

Le Sytral devient un « État dans l'État » : décryptage du nouvel outil transports à Lyon

Un saut dans le temps. En 2022, le Sytral, syndicat mixte des transports en commun pour le Rhône et l'agglomération de Lyon, va devenir un établissement public local. Derrière ce terme technique, une consolidation exceptionnelle de cette mini-collectivité va s'opérer. En prenant la tête, Bruno Bernard (EELV), président de la Métropole de Lyon, pilotera un outil majeur en matière de développement urbain.

Nous vous proposons d'entrer dans l'analyse d'un changement juridique aux conséquences politiques importantes.

Il sera partout mais vous ne direz plus son nom. Autorité organisatrice des transports en commun dans le Rhône, le Sytral est à la veille d'une mutation majeure.

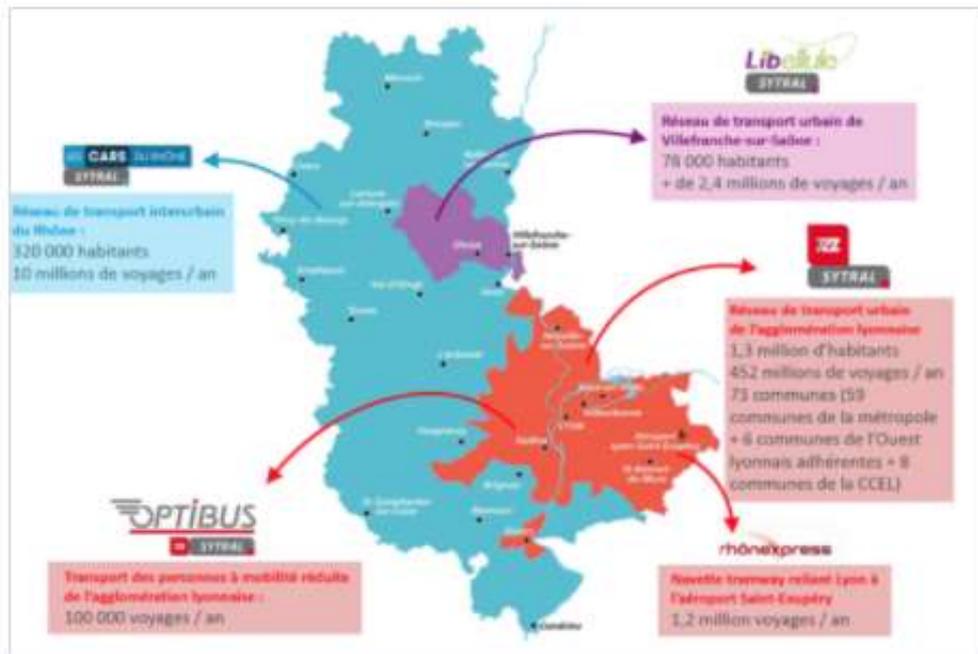
BESOIN D'INFO SÉRIEUSE ET INDÉPENDANTE : ABONNEZ-VOUS À RUE89LYON POUR 1 EURO LE 1ER MOIS, SANS ENGAGEMENT

Au 1er janvier 2022, il ne sera plus un syndicat mixte mais un « établissement public local ». Cette obligation imposée dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), votée en décembre 2019, entraîne ce nouveau titre lui fera aussi changer de nom.

Depuis plusieurs mois, les compétences de cette nouvelle superstructure sont au cœur des discussions entre le président de la Métropole de Lyon, Bruno Bernard (EELV) et son homologue à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez (LR). Les deux présidents, et leurs vice-présidents, se sont ainsi rencontrés et échangent régulièrement.

Cette pré-séance témoigne de l'importance de ce « nouvel établissement public » pour les collectivités. Technique, le dossier a une importance majeure et des conséquences concrètes pour l'utilisateur, à différents niveaux.

Un « plan de mandat » pour tout le réseau TCL (transports en commun lyonnais) a par ailleurs été présenté le 17 décembre dernier, mettant à l'honneur le transport par télécabines. Une promesse que Bruno Bernard voudrait tenir d'ici 2025, grâce à son nouvel outil de gestion puissant.



Chapeautés par le Sytral, plusieurs opérateurs privés travaillent sur le territoire. © Sytral

1/ Établissement public : qu'est-ce que cela va changer pour le Sytral ?

Vu comme un « État dans l'État », le nouveau Sytral sera plus fort, plus structuré et... plus stable. Outre des changements réguliers à sa tête (quatre présidents lors du dernier mandat), le syndicat mixte a connu des changements juridiques récurrents.

« Sur les cinq dernières années, le Sytral a connu des modifications statutaires régulières, indique Patricia Varnaison-Revolle, directrice générale du Sytral, à Rue89Lyon. Aujourd'hui, il est composé de 31 élus. Mais, suivant les délibérations, les voies comptent différemment. »

Actuellement, seuls les élus de la Métropole votent pour le Rhônexpress. Pour le transport par autocar, au contraire, la Région a une part importante des voix. L'idée est de simplifier ce fonctionnement en fixant à cette structure un budget et une gouvernance précise.

Dans cette dernière, huit nouveaux membres vont intégrer le bureau. Aujourd'hui, certaines communautés de communes, comme celle du Pays de l'Arbresle ou de Beaujolais Pierre-Dorées, à l'ouest du Rhône, ne sont pas dans le comité syndical. Elles seront dans le nouvel exécutif.

L'établissement public s'étendra sur presque tout le département. Via les Monts du Lyonnais, il englobera même sept communes de la Loire. Dans l'Ain, Jassans-Rottier devrait aussi l'intégrer. Exit cependant la région de Condrieu, où les cars du Rhône opéraient jusqu'alors. Faisant parti de Vienne Condrieu agglomération, elle ne rentrera pas dans le giron de la nouvelle structure.

Périmètre géographique du nouvel établissement public



La LOM définit à titre obligatoire les futurs membres de l'établissement public et par conséquent son périmètre géographique d'action. Proche de celui du Département du Rhône et de la Métropole de Lyon, il intègre une commune de l'Ain (Jassans-Rottier) et sept communes de la Loire (Monts du Lyonnais). La région de Condrieu qui fait partie de Vienne Condrieu Agglomération, ne fait toutefois pas partie du nouveau périmètre.

Le nouveau Sytral couvrira un territoire, sans Condrieu. © Sytral

Au total, elle associera 13 collectivités, desservant 263 communes pour un territoire de plus de 1,8 million d'habitants. Pour rappel, l'autorité organisatrice gère d'ores et déjà un territoire conséquent avec 278 communes.

Elle chapeaute les Cars du Rhône, le réseau Libellule (à Villefranche-sur-Saône),

Au total, elle associera 13 collectivités, desservant 263 communes pour un territoire de plus de 1,8 million d'habitants. Pour rappel, l'autorité organisatrice gère d'ores et déjà un territoire conséquent avec 278 communes.

Elle chapeaute les Cars du Rhône, le réseau Libellule (à Villefranche-sur-Saône), Optimus (en charge du transport des personnes à mobilité réduite) le Rhônexpress et les transports en commun lyonnais (TCL).

Mais, grâce à cette réforme, chaque vote, sur chacun de ces territoires, engagera tout le comité syndical.

« L'établissement public permettra une certaine solidarité du territoire, souligne Jean-Charles Kohlhaas (EELV), bras droit de Bruno Bernard au Sytral et vice-président à la Métropole en charge des transports, des déplacements et de l'intermodalité urbaine, à Rue89Lyon. Il y a des territoires riches, d'autres moins. Il faut qu'on arrive à développer les transports collectifs en prenant en compte ces réalités. »

2/ Comment le Sytral sera financé ?

Pour autant, la solidarité, évoquée par Jean-Charles Kohlhaas, ne réjouit pas tout le monde, notamment du côté de Nouveau Rhône. Ancien conseiller du Département, Bernard Chaverot (PRG), aujourd'hui à la Région, a vu certains collègues ciller sur la question budgétaire, plutôt que sur celle de la gouvernance.

« Les entreprises du territoire craignent d'avoir à financer fortement ce nouveau Sytral. Elles n'apprécieraient pas cela », détaille-t-il à Rue89Lyon.

Actuellement, l'autorité organisatrice est financée à hauteur de 40% par les entreprises via la taxe versement mobilité transport (lire par ailleurs). Cette contribution locale considère que celles-ci bénéficient des transports en commun. Problème : le réseau ne sera jamais autant développé dans le Rhône qu'à Lyon.

« Personne ne va prendre les transports en commun pour faire Saint-Loup [N.D.L.R : commune de l'ouest lyonnais] Tarare, remarque l'élu. Or, les entreprises n'auront pas envie de payer pour un service qui ne sert à rien. »

Sur ce point, le syndicat mixte précise qu'il est trop tôt pour développer sur le financement. « C'est l'établissement qui délibérera sur les montants du

versement mobilité, il n'y aura donc pas de décision avant 2022 », précise-t-on du côté du Sytral. Ce dernier pourra cependant être modulé selon la densité de la population et le potentiel fiscal, d'après la loi.

2/ Un pas vers une tarification unique rhodanienne

Ce travail d'unification doit permettre à terme de proposer une tarification commune à presque tout le département du Rhône.

« Nous allons bâtir un réseau de transports unifié et créer une tarification et un système d'informations unique afin de faciliter la mobilité, proposer une réelle alternative à la voiture individuelle et lutter efficacement contre la pollution », indiquait à propos Bruno Bernard, président du Sytral et de la Métropole par communiqué.

Si l'idée n'est pas encore arrêtée, certains, comme Jean-Charles Kohlhaas, envisageraient volontiers une tarification par « zone » telle qu'elle existait en île de France avec une « tarification unique ».

« Cela ne veut pas dire même tarif pour tous, précise l' élu. Mais cela veut dire qu'il n'y aura plus de séparation entre les cars du Rhône d'une part, le ferroviaire d'autre part, et les TCL de l'autre. »

De façon indépendante, une réflexion est déjà en cours avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour une tarification unique (TCL/SNCF) dans la Métropole. De cette manière, des usagers pourront aller de gare en gare (Part-Dieu, Perrache, Vaise, Jean-Macé) avec leur ticket de métro plutôt qu'en repassant par une borne SNCF.

3/ Avec le Sytral, des développements cruciaux pour la majorité écologiste

Dans le même temps, Jean-Charles Kohlhaas (EELV) aligne les axes de développement. L' élu voudrait notamment récupérer dans le giron du nouveau Sytral les lignes de trains de l'Ouest lyonnais, travailler au développement de la ligne Lyon – Crémieu...

Bref, le nouveau Sytral sera un levier essentiel pour mettre en place la politique

de la nouvelle majorité écologiste. La mise en place de la gratuité pour 150 000 personnes précaires, détaillée récemment, est une première mesure de ce qu'elle souhaite mettre en place.

« C'est un outil majeur de transformation de la Métropole. De ce fait, je ne comprends pas trop la décision de nommer le président de la Métropole, président du Sytral. Il mérite bien plus qu'une demi-journée d'attention », grince à propos Sarah Peillon (LREM), ancienne du comité syndical.

Cette proche de David Kimelfled avertit les écologistes : il s'agit de ne pas être « dogmatique » sur le développement du réseau. Si elle salue l'augmentation d'investissements considérable annoncée par la majorité métropolitaine, elle souligne l'importance de se baser sur les études déjà menées par les équipes du Sytral.

Elle pointe l'importance de penser « intermodalité » et rapport avec les piétons, les cyclistes, et... le développement des parkings relais à l'entrée de la Métropole.

« Nous avons des territoires où les gens ne s'arrêteront pas de prendre la voiture », affirme-t-elle.

Sur cet aspect, pas certain que cette solution soit plébiscitée par les écologistes. Jean-Charles Kohlhaas (EELV) défend plutôt le développement du RER pour aller chercher les Lyonnais « plus loin qu'aux portes de la Métropole. »

Relire sur Rue89Lyon :

[Train, métro, voiries : où veulent aller les écologistes de la Métropole de Lyon ?](#)

En charge des négociations lors de la création de l'établissement public, Fouziya Bouzerda (MoDem), ancienne proche de Gérard Collomb, appelle

La feuille de route du Sytral

Le comité syndical du Sytral a présenté son plan de mandat le 17 décembre 2020, véritable feuille de route pour l'institution. Son président, Bruno Bernard, a annoncé une augmentation considérable du montant des investissements prévus, passant de 1 à 2,5 milliards d'euros.

Au programme notamment, la réalisation de quatre lignes de tramway : le T6 (hôpitaux-La Doua), le T8 (Bellecour-Part-Dieu via la T1), le T9 (La Soie à La Doua ou Charpennes) et le T10 (Gare de Vénissieux-Saint-Fons-Gerland). Une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre Genas et Part-Dieu est aussi prévue. Grande nouveauté, la création d'un

également à penser le temps long. Pour elle, il ne faut pas attendre « un miracle » de cette nouvelle mini-collectivité : « Son développement dépendra de l'ambition politique qu'on lui donne. » Or, pour que celle-ci soit efficace, il faut une continuité pour des projets s'étendant sur plusieurs mandats.

« Le Sytral étudie les axes qui doivent être desservis. Ensuite, les projets sont structurés sur dix, vingt voire trente ans. Quand on arrête quelque chose, il y a tout à faire », rappelle-t-elle.

En toile de fond : elle critique la décision de l'exécutif d'avoir arrêté un projet lancé sous l'ancienne mandature : celui du métro E devant relier in-fine l'Ouest lyonnais à Bellecour puis, dans un second temps, Saint-Priest. Du côté des écologistes, on répond que ce type de projets peuvent bénéficier du temps du doute. Une grande concertation sur le sujet est prévu courant 2021.

télécabine entre Francheville - Saint-Foy et Lyon avec de sept à huit stations a été annoncée.

Ces annonces, volontaristes, n'ont pas manqué de faire tiquer certains élus d'opposition. La question des coûts de ces travaux, en période de crise économique en a interrogé certains. Dans un article du Monde, Bertrand Artigny, vice-président de la Métropole de Lyon en charge des finances, s'était également inquiété de la situation. « Nous ne pourrions pas tout faire », avait-il regretté. Le président du Sytral n'a pas voulu s'y arrêter. Bruno Bernard a justifié ces investissements, notamment, par la volonté de redonner du travail aux entreprises du BTP.

4/ Un équilibre politique à trouver avec la Région

Dans la constitution de cet établissement public – la définition de ses compétences et de sa gouvernance précise – les négociations en cours avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont une importance capitale.

Cette dernière pourrait-elle prendre plus de place dans la prise de décision ? À l'exception de Lyon, les affaires de mobilités sont d'habitude son apanage.

Or, lors des négociations avec le ministère, les élus de la précédente majorité métropolitaine ont réussi à garder cet outil cher, mais précieux.

« Le gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire à (...) la définition de la gouvernance de cet établissement [public], en attribuant à la métropole de Lyon la majorité des sièges au sein de son organe délibérant et en prévoyant que cet établissement est présidé par le président de la métropole de Lyon ou par un élu qu'il désigne parmi les membres de l'organe délibérant », précise l'article 14 de la Loi de mobilité consacré à la question.

Le Sytral restera donc aux mains de la Métropole. Mieux, les élus de la Métropole auront la majorité des voix sur des décisions ne concernant pas leur territoire mais celui du Nouveau Rhône. « Cela dit, les alliances politiques peuvent vite tourner », note Bernard Chaverot (PRG), peu inquiet par cette nouvelle gouvernance.

À côté, ils devront toujours travailler avec la Région pour agrandir les compétences du syndicat mixte. Pour rappel : en parallèle de ces négociations, Jean-Charles Kohlhaas (EELV) s'est dit prêt à faire entrer le tram-train de l'Ouest lyonnais dans le giron du Sytral dans le cadre du projet de développement de RER lyonnais.

De son côté, Laurent Wauquiez a annoncé dernièrement faire travailler « ses équipes » sur ce projet de RER. Dans un entretien à BFM Lyon, le président de la Région a voulu être « à l'initiative » sur ce sujet.

« Les équipes sont en train de finaliser un projet que je présenterai vraisemblablement au début de l'année prochaine », a-t-il annoncé, sans mentionner de discussions en cours avec la Métropole.

Il y a peu, il s'était également exprimé pour la prolongation du tram-train de l'Ouest lyonnais jusqu'à Givors, demandant de nouvelles études. Une manière d'occuper l'espace politique et de se remettre au centre des questions de mobilités métropolitaines, à une poignée de mois des élections régionales. Contactée, la Région n'a pas donné suite à nos sollicitations sur le nouvel établissement public, comme sur le RER lyonnais. Elle donne rendez-vous en janvier 2021 pour ces deux sujets. A cette date, la concertation locale en cours sur le sujet, pilotée par la préfecture, devrait être terminée. On a hâte d'y être.

Le Syndicat mixte : finances et fonctionnement

Le budget 2020 du Sytral, détaillé sur son site, est déjà celui d'une structure XXL. Le poste principal des dépenses couvre l'exploitation des réseaux avec 545 millions d'euros (charges liées au travail avec les entreprises exploitant le réseau) et les dépenses d'équipements (renouvellement nécessaire au transport, entretien du patrimoine, extensions liées au développement urbain, etc.) avec 329 millions d'euros. Onze millions d'euros sont attribués à son fonctionnement. Ce budget finance notamment ses 120 postes. En 2020, 79 millions d'euros ont servi à payer les intérêts liés à sa dette.

Cette dernière permet, en partie, à l'autorité de service public de se financer. Elle compte également sur la participation des collectivités locales, des subventions, et sur les revenus générés par ses clients. Une part importante de son fonctionnement est permise par le biais des entreprises. Considérées comme bénéficiaires des services du Sytral, celles-ci payent une taxe permettant un « versement transport ». Ce dernier représente 39 % du budget primitif 2020 de l'institution.

Pour rappel, le Sytral n'agit pas directement sur le réseau. Ses 120 agents préparent et exécutent les décisions des élus du comité syndical. Sur le terrain, celles-ci sont mises en œuvre par des entreprises privées opérant par délégation de service public. Par exemple, l'exploitation du réseau TCL est effectuée par 4500 agents de Keolis Lyon. L'entreprise privée agit via une délégation de service public courant jusqu'en 2022. Sur la communauté de communes de l'Est lyonnais, ce service est effectué par les Cars Berthelet, etc.