

Entretien avec Bernard Rivalta, président du Sytral

# “LES TCL DOIVENT ÊTRE UN CORDON DE LIEN SOCIAL”

**Transports.** Alors que le Sytral, autorité organisatrice des transports en commun lyonnais, vient d'adopter le plan de mandat 2008-2014, son président a accordé un entretien à *Lyon Capitale*. Une petite “révolution culturelle”, pour reprendre l'expression de Bernard Rivalta à propos des liens entre développement des transports en commun et développement économique.

**Lyon Capitale :** Durant votre premier mandat de président, vous avez été critiqué par certains élus du Sytral, la plupart des associations de transport, et même les usagers des TCL.

**Que leur répondez-vous ?**

**Bernard Rivalta :** D'abord, ce n'est pas moi qui décide mais un comité de vingt-six élus. Ensuite, et sans fausse modestie, je pense avoir largement contribué au développement et au succès du réseau des TCL. Deux réflexions importantes ont été menées. D'abord, la sortie de l'hypercentre. Nous avons poussé les lignes fortes de transports en commun jusqu'à Vénissieux, Meyzieu, Saint-Priest et Rillieux car la politique du Sytral est claire : il ne doit pas y avoir de banlieue. Le réseau de transports en commun doit être un cordon de lien social, le problème majeur des banlieues face à la ghettoïsation étant justement les déplacements. Comment voulez-vous que les gamins aillent à la fac, investissent les lieux culturels s'ils ne peuvent pas sortir de chez eux ? Je pense que cela a été un des premiers grands succès. Ensuite, nous avons essayé d'avoir une répartition du réseau TCL sur l'ensemble du territoire. C'est la question de l'équité sociale, c'est-à-dire faire en sorte que quel soit l'endroit où l'on habite, chacun ait accès aux transports en commun.

**On vous a également reproché le choix des modes de transports en commun lyonnais...**

Ca fait trente ans que je suis élu. Il y a trente ans, quand j'ai demandé de classer les chemins de fer de l'Ouest lyonnais en site propre, on m'a regardé comme si j'étais un huluberlu. Si le tram Léa existe aujourd'hui, c'est grâce aux huluberlus ! Au Confluent, s'il n'y avait pas eu tout de suite le tram, il n'y aurait pas la moitié des constructions aujourd'hui. Le futur siège de la Région ne serait pas là non plus. Idem pour le Carré de Soie : c'est la ligne Léa puis le métro qui a donné cette impulsion de développement économique et urbain. Les TCL ont permis d'attirer

© Loïc Willem



les entreprises. Si on rajoute le fait que les transports en commun sont une alternative de développement durable, on a les trois axes majeurs : l'économie, le social, et l'environnement.

La question n'est pas de dire “je préfère le métro ou le tram”. On sait que pour le prix d'1 km de métro, on fait 7 km de tramway, que pour 1 km de tram, on fait 7 km de trolleybus en site propre. Donc, dans la course de vitesse par rapport à la voiture, on doit prendre ce critère en compte.

**L'argent est donc le critère exclusif du développement du réseau de transports en commun ?**

Ce critère du coût est à combiner avec celui des besoins : quand on a besoin de 250 000 voyageurs/jour, c'est le métro, 110 000 c'est le tram, 70 000 c'est le trolleybus.

En tous cas, sans argent, le réseau court à sa perte. Nous avons mis énormément d'argent dans les transports en commun. Rien que sous mon mandat,

entre 2002 et 2007, le Sytral a investi plus d'un milliard d'euros. Résultat, on a construit des lignes, maillé le réseau, apporté du cadencement, du confort, etc. Ainsi, le transport automobile dans l'agglomération a régressé de 53 à 47% tandis que les transports en commun ont progressé de 4%, passant de 13 à 17%. Autrement dit, nous sommes sur la bonne voie, nous avons fait les bons choix.

**Aucune restriction budgétaire par conséquent dans ce contexte de crise ?**

Non. Les orientations budgétaires de la Communauté urbaine sont précises : la rigueur s'appliquera partout sauf pour le logement social et les transports. Gérard Collomb, président de la Communauté urbaine, a fait le choix fort de maintenir la capacité de développement des transports en commun, qui constitue aussi une aide au développement de l'économie locale.

**Le plan de mandat 2008-2014 vient d'être adopté par le Sytral, que doit-en en retenir ?**

Nous allons investir 1,1 milliard d'euros. Ces investissements comprendront quelques extensions du réseau, mais l'accent sera porté sur l'optimisation des moyens. Ainsi le réseau de bus en surface sera entièrement réorganisé sur le mandat à venir.

**Comment voyez-vous les transports en commun lyonnais dans 30 ou 50 ans ?**

Le Sytral a fait le pari du tout électrique : sur 1,4 million de déplacements quotidiens, 73% le sont sur le mode électrique, ce qui fait que les TCL ne représentent que 3% de la pollution lyonnaise.

Il faudra bien qu'on reste sur ce modèle. On peut aisément imaginer les futures rames fonctionner avec une pile à combustible ou à hydrogène. Face aux problèmes énergétiques, il faut trouver de nouveaux moyens de faire rouler nos véhicules. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai signé un protocole de coopération avec Areva : les TCL ambitionnent de devenir le champ d'expérimentation des nouvelles technologies d'Areva.

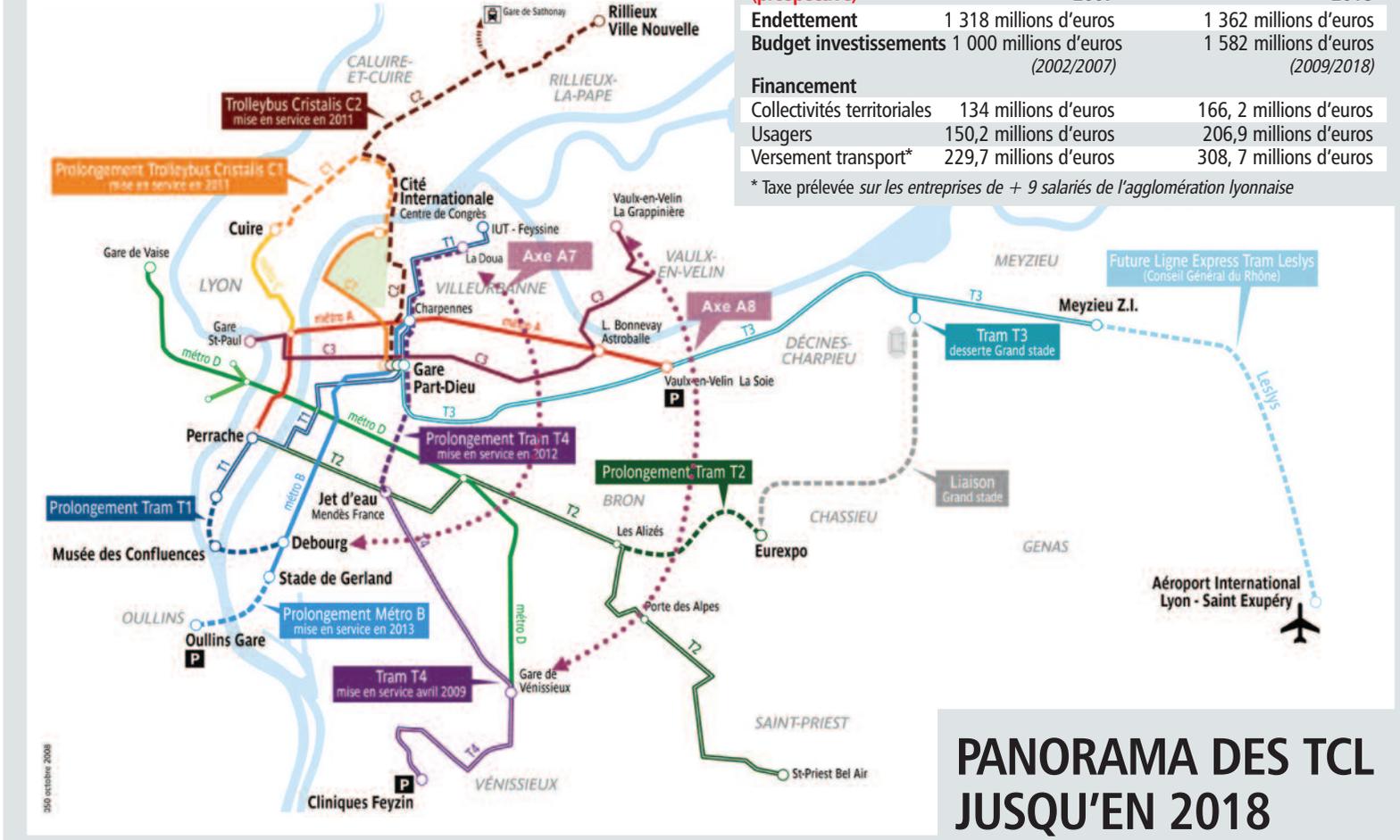
**Bernard Rivalta**  
61 ans, président du Sytral, conseiller (PS) de la Communauté urbaine, conseiller général du canton du Nord, conseiller municipal de Vénissieux.

**“On peut aisément imaginer les futures rames fonctionner avec une pile à combustible ou à hydrogène”**

**LES CHIFFRES CLÉS**

(prospective)	2007	2018
Endettement	1 318 millions d'euros	1 362 millions d'euros
Budget investissements	1 000 millions d'euros (2002/2007)	1 582 millions d'euros (2009/2018)
<b>Financement</b>		
Collectivités territoriales	134 millions d'euros	166, 2 millions d'euros
Usagers	150,2 millions d'euros	206,9 millions d'euros
Versement transport*	229,7 millions d'euros	308, 7 millions d'euros

\* Taxe prélevée sur les entreprises de + 9 salariés de l'agglomération lyonnaise



**PANORAMA DES TCL JUSQU'EN 2018**

**“La politique du Sytral est claire : il ne doit pas y avoir de banlieue”**

Comment peut-on sereinement envisager l'avenir avec un endettement de 1,3 milliard d'euros ? Attendez... Ce n'est pas l'endettement qui compte, c'est le ratio des actifs et du passif. Le Sytral a plus de trois milliards d'actifs (matériels, rails, etc.)... Nous sommes donc crédibles et solvables. De plus, malgré tous les investissements de ce mandat, la dette n'a pas progressé de façon importante, car on arrive à échéance de certains gros emprunts. En 2007, la croissance de la dette n'a évolué que de 41 millions d'euros, alors que le patrimoine a progressé de 394 millions. La dette n'est pas un problème pour le Sytral. **“La dette n'est pas un problème pour le Sytral”... Mais il faut trouver chaque année plus de recettes. Et l'utilisateur a l'impression de payer toujours plus cher...** On prend chaque fois le ticket à l'unité pour justifier que les TCL sont chers, c'est un chiffre symbolique.

Aujourd'hui, la moitié des usagers sont abonnés ! 1,6 euros c'est le prix d'un litre de gasoil. C'est aussi le prix de l'abonnement ramené à la journée. En gros, ça veut dire que pour un litre de gasoil, vous pouvez circuler sur tout le réseau, dans toutes les directions avec votre carte d'abonnement. Deuxième chose, il ne faut pas oublier que l'utilisateur ne paie que 25% des coûts réels du réseau, le reste étant assumé par les collectivités territoriales et les entreprises privées et publiques de l'agglomération lyonnaise (ndlr, le versement transport). Sans les autres recettes, le ticket unitaire s'élèverait à 5 euros ! Enfin, on est un des réseaux qui propose le plus de tarification sociale, pour les étudiants, pour les Rmistes, etc. Pour revenir à votre question, quelqu'un qui n'a qu'un déplacement épisodique à faire, n'allez pas me dire qu'il ne peut pas sortir 1,6 euros !

■ Propos recueillis par Guillaume Lamy

**CE QUI SERA RÉALISÉ D'ICI 2014** (investissements déjà engagés)

- Extension du tramway T1 jusqu'au futur musée des Confluences
- Trolleybus Cristalis C3 de Bonnevay à Saint-Paul
- Tramway T4 de Part-Dieu à Feyzin
- Trolleybus Cristalis C1 Cité internationale/Caluire et C2 (Part-Dieu/Rillieux)
- Prolongement du métro B jusqu'à Oullins
- Construction d'un parc relais de La Soie
- Adaptation des infrastructures communes à Léa et Leslys (liaison Part-Dieu/aéroport)

**CE QUI SERA RÉALISÉ À MOYEN ET LONG TERME** (investissements entre 2008 et 2014)

- Prolongement du tram T2 à Eurexpo (88 millions d'euros)
- Réaménagement des rames de métro A et B à l'anglo-saxonne\* (24 millions d'euros)
- Extension du tram T1 à

Debourg, avec construction d'un pont sur le Rhône (70 millions d'euros)

- Desserte du futur Grand Stade, à Décines, par le tramway Léa (17 millions d'euros)
- Etudes pour l'évolution du matériel roulant du tramway et du métro (75 millions d'euros)
- Réalisation de parcs relais à la Duchère et à Mermoz (18 millions d'euros)

*\*banquettes situées latéralement, le long des vitres, comme à New York ou à Londres.*

**CE QUI SERA RÉALISÉ À LONG TERME**

Le Sytral devrait lancer des études pour préparer d'autres lignes (tram ou trolley) :

- deux lignes de rocade qui permettraient d'aller d'une périphérie à l'autre, sans passer par le centre
- A7 : Debourg/Hippodrome/Feysine (13 km)
- A8 : Vaulx-en-Velin/St Fons (16,5 km)
- une ligne de traversée Nord
- A4 : Part-Dieu/La Duchère