

The SYTRAL logo consists of the word "SYTRAL" in white, bold, sans-serif capital letters. To the right of the text is a small square icon divided into four colored quadrants: purple (top-left), blue (top-right), red (bottom-left), and green (bottom-right).

syndicat mixte des transports
pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise

Tarification des réseaux du SYTRAL

CONSEIL ADMINISTRATION DU GART
17 Septembre 2019

DEX - LDE - V4 - 10/09/2019



- I - La politique tarifaire du SYTRAL
- II - Schéma directeur tarifaire à horizon 2022
- III - Etude sur les enjeux de la gratuité



1 Les objectifs de la politique tarifaire du SYTRAL

- Assurer une part du financement du réseau
- Favoriser l'accès aux transports publics
- Favoriser l'équité sociale
- Fidéliser les clients des transports en commun

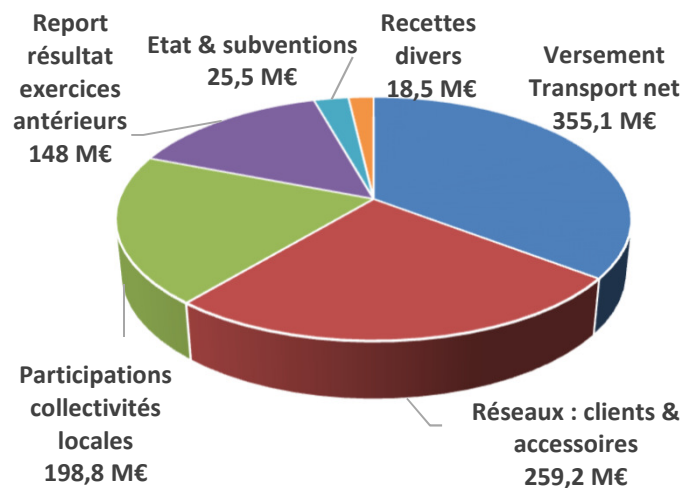


I - La politique tarifaire du SYTRAL

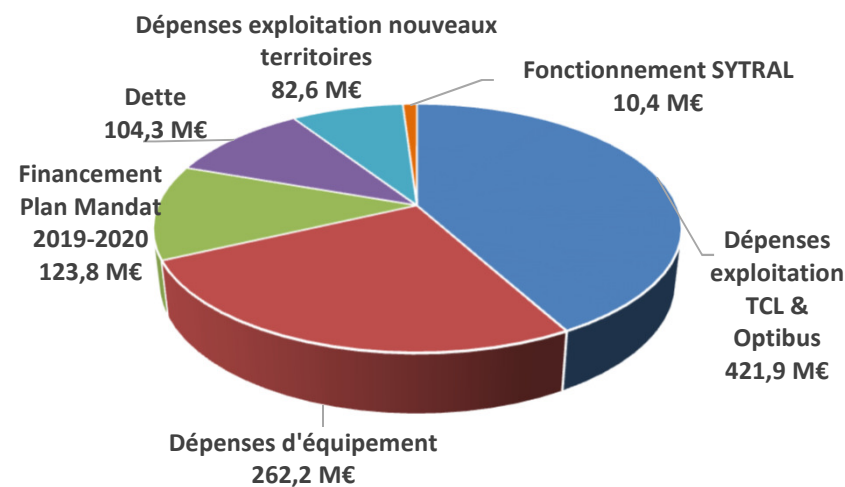
1.1/ Assurer une part du financement du réseau

En 2018, les ventes de titres de transports s'élèvent à 259M€, soit 26% des recettes du SYTRAL,
Les charges d'exploitation du réseau TCL s'élèvent à 422 M€.

Recettes 2018



Dépenses 2018



1.2/ Favoriser l'accès aux transports publics et l'équité sociale

La gamme tarifaire est adaptée pour répondre à tous les profils des voyageurs, et permettre à chacun d'utiliser les transports selon ses ressources et sa mobilité :

- La fréquentation du réseau TCL passe de 303 M voyages en 2001 à 480 M voyages en 2018, soit +58%.
- Près de 110 000 abonnés "sociaux", soit plus d'un quart des abonnés TCL, et une progression de 80% par rapport à 2001
- Développement de la gamme de titres intermodaux TER + TCL (20 000 abonnés T-Libr ou combiné TER+TCL), ou réseaux interurbains + TCL (2000 abonnés Cars du Rhone + TCL ou Transisère + TCL).

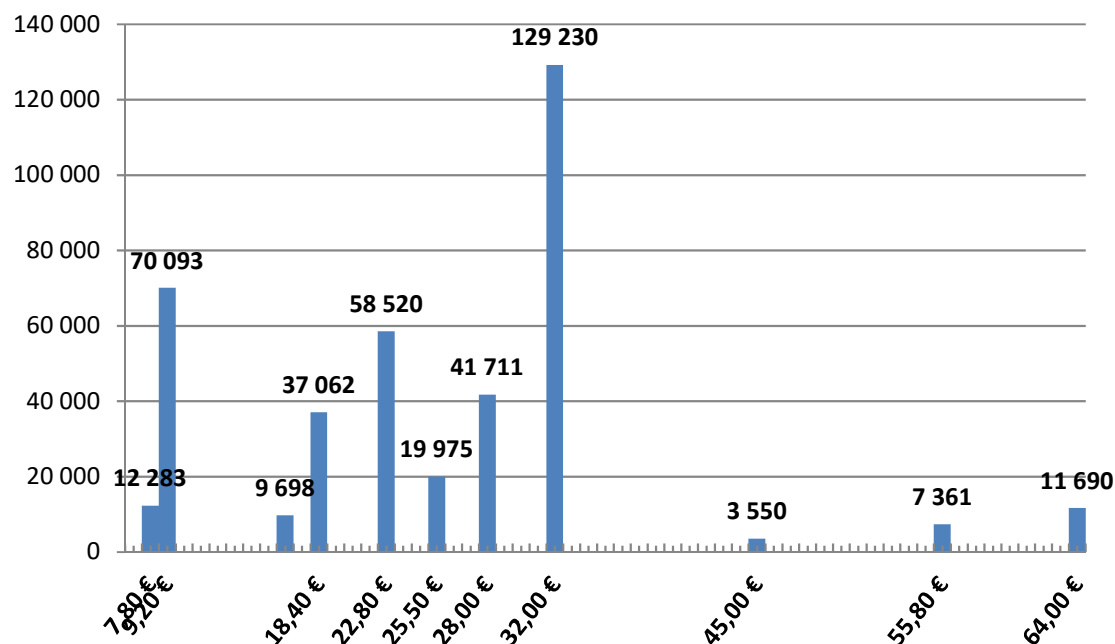


1.2/ Favoriser l'accès aux transports publics

→ En tenant compte de la prime transport payée par l'employeur, 95% des plus de 400 000 abonnés TCL bénéficiaient en 2018 d'au moins 50% de réduction sur l'abonnement plein tarif.

Suite aux mesures prises en 2019, cette part devrait passer à 98%.

Répartition du nombre d'abonnés selon le tarif

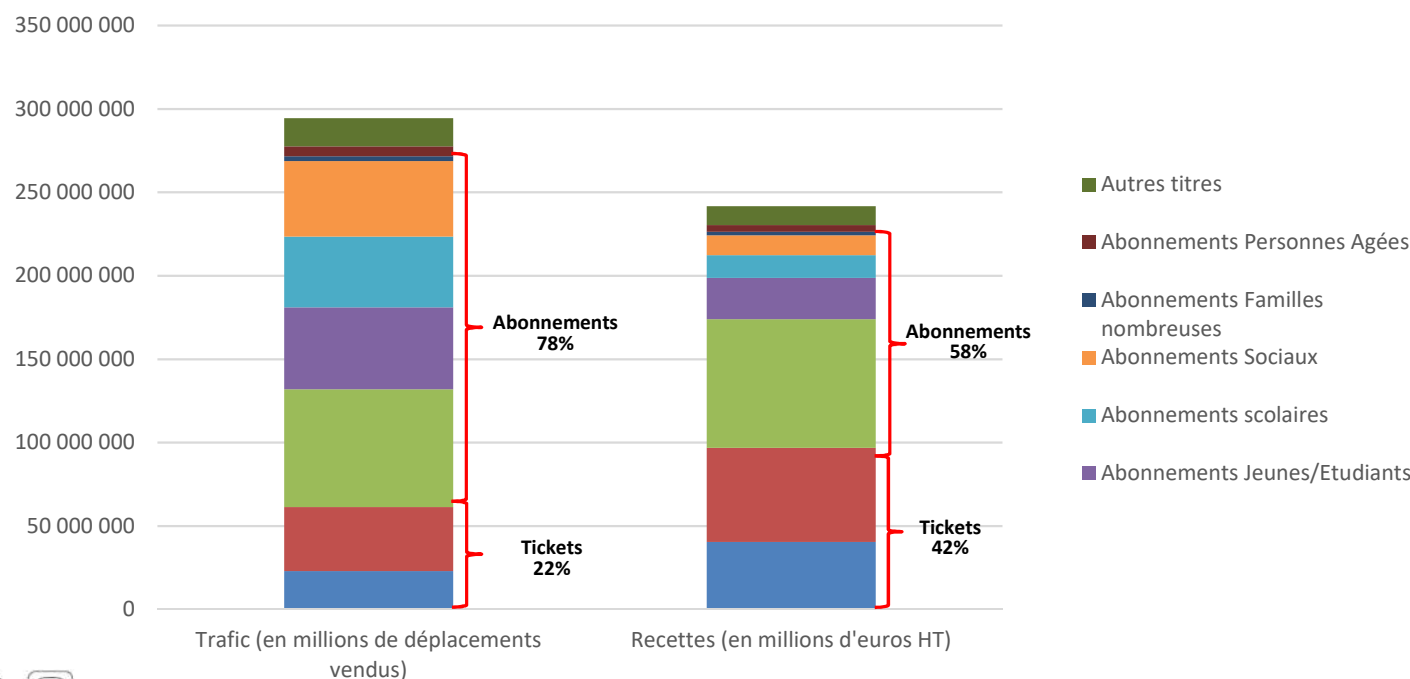


1.3/ Fidéliser les clients

Depuis 2001, l'évolution tarifaire annuelle est conçue pour inciter à l'abonnement et fidéliser les clients.

Dispositif « Plan de déplacements Entreprises » : 20 000 salariés abonnés.

Trafic et recettes par familles de titres (données 2018)



2/ Les principes mis en œuvre

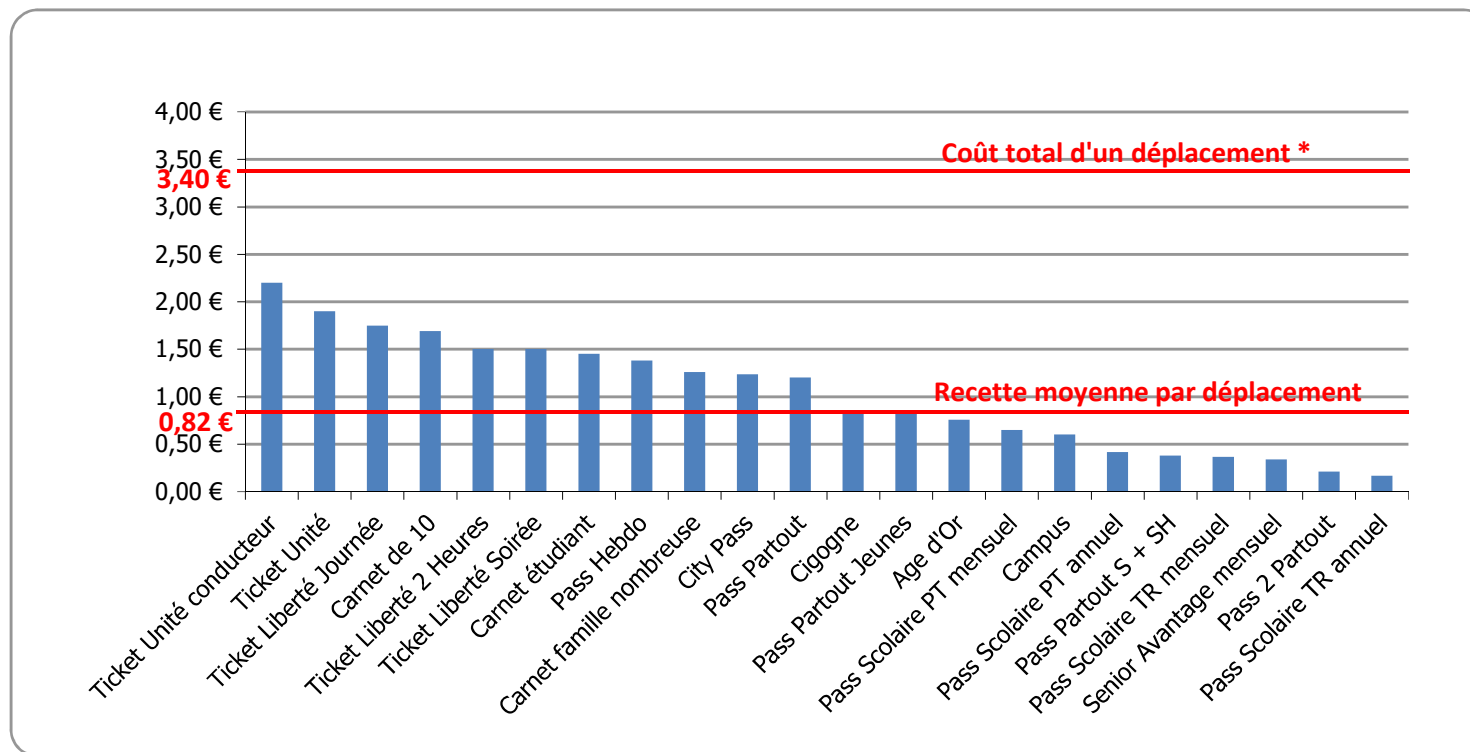
- Evolution annuelle des tarifs pour suivre le rythme d'évolution des charges (1,7% depuis 2017)
- Augmentation du ticket unité tous les 3 ans
- Jusqu'en 2009, augmentation différenciée des abonnements et tickets pour favoriser la fidélisation
- Depuis la mise en œuvre de la prime transport en 2009, augmentation plus forte des tarifs des abonnements (rattrapages de la hausse de TVA supportée en grande partie par les abonnements tout public)
- Faible augmentation des tarifs solidaires (inférieure à l'inflation), et élargissement important des ayants droits, avec un financement des mesures supporté par le SYTRAL
- Cohérence de la gamme : définition d'une grille d'objectifs de réduction pour chaque titre



3/ Les résultats

Prix moyen d'un déplacement

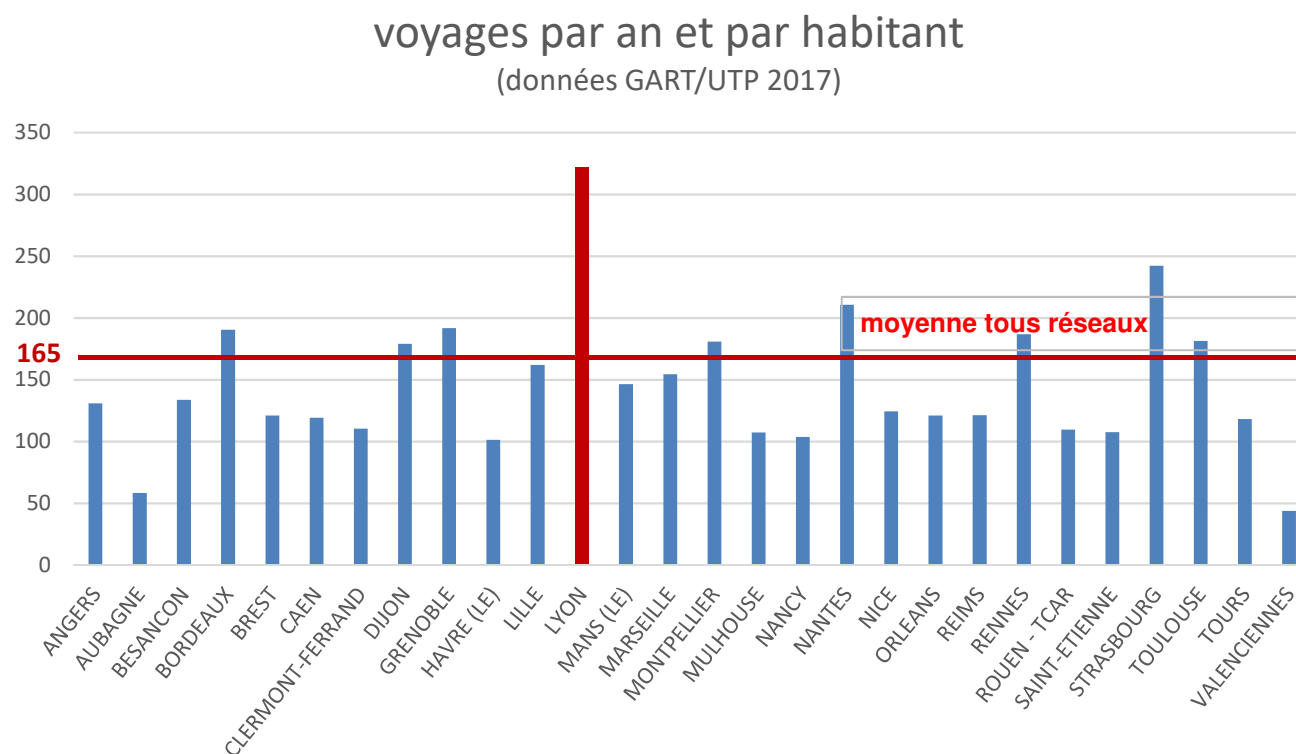
Le prix moyen d'un déplacement effectué sur le réseau varie de 2,20€TTC pour un déplacement effectué avec un ticket unité acheté à bord des bus à 0,18 €TTC pour un scolaire boursier.



* fonctionnement et investissement



3/ Les résultats



Lyon se positionne en tête des réseaux à TCSP en termes de fréquentation avec 322 voyages par an et par habitant, pour une moyenne de 165 voyages pour l'ensemble des réseaux.



Dans le cadre du projet de renouvellement du système billettique TCL pour 2022, un schéma directeur tarifaire a été élaboré

Les enjeux prioritaires identifiés sont :

- Répondre aux grands enjeux du PDU, en termes de santé publique, d'environnement, de développement économique
- Conquérir une nouvelle clientèle et développer le trafic des transports en commun,
- Fidéliser les clients en supprimant au maximum les occasions de rupture,
- Simplifier le parcours client pour l'achat des titres et l'accès au réseau,
- Homogénéiser les gammes tarifaires des différents réseaux (TCL, Cars du Rhône, Libellule) pour encourager l'intermodalité,
- Garantir l'équité sociale en proposant des tarifs adaptés aux ressources,
- Mettre à profit les évolutions technologiques pour faciliter l'accès aux titres et proposer des produits innovants à l'ensemble des clients.



- L'abonnement permanent avec des niveaux de réduction à l'âge plutôt qu'aux statuts (scolaires, étudiants, jeunes actifs...)

4	11	18	26	65
10	17	25	64	ans et
ans	ans	ans	ans	plus

- apporte de la lisibilité et de la simplicité aux clients, en particulier les nouveaux arrivants,
- différencie les tarifs selon la tranche d'âge, correspondant aux principales étapes de la vie (élève, étudiant, actif, ...) et aux changements de mobilité et de situation socio-économique induits,
- supprime toutes les démarches administratives de réabonnement

Mis en œuvre en septembre 2019



- Une harmonisation tarifaire entre les réseaux SYTRAL
 - Des principes tarifaires identiques quel que soit le réseau emprunté
Sur chacun des trois réseaux Sytral, une gamme d'abonnements avec des tarifs réduits harmonisés a été mise en œuvre : mêmes caractéristiques d'ayants-droits (familles nombreuses, moins de 26 ans, plus de 65 ans,...), avec des taux de réductions identiques



- Une gamme de titres multimodaux a été mise en place permettant l'accès aux 3 réseaux Sytral, selon les mêmes principes de tarifs réduits que les gammes monomodales

Mis en œuvre en septembre 2019



- Une gamme solidaire fondée sur des indicateurs sociaux pour plus de simplicité et d'équité

Tarification actuelle : Actuellement, la gamme tarifaire solidaire TCL est composée principalement de deux abonnements :

- Abonnements solidaire 1 : 9,20€ par mois, soit 85% de réduction.

Ce titre est accessible à différents statut correspondant à des ressources inférieures au plafond du RSA socle (environ 560€/mois).

Il est également accessible aux personnes de plus de 65 ans non imposables, ainsi qu'aux demandeurs d'asile ou du statut de réfugié.

- Abonnements solidaire 2 : 18,40€ par mois, soit 70% de réduction.

Ce titre est accessible à différents statuts correspondant environ à des ressources inférieures au plafond de la CMUc (environ 750€/mois).

Il est également accessible aux bénéficiaires de l'AAH (environ 860€/mois, donc exclus de la CMUc)

Le nombre de statuts pris en compte est large, et permet de couvrir la totalité des situations difficiles (avec le conventionnement des CCAS pour les cas particuliers), mais :

- La tarification solidaire apparaît comme très complexe
- Il manque peut être d'autres niveaux intermédiaires de réductions tarifaires pour être plus progressif dans les niveaux de prix





- Une gamme solidaire fondée sur des indicateurs sociaux pour plus de simplicité et d'équité

Tarification envisagée :

- Définition d'un quotient métropolitain défini à partir de l'ensemble des revenus du ménage examinés et fournis par nos partenaires de la Métropole : trouver l'indicateur le plus équitable (le quotient CAF n'est pas le plus adapté pour les transports), mais restant simple à définir.
- Ce quotient pourra être mis à disposition à distance via un outil internet par la Métropole dans le cadre du "Compte Unique Territorial"
- Ce quotient pourra être utilisé par d'autres services publics locaux ayant déjà une tarification sociale (cantines scolaires, crèches, ...), ou permettra de mettre en place des tarifs sociaux sur des services de mobilité qui n'en ont pas aujourd'hui tels que Vélo'V, autopartage, ... La Métropole deviendrait un guichet unique d'établissement des droits à la tarification solidaire sur son territoire.
- Possibilité d'étendre ces principes tarifaires aux 2 autres réseaux Sytral en partenariat avec le Département du Rhône compétent sur ces territoires en matière sociale

Ces actions ne peuvent se faire qu'en partenariat avec la Métropole de Lyon, compétente en matière sociale sur son territoire depuis 2015 : Le Sytral a saisi la Métropole pour lancer ce projet.



- Les nouvelles technologies au service de la mobilité
 - l'open-paiement (carte bancaire et/ou téléphone à valider à chaque voyage),
 - des cartes préchargées et très facilement rechargeables (avec option de rechargement automatique à partir d'un certain seuil) sur tous nos canaux de distribution, sans effort ou souscription, soit un nouveau produit facilement compréhensible par tous,
 - activation d'options à partir du compte client sur la boutique en ligne (Car du Rhône, Libellule),
 - le smartphone pour charger et partager des titres de transports avec la famille et/ou les amis.



Suite au débat récent concernant la gratuité des transports urbains, le SYTRAL a souhaité étudier les enjeux d'une telle mesure sur le réseau TCL.

Pour en garantir l'indépendance, cette étude a été confiée au Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET, rattaché au CNRS, à l'Université Lyon 2 et à l'école d'ingénieurs ENTPE).

Cette étude a été menée par Yves CROZET, Bruno FAIVRE D'ARCIER, Aurélie MERCIER, Guillaume MONCHAMBERT, et Pierre-Yves PEGUY

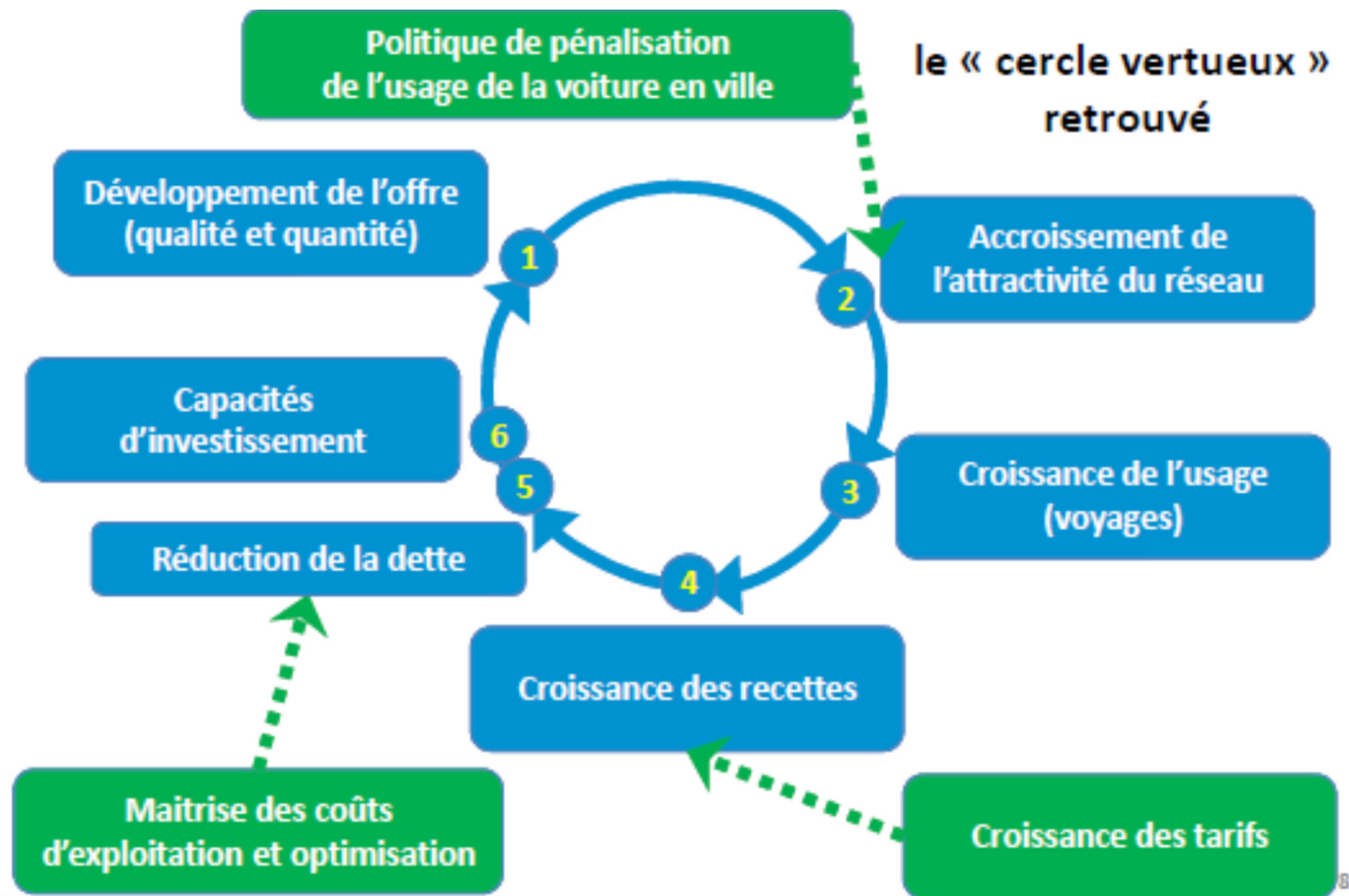


1/ Spécificité du réseau TCL

- Une stratégie volontariste de développement de l'usage des TC
 - Affirmée depuis le PDU de 1997, et reconduite depuis, avec des objectifs de part modale élevée.
- Une performance du réseau remarquable
 - Un déficit par voyage qui diminue en euros constants
(0,37€ en 2015 contre 1,00 € pour les 11 autres grands réseaux, et 1,70€ pour les réseaux de plus de 100 000 habitants)
 - Une situation financière saine, avec un R/D de plus de 60% et une capacité d'autofinancement retrouvée
 - Le coût public par habitant (somme des contributions des collectivités hors VT) a diminué en euros constants de plus de 15% entre 1999 et 2014.



1/ Spécificité du réseau TCL



2/ Impact de la gratuité sur l'utilisation des modes de transport

- La hausse de fréquentation pourrait se situer globalement entre 15% et 30%, en fonction des hypothèses testées
- Risque de saturation de l'offre en heure de pointe, et donc nécessité de renforcer l'offre
- Cette hausse concernera la ville centre plutôt que la périphérie
- La nouvelle clientèle proviendra principalement de la marche à pied et des deux-roues, plutôt que de l'automobile :
 - Evolution des parts modales sur la Métropole de Lyon :
 - TC : +17% (de 21,5% à 25,1%)
 - VP : -3% (de 44,4% à 43,1%)
 - MaP : -6% (de 32,2% à 30,2%)
 - Vélo : -12% (de 1,9% à 1,6%)

⇒ **Ces résultats sont en contradiction avec les objectifs du PDU**



3/ Conséquences financières de la gratuité

- Le déficit d'exploitation, actuellement de 161 M€ avec tarification, passerait à 489 M€ dès 2019, et à 588 M€ en 2030
- C'est donc un triplement du déficit à court terme
- Dans le cas d'une forte augmentation de la demande (+30%), ce déficit pourrait atteindre 662 M€ à l'horizon 2030
- Une telle situation remettrait complètement en cause le "cercle vertueux" :
 - les sommes nécessaires pour couvrir le déficit d'exploitation absorberaient toutes les capacités financières du Sytral
 - au détriment de l'investissement pour le développement du réseau
 - c'est grosso modo remplacer le Plan de Mandat du Sytral par de la couverture de déficit



4/ Quelles alternatives à la gratuité ?

- 98% des abonnés paient moins de 32 € par mois
 - Soit environ 1€ par jour
 - En raison de la prise en charge à 50% par les entreprises
- La "gratuité totale" semble peu pertinente
 - Intérêt pour les ménages à faible revenu
 - Gain de pouvoir d'achat proportionnellement plus important pour les catégories élevées de la population
 - Impact négatif sur le plan environnemental (réduction de l'usage des modes doux)
 - Remise en cause de la capacité d'investissement de l'AOT
 - Efficacité beaucoup plus forte d'une meilleure tarification sociale

