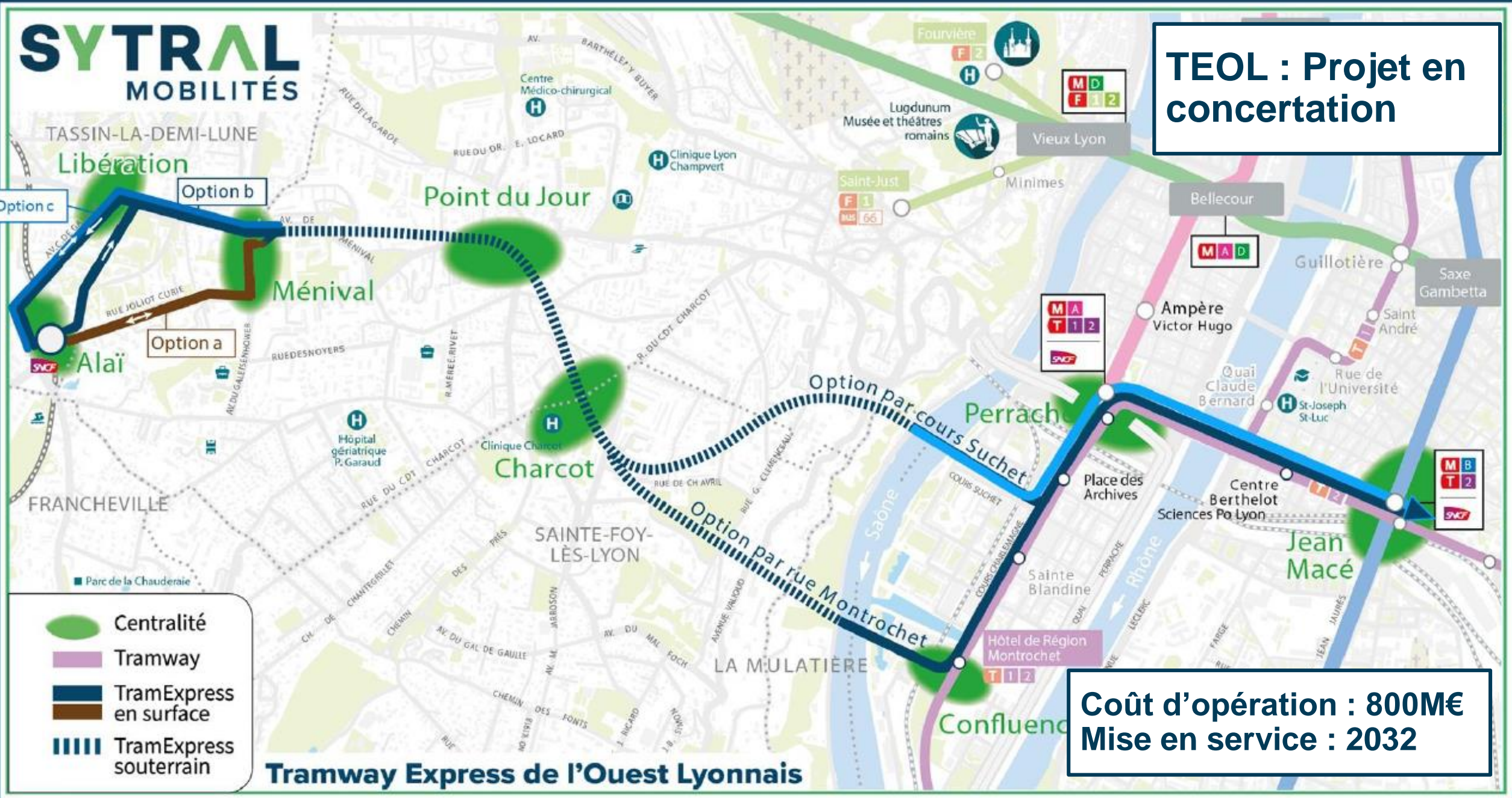
TEOL 2026 => 2032

TEOL : Projet en concertation



Tramway Express de l'Ouest Lyonnais

Coût d'opération : 800M€
Mise en service : 2032





**Nouveau Centre de
Maintenance des
Tramways - FAGOR**

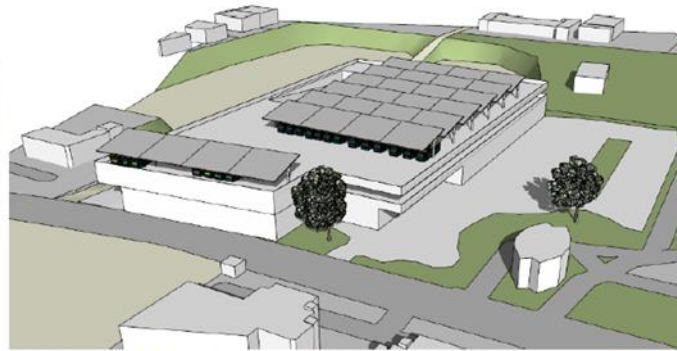
**Coût d'opération : 100M€
Mise en service : 2028**

Loi sur la transition énergétique : adapter les Centres de maintenance Bus existants (CDM) (avitaillement BioGaz et électrique) et créer 3 nouveaux CDM BUS

1. Nouveau CDM sur CHASSIEU : 175 bus GNV, électriques et Trolleybus



Vue Nord-Ouest – Front de rue



Vue Sud-Ouest – Volumétrie et accès

3. Nouveau CDM secteur SUD : 150 bus

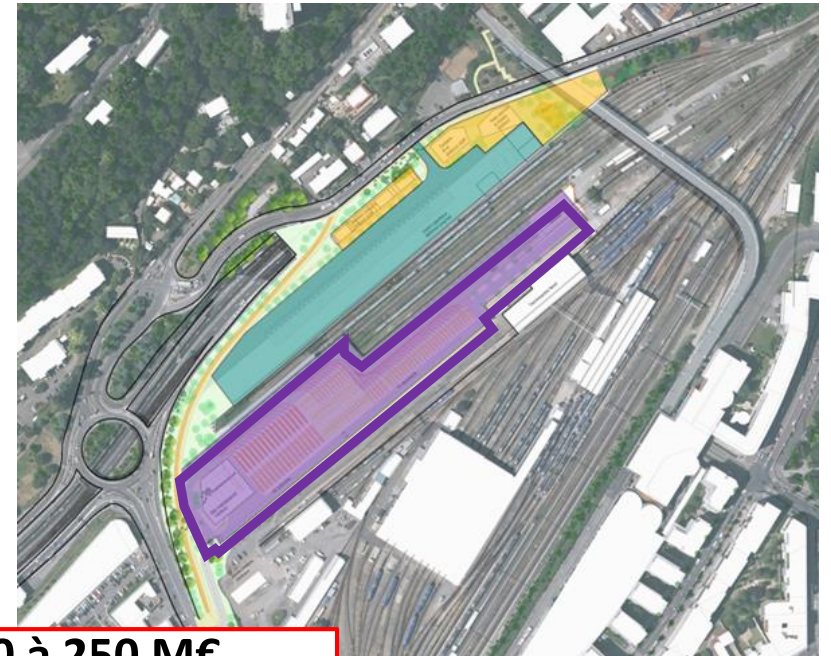
Recherche foncière en cours

4. Evolution des CDM existants

- Electrification CDM Perrache Confluence
- Passage au GNV du CDM Lyon Audibert

2. Nouveau CDM sur LYON VAISE : 106 bus GNV

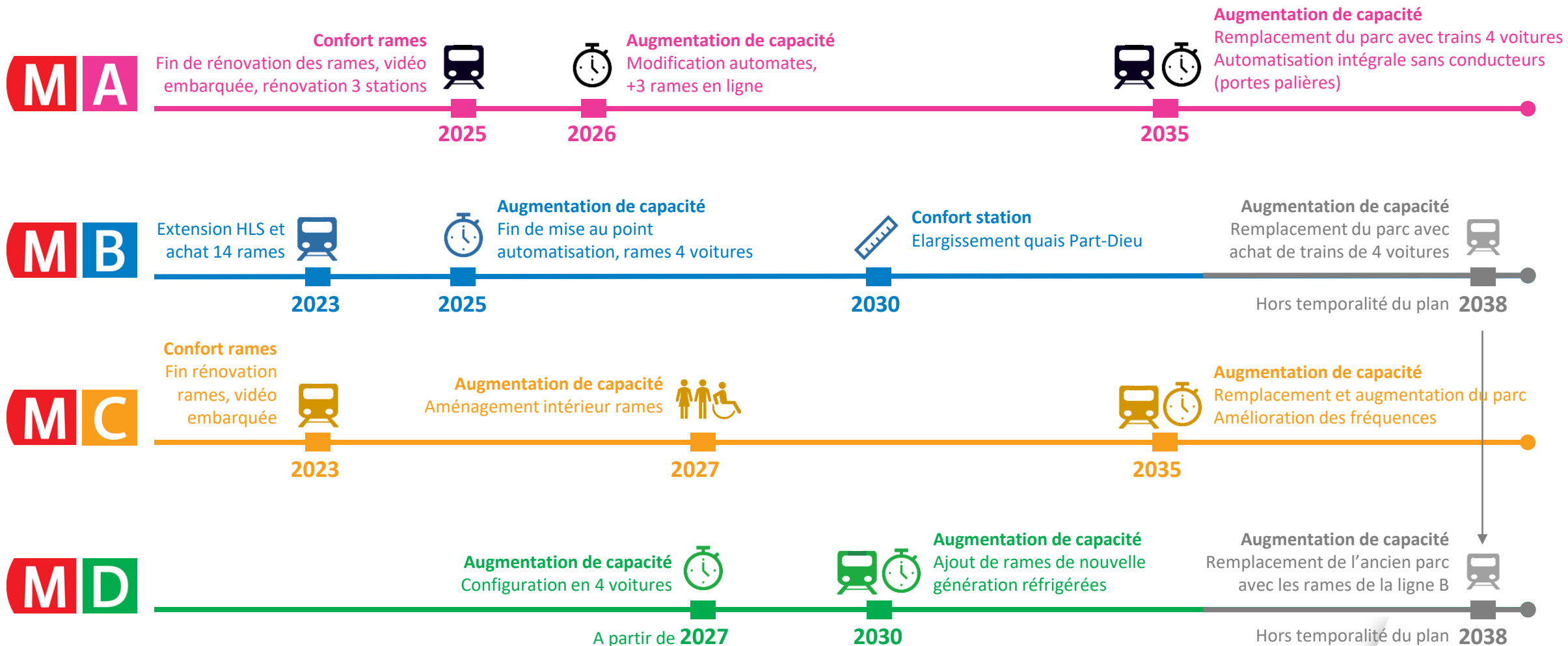
Un projet inscrit dans un contexte de requalification globale du technicentre SNCF



- Coûts d'opération : 200 à 250 M€
- Mises en service de 2028 à 2035

Fiabilisation et modernisation du métro 2023-2035

Vers une augmentation de la capacité de 80 %



Plan de modernisation du métro lyonnais

Les projets de renouvellement et de modernisation

en euros valeur janvier 2023

M B

- Automatiser la ligne et déployer un nouveau parc (2022)
- Etendre les automates de conduite sur l'extension HLS (2023)
- Poursuivre la croissance fonctionnelle et compléter le parc (2025)

Hors plan
pluriannuel
(320 M€)

2025

M A

- Automatiser la ligne et déployer des portes palières sur les quais
- Remplacer et augmenter le parc de matériel roulant

686 M€

2035

M C

- Remplacer les automates de conduite vieillissants
- Remplacer et augmenter le parc de matériel roulant
- Doubler la voie entre Henon et Cuire

239 M€

2035

M D

- Remplacer les automates de conduite vieillissants
- Augmenter le parc de matériel roulant

339 M€

2030

PCC métro

- Créer un nouveau PCC Métro (2027)
- Transformer l'actuel en PCC secours (2030)

89 M€

**2027
/2030**

Fiabilisation et modernisation du métro 2023-2035

Budget d'investissement en euros valeur janvier 2023



Un budget de **1,7 milliards €** pour le Plan de fiabilisation et modernisation 2023-2035



20% maintien en conditions opérationnelles

355 M€



80% pour les 4 opérations majeures de renouvellement et modernisation

1 353 M€

**1 milliard d'euros
pour les choix futurs**

Les choix pour le futur

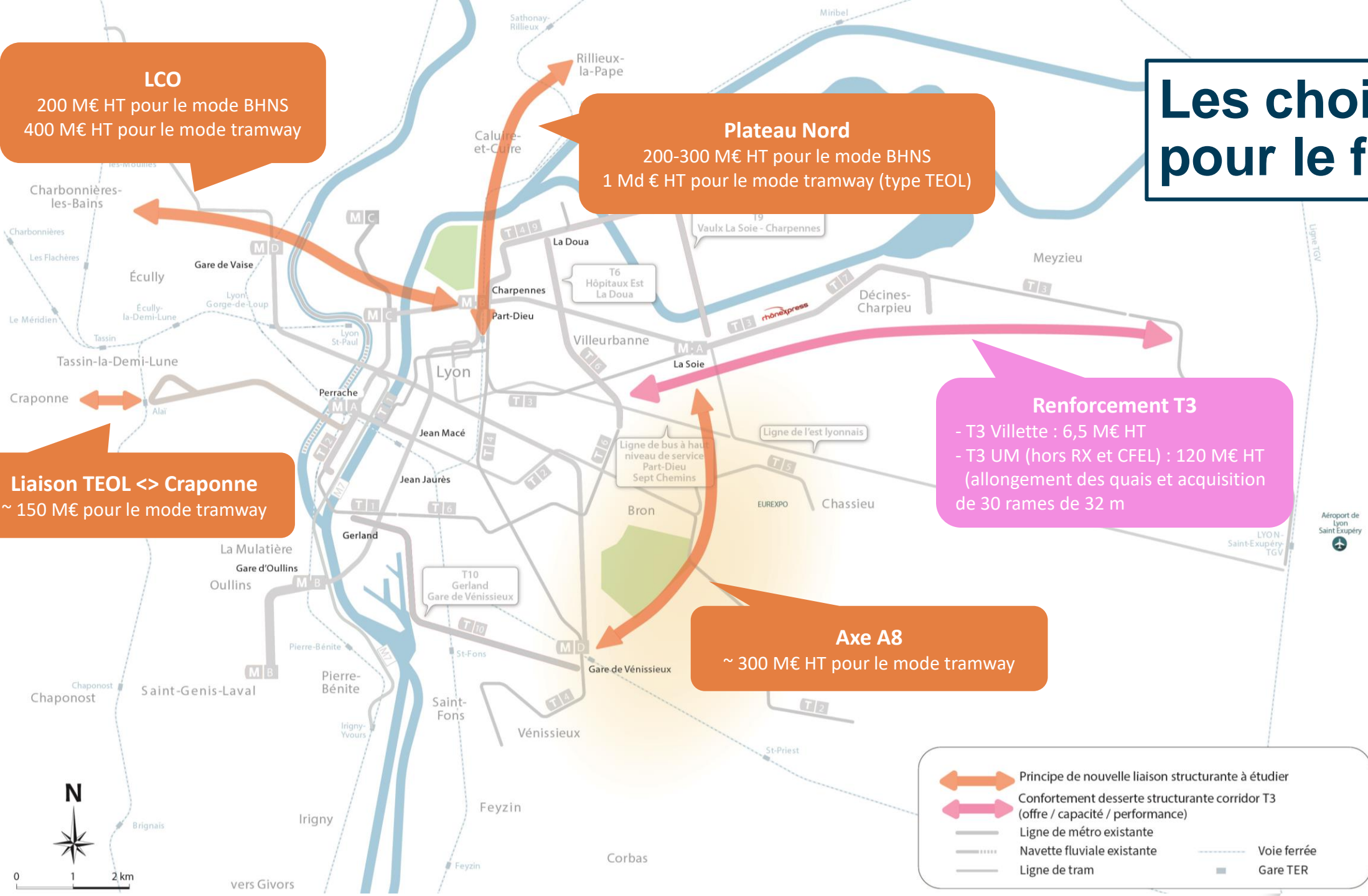
LCO
 200 M€ HT pour le mode BHNS
 400 M€ HT pour le mode tramway

Plateau Nord
 200-300 M€ HT pour le mode BHNS
 1 Md € HT pour le mode tramway (type TEOL)

Liaison TEOL <=> Craponne
 ~ 150 M€ pour le mode tramway

Renforcement T3
 - T3 Villette : 6,5 M€ HT
 - T3 UM (hors RX et CFEL) : 120 M€ HT
 (allongement des quais et acquisition de 30 rames de 32 m)

Axe A8
 ~ 300 M€ HT pour le mode tramway



- Principe de nouvelle liaison structurante à étudier
- Confortement desserte structurante corridor T3 (offre / capacité / performance)
- Ligne de métro existante
- Navette fluviale existante
- Ligne de tram
- Voie ferrée
- Gare TER

Le choix du mode : comparatif

	Métro	Tramway	Bus
Coût d'investissement	165 M€ / km (prolongement métro B)	30 à 35 M€ / km	~ 15 M€ / km pour une ligne de BHNS
Capacité (fréquence de 3 min)	8 000 voy/heure/sens	~ 5 000 voy/heure/sens	entre 1 500 et 3 000 voy/heure/sens selon le type de véhicules
Vitesse commerciale	25 à 35 km/h	18 à 25 km/h	de 10 à 22 km/h selon le tissu urbain

Une nouvelle ligne, ce ne sont pas que des coûts d'investissement

Coûts totaux d'exploitation par kilomètre produit, pour une ligne...

de métro	de tramway	de bus
15,3 €/km	10 €/km	5,7 €/km

Au-delà du coût au km, une ligne de métro présente une **offre de service supérieure** à celle du tramway, elle-même supérieure à celle d'un bus (fréquence, plage horaire, ...).
Les coûts d'exploitation en sont impactés.

Exemples :

- Ligne métro A
9,2 km – 1,5 millions kms annuels
=> **15 M€ / an**
- Ligne T6 actuelle
6,7 km – 450 000 kms annuels
=> **4,5 M€ / an**
- Ligne C2
10,6 km – 865 000 kms annuels
=> **4,9 M€ / an**

Par ailleurs, même avec un R/D à 54%, **toute nouvelle offre accroît le déficit d'exploitation.**

Si on dépense 100 € en exploitation, on a 54 € de recettes => Le déficit est de 46 €

Si on dépense 120 € en exploitation, on a 65 € de recettes => Le déficit est de 55 €

Coût du Transport à la demande :

Entre 13 et 20 € / voyage

Pour 2€ payés par l'utilisateur