

## Dossier sur les T.C.L, le SYTRAL et KÉOLIS

T.C.L : marque commerciale du réseau S.L.T.C (société lyonnaise des transports en commun).  
SY.TR.A.L : Syndicat des Transports dans le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise.

Février 2002

37 cours de la République  
69100 Villeurbanne  
Tél. 04.78.84.38.51  
Fax 04.78.04.35.11  
Mail : [acrhone@free.fr](mailto:acrhone@free.fr)  
Site net :  
<http://acrhone.free.fr>

**Depuis octobre 2001...**

Article paru dans le Progrès de Lyon du 23 octobre 2001

### Les TCL lancent une campagne citoyenne contre la fraude.

« La fraude, ça suffit » ; c'est le message qu'entendent faire passer dans les semaines qui viennent le SYTRAL (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) et la SLTC, qui exploite le réseau TCL. Une campagne que Bernard Rivalta, le président du SYTRAL, qualifie de " citoyenne " et dont l'objectif est de faire comprendre que " lorsque quelqu'un ne paye pas, ce sont les autres qui payent". Cette campagne qui sera dans un premier temps déclinée au sein du même du réseau TCL, se développera après les vacances de la Toussaint sur des panneaux d'affichage ainsi qu'à travers divers médias. Trois affiches très symboliques et faisant effectivement référence aux valeurs de la République en constituent l'ossature. Sur la statue de Marianne, on peut lire : " dans les transports, on est tous égaux quand on paye sa place ", sur la balance de la justice : " pour voyager, il faut un ticket, la règle est la même pour tous ", et enfin sur le code pénal : " un jour ou l'autre tous les fraudeurs se font prendre".

La situation est en effet devenue particulièrement alarmante sur le réseau TCL où le taux de fraude estimé qui était déjà de 14,6% en 2000 s'est élevé à 18,3 % en 2001. Des chiffres à comparer avec les 3 % du réseau toulousain, les 10 % de celui de Marseille, voire même les 17 % enregistrés à Lille. Des réseaux, il est vrai sensiblement moins fréquentés que celui de l'agglomération lyonnaise.

*De 7,6 à 9,2 millions d'euros de perte.*

A l'heure où le SYTRAL connaît des difficultés pour limiter son endettement, il n'est pas négligeable de savoir que la perte de recettes annuelle induite par la fraude est de l'ordre de 50 à 60 millions de francs (7,6 à 9,2 millions d'euros). Et pourtant, d'ores et déjà 154 personnes contrôlent chaque jour 30 000 personnes. Mais 1,250 million de voyages sont effectués au quotidien sur le réseau TCL. A la question " qui fraude? ", Jean-Marie Sévin, le directeur général de la SLTC répond " un peut tout le monde ". Contrairement aux idées reçues, il n'y a pas de profil de fraudeur type. Le taux de fraude est plus fort dans les bus (20,7 %) que dans le métro (14,4 %), et s'accroît le week-end. En ce qui concerne le métro, Lyon a opté de longue date pour un système dit ouvert, c'est à dire sans obstacle pour accéder aux rames. Devra t'il être remis en cause à l'avenir ? Bernard Rivalta confie que ce n'est pas d'actualité même s'il ne cache pas qu'il a des arrières pensées à ce sujet.

La billettique qui devrait être mise en place au printemps, doit contribuer, par ailleurs, à limiter la fraude : tout usager devra composer son ticket ou passer sa carte d'abonné dans un lecteur. Les passagers verront alors clairement qui paye et qui ne paye pas. D'ici là la SLTC va aussi sensibiliser l'ensemble de son personnel à la lutte contre la fraude.

Avec cette campagne de responsabilisation, d'une envergure jamais atteinte, le SYTRAL et la SLTC veulent convaincre les fraudeurs que c'est l'argent public qu'ils détournent. Mais Bernard Rivalta se

montre très clair, si le message ne passe pas, c'est une phase répressive plus intense qui suivra, et des contrôles supplémentaires qui auront lieu.

### **Mille comptes bancaires bloqués pour amendes non payées...**

Frauder dans le réseau TCL peut finir par coûter cher. En 2000, 162 000 procès verbaux ont été dressés et 23 500 encaissés sur le terrain, soit 14,5 %. Régler son amende immédiatement est la solution financièrement la plus avantageuse. Son montant est alors de 200 francs (30 euros). Dans un délai maximum de 7 jours, le coût est de 230 francs (35 euros). Au delà il s'élève à 450 francs (68 euros). Mais la situation peut encore empirer. Si deux mois après la verbalisation, l'amende n'est toujours pas acquittée, le dossier est transmis au tribunal de police qui condamne le contrevenant au paiement d'une amende pénale majorée recouvrée par le Trésor public, d'un montant de 1280 francs (180 euros). Actuellement, à la suite du défaut du non paiement de ces amendes pénales liées aux TCL, un millier de comptes bancaires sont bloqués par le Trésor public.

par François Samard

## **Lettre ouverte au président et aux élus du SYTRAL**

*Envoyée le 25 octobre 2001*

*Cette lettre a été adressée aux élus du SYTRAL et également à la presse lyonnaise, une parution dans le Progrès de Lyon...*

L'élection d'une majorité de gauche à Lyon et ses prolongements à l'intérieur du Conseil de la COURLY pouvaient être l'occasion de faire évoluer les TCL dans le sens **d'un véritable Service Public des transports publics accessible à tous**. La « tarification sociale » gagnée difficilement de haute lutte sous la précédente mandature est en effet très loin de permettre aux chômeurs et précaires d'exercer eux aussi leur droit au transport :

- La grande majorité des jeunes de moins de 25 ans, privés de revenu (pas d'accès au RMI) et souvent non indemnisés par l'ASSEDIC pour cause d'emploi précaire, n'ont pas droit au Pass à 50 F/mois,
- Les "travailleurs pauvres", dont le revenu est inférieur à 3 800 F pour une personne, doivent s'acquitter d'un Pass à 100F/mois. Leurs enfants n'ont droit à rien,
- Au delà de 3 800 F/ mois, on est "riche": on paie plein tarif, les enfants aussi !
- Les étudiants, souvent précaires, doivent payer un Pass à 200 F/mois,
- Les retraités de moins de 65 ans, non imposables, n'ont pas droit à l'abonnement gratuit,
- Les transports entre villes dans le Rhône, ou les Trains Express Régionaux (TER), pourtant de plus en plus nécessaires, ne sont guère plus accessibles pour les publics aux faibles revenus.

Dans ces conditions l'article paru sous votre responsabilité dans l'édition du 23 octobre du « PROGRÈS », intitulé « la fraude ça suffit », et annonçant une campagne dite « citoyenne » contre la fraude faisant référence aux « valeurs de la République » nous apparaît comme une véritable provocation. Traiter de la « fraude » sans mentionner l'impossibilité pour de très nombreuses personnes d'acquitter le prix du ticket qui leur est imposé est scandaleux. L'article en cause mentionne pourtant qu'actuellement un millier de comptes bancaires sont bloqués en conséquence des poursuites engagées. Pensez-vous réellement un seul moment qu'il soit possible de (sur)vivre dans de telles conditions ? Faut-il rappeler que le préambule de la Constitution de notre République prévoit d'assurer à chaque citoyen un emploi, ainsi qu'un revenu suffisant pour vivre, ce qui est très loin d'être le cas, comme vient encore de le rappeler une enquête récente de l'INSEE ?

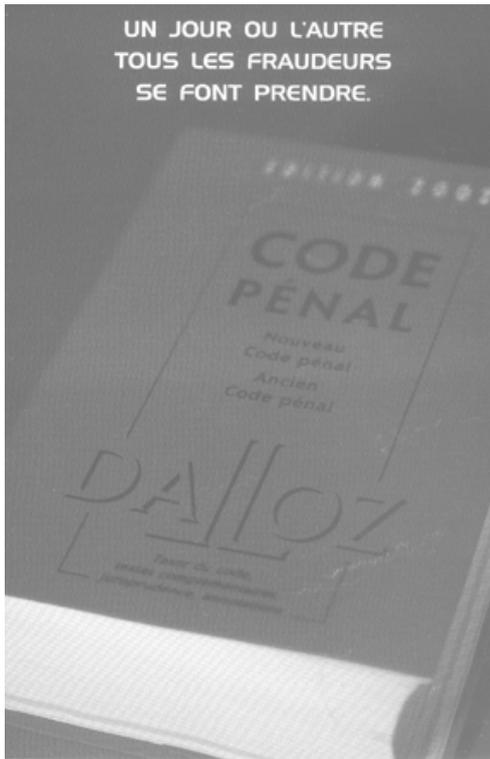
Pour nous celles et ceux qui n'ont pas les moyens de payer leur ticket de transport dans les conditions qui leur sont imposées ne sont pas des fraudeurs. Et la « solution » n'est certainement pas de durcir encore les moyens de contrôle, et d'accroître les risques d'affrontement entre usagers et salariés des TCL. La première responsabilité du SYTRAL, s'il se veut Service Public, est de permettre à tout citoyen de se déplacer pour son travail (ou sa recherche de travail), sa vie sociale, ses loisirs. Et donc de participer ainsi à l'application concrète des « valeurs de la République ».

Nous ne pouvons pas accepter que s'instaure insidieusement une « chasse aux pauvres et aux sans papiers », rendus par ailleurs responsables du développement d'un « climat d'insécurité ». Nous exigeons que soient enfin entendues les revendications de celles et ceux qui réclament l'accessibilité à toutes et tous des Transports Publics, une des conditions essentielles de fonctionnement d'un véritable Service Public.

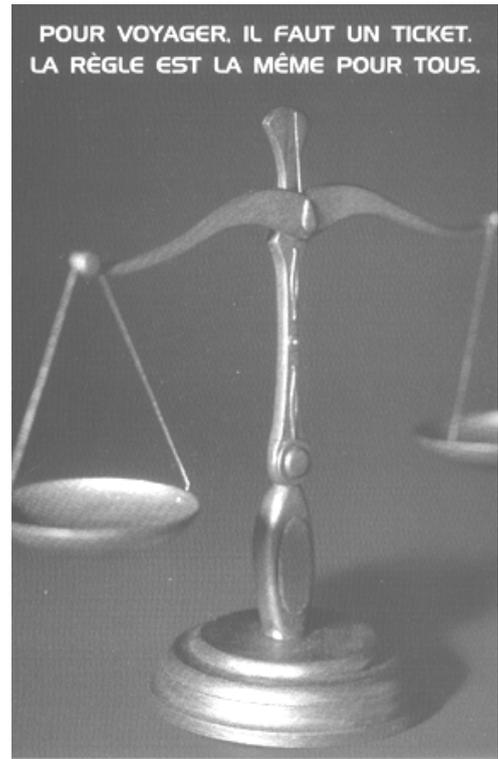
**Signataires :** AC! Rhône, ATTAC Rhône, Collectif des chômeurs et précaires de Villeurbanne, Collectif Vaudais des privés d'emploi et précaires, L.D.H, le Groupe de veille, Comité Départemental CGT des privés d'emploi, G10-Solidaires, Union Départementale CGT, Union Départementale CFDT, CNT, A Gauche Autrement, Fédération Anarchiste, LCR, Guy Fischer Sénateur du Rhône.

## La propagande en affiches, co-signé par le réseau des T.C.L et le SYTRAL

Ces supports sont déclinés en affiches grands modèles, diapositives et affichettes dans les bus, le métro et le tramway, ils sont apposés sur tout le réseau depuis début novembre 2001... combien ça coûte ?



 La fraude, ça suffit ! 

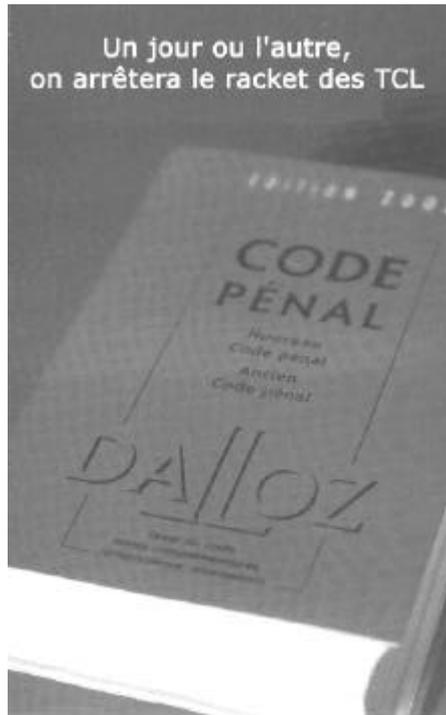


 La fraude, ça suffit ! 



 La fraude, ça suffit ! 

## Détournement... on ne peut pas laisser faire !!!



 Zéro franc = zéro fraude 



 Zéro franc = zéro fraude ! 

Dans les transports,  
on est égaux  
si c'est gratuit

Le prix d'un billet, c'est en moyenne 25 % du financement des transports, le reste est financé sur les impôts et les cotisations sociales des salariés. Pourquoi payer pour être contrôlé ? La gratuité, c'est l'égalité sociale et la solidarité avec celles et ceux qui ne peuvent payer.

 Zéro franc = zéro fraude ! 

**UN JOUR OU L'AUTRE,  
ON ARRÊTERA  
LE RACKET  
DES TCL**

Ne paye-t-on pas un ticket pour que quelqu'un  
vérifie que nous en avons bien un ?

**POUR VOYAGER,  
LA GRATUITÉ  
C'EST LA MÊME RÈGLE  
POUR TOUS !**

Les tickets ne représentent que 25 %  
du financement des TCL

**DANS LES TRANSPORTS,  
ON EST ÉGAUX  
SI C'EST GRATUIT !**

**ZÉRO FRANC = ZÉRO FRAUDE**

Le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise tient aujourd'hui un comité particulièrement important. A l'ordre du jour : les investissements prioritaires du plan de mandat, le budget primitif et la tarification de l'année 2002.

C'est une séance particulièrement chargée qui attend aujourd'hui les élus du comité du SYTRAL. L'une sans aucun doute des plus importantes de la nouvelle mandature. Les membres du SYTRAL vont en effet devoir se prononcer sur les investissements prioritaires de ce plan de mandat, voter le budget primitif 2002 et la tarification des réseaux TCL et Optibus qui en est une composante.

Le 20 décembre dernier, lors du débat, sans vote, le président du SYTRAL, Bernard Rivalta, comme l'un de ses membres éminents, Gérard Collomb, avait défendu l'intérêt capital qu'il y avait de porter le versement transport des entreprises, taxe basée sur la masse salariale, de 1,63 % à 1,73 %, la loi autorisant à élever ce taux jusqu'à 1,80 %. Une telle mesure permettrait au SYTRAL de porter sa capacité pour réaliser de nouveaux investissements de 270 millions d'euros à 490 millions d'euros pour la période 2002-2007. Cette disposition avait, alors, semblé recueillir un assentiment majoritaire sur son principe, mais Michel Mercier, le président du Conseil général, avait insisté sur l'indispensable nécessité de déterminer très clairement à quels projets ces investissements seront destinés.

Autant dire que l'adoption du budget tel qu'il sera présenté dépendra en grande partie des choix qui auront été faits auparavant pour déterminer les infrastructures qui devront figurer dans ce plan de mandat. L'évolution de la grille tarifaire sera également débattue au cours de ce même comité. Il est possible que certains titres de transport augmentent. Le SYTRAL devra financer d'ici 2003 la mise en place totale du système d'information dynamique des voyageurs. 7,7 millions d'euros sont déjà programmés pour 2002.

Avant 2006, plus de 2 000 places supplémentaires de parcs relais seront réalisées. Des extensions sont prévisibles dans les parcs des gares de Vaise et Vénissieux, éventuellement Gorge de Loup, et des créations de parcs doivent avoir lieu, notamment à Saint-Priest et la Soie. Pendant ce mandat, le SYTRAL poursuivra également l'équipement en ascenseurs des stations de métro ainsi que le renouvellement du parc de bus et de trolleybus.

L'ensemble des investissements (lire également ci-contre) dépasse largement ses possibilités, même avec l'apport de nouvelles ressources budgétaires. D'autant plus que le SYTRAL compte aussi améliorer la sûreté et la lutte anti-fraude, notamment en rendant moins " ouvert " l'accès du métro. Les choix seront donc délicats et les échanges sans doute animés au sein du comité.

*par François SAMARD*

**Métro : vers la fin d'un réseau « ouvert »**

Articles paru dans le Progrès de Lyon du 30 janvier 2002

La fraude atteint selon les estimations environ 20 % des voyages effectués sur le réseau TCL. Le Sytral, après une campagne de sensibilisation, a décidé de prendre des mesures beaucoup plus fortes pour abaisser ce taux et améliorer ainsi ses recettes tarifaires.

La plus spectaculaire d'entre elles, sera ce que les spécialistes appellent la " fermeture " du réseau métro. Il ne s'agit bien évidemment pas de se priver du moyen de transport majeur du réseau TCL mais d'en contrôler ses accès par des dispositifs techniques qui restent à déterminer. Les initiateurs du métro avaient opté pour un accès dit ouvert, favorisant ainsi un esprit convivial entre l'usager et le transporteur. C'est donc une véritable révolution philosophique qui s'annonce aujourd'hui.

Les dispositifs de " fermeture " nécessitent une étude détaillée en fonction des contraintes de

chaque site et des dernières réglementations. L'investissement nécessaire devrait être situé dans une fourchette de 30 à 40 millions d'euros. Cette étude doit faire l'objet d'une consultation au premier trimestre 2002. Il a été rappelé hier que ce type d'investissements font l'objet de subventions de l'Etat pouvant aller jusqu'à 50 %. Le SYTRAL en attendant des précisions sur ce financement a évalué le coût de ce programme lui incombant à 20 millions d'euros.

Plusieurs membres du comité, dont son vice-président, Georges Barriol, ont estimé également nécessaire qu'avec la " fermeture " du métro, on impose dans les bus la montée obligatoire par l'avant. Une mesure qui avait, dans le passé, déclenché un mouvement social aux TCL quand l'exploitant avait souhaité la mettre en place.

### **TCL : le ticket augmente, pas les abonnements**

Les entreprises auront donc près d'un an avant que le taux de la taxe qu'elle verse au SYTRAL augmente, mais les usagers verront le prix des tickets s'accroître dès le mois d'avril prochain.

Les conseillers du Sytral ont en effet, avec une belle unanimité, décidé de porter respectivement le prix du ticket unitaire de 1,3 à 1,4 euros, le ticket Liberté 2 heures de 1,6 à 1,7 euros, le ticket Liberté de 3,7 à 3,8 euros, le carnet de 10 tickets de 10,4 à 10,7 euros, le carnet 10 tickets étudiants de 8,9 à 9,1 euros, le carnet de 10 tickets famille nombreuse de 7,2 à 7,3 euros. En revanche le prix de l'ensemble des abonnements restera inchangé. Pour le président du Sytral, le choix des augmentations tarifaires est une prime donnée à la fidélité au réseau. En ne faisant pas subir de hausse aux abonnés, on incite aussi les habitants de l'agglomération à prendre régulièrement les transports en commun. Conscient que le prix du ticket unitaire sert de référence dès lors que l'on compare le prix des transports en commun d'une ville à l'autre, Bernard Rivalta souligna d'une part que 60 % des usagers du réseau TCL sont des abonnés et d'autre part que l'agglomération lyonnaise était le plus grand réseau de France après Paris. Marseille qui arrive en troisième position a une offre kilométrique qui est la moitié de celle des TCL.

*par François SAMARD*

### **Les TCL sensibilisent des collégiens à l'incivilité** Article paru dans le Progrès de Lyon du 5 février 2002

Douze élèves volontaires du collège Grignard (8e) suivent un stage de deux jours pour découvrir les TCL, le rôle des contrôleurs et les conséquences des incivilités.

Depuis de nombreuses années, des équipes des TCL sont régulièrement accueillies par des établissements scolaires afin de mieux expliquer l'importance des transports en commun et renforcer le civisme de leurs jeunes utilisateurs. C'est avec ce même objectif qu'une action de prévention de l'incivilité est organisée depuis hier, et pendant deux jours, au dépôt des Pins. Douze élèves volontaires du collège Grignard, avenue Paul Santy (8e) arrondissement, découvrent les coulisses d'un dépôt TCL, l'éventail des rôles d'un contrôleur et sont ainsi amenés à réfléchir sur l'incivilité dans les transports en commun.

Cette réflexion doit les conduire à rédiger une charte de comportement dans les transports, qu'ils distribueront ensuite au personnel de l'unité des Pins. Dans un esprit ludique, ils sont également « formés » aux missions des contrôleurs. Ils doivent mettre ce rapide apprentissage en application dès ce matin, en contrôlant eux-mêmes, encadrés par des professionnels, des voyageurs de la ligne 23 (Cordeliers/Parilly) qu'ils empruntent pour se rendre à leur collège. Une mise en situation qui devrait être riche d'enseignements.

Cet après-midi, les responsables de l'unité des Pins montreront aux douze collégiens, différents véhicules du réseau qui ont subi des dommages après des actes d'incivilité, et leur en donneront le coût. Une somme payée plus ou moins directement par l'argent public.

*par François SAMARD*

### **La révolution est en marche** Article paru dans le Progrès de Lyon du 12 février 2002

En annonçant la fin du métro " ouvert", le SYTRAL répond ainsi à la demande d'une partie des usagers qui réclamaient l'installation de dispositifs contrôlant l'accès aux rames.

En tout, 18,3% de fraudeurs. Près d'un passager sur cinq. C'est trop, et la récente campagne de sensibilisation sur le réseau était là pour le rappeler, sans grand succès, semble-t-il, les usagers resquilleurs restant sourds aux appels au civisme des TCL. Les nombreuses grèves avaient alors terminé de décevoir ceux qui avaient pris l'habitude de payer leur titre de transport régulièrement, jugeant la fraude comme " un problème non prioritaire face aux grèves " et qui ne cessaient, eux, de réclamer un dédommagement. Certes ils l'ont obtenu à la rentrée de septembre, mais vite oublié après l'arrêt de travail, long de trois semaines, des

employés du tram.

#### **Trois types**

Trois catégories de fraudeurs sévissant ainsi sur le réseau les fraudeurs invétérés qui ne paient pas leur titre de transport par conviction, les étourdis qui montent dans les rames du métro en oubliant de poinçonner leur ticket, et enfin, quelques autres ne paient pas leur titre de transport parce qu'ils n'en ont pas matériellement pas les moyens. L'annonce de l'installation, au cours des années à venir, de dispositifs contrôlant l'accès au métro lyonnais, fait donc l'effet d'une bombe auprès des utilisateurs du réseau, habitués depuis toujours à rentrer dans le métro sans aucun contrôle. Une véritable révolution sur le réseau TCL, qui, à y regarder de plus près, était néanmoins attendue par une partie des usagers du réseau de transports en commun lyonnais.

Nombreux, en effet, sont ceux qui, dans cette rubrique, rappelaient " qu'il est logique qu'il y ait tant de fraude, il n'y a pas de portes dans le métro donc n'importe qui peut monter dans une rame sans se faire remarquer ", ou devant le manque de contrôle et une certaine " facilité " à frauder, se demandaient " s'il n'est pas ridicule de s'acquitter du montant de nos abonnements... ". La même question étaient alors sur toutes les lèvres " pourquoi à Lyon, n'y a-t-il

pas de tourniquets à l'entrée du métro, comme à Paris ? " Paris, véritable point de référence avec son dispositif à l'entrée des bouches de métro (ainsi qu'à Marseille) la montée par l'avant des bus (qui devrait aussi voir le jour sur le réseau lyonnais), et son taux de fraude : 15%. L'installation de dispositifs techniques à l'entrée du métro devraient donc ravir ces usagers qui payent régulièrement leur ticket, tout en en décourageant certains autres.

*Rubrique animée par Gaëlle GUEDJ*

## **Communiqué de presse du collectif « T.C.L » du 21 février 2002**

La campagne dite citoyenne lancée au mois d'octobre par le SYTRAL vient de prendre fin. Elle s'est déclinée sous la forme d'une campagne d'affichages. Le SYTRAL avait prévenu que si son efficacité n'était pas probante, il passerait à une phase répressive.

Avant même qu'elle ne soit finie, de nouveaux contrôleurs ont été embauchés. Aujourd'hui, les dernières déclarations ont de quoi alarmer :

- le SYTRAL annonce sa volonté de fermer l'accès au métro. Si le système de fermeture n'est pas encore défini, une estimation du coût a déjà vu le jour ; entre 30 et 40 millions d'euros (197 et 252 millions de francs). La moitié pourrait être subventionnée par l'état.
- Georges Barriol, vice-président du SYTRAL, dans la même logique de flicage, voudrait obliger les usagers à monter par l'avant des bus pour que les chauffeurs puissent contrôler la validité de leur titre de transports.
- pour financer ses futurs projets, le prix du ticket à l'unité va augmenter passant en avril de 1,3 € à 1,4 € (soit 68 cts en plus depuis le passage à l'euro). Par contre, le versement transport (taxe basée sur la masse salariale de l'entreprise) ne sera pas augmenté cette année. L'agglomération lyonnaise reste donc l'une des agglomérations où le ticket est le plus cher et où le versement transport reste le plus faible.

Face à ces annonces, nous ne pouvons que constater de nouveau que le SYTRAL reste dans une optique d'exclusion des précaires et des chômeurs. Il va devenir totalement impossible de se déplacer à Lyon si on n'a pas les moyens financiers allant en conséquence. De plus, nous considérons inadmissible que le taux versé par les entreprises restent aussi faible sachant que nombreux déplacements se font entre le domicile et le lieu de travail ou en direction de commerces. Ce sont donc bien les entreprises et les commerçants les premières bénéficiaires du développement du réseau des TCL.

Nous pensons donc qu'il est plus que temps de redéfinir ce que l'on entend par service public. Est-ce un service devant répondre à des besoins sociaux en assurant l'égalité entre tous et toutes ou alors est-ce une d'entreprise destinée à rapporter de l'argent à des actionnaires ? Peut-on considérer que l'accès aux transports est un droit devant être accessible à tous et toutes ?

***C'est entre autre pour répondre à ces questions et pour exiger que les transports en commun deviennent gratuits que se crée à Lyon le collectif Transports en Commun Libérés (T.C.L).***

**Le week-end du 23-24 février vont se réunir à Lyon les différents collectifs des villes de France et le Collectif Sans Ticket Bruxelles**, pour débattre sur la gratuité des transports. Nous y serons présents dans l'optique de partager nos expériences et de voir ce qui est possible de faire tous et toutes ensemble.

Dans la même logique **nous proposons à tous les habitants de l'agglomération de venir participer à la création du collectif Transports en Commun Libérés, jeudi 28 février, au local d'AC ! Rhône** (37 cours de la république, Villeurbanne – tél. : 04.78.84.38.51). Durant cette réunion, nous définirons ensemble les bases du collectif et ses axes de travail.

Si vous désirez plus d'informations, un point accueil à lieu tous les mercredi de 17 h à 20 h heures au local d'AC !.

***T.C.L : collectif d'usagers soutenus par AC !, la CNT et la FA.***

## Quelques infos sur le réseau des T.C.L., le SYTRAL et KÉOLIS...

**La SLTC** : la Société Lyonnaise de Transports en Commun est une entreprise privée, société anonyme au capital de 18,5 MF, filiale du groupe KÉOLIS.

Elle a pour rôle :

- \* d'exploiter le réseau TCL,
- \* de rendre compte de l'exploitation,
- \* d'assumer le risque des charges de l'exploitation,
- \* de s'engager sur les recettes du réseau,
- \* d'assister le SYTRAL dans son rôle de maître d'ouvrage,
- \* de gérer le patrimoine du SYTRAL.

source : <http://www.tcl.fr/>

Autres sites internet de réseaux appartenant à KÉOLIS :

- \* à Lille : <http://www.transpole.fr>
- \* à Tours : <http://www.filbleu.fr>
- \* à Alençon : <http://www.altobus.com>
- \* à Besançon : <http://www.ctb.fr>
- \* à Belfort : <http://www.ctrb.fr>

Quelques chiffres :

- \* 4 088 salariés (huitième employeur départemental),
- \* 1 220 000 voyages par jour en 2000,
- \* gestion de 7 modes de transport différents,
- \* organisation en 11 unités de transport décentralisées pour être toujours proche du terrain,
- \* 90 % des clients sont satisfaits de la qualité de services du réseau TCL,
- \* 96 % pour le métro,
- \* 93 % pour le bus,
- \* 77 % pour le tramway.

- \* à Lens-Liévin : <http://www.still.fr>
- \* à Arles : <http://www.star-arles.fr>
- \* à Versailles : <http://www.phebus.tm.fr>
- \* à Rennes : <http://www.star.fr>

### Le SYTRAL : Syndicat des Transports dans le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise.

Le SYTRAL est un établissement public qui a en charge l'organisation et l'exploitation des transports en commun urbains de l'agglomération lyonnaise. Créé à l'initiative de la Communauté Urbaine de Lyon et du Conseil Général du Rhône, qui lui ont délégué leurs compétences sur le territoire du Grand Lyon, il est dirigé par un Comité Syndical où siègent, sous l'autorité du Président, Bernard Rivalta, conseiller communautaire, président du groupe socialiste du Conseil Général du Rhône et conseiller municipal de Villeurbanne, dix représentants communautaires et dix représentants du Conseil Général.

#### Les missions

Le SYTRAL doit permettre aux habitants de l'agglomération lyonnaise de se déplacer dans les meilleures conditions possibles. Autorité organisatrice des transports urbains, le SYTRAL organise et gère les réseaux de transports exploités sous les marques TCL et OPTIBUS. Il définit, finance et met en œuvre une politique de déplacements adaptée aux besoins des 1 350 000 habitants de l'agglomération lyonnaise grâce à des réseaux diversifiés, modernes et performants. Le SYTRAL a également en charge l'entretien et la modernisation de ce réseau : renouvellement progressif

#### Les enjeux

Maître d'ouvrage du Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise adopté en 1997, le SYTRAL doit inscrire dans les faits la volonté politique affirmée dans ce document, le premier voté en France par une grande agglomération :

- donner une réelle priorité aux transports en commun, par un meilleur partage de la rue, qui ne doit pas appartenir à la seule voiture ;
- rendre les transports en commun plus accessibles et plus confortables ;
- renforcer l'attractivité du réseau de transports en commun par une politique de qualité de service et une amélioration continue de la tarification,
- contribuer à l'aménagement de l'espace urbain ;
- garantir une meilleure protection de l'environnement par le développement des modes propres (tramways ou trolleybus).

du parc des véhicules, création de parcs-relais, aménagements de voirie pour faciliter l'accès aux transports en commun.

D'un montant de 4,5 milliards de francs, le budget 2001 poursuit la politique d'investissement définie dans le PDU. Il fait une part importante aux renouvellements des infrastructures et du matériel de transport public ainsi qu'aux équipements orientés vers la clientèle (billettique, système d'information dynamique des voyageurs, sécurité...). Enfin, le SYTRAL pilote la gestion de ce service public délégué à la Société Lyonnaise de Transports en Commun pour le réseau TCL, et affirmé à la société INTERHONE pour le réseau OPTIBUS des transports à la demande réservés aux personnes handicapées. Le SYTRAL, ainsi, surveille la qualité de ces services et définit les adaptations de l'offre ainsi que la tarification.

Le réseau TCL dense et maillé, est composé de 2 lignes de tramway, 4 lignes de métro, de 100 lignes de bus et de trolleybus, 2 funiculaires. Plus d'un million de voyages s'y effectuent quotidiennement.

**Le Comité Syndical du SYTRAL** : Bernard RIVALTA, pdt du SYTRAL / Georges BARRIOL, vice-pdt du SYTRAL

Élus du Conseil Communautaire et Élus du Conseil Général

Fawzi BENARBIA (groupe GAEC, Villeurbanne)  
Gérard COLLOMB (PS, Lyon 9e)  
Claudine FRIEH (RPR, St Didier)  
Marc GONON (RPR, Meyzieu)  
Yolande PEYTAVIN (PC, Vénissieux)  
Christain PHILIP (UDF, Lyon 3e)  
Bernard RIVALTA (PS, Villeurbanne)  
Michel SANGALLI (Synergie, Couzon)  
Jean-Louis TOURAINE (PS, Lyon 8e)  
Michèle VULLIEN (Synergie, Dardilly)

Georges BARRIOL (RPR, canton de Vaugneray)  
Yves BAYLE (UDF, Lyon 11e canton)  
Jean FLACHER (UDF, Lyon 13e canton)  
Odette GARBRECHT (PS, canton de Meyzieu)  
Albéric de LAVERNEE (RPR, Lyon 1<sup>er</sup> canton)  
Michel MERCIER (UDF, canton de Thizy)  
Jean-Luc da PASSANO (UDF, canton d'Irigny)  
Bruno POLGA (PS, canton de St Priest)  
Michel THIERS (UDF, canton de St Genis Laval)  
Jean-Louis UBAUD (PS, canton d'Oullins)

source : <http://www.sytral.fr>

**Sur KÉOLIS** : un nouveau nom pour Via-Cariane

*KÉOLIS, en référence à Kheops, le pharaon bâtisseur, à Eole, le maître des vents et à Polis, la cité pour les Grecs. C'est le nouveau nom de Via-Cariane, numéro un sur le marché français du transport urbain et de plus en plus présent en Europe. Ce nouveau nom est accompagné d'une signature institutionnelle qui vise à renforcer l'identité du groupe : "Nous irons plus loin ensemble". Le lancement de la nouvelle identité du groupe a été accompagné de la nomination de Didier Chabrol au poste de Directeur général pour la France. D'autre part, Olivier Marembaud, le PDG de KÉOLIS a confirmé le souhait de Vivendi et Paribas de se retirer du capital de la société. KÉOLIS, dans lequel SNCF participations souhaite rester minoritaire, est donc à la recherche de nouveaux investisseurs.*

Le groupe KÉOLIS est le premier opérateur privé de transport public en France. Ses filiales sont présentes dans 64 départements pour les dessertes interurbaines régulières et dans 85 réseaux de transports urbains (2 agglomérations de plus d'un million d'habitants : Lille et Lyon et 9 villes de plus de 2

000 000 d'habitants. Rennes, Tours, Lens, Angers, Dijon, Brest, Reims, Caen).

Des grandes réalisations sont développées au niveau national : le tramway de Lyon, le Val de Rennes, le tramway sur voie de Caen.

KÉOLIS est un acteur de la mobilité : assure la gestion d'aéroports, de l'autoroute A14, a développé les voitures électriques en libre service (LISELEC), est le leader pour l'exploitation des fourrières automobiles.

Le développement à l'international de KÉOLIS concerne de nombreux pays (Grande Bretagne, Suède, Danemark, Allemagne, Grèce, Pays Bas ...) pour tous les modes de transports publics.

Des engagements au service du client ont été réalisés (norme NF Service pour les lignes régulières) et des Centrales de mobilité opérationnelles.

source : <http://www.phebus.tm.fr/>

**BNP PARIBAS, TOUJOURS MAJORITAIRE**

Au cours de l'année 2000, SNCF Participations rachètera les 12,6 % d'actions CARIANE encore détenues par des banquiers. Le pourcentage d'actions VIA GTI propriété de SNCF Participations qui était de 16,01 % fin décembre 1999 passera à 21,9 % le 2 mars 2000 pour atteindre 30,5 % début décembre 2000. A ce moment, le capital de VIA GTI sera réparti de la façon suivante :

- groupe Paribas :	59,9 %
- groupe Vivendi :	9,6 %
- SNCF Participations :	30,5 %

Conformément à la loi du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations, le transfert à VIA GTI des actions CARIANE détenues par SNCF Participations sera soumis, le 14 décembre 2000, à l'avis de la Commission des participations et des transferts. La commission approuvera le rapport d'expert estimant que la parité d'échange de 0,56 action VIA GTI pour l'action CARIANE était correcte. Le décret autorisant ce transfert sera publié au journal officiel du 30 décembre. Fin décembre 2000, SNCF Participations apportera à VIA GTI la totalité des titres CARIANE, pour 302 millions de francs, et récupérera en échange des titres VIA GTI pour ce même montant. Ce transfert de titres CARIANE à VIA GTI, permettra de dégager un profit de consolidation de 113 millions de francs au profit de SNCF Participations. Après cet apport, le capital de VIA CARIANE sera détenu comme suit :

- groupe Paribas :	48,75 %
- groupe Vivendi :	7,8 %
- SNCF Participations :	43,45 %

Début juin 2001, la situation était inchangée, Paribas demeurant le principal actionnaire.

Alors que plusieurs déclarations de dirigeants, communiqués, avis, émis entre la fin de 1999 et le début de l'été 2000, avaient prévu un retrait de Paribas échelonné jusqu'au 15 juillet 2001, on apprendra à la fin de l'année 2000 que le groupe bancaire vendeur et SNCF Participations avaient conclu 3 promesses réciproques exerçables du 15 juin 2001 au 30 janvier 2002, donnant à SNCF Participations le droit d'acheter et à Paribas le droit de vendre à prix fixé le solde de sa participation. Cet allongement de l'échéancier laissera ainsi plus de temps au groupe SNCF pour trouver les partenaires privés européens industriels et financiers tant attendus. On notera que la date du 30 janvier 2002 n'est pas une date butoir. S'ils tombaient d'accord (ce qui est peut-être déjà fait), Paribas et SNCF Participations pourraient parfaitement repousser cette échéance. Par ailleurs, on peut être étonné du maintien de Vivendi dans le capital de VIA CARIANE ... Est-il déraisonnable de penser que Vivendi restera tant que Paribas sera présent?

S'il est vrai que le groupe SNCF détenait, depuis le début de l'année 2000, la direction de fait de l'ensemble VIA CARIANE, il faudra attendre la fin de cette même année pour aboutir à une fusion effective des deux entreprises.

**Le 4 avril 2001, le groupe VIA CARIANE adoptera l'appellation de KÉOLIS**

source :  
[http://www.certu.fr/transport/s\\_pages/Groupes/grands\\_groupes.htm](http://www.certu.fr/transport/s_pages/Groupes/grands_groupes.htm)  
<http://www.certu.fr>