MISE EN LIGNE LE - 2 OCT. 2024

Neuville en Ferrain

Département du Nord - Arrondissement de Lille – Métropole Européenne de Lille

VILLE DE NEUVILLE EN FERRAIN

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

Séance du jeudi 26 septembre 2024

Nombre de conseillers en exercice : 33
Date de la convocation à la réunion : vendredi 20 septembre 2024.
Secrétaire de séance : Monsieur Robin DELPLANQUE

L'An deux mil vingt-quatre, le vingt-six septembre à 19h00, le Conseil Municipal s'est réuni à la Mairie sous la présidence de Madame le Maire, à la suite de la convocation qui lui a été faite au moins trois jours à l'avance, laquelle a été affichée à la porte de la Mairie, conformément à la loi.

Présents : (28) Madame le Maire, Monsieur Alain RIME, Madame Marie-Stéphanie VERVAEKE, Madame Marylène HEYE, Monsieur Thierry VANELSLANDE, Madame Sylvie DELPLANQUE, Monsieur Jimmy COUPÉ, Madame Maria-Pilar DESRUMEAUX, Monsieur Laurent DEGRYSE, Monsieur Marc DUFOUR, Madame Apolline ARQUIER, Monsieur Éric DOCQUIER, Madame Isabelle VERBEKE, Madame Lilliane DENYS, Monsieur Gérard REMACLE, Madame Claudine HEYMAN, Monsieur Luc LECRU, Monsieur Philippe SIX, Monsieur Jérôme LEMAY, Madame Sophie CANTON, Madame Sophie BELE, Madame Aurélie LAPERE, Madame Anne VÉRISSIMO, Monsieur Antoine MEESCHAERT, Monsieur Julien DEWAELE, Madame Coralie PERIER, Monsieur Robin DELPLANQUE, Monsieur Gautier MIGNOT.

Excusé(s) ou Absent(s) : (5) Monsieur Philippe VYNCKIER-LOBROS (pouvoir donné à Marie-Stéphanie VERVAEKE), Madame Emmanuelle VANDOORNE (pouvoir donné à Claudine HEYMAN), Madame Sandra VANELSLANDE (pouvoir donné à Mme le Maire), Madame Camille VYNCKIER-LOBROS (pouvoir donné à Robin DELPLANQUE), Monsieur Clément VERRAEST (pouvoir donné à Alain RIME).

---

1 - PRESENTATION DU RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES CONSACRE AU CONTROLE DES COMPTES ET DE LA GESTION DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE.

Rapport de Madame le Maire
Vu en commission générale le 16 septembre 2024.

- Vu le courrier en date du 2 août du Président de la Chambre régionale des comptes Hauts de France, communiquant à la commune une copie du rapport d'observations définitives consacré au contrôle des comptes et de la gestion de la Métropole européenne de Lille (MEL) pour les années 2018 et suivantes.
- Vu les dispositions de l'article L 243-8 du code des juridictions financières prévoyant que le rapport d'observations définitives que la chambre régionale des comptes adresse au président d'un établissement public de coopération intercommunale est également transmis par la chambre régionale des comptes aux maires des communes membres de cet établissement public, immédiatement après la présentation qui en est faite à l'organe délibérant de ce dernier, et que ce rapport est présenté par le maire de chaque commune au plus proche conseil municipal en donnant lieu à un débat.
- Considérant qu'il appartient donc au Maire de la commune de présenter au conseil municipal ce rapport relatif à la gestion de la Métropole européenne de Lille afin qu'il puisse donner lieu à débat.

Il est demandé au conseil municipal de prendre acte de la présentation de ce rapport au conseil municipal et de la tenue du débat correspondant.

➢ **Le conseil municipal, ouï l'exposé de Madame le Maire, prend acte du rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes consacré au contrôle des comptes et de la gestion de la Métropole Européenne de Lille.**

ADOPTE

Pour extrait conforme au Registre des Délibérations

Envoi en Préfecture le
- 2 OCT. 2024
NEUVILLE EN FERRAIN

MAIRIE de NEUVILLE-EN-FERRAIN 13 (NORD)

Marie TONNERRE-DESMET

Maire de Neuville-en-Ferrain
Vice-Présidente du Département du Nord
Conseillère de la Métropole Européenne de Lille

Chambre régionale
des comptes
Hauts-de-France

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Enquête régionale sur la gestion de la tarification des services de mobilité urbaine

(Département du Nord)

Exercices 2018 et suivants

Le présent document, qui fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés a été délibéré par la chambre le 29 février 2024.

14, rue du Marché au Filé - 62012 – Arras cedex ▪ Téléphone : 03 21 50 75 00 ▪ www.ccomptes.fr

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE 2
RECOMMANDATIONS 3
INTRODUCTION 4
1 L'ORGANISATION DES TRANSPORTS MÉTROPOLITAINS 5
1.1 L'organisation de l'autorité organisatrice de la mobilité 6
1.1.1 Les instances liées à la mobilité mises en place par la MEL 6
1.1.2 La coordination avec les autres autorités de mobilité 7
1.2 La planification de la mobilité 8
1.2.1 Les plans de mobilité 9
1.2.2 Le schéma directeur des infrastructures de transports 11
1.3 Une gestion déléguée du service des transports urbains de personnes 12
1.3.1 Le choix de recourir à une nouvelle concession sur la période 2018-2024 12
1.3.2 Pouvoirs et missions du concédant et du concessionnaire 13
1.3.3 Le suivi de la concession 14
2 L'OFFRE ET LA QUALITÉ DU SERVICE 16
2.1 Les caractéristiques du réseau 16
2.2 L'évolution de la production kilométrique et de la fréquentation 17
2.3 La lutte contre la fraude 19
2.3.1 Un taux de fraude élevé 19
2.3.2 Un taux de recouvrement des amendes en hausse 22
2.4 Le contrôle de la qualité 23
2.5 La satisfaction des usagers 25
3 LA TARIFICATION 28
3.1 La révision de la gamme tarifaire 28
3.2 La mise en place de dispositifs de gratuité partielle 30
3.2.1 L'impact limité sur les recettes tarifaires de la gratuité des transports lors des pics de pollution 30
3.2.2 La gratuité des transports en commun pour les moins de 18 ans 31
3.3 Le coût du service 32
4 LE BILAN FINANCIER DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAINE 35
4.1 L'économie de la concession 35
4.1.1 Le reversement des recettes à la MEL 36
4.1.2 La rémunération du concessionnaire 37
4.2 La situation globale du budget de transport métropolitain 38
4.2.1 Les recettes d'exploitation 38
4.2.2 Les dépenses d'exploitation 40
4.2.3 Un cycle d'exploitation équilibré grâce à la subvention du budget principal 42
4.3 La stratégie d'investissement de la métropole 42
ANNEXES 45

SYNTHÈSE

La métropole européenne de Lille (MEL) compte 95 communes, rurales et urbaines, pour une population totale de 1,2 million d'habitants, comprise dans une agglomération transfrontalière de 2,1 millions d'habitants. L'importance du réseau métropolitain et la diversité de ses services (métro, bus, tramway, transports à la demande, vélos, parcs de stationnement relais, etc.) sont uniques dans la région Hauts-de-France. En 2022, le trafic global, tous modes de transport, a représenté 178,8 millions de voyages pour plus de 40,3 millions de kilomètres.

La MEL y consacre – en moyenne, entre 2018 et 2022 – près de 450 M€ de recettes de fonctionnement. En sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, elle anime la politique locale, au travers notamment de son futur plan de mobilité 2023-2035, qui vise notamment à réduire la part des véhicules personnels dans les déplacements sur le territoire métropolitain.

Depuis le 1er avril 2018, la métropole a concédé, sur une durée de sept ans, l'exploitation des transports urbains de personnes à la société Keolis Lille Métropole, filiale du groupe Keolis, acteur majeur du secteur des transports de voyageurs. Le concessionnaire, qui assume l'ensemble des risques commerciaux liés à l'exploitation du réseau Ilévia, perçoit une rémunération de la métropole s'élevant au total à près de 2,1 Md€ sur la durée de la concession. Le précédent contrat de délégation, déjà confié au groupe Keolis, s'était soldé par un déficit cumulé d'environ 98 M€, montant équivalent à celui du rachat par la MEL des immobilisations que ce dernier avait constituées.

Si la métropole exerce un contrôle strict de l'exploitation du réseau en termes de qualité de l'offre de service ou de lutte contre la fraude et applique d'importantes pénalités à l'encontre du concessionnaire (19 M€ de 2018 à 2022), ce dernier a bénéficié d'une hausse de sa rémunération de 44 M€ sur la durée du contrat, en raison principalement d'une évolution de l'offre de services en 2019 et de la gratuité des transports pour les moins de 18 ans instaurée en 2022. Des divergences sont apparues sur les modalités d'évaluation de la qualité et le montant des pénalités que la MEL pourrait, dans le cadre de la prochaine concession, être appelée à clarifier.

En 2015, la tarification sociale a été revue et une tarification solidaire mise en place. Celle-ci est complexe, en raison de la multiplication des tarifs, liée à la diversité des services proposés par le réseau Ilévia. La définition d'une stratégie en la matière apparaît nécessaire.

Hors tarification sociale et solidaire, les recettes commerciales représentent plus des deux tiers des ventes de titres et les trois quarts des recettes collectées. En rapprochant les recettes issues de la tarification avec le coût total d'exploitation des transports, la production kilométrique n'est, cependant, répercutée qu'à hauteur de 28 % sur l'usager en 2022.

Le financement des transports est donc essentiellement assuré par le versement mobilité (256 M€ par an en moyenne). Le cycle d'exploitation est pourtant le plus souvent équilibré au moyen d'une subvention versée par le budget principal.

RECOMMANDATIONS

(classées dans l'ordre de citation dans le rapport)

Rappels au droit (régularité)

Degré de mise en œuvre	*Mise en œuvre complète*	*Mise en œuvre partielle*	*Non mise en œuvre*	*Page*
Rappel au droit unique : réunir le comité des partenaires selon les modalités prévues à l'article L. 1231-5 du code des transports.			**X**	**7**

Recommandations (performance)

Degré de mise en œuvre	*Mise en œuvre complète*	*Mise en œuvre partielle*	*Non mise en œuvre*	*Page*
Recommandation unique : recenser les points d'amélioration à introduire dans le futur contrat de concession de service public.			**X**	**25**

INTRODUCTION

Le contrôle des comptes et de la gestion de la métropole européenne de Lille (MEL), à compter de l'exercice 2018, a été ouvert par lettre du président de la chambre adressée le 2 mars 2023 à M. Damien Castelain, son président sur toute la période du contrôle.

Il s'inscrit dans le cadre d'une enquête régionale sur la tarification des services de mobilité urbaine, et a donc essentiellement porté sur les missions de la MEL en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, et notamment sur le contrôle qu'elle exerce sur le concessionnaire, la situation financière du budget annexe « Transports » et la politique tarifaire.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin de contrôle s'est déroulé le 10 juillet 2023 avec M. Michel Colin, vice-président chargé du contrôle et de la gestion des risques, de la certification et de la transparence des comptes, désigné par le président de la MEL pour le représenter.

Lors de sa séance du 7 septembre 2023, la chambre a arrêté ses observations provisoires, qui ont été transmises au président de la MEL et au directeur général de la société anonyme *Kéolis Lille Métropole* (KLM), par courriers du 21 novembre 2023.

Les destinataires des observations provisoires ont répondu. Aucun n'a demandé à être entendu par la chambre.

Après avoir examiné leurs réponses, la chambre a arrêté les observations définitives suivantes, lors de sa séance du 29 février 2024.

Les suites de deux précédents contrôles de la MEL[1]

La chambre a examiné les suites données au contrôle des comptes et de la gestion de la métropole portant sur les exercices 2015 à 2018, et celui consacré spécifiquement aux transports urbains de voyageurs au titre de la période 2008 à 2013 (observations définitives notifiées à l'ordonnateur, respectivement en juin 2020 et mars 2015).

Elle constate (cf. annexes n° 1 et 2) une mise en œuvre globalement satisfaisante de ses recommandations, exception faite de celle portant sur l'affectation du produit des amendes de police relatives à la circulation routière. La chambre qui avait en effet recommandé à la métropole de « *définir les modalités de répartition du produit des amendes de police entre les opérations liées aux transports urbains et celles relevant de la circulation routière.* » l'invite, dans un souci de transparence notamment vis-à-vis de son organe délibérant, à mieux retracer dans ses documents budgétaires les dépenses effectuées en lien avec ces ressources.

[1] La MEL est venue aux droits de Lille Métropole communauté urbaine (LMCU), le 1er janvier 2015.

1 L'ORGANISATION DES TRANSPORTS MÉTROPOLITAINS

La MEL rassemble 95 communes et compte 1 182 250[2] habitants, sur un territoire de 672 km², à la fois rural et urbain, composé de grandes villes et de villages[3]. Son ressort territorial s'est élargi, à deux reprises, en 2017 et 2021[4]. Avec une continuité urbaine le long des 84 kilomètres de frontière avec la Belgique, elle est comprise dans une agglomération transfrontalière regroupant 2,1 millions d'habitants.

Quatrième métropole de France la plus peuplée, après Paris, Aix-Marseille-Provence et Lyon, elle présente la troisième plus forte densité de population après Paris et Lyon avec 1 755 habitants/km².

Au dernier trimestre 2022, le taux de chômage de la zone d'emploi de Lille est de 6,6 %, inférieur à celui de la région Hauts-de-France (8,7 %) et de la France métropolitaine (7 %). Parallèlement, le taux de pauvreté est de 19 %, pour une moyenne régionale de 17,2 % et nationale de 14,5 %, expliquant notamment la mise en place d'une tarification sociale et solidaire de ses transports publics (cf. *infra*).

Par ailleurs, en 2019 et pour le seul territoire de la MEL :

- le niveau de vie médian (20 981 € par an) est un peu plus élevé que la moyenne régionale (20 355 €), mais nettement inférieur à celui des métropoles de Lyon (22 712 €) et Aix-Marseille-Provence (21 778 €) ;
- la part de la population vivant dans un quartier prioritaire de la politique de la ville y est plus élevée (18 %) que dans ces deux autres métropoles (respectivement 11 % et 16 %) ;
- le chômage concerne 16,2 % des actifs de 15 à 64 ans, contre respectivement 13,3 % et 14,3 % dans les métropoles de Lyon et Aix-Marseille-Provence.

Avec près de 540 000 emplois, la MEL regroupe 25 % des emplois de la région[5], soit davantage que le poids démographique de la métropole (18 %). Sa place sur le plan économique engendre 5 millions de déplacements par jour au sein de la région, essentiellement en voiture.

---

2 Source : INSEE, au 1er janvier 2023.

3 Dont 29 communes de plus de 10 000 habitants et 50, rurales ou périurbaines, de moins de 5 000 habitants.

4 À cinq communes issues de la fusion avec la communauté des communes des Weppes, puis dans un second temps, à cinq autres résultant de la fusion de la communauté de communes de la Haute-Deûle.

5 La MEL dispose de près de 170 parcs d'activité composés de sites d'excellence et de ruches d'entreprises, favorisant l'arrivée de nouveaux acteurs économiques (source : INSEE).

1.1 L'organisation de l'autorité organisatrice de la mobilité

Depuis les lois MAPTAM[6] de 2014 et NOTRé[7] de 2015, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ont succédé aux autorités organisatrices de transports urbains. Elles organisent, sur leur territoire[8], des services de transports urbains et non urbains.

Au-delà de leur compétence en matière de transport ferroviaire, les régions se sont vu adjoindre le transport non-urbain et scolaire, tandis que le bloc communal a vu ses compétences élargies à un large panel de services (dont les mobilités actives et partagées), en plus du transport urbain.

En tant qu'AOM, la MEL a mis en place les instances liées à la mobilité et se coordonne avec les autres acteurs concernés sur le territoire.

1.1.1 Les instances liées à la mobilité mises en place par la MEL

En sa qualité d'AOM et conformément à ses obligations prévues par le code général des collectivités territoriales (CGCT), la métropole a créé les instances prévues pour garantir un dialogue entre les financeurs et les bénéficiaires sur les questions de transport et de mobilités, telles que la commission consultative des services publics locaux (CCSPL)[9] et la commission intercommunale pour l'accessibilité[10]. Leur fonctionnement n'appelle pas d'observation.

En outre, la loi d'orientation des mobilités[11] a rétabli l'article L. 1231-5 du code des transports, lequel oblige les AOM à créer un comité des partenaires, afin de renforcer le dialogue et la concertation entre les parties prenantes de la mobilité (élus, employeurs, associations, comités d'usagers et habitants).

Cette instance peut être consultée lors de l'évaluation de la politique de mobilité par l'AOM et sur tout projet de mobilité structurant. Créé en 2020 par la métropole et composé notamment d'habitants tirés au sort, le comité s'est réuni le 8 juin 2023 pour adopter son règlement intérieur et être informé sur le renouvellement de la concession de transport au 1er avril 2025 et l'élaboration du plan de mobilité de la MEL à l'horizon 2035. Aucun autre compte rendu n'a été produit par la métropole durant le contrôle.

La mise en place de la gratuité pour les moins de 18 ans n'a toutefois jamais été inscrite à l'ordre du jour, ni même évoquée en séance, alors qu'elle constitue une évolution substantielle de la politique tarifaire de la métropole en 2022 *(cf. infra)*. Réuni tardivement, le comité des partenaires aurait également pu être consulté, dès sa création, sur le lancement de la révision du plan de déplacement urbain (PDU), lancée en décembre 2020.

---

6 Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

7 Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

8 Suppression de la notion de « périmètre de transport urbain », remplacée par celle de « ressort territorial » de l'AOM, au sein duquel se mettent en place des services urbains et interurbains de transport.

9 Cf. article L. 1413-1 du CGCT. En 2017, la CCSPL a été réorganisée en deux commissions, portant sur les thématiques « Transports » et « Écologie urbaine, aménagement du territoire et urbanisme ».

10 Créée en 2019 par la métropole, conformément à l'article L. 2143-3 du CGCT.

11 Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019.

La chambre rappelle à la métropole que le comité des partenaires doit se réunir « *avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place* »[12].

Rappel au droit unique : réunir le comité des partenaires selon les modalités prévues à l'article L. 1231-5 du code des transports.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président de la MEL indique que le comité des partenaires s'est également réuni le 25 juin 2021 avec pour ordre du jour la tarification du service public de transport (mise en place de la gratuité pour les moins de 18 ans), préalablement au vote de la délibération portant sur l'avenant n° 6.

1.1.2 La coordination avec les autres autorités de mobilité

En application de la loi n° 2000-1208 du 12 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, la métropole participe aux réflexions sur l'intermodalité[13] avec les AOM de la région, au sein du syndicat mixte « Hauts-de-France Mobilités »[14]. Regroupant 17 AOM, il a pour objet de coordonner les services organisés par ses adhérents, mettre en place un système multimodal d'information à l'attention des usagers, rechercher une tarification coordonnée et des titres de transports uniques ou unifiés.

La MEL a également indiqué participer à la mise en place de la carte « Pass Pass », support billettique intermodal utilisable dans les TER et sur les réseaux urbains lillois, valenciennois, boulonnais et cambrésiens. Une plateforme « www.passpass.fr » est mise à la disposition des usagers pour leur permettre de définir un trajet optimisé utilisant tous les moyens de transports possibles (train, car, bus, métro, co-voiturage, autopartage et vélo).

La métropole a aussi contracté, depuis plusieurs années, avec le département du Nord et la région Hauts-de-France en matière de transports scolaires. Elle a délégué, par voie conventionnelle, sa compétence en matière de gestion et de financement des transports scolaires au département du Nord. Le subventionnement départemental, pour les lycéens urbains, domiciliés et scolarisés dans le ressort métropolitain, a pris fin au 31 décembre 2011. Depuis, l'organisation du transport urbain des lycéens relève de la métropole.

La mise en œuvre des dispositions de la loi NOTRé a conduit au transfert des transports scolaires à la région, le 1er janvier 2018. À ce titre, cette dernière verse 5,5 M€ par an à la MEL, qui gère et organise le transport scolaire urbain des collégiens et lycéens. Le concessionnaire transporte ces derniers sur les lignes régulières du réseau urbain métropolitain.

---

[12] Article L. 1231-5 du code des transports, dans sa rédaction issue de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019.

[13] Concept proposant l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un déplacement. L'intermodalité est facilitée par la programmation cohérente des solutions de déplacement et l'harmonisation des cadences, des horaires et des offres tarifaires *(source :* PDU Lille Métropole 2010-2020*)*.

[14] Créé en décembre 2009 et dénommé « Hauts-de-France Mobilités » depuis 2018, il regroupe 17 AOM dont l'objectif commun est de développer l'usage des transports collectifs à l'échelle de la région.

De plus, en vertu du règlement régional des transports, la région prend en charge les frais de transport des scolaires empruntant le réseau urbain pour effectuer des trajets entrant ou sortant du ressort territorial de la métropole pour se rendre dans leur établissement scolaire (0,3 M€ pour l'année scolaire 2020-2021).

Depuis la mise en place, le 1er janvier 2022, de la gratuité des transports publics pour les jeunes âgés de moins de 18 ans résidant au sein de la métropole, la région ne finance plus que les frais de transport des jeunes ne pouvant pas bénéficier de cette gratuité. Ne restent donc concernés par une éventuelle prise en charge régionale que les jeunes scolarisés dans la métropole mais domiciliés en dehors (160 élèves, environ). La participation régionale au transport scolaire non urbain des élèves a donc été diminuée d'environ 65 000 € par an.

Enfin, la MEL a également conclu des accords avec la région sur l'intégration tarifaire des lignes de TER à l'intérieur du ressort territorial métropolitain.

1.2 La planification de la mobilité

La planification de la mobilité s'inscrit dans le cadre de la « stratégie nationale bas carbone 2 » de mars 2020[15]. Ce document définit une trajectoire nationale de réduction des émissions jusqu'à 2050 pour atteindre la neutralité carbone.

La MEL a donc été associée à l'élaboration du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)[16], qui précise la stratégie, les règles et les objectifs fixés par la région dans douze domaines concernant directement le quotidien des habitants, tels que notamment l'infrastructure et le développement des transports et l'intermodalité. Il vise notamment à optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes de transports.

Les objectifs fixés par ce document s'imposent au schéma de cohérence territoriale de la MEL de 2017[17] et à son plan climat-air-énergie territorial de février 2021, dont l'une des priorités est de réduire l'impact de la mobilité en créant des zones à faibles émissions[18] et de mettre en place un plan de mobilité, à la suite du plan de déplacement urbain 2010-2020.

---

[15] Introduite par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et adoptée en 2015, cette stratégie nationale a été révisée en 2018-2019.

[16] L'élaboration du SRADDET est prévue par la loi NOTRé.

[17] Il encadre notamment les plans de mobilité métropolitains jusqu'à l'horizon 2035.

[18] La loi « climat et résilience » de 2021 impose aux agglomérations de plus de 150 000 habitants de mettre en place une zone à faibles émissions mobilité (ZFE) avant fin 2024.

1.2.1 Les plans de mobilité

La MEL, en tant qu'AOM, est compétente pour planifier, suivre et évaluer la politique de mobilité, en associant les acteurs concernés. Cette mission est formalisée dans un plan de mobilité[19], qui définit les grands principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Cette démarche implique une vision transversale associant logique de déplacements et projets d'urbanisme. La loi d'orientation de 2019 a élargi la portée de ce document en y intégrant notamment les nouveaux modes de transport (vélo, covoiturage, etc.).

La MEL a adopté son second plan de déplacement urbain, en avril 2011, pour la période 2010-2020. Il prévoyait notamment le développement des déplacements pédestres, à vélo et en transports collectifs, ainsi qu'une baisse importante de l'usage des voitures[20].

Il comportait également des objectifs environnementaux[21] et des estimations financières des investissements envisagés, dont les principaux étaient le projet de tram-train (650 M€), le doublement de la ligne 1 du métro (475 M€) et son prolongement (100 M€), la mise en place d'une billettique (22 M€).

En 2016, la métropole a réalisé plusieurs enquêtes sur la mobilité et une évaluation à mi-parcours du plan de déplacements urbains (PDU).

Tableau n° 1 : Principaux constats 2016

	2006	Objectifs 2020	Constat 2016	
			Parts modales	Déplacements par jour
Transports collectifs	10 %	20 %	9,9 %	410 000
Voiture	**56 %**	**35 %**	**56,6 %**	**2 230 000**
Vélo	2 %	10 %	1,5 %	61 000
Marche	31 %	35 %	29,6 %	1 240 000

Source : chambre régionale des comptes, à partir du bilan du PDU à mi-parcours.

Au regard de ce bilan à mi-parcours, les parts modales n'ont pas évolué, avec même une tendance à la hausse de l'utilisation de la voiture[22]. L'usage des transports collectifs et du vélo stagne et, pour la première fois depuis plusieurs décennies, la marche à pied diminue.

---

[19] La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 a changé l'appellation « plan de déplacements urbains » en « plan de mobilité », à compter du 1er janvier 2021.

[20] L'objectif étant de passer de 17,5 à 13,3 millions de kilomètres par jour ouvrable.

[21] En particulier, concernant la pollution de l'air, avec une baisse substantielle, par rapport à 2006, des émissions de polluants atmosphériques locaux de 40 à 80 % et des gaz à effet de serre de l'ordre de 35 à 40 %.

[22] L'enquête relève que la portée moyenne (distance à vol d'oiseau) d'un déplacement en voiture passager est de 4,6 km (50 % des déplacements en voiture passager sont inférieurs à 2,1 km).

Le vieillissement de la population métropolitaine[23] a un effet direct sur ces pratiques, avec une nette baisse de la mobilité à pied et un transfert vers la voiture, y compris pour des déplacements courts[24]. En outre, selon une enquête en cours conduite avec le Cerema[25], les métropolitains âgés de 55 ans et plus utilisent encore majoritairement leurs voitures.

Ces pratiques rendent difficile la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre. Il ressort en effet du bilan carbone du territoire métropolitain en 2019 que le transport routier représente 40 % des émissions directes de gaz à effet de serre (+ 7,2 % de 2006 à 2016).

En juin 2022, la MEL a engagé l'élaboration de son plan de mobilité. Il vise à définir les orientations de sa politique à horizon 2035, notamment en matière d'organisation du transport de personnes et marchandises, de circulation et de stationnement, tout en réduisant ses impacts sur la pollution atmosphérique.

La métropole souhaite réduire l'usage de la voiture d'ici à 2035, et que les résidents réalisent quotidiennement au minimum 20 % de leurs déplacements en transports en commun, 32 % à pied et 8 % à vélo. Ce scénario suppose un report de 50 000 déplacements quotidiens réalisés en voiture personnelle vers le TER, couplé à une augmentation du taux d'occupation de 1,4 à 1,6 personnes par véhicule, grâce au développement du covoiturage.

Ces objectifs sont moins ambitieux que les précédents, mais plus réalistes compte tenu des pratiques de mobilité sur le territoire, majoritairement centrées sur la route (cf. *infra*).

Selon la MEL, ils supposent d'améliorer le niveau de service actuel, tout en l'adaptant aux besoins des territoires (urbain, rural, péri-urbain) et aux attentes en matière de mobilité qui évoluent rapidement (incidences de l'épidémie de Covid-19, développement du télétravail, évolutions démographiques, vieillissement de la population, etc.).

Elle souhaite donc réduire de 37 % les émissions de gaz à effet de serre en 2035 (par rapport à 2016), tous déplacements confondus (de personnes et de marchandises).

La métropole a élaboré son plan de mobilité au terme d'une consultation citoyenne organisée en avril 2021, et d'une enquête publique. Un avis favorable a été rendu en avril 2023. L'adoption définitive par l'organe délibérant devait intervenir d'ici fin 2023, après une dernière phase technique et politique[26].

---

[23] Selon la projection réalisée par l'INSEE en 2017, la population âgée de la MEL augmente, avec un tiers de plus de 65 ans d'ici à 2030 (environ 203 000).

[24] En 2016, les métropolitains âgés de 55 ans et plus (près de 300 000 personnes) réalisent chaque jour 120 000 déplacements en voiture de plus qu'en 2006 (+ 30 %). Ils réalisent plus de six déplacements sur 10 en voiture (62 %), c'est-à-dire au-delà de la moyenne des métropolitains (57 %).

[25] Établissement public placé sous la tutelle du ministère chargé de l'environnement. Cette enquête, démarrée en 2019, doit être menée sur cinq ans auprès des habitants de plus de 65 ans.

[26] Le projet de plan de mobilité arrêté sera soumis pour avis aux conseils municipaux, départemental et régional, aux AOM limitrophes, et aux autorités compétentes de l'État. La consultation inclut également l'État belge.

1.2.2 Le schéma directeur des infrastructures de transports

La métropole s'est également dotée, en juin 2019[27], d'un schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT), fixant ses priorités en matière de grandes infrastructures de transport collectif pour la période 2020-2035.

Il s'agit de faciliter l'accès au cœur de l'agglomération depuis les périphéries, relier les périphéries entre elles, créer des liaisons express entre des secteurs non desservis par le ferroviaire et renforcer la desserte nord-est du territoire.

Le SDIT prévoit, en particulier, une vingtaine de projets visant à :

- développer le réseau ferré régional en le connectant aux réseaux de métro, tramway, bus, dans le cadre d'un dialogue avec la région, notamment sur l'intégration tarifaire[28] ;
- renforcer et rénover les lignes de métro et tramway pour améliorer le service offert à l'usager, notamment en renforçant les deux lignes de métro existantes, en augmentant les fréquences et le nombre de rames de métro circulant sur la ligne 2 à l'horizon 2026-2031.

En 2035, 30 liaisons nouvelles ou réaménagées en transports collectifs devraient compléter le réseau.

Le schéma directeur propose aussi de travailler sur les liaisons avec les territoires qui l'entourent au moyen « *d'un véritable Réseau Express Régional (RER) métropolitain élargi à l'Eurométropole et au bassin Minier* », au niveau de service renforcé. Si les réflexions sur ce sujet sont anciennes, une étude d'opportunité du déploiement de services express métropolitains sur l'étoile ferroviaire[29] de Lille a été lancée, par délibération du 18 décembre 2020, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire.

Près de 2 Mds€ seront investis pour renforcer l'accessibilité et l'attractivité de la métropole[30], et pour lutter contre la pollution de l'air, avec deux nouvelles lignes de tramway et deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). Les tracés de ces quatre projets ont été adoptés par le conseil métropolitain le 24 juin 2022. Les travaux devraient être achevés en 2035.

En conclusion, la MEL a respecté ses obligations de planification en ce qui concerne la mobilité. Les divers documents de planification sont cohérents entre eux en termes d'objectifs, principalement sur la réduction de la part des véhicules personnels.

---

[27] Après une phase de concertation et de communication auprès des citoyens et des élus des communes de la métropole et des divers acteurs de la mobilité.

[28] Un seul et même titre de transport permettant d'emprunter tous les modes de transport sur tous les territoires.

[29] Zone de circulation ferroviaire dense périurbaine autour de nœuds du réseau.

[30] Cf. annexe n° 7.

1.3 Une gestion déléguée du service des transports urbains de personnes

L'objet d'un contrat de concession de service public est défini à l'article L. 1121-1 du code de la commande publique[31] : confier la gestion d'un service à un opérateur économique, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter, soit de ce droit assorti d'un prix. Les délégations peuvent prendre la forme de :

- la concession : le concessionnaire exploite le service « à ses risques et périls » et perçoit une rémunération de l'autorité concédante ;
- l'affermage : le « fermier » assume également « à ses risques et périls » l'exploitation du service, en se rémunérant par des redevances perçues sur les usagers ;
- la régie intéressée : le délégant assume la responsabilité financière du service public.

La concession et l'affermage sont les principaux modes de délégation d'un service public.

Le contrat d'affermage du service public des transports urbains de personnes de la métropole du 8 novembre 2010 avait été confié au groupe *Keolis*[32] et à sa société filiale *Keolis Lille* (ex-*Transpole*) pour la période 2011-2017. Il a été prolongé jusqu'au 31 mars 2018, dans l'attente de l'entrée en vigueur du nouveau contrat de concession de service public.

Au regard du rapport d'analyse des comptes d'exploitation 2018 de l'actuelle concession par la métropole, les pertes cumulées de la société, sur les sept années du contrat, se sont élevées à 98,1 M€, faute d'avoir atteint les objectifs en termes de trafic et de fraude.

Dans le même temps, en 2018 et pour un montant équivalent à celui évoqué précédemment, la MEL a racheté au concessionnaire, à leur valeur nette comptable, des immobilisations que ce dernier avait constituées.

1.3.1 Le choix de recourir à une nouvelle concession sur la période 2018-2024

Par délibération du 1er avril 2016, le conseil métropolitain a approuvé le principe de la concession de service public pour l'exploitation des transports urbains de personnes sur son territoire, pour une durée de sept ans, à compter du 1er janvier 2018. Seules se sont portées candidates les sociétés *Transdev* et *Keolis*.

Une première procédure a été déclarée infructueuse en décembre 2016 en raison d'offres ne respectant pas les conditions et caractéristiques du règlement de consultation. Une seconde procédure a donc été lancée.

Après plusieurs échanges avec les deux soumissionnaires lors de la négociation[33], les offres ont été analysées par la commission de concession de service public selon trois critères, non hiérarchisés : la performance du service et la qualité du service rendu à l'usager (critère n° 1) ; les conditions financières (n° 2) ; les conditions techniques d'exploitation (n° 3).

---

31 Avant le 1er avril 2019, l'article L. 1411-1 du CGCT définissait la « délégation de service public ».

32 Société anonyme de transport public du secteur des transports de voyageurs, détenue à 70 % par la SNCF, et à 30 % par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

33 À la suite d'un incident survenu lors de la négociation, la MEL a décidé de clore la procédure et d'analyser les dernières offres remises. La société *Transdev* a saisi, dans le cadre d'un référé précontractuel, le tribunal administratif de Lille qui a rejeté sa demande d'annulation de la procédure de passation. Cette décision a été confirmée par le Conseil d'État, le 8 novembre 2017.

L'exploitation des transports urbains de personnes sur le territoire métropolitain a finalement été concédée, le 17 décembre 2017, à Keolis SA, société anonyme à conseil d'administration. Le contrat a été conclu pour un montant de plus de 2 Mds€, pour une durée de sept ans, avec prise d'effet au 1er avril 2018.

Conformément au contrat de concession, Keolis a confié à l'une de ses filiales, Transpole SA, société anonyme, l'exécution du contrat. La dénomination de Transpole a ensuite été modifiée en KLM, par décision de son assemblée générale du 12 juin 2020.

Deux orientations sont prévues au contrat : développer l'usage des transports selon les préconisations du plan de déplacement urbain 2010-2020, et réduire la fraude.

Les principaux objectifs visent à augmenter fortement le trafic (+ 170 millions de voyages cumulés en sept ans) et réduire significativement la fraude (5 % en 2025). Sont également prévus : la hiérarchisation du réseau autour de 23 lignes structurantes, l'optimisation de l'offre kilométrique de 7,7 %[34], la rationalisation des lignes de bus principales, la création de nouvelles citadines[35], et la mise en place de nouveaux services innovants (modernisation du transport sur réservation, covoiturage dynamique).

1.3.2 Pouvoirs et missions du concédant et du concessionnaire

Aux termes du contrat, l'autorité concédante détermine l'organisation et le fonctionnement du service, notamment les conditions tarifaires et la passation des marchés et contrats relatifs aux biens qu'elle met à disposition.

Les biens mobiliers et immobiliers dont elle est propriétaire et qui sont nécessaires à l'exploitation du réseau, désormais dénommé *Ilévia*, représentent une valeur brute de 1,66 Mds €. Le contrat prévoit également une répartition des investissements entre le concédant et le concessionnaire (cf. *infra*).

La métropole contrôle et sanctionne le respect des obligations du concessionnaire en termes d'objectifs de qualité, d'efficacité et de sécurité du service public concédé.

De son côté, le concessionnaire bénéficie d'une totale autonomie de gestion correspondant à ses responsabilités d'exploitant technique et commercial du service public des transports de personnes, et assume seul les risques liés. Il garantit la continuité du service, le respect des objectifs contractuels fixé par le concédant en termes de recettes tarifaires et de qualité de service, notamment, dans la lutte contre la fraude. Il assure la promotion commerciale du réseau en vue de la conquête de nouveaux clients.

Le contrat prévoit également l'information du concédant. Outre les documents qui lui sont transmis à échéances régulières, le concessionnaire procède à une information complémentaire sur les modifications qu'il souhaite réaliser ou faire réaliser, la mise en service de biens supplémentaires ou la modernisation de biens qui lui sont affectés. Il communique également sur les travaux qu'il effectue en tant que maître d'ouvrage.

---

[34] Rationalisation des lignes de bus principales, du métro et du tramway, et création de nouvelles citadines.
[35] Lignes desservant les boulevards de ceinture de centres urbains.

La modification du capital social ou l'exploitation sous-traitée d'une partie des lignes de transport[36] imposent également l'information complémentaire du concédant.

1.3.3 Le suivi de la concession

La CCSPL consacrée aux transports publics (cf. *supra*) se réunit périodiquement afin notamment d'examiner les rapports annuels produits par le concessionnaire.

À ce titre, elle approuve un rapport « de pilotage du contrat de concession et d'analyse des données financières et techniques » relatif à l'exercice écoulé, ensuite présenté au conseil métropolitain au mois d'octobre ou de décembre suivant.

Au sein de la MEL, la direction « Transports » suit l'exécution de la concession. Comptant une cinquantaine d'agents[37], elle est rattachée à la direction générale déléguée responsable des réseaux, services, mobilité et transports.

Le concédant et le concessionnaire organisent des réunions, au moins six fois par an, regroupant la direction, les chefs de service de la direction « transports » de la métropole, et les membres de la direction de la société *KLM*. Y sont notamment traités la présentation des rapports annuels, l'évolution et les modifications d'offre de transports ainsi que les bilans en matière de fraude, de dispositif de sécurisation et de qualité de service.

Des réunions portant sur la maintenance des équipements ont également lieu. Sur la période, plus de 38 réunions de ce type ont été organisées en moyenne chaque année.

Enfin, dans le cadre de l'actuelle concession, une plateforme commune de partage d'information (« Kontrat ») entre le concédant et le concessionnaire a été créée. Elle comporte notamment le contrat, ses avenants et les annexes mises à jour, les tableaux de bord contractuels mensuels et trimestriels[38], et les documents relatifs au suivi des investissements et aux résultats des contrôles qualité et aux pénalités afférentes.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le territoire métropolitain, à la fois rural et urbain, compte 95 communes pour une population totale de 1,2 million d'habitants. Situé à un carrefour stratégique européen, il est compris dans une agglomération transfrontalière de 2,1 millions d'habitants et connaît cinq millions de déplacements par jour, essentiellement effectués en voiture.

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, la métropole européenne de Lille a mis en place les instances liées à la mobilité et se coordonne avec les autres acteurs du territoire afin notamment de renforcer l'intermodalité des transports. Elle doit cependant réunir le comité des partenaires, instance de dialogue entre les différentes parties prenantes de la mobilité, avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité et de la politique tarifaire.

---

[36] Au-delà de 30 % de l'offre kilométrique totale.
[37] 54 agents (organigramme de mars 2023).
[38] Le transport de voyageurs est suivi trimestriellement.

Par ailleurs, elle respecte ses obligations de planification en matière de mobilité :

- *elle a engagé, en juin 2022, la révision de son plan de déplacements urbains (devenu plan de mobilité) qui doit établir les orientations de sa politique de mobilité à l'horizon 2035. Ses objectifs sont moins ambitieux mais plus réalistes que précédemment ;*
- *elle s'est dotée d'un schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT), feuille de route en matière pour la période 2020-2035, avec un budget de 2 Mds€.*

Le précédent contrat de délégation de service public avec le groupe Keolis s'était clos par un déficit d'environ 98 M€, montant équivalent à celui du rachat par la MEL des immobilisations que ce dernier avait constituées. Une nouvelle concession d'exploitation du réseau, désormais dénommé Ilévia, a été confiée à la société anonyme Keolis Lille Métropole, filiale du groupe Keolis. D'un montant de 2 Mds€, cette concession a pris effet au 1er avril 2018 pour une durée de sept ans.

En tant qu'autorité concédante, la métropole met à disposition les équipements nécessaires au fonctionnement du service, définit l'organisation du réseau, la politique tarifaire et fixe des objectifs au concessionnaire en termes de développement des recettes et de performance concernant notamment la qualité et la sécurité du service. En outre, pour s'assurer de l'atteinte des objectifs par le concessionnaire, la métropole assure le suivi de l'exécution du contrat au moyen des informations contenues dans les rapports annuels qui lui sont transmis ou sur la plateforme d'échange d'informations entre les deux entités, mais aussi dans le cadre de réunions mensuelles d'exploitation et de réunions techniques.

---

2 L'OFFRE ET LA QUALITÉ DU SERVICE

2.1 Les caractéristiques du réseau

Au 1er janvier 2023, le réseau de transport urbain *Ilévia*, particulièrement dense et complet[39], est composé de :

- deux lignes de métro automatique[40] allant de Lomme à Tourcoing ou de Lille à Villeneuve d'Ascq ;
- deux lignes de tramway, en « Y », reliant la station Gare Lille Flandres à la station Roubaix Eurotéléport pour la première ligne, et la station Tourcoing centre pour l'autre ligne ;
- 75 lignes de bus régulières, considérées comme « transports non guidés », traversant 89 communes sur plus de 550 km ;
- 45 lignes de bus scolaires.

Le réseau urbain d'autobus exploité en propre comprend notamment huit lignes de BHNS (LIANE[41]), sept citadines (cf. *supra*), trois corolles (ligne circulaire de rocade assurant des liaisons transversales entre communes de la première couronne lilloise), une ligne transfrontalière, une ligne de desserte de zones d'activité économique et une navette de desserte du Vieux Lille (minibus). La partie sous-traitée porte sur 36 lignes de bus et les 45 lignes scolaires.

Cette offre est complétée par des services de transports à la demande, notamment pour les personnes à mobilité réduite (« Handipole »), un service de vélo en location (V'Lille), des parcs relais (huit au total, pour 3 462 places)[42] et quatre pôles d'échanges entre les réseaux de transport (urbain, non-urbain et TER)[43].

Le parc de véhicules roulants est composé de 143 rames de métro, 24 tramways et 469 bus, dont 327 autobus standards, 132 autobus articulés et cinq autobus de moyenne capacité. Tandis que les rames de métro, les tramways fonctionnent à l'électricité, les autres véhicules roulent au gaz naturel pour véhicules (GNV). L'âge moyen du matériel roulant hors autobus est élevé, particulièrement s'agissant des rames de métro (plus de 30 ans)[44].

Ilévia dessert 89 communes sur les 95 de la MEL, soit une couverture de 93,7 %. Les communes du sud de la métropole, qui disposent de 500 champs captants classés prioritaires au niveau national[45], ne permettent pas un aménagement spécifique du réseau de transport.

---

39 Cf. annexe n° 3.

40 Inauguré le 25 avril 1983, il est le premier métro automatique au monde, à la fréquence la plus grande.

41 LIANE : LIgne À Niveau Élevé de service.

42 Parcs de stationnement pour voitures et deux roues situés aux arrêts Porte d'Arras, Porte des Postes, CHU Eurasanté, Quatre Cantons, Les Prés, Saint-Philibert, Pont-de-Neuville, et La Cerisaie.

43 Situés à Armentières, Don-Sainghin, La Bassée et Seclin, d'un total de 1 852 places.

44 Rames : 30 ans et 4 mois ; trams : 28 ans et 7 mois ; bus : 7 ans et 10 mois.

45 Regroupant un ou plusieurs ouvrages de captages d'eau potable souterraine.

De 2019 à 2022, le bus (en propre et sous-traités) a produit en moyenne 19,5 Mkm par an, le métro, 12,2 Mkm, et le tramway, 1,4 Mkm. En 2022, pour une population métropolitaine de 1 182 250 habitants, 40,3 Mkm ont été produits, tous modes de transport confondus, soit 34 kilomètres par habitant. La même année, 178,8 millions de voyages (109,4 millions en métro, 57,7 millions en bus et 11,7 millions en tramway) ont été assurés, fin 2022, contre 200,1 millions de voyages avant la crise sanitaire.

La voiture occupe pourtant toujours une place majeure, et les réseaux routiers structurent les infrastructures de transport existantes sur le territoire. Bien que réalisée en 2016, l'enquête réalisée par la MEL permet de connaître les grandes tendances et la répartition des déplacements sur le territoire : 57 % des déplacements sont réalisés en voiture, 10 % en transports en commun, 29 % en marchant et 1,5 % en vélo. La place de la voiture est cependant moins importante qu'aux niveaux régional (78,3 % en 2016)[46] et national (84 % pour les véhicules, 5 % pour les autocars, autobus et tramways et 10 % pour les transports ferrés)[47].

Selon l'INSEE, la part des déplacements domicile-travail en voiture sur le territoire métropolitain se maintient à plus de 68 % de 2013 à 2019, niveau légèrement supérieur à celui de la moyenne des métropoles, hors région parisienne (66,1 % en 2013 et 65,2 % en 2019)[48].

S'agissant des transports collectifs, l'étude réalisée fin 2021[49] par le concessionnaire sur le profil des usagers révèle qu'il s'agit plutôt d'abonnés (38 %), depuis au moins 2020, qui ont moins de 55 ans (75 %)[50], résident principalement à Lille (33,3 %), sa proche périphérie (23,1 %), à Roubaix (12,1 %) et Tourcoing (8,6 %).

Les déplacements sont essentiellement effectués pour des motifs professionnels (36,7 %) ou par des étudiants (22 %). Lorsqu'ils se déplacent, les usagers passent environ 50 minutes sur le réseau *Ilévia*, contre moins de 40 minutes en voiture. Le métro est le mode de transport privilégié, neuf clients sur 10 l'empruntant au moins une fois par mois. La voiture particulière est utilisée par six clients sur 10, et le vélo ou le train par deux clients sur 10.

2.2 L'évolution de la production kilométrique et de la fréquentation

La mesure de la réalisation de l'offre contractuelle porte sur la production kilométrique telle que décrite en annexe 16 du contrat de concession, actualisée des avenants à celui-ci. Elle donne lieu à une réfaction de la rémunération du concessionnaire lorsque le niveau de production constaté pour une année est inférieur à la valeur de référence.

La fréquentation, définie en nombre de voyages, correspond au trafic d'un mode de transport estimé à partir des validations enregistrées pour ce mode et d'un taux de non-validation spécifique à ce mode, selon la formule suivante :

$$trafic = \frac{nombre\ de\ validations}{(1 - taux\ de\ non\ validation)}$$

[46] France Stratégie, étude de 2020 sur les politiques de mobilité dans les Hauts-de-France (données 2016).
[47] Chiffres clés des transports, ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, mars 2023.
[48] Cf. annexe n° 6.
[49] 1 600 enquêtes réparties sur les principaux titres vendus en octobre 2021, à savoir, les abonnements et les titres unitaires (tickets unités, différents carnets de 10, tickets Zap, etc.).
[50] 6,3 % des clients ont moins de 18 ans et 19 % ont plus de 55 ans.

Sur la période 2018 à 2022, la production kilométrique moyenne des modes de transports collectifs, hors ligne transfrontalière[51], atteint 182,7 Mkm, soit 96,5 % de l'objectif fixé par le contrat de concession. Elle repose essentiellement sur le mode bus, y compris sous-traité, avec 117,5 Mkm (64,3 %) et le métro avec 58,5 Mkm (32 %). Le tramway ne correspond qu'à 3,7 % de la production kilométrique (6,7 Mkm).

Tableau n° 2 : Évolution de la production kilométrique entre 2018 et 2022

En milliers de kms	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Réalisé métro	**9 460**	**12 577**	**11 410**	**12 245**	**12 811**	**58 503**
Objectif métro	9 522	12 734	12 709	12 709	12 709	60 383
Taux de réalisation	*99,3 %*	*98,8 %*	*89,8 %*	*96,3 %*	*100,8 %*	*96,9 %*
Réalisé tramway	**1 121**	**1 392**	**1 254**	**1 449**	**1 460**	**6 676**
Objectif tramway	1 132	1 517	1 499	1 499	1 499	7 146
Taux de réalisation en %	*99,0 %*	*91,8 %*	*83,7 %*	*96,7 %*	*97,4 %*	*93,4 %*
Réalisé bus	**16 154**	**18 346**	**16 288**	**18 210**	**18 975**	**87 973**
Objectif bus urbains	16 447	18 450	18 552	18 552	18 552	90 553
Taux de réalisation en %	*98,2 %*	*99,4 %*	*87,8 %*	*98,2 %*	*102,3 %*	*97,2 %*
Réalisé sous-traitance bus	**3 864**	**6 310**	**6 178**	**6 694**	**6 462**	**29 508**
Objectif sous-traitance bus	3 814	6 681	6 871	6 941	6 983	31 290
Taux de réalisation en %	*101,3 %*	*95,4 %*	*90,9 %*	*97,7 %*	*92,5 %*	*94,3 %*
Production kilométrique totale	**30 599**	**38 625**	**35 130**	**38 598**	**39 708**	**182 660**
Objectif de production[52]	**30 915**	**39 382**	**39 631**	**39 701**	**39 743**	**189 372**
Taux de réalisation global	***99,0 %***	***98,1 %***	***88,6 %***	***97,2 %***	***99,9 %***	***96,5 %***

Source : chambre régionale des comptes, à partir des rapports annuels du concessionnaire.

En raison de la crise sanitaire, la production kilométrique a, cependant, diminué de 9 % entre 2019 et 2020 (- 3,5 Mkm) et n'a atteint que 88,6 % de l'objectif contractuel. Le mode bus a été le plus affecté avec 2,2 Mkm non réalisés par rapport à l'exercice précédent.

Conformément aux objectifs contractuels d'optimisation de l'offre kilométrique sur la durée du contrat[53], des adaptations de l'offre sont intervenues sur la période 2018 à 2022, la plus importante concernant la modification du réseau en 2019[54].

La fréquence de service a été améliorée sur les deux lignes de métro[55], et l'amplitude horaire sur la ligne 1[56] a été étendue, afin de s'adapter à l'évolution des rythmes de vie. Ces modifications se sont traduites par une hausse de 10 % des validations sur le métro et de 243 % après 22h sur la ligne 1. Pour leur part, les lignes de bus ont connu des modifications de dessertes importantes et des adaptations horaires. L'impact financier total de ces modifications est de 31,3 M€, soit un coût unitaire de 8 € par kilomètre supplémentaire parcouru.

---

51 Reliant Mouscron (Belgique) à Wattrelos et Roubaix, gérée par Ilevia et une société belge.

52 Les objectifs retenus sont ceux issus de la dernière mise à jour de l'annexe n° 16 sur la production kilométrique. Seule la période d'avril à décembre est prise en compte dans les données relatives à l'année 2018.

53 7,7 % (cf. *supra*). 5,9 % après les compléments d'offre visés aux avenants n° 3 et 6.

54 Après une concertation citoyenne dématérialisée réalisée par la MEL au cours du premier trimestre 2019.

55 En soirée les jeudis, vendredis et samedis (4'20 au lieu de 6').

56 Le samedi soir avec un dernier départ de Gare Lille Flandres à 1h30 au lieu de 00h30.

Ces aménagements ont permis de dépasser la production kilométrique d'avant la crise sanitaire. Celle-ci a progressé de près de 3 % de 2019 à 2022 (de 38,6 Mkm en 2019 à 39,7 Mkm en 2022).

En revanche, la fréquentation du réseau a chuté de 39 % en 2020, en raison de la crise sanitaire et des périodes de confinement. Après une reprise en 2021, elle se redresse nettement en 2022 (+ 23 % pour le métro, + 29 % pour le bus et + 32 % pour le tramway par rapport à 2021), mais ne parvient pas encore à retrouver son niveau de 2019[57].

Tableau n° 3 : Évolution du nombre de voyages entre 2018 et 2022

En millions	2018	2019	2020	2021	2022
Réalisé global	**140,8**	**200,1**	**121,6**	**142,1**	**178,8**
Métro	87,8	127,6	78,8	89,3	109,4
Bus	43,6	59,1	34,7	43,8	57,7
Tramway	9,4	13,4	8,14	9,0	11,7
Objectif global contractuel	**143,9**	**202,5**	**207,9**	**213,7**	**184,5**
Métro	88,3	123,7	126,8	130,6	112,7
Bus	46,4	65,7	67,9	69,5	59,9
Tramway	9,3	13,0	13,3	13,7	11,8
% global réalisé/objectif	**98 %**	**99 %**	**58 %**	**66 %**	**97 %**

Source : chambre régionale des comptes, à partir des rapports annuels du concessionnaire.

Sur la période contrôlée, la répartition de l'usage des divers modes de transport collectif évolue peu : 63 % des voyages[58] se font en métro, 30 % en bus et 7 % en tramway.

2.3 La lutte contre la fraude

2.3.1 Un taux de fraude élevé

Le calcul du taux de fraude

Il s'agit d'un taux mesuré au moyen d'une enquête-fraude annuelle qui rapporte le nombre de voyageurs en infraction à celui des personnes contrôlées.

[57] Seul le service « Handipole », qui a rencontré les mêmes difficultés que les autres modes de transport lors de la crise sanitaire, a retrouvé son niveau antérieur à la pandémie (133 534 voyages en 2022 pour 2 000 usagers).

[58] Sous-ensemble d'un déplacement effectué avec le même véhicule de transport (Cerema). Une partie du déplacement réalisé par un usager à l'intérieur d'un véhicule de transport en commun (contrat).

La lutte contre la fraude contribue à la qualité du service offert aux usagers des transports publics. Le concessionnaire s'est engagé à atteindre des objectifs de taux de fraude annuels devant passer de 12 % en 2018 à 5 % en 2023. Le non-respect des objectifs annuels est sanctionné par de nombreuses pénalités (600 au total[59]). Comme pour les autres critères de qualité, un dispositif de remise des pénalités est appliqué lorsque les taux se situent entre le seuil minimal et l'objectif à atteindre[60].

Tableau n° 4 : Évolution du taux de fraude

Année	Taux de fraude cible	Taux de fraude réalisé
01/04 au 31/12/2018	12,0 %	12,5 %
2019	11,3 %	11,6 %
2020	8,9 %	12,2 %
2021	7,3 %	12,1 %
2022	5,8 %	11,6 %
2023	5,0 %	/
2024	5,0 %	/
01/01 au 31/03/2025	5,0 %	/

Source : chambre régionale des comptes, à partir du contrat consolidé transmis par la métropole.

Pour atteindre ces objectifs, le concessionnaire procède aux opérations de contrôles sur le réseau, aussi bien en heures creuses qu'en heures de pointe[61].

La mission de contrôle comprend un volet dissuasif (ou « préventif »), qui se définit par les actions mises en œuvre en vue d'inciter l'usager à renoncer à frauder soit par l'achat d'un titre, soit par la validation de son titre de transport. Sa mesure correspond au rapport entre le nombre de voyageurs contrôlés et le nombre de voyages issus du système billettique. Il est confié aux « Welcomers »[62] dans le cadre d'une prestation de services conclue avec une association d'insertion.

Le volet répressif est assuré par les agents de l'unité « contrôle fraude recouvrement » de *KLM*. Son efficacité est mesurée par le rapport entre le nombre de voyageurs contrôlés avec le portable de contrôle et le nombre total de voyages issu du système billettique.

Le concessionnaire doit respecter des taux moyens de contrôle[63] allant de 2,5 % pour le préventif et de 1,7 % à 3,7 % sur le répressif. Il doit, en outre, respecter d'autres objectifs, tels qu'un délai d'intervention en moyenne mensuelle inférieur à 5 minutes, un taux de géolocalisation des contrôles répressifs de 95 % et un taux de recouvrement annuel des amendes de 40 %. En cas de non-respect de ces obligations, des pénalités peuvent lui être appliquées par l'autorité concédante.

---

[59] Une pénalité vaut 120 €. En raison de la crise sanitaire, la non-atteinte des objectifs de taux de fraude au titre des années 2020 et 2021 ne sont pas susceptibles d'entraîner l'application de pénalités.

[60] Pour les taux de contrôle répressif et préventif, le seuil minimal est fixé à - 0,5 % de l'objectif à atteindre, et pour le taux annuel de recouvrement des amendes, il se situe à 35 %.

[61] Heures creuses : 9h-16h et 19h à la fin du service. Heures de pointe : 7h-9h et 16h-19h.

[62] Les « Welcomers » sont présents du démarrage du service jusqu'à sa fermeture. Ils orientent, rassurent et conseillent les voyageurs (source : site *Ilévia*).

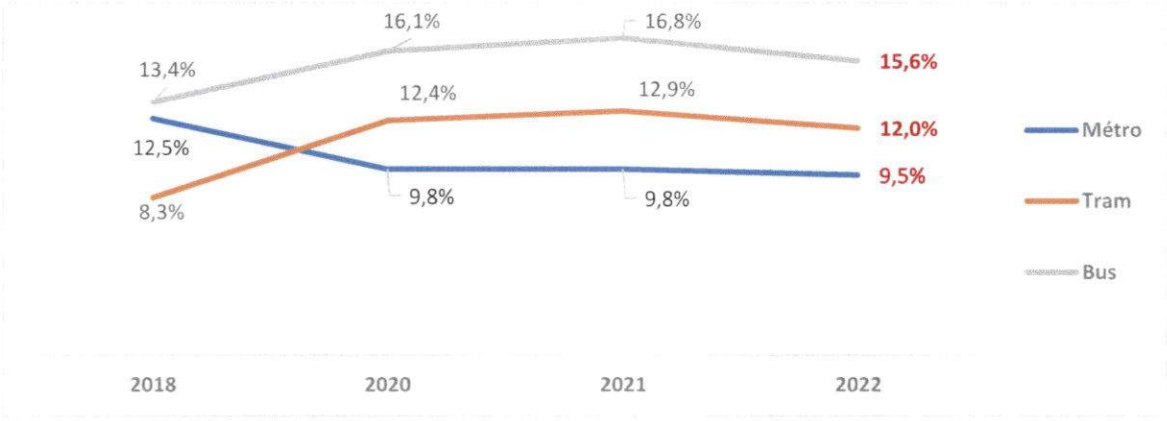
[63] Calculé d'après les taux moyens par mode et tranche horaire.

Les taux de contrôle répressif et préventif cibles sont respectés, sauf lors de la crise sanitaire. En 2020 et 2021, les impératifs de distanciation, l'absentéisme du personnel (en particulier lors des pics de contamination) et les adaptations successives des niveaux d'offre ont limité le nombre des contrôles.

Les contrôles préventifs se sont adaptés au contexte sanitaire et n'ont été réalisés que de janvier à février et d'août à décembre 2020. Afin d'assurer la sécurité sanitaire du réseau, 931 opérations « port du masque » ont été réalisées en partenariat avec les forces de l'ordre. L'activité du concessionnaire s'est ensuite amoindrie : le nombre de voyageurs contrôlés en 2022 ne représente que 64 % de ceux contrôlés en 2019. Si cette baisse s'explique notamment par la chute de la fréquentation du réseau depuis la crise sanitaire (- 11,3 % de voyages de 2019 à 2022), le concessionnaire a réduit les moyens humains de contrôle de la fraude (répressif et préventif), qui sont passés de 226,7 salariés en équivalent-temps plein (ETP[64]) en 2019 à 186,6 ETP en 2022[65].

Si le taux de fraude diminue légèrement sur la période, passant de 12,5 % en 2018 à 11,6 % en 2022, le taux cible n'a jamais été atteint. En 2022, le taux global représente le double de l'objectif visé par le contrat (5,8 %).

Graphique n° 1 : Évolution de la fraude en fonction du mode



Source : chambre régionale des comptes, à partir de l'enquête fraude 2022.

Le taux de fraude évolue différemment, selon le mode de transport. Il a nettement diminué dans le métro de 2018 à 2020 grâce à la généralisation du contrôle d'accès en station[66] avec l'installation de portiques anti-fraude. Toutefois, ceux du tramway et des bus urbains se sont nettement dégradés par rapport à ce qu'ils étaient au début de la concession (+ 45 % pour le tramway de 2018 à 2022 et + 16 % pour les bus).

---

64 Le décompte en ETP donne l'effectif présent à une date donnée, corrigé de la quotité de travail (un agent à temps partiel à 60 % correspond à 0,6 ETP).

65 Pour une masse salariale de 12,6 M€ en 2019 et 10,1 M€ en 2022, soit un écart de - 2,5 M€.

66 Le déploiement de ce dispositif s'est achevé en 2021 avec l'équipement des neuf dernières stations de métro. Au total, 652 portillons, dont 114 doubles, ont été installés dans 60 stations.

Selon une enquête réalisée par la MEL en mars 2022 auprès de 15 000 usagers du réseau[67], la fraude varie en fonction du mode de transport et de la zone géographique. Elle concerne principalement des hommes de 26 à 40 ans. Le taux de fraude dans les bus est plus élevé sur le secteur Roubaix-Tourcoing (21,1 %) que sur celui de Lille, qui se situe dans la moyenne générale (11,4 %).

Le concessionnaire a mis en œuvre des actions diverses pour limiter la fraude, avec la présence d'équipes de contrôle en civil dans les flux de voyageurs pour cibler les infractions au contrôle d'accès. Depuis 2022, les agents sont équipés d'un portable de contrôle doté d'une meilleure autonomie et les portes de service du métro qui le nécessitaient ont été réparées.

Le délégataire développe en outre des partenariats avec la police municipale des collectivités locales volontaires pour réaliser des opérations communes de lutte contre la fraude. En 2022, deux conventions ont été signées avec les polices municipales de Lomme et Wattrelos, et deux autres ont été renouvelées avec la police municipale de Tourcoing. La même année 139 opérations ont été menées avec la police nationale et 110 avec les polices municipales.

En dépit de ces actions, la fraude cumulée sur la période contrôlée reste élevée et représente 54 M€ de recettes en moins. Elle s'est traduite par l'application au concessionnaire de pénalités s'élevant à 1,1 M€ (dont 0,5 M€ en 2022).

L'audit externe de la concession, réalisé en 2021, montre que si les interventions des équipes de médiation sont perçues comme étant qualitatives et nombreuses, la visibilité des agents de sécurisation, qui participe au sentiment de sécurité des voyageurs, doit être accrue. Les contrôles pourraient être effectués là où la fraude est susceptible d'être la plus importante.

2.3.2 Un taux de recouvrement des amendes en hausse

En cas d'infraction, les contrevenants s'exposent au paiement d'une amende dont le montant peut être minoré s'il intervient rapidement[68].

Sauf en 2020 (39,5 %)[69], le taux de recouvrement des amendes sur la période est au-dessus de l'objectif contractuel de 40 %. Après l'abandon de la sous-traitance et d'une expérimentation avec un cabinet d'huissier, ce taux a été le plus élevé en 2022 (53,4 %).

Ces bons résultats sont notamment dus aux actions menées par le concessionnaire, telles que des relances manuelles effectuées auprès des usagers verbalisés ou l'amélioration de la rédaction des procès-verbaux afin de les fiabiliser.

Le mode de calcul du taux de recouvrement ne tient pas compte des procès-verbaux « non recouvrables »[70], représentant une part significative des infractions constatées (42 % à 74 % selon les années). En les prenant en compte dans le calcul du taux de recouvrement, celui-ci s'élève à 26 % en 2021 et 31 % en 2022.

---

67 1 783 individus en situation de fraude sur 15 352 répondants.

68 L'amende la plus fréquente (défaut de titre ou titre non valable) s'élève à 50 € si elle est payée directement à l'agent, 55 € si le paiement se fait dans les 24 heures ou jusqu'à sept jours par internet, 100 € dans les deux mois et 180 € au-delà de deux mois.

69 En 2020, la verbalisation s'est globalement maintenue, en dépit des difficultés conjoncturelles imposées par le respect des gestes barrières.

70 Pour usurpation d'identité, insolvabilité, absence de justificatifs d'identité ou exploitables, etc.

Le niveau des recettes d'infraction perçues est inférieur aux montants prévisionnels. En résulte, de 2019 à 2022, une perte de recettes de 920 000 €, dont le tiers correspond à la seule année 2022.

Tableau n° 5 : Recettes d'infraction

En €	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Recettes prévisionnelles	3 391 529	2 272 368	1 647 862	1 025 293	8 337 052
Recettes d'infraction perçues	756 614	346 987	627 487	820 896	2 551 983
Montants dus	1 054 163	470 860	816 402	1 130 536	3 471 961
Taux de transaction[71]	28,2 %	26,3 %	23,1 %	27,4 %	26,3 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir des rapports annuels du concessionnaire.

Le contrat ne contient aucun dispositif d'intéressement engageant le concessionnaire à recouvrer les recettes d'infraction. Le délégataire est donc incité à privilégier le respect des taux plutôt que de percevoir des recettes d'infractions.

2.4 Le contrôle de la qualité

Le contrôle qualité est réalisé à partir des informations transmises par le concessionnaire et sur la base d'enquêtes sous forme de « client mystère » menées par la MEL.

Le contrat prévoit huit indicateurs de qualité, majoritairement communs à l'ensemble des modes de déplacement et des services[72]. Les critères de qualité qu'ils illustrent sont accompagnés d'objectifs et de seuils minimaux à atteindre, régulièrement actualisés. En cas de manquement du concessionnaire à ses obligations[73], des pénalités peuvent être mises en œuvre par l'autorité concédante, conformément au barème annexé au contrat[74].

Le volume mensuel de contrôles est fixé à 1 612, dont 55 % concernent le bus, 24 % le métro et 9 % le tramway.

Plus de 157 000 pénalités ont été appliquées par l'autorité concédante entre 2018 et 2022, pour un montant total de 18,9 M€[75].

---

71 Le taux de transaction correspond au calcul suivant : (montant perçu - montant dû)/montant dû.

72 La ponctualité et la régularité (relevés automatiques ou données issues du système d'aide à l'exploitation), l'identité du réseau, les relations avec la clientèle et le confort des usagers, la disponibilité des équipements, la propreté, l'information des voyageurs, la sécurisation du réseau, la lutte contre la fraude et la réactivité du concessionnaire pour corriger les situations dégradées.

73 Pour le transport à la demande, les agences commerciales, parcs relais, pôles d'échanges et stations *V'Lille*.

74 Au montant unitaire de 120 €.

75 Cf. annexes n° 7 et 8. La synthèse communiquée par le concessionnaire indique un montant de 19 088 410 €, en raison d'une différence de 237 564 € au cours du deuxième trimestre 2022.

De 2018 à 2022, le service de bus en a représenté 48,1 % (plus de 75 500 pénalités représentant plus de 9,1 M€). Elles sont liées aux infractions constatées dans les bus et à un défaut de régularité et ponctualité du service. Viennent ensuite le tramway (35 731 pénalités pour environ 4,3 M€), puis le métro (30 388 pénalités pour 3,6 M€).

En août 2020, la société *KLM* a fait part de ses divergences sur l'interprétation du mode de calcul du taux d'évaluation de la qualité fixé à l'annexe 18 du contrat[76] et considère que les modalités d'application des critères qualité ne sont pas conformes aux stipulations contractuelles. Les méthodes de calcul de la MEL conduisent à constater une défaillance appelant une pénalité pour tout manquement unitaire au sein d'un ensemble d'obligations liées[77].

Si le montant des pénalités dues en 2018 et 2019 s'élève à 8 M€, le concessionnaire a estimé, qu'en modifiant la méthode de calcul, elles ne s'élèveraient qu'à 5,7 M€, soit une différence de 2,3 M€ (en 2020, cet écart était de 0,5 M€).

Après plusieurs échanges, l'actuel directeur général de *KLM* a relancé, en septembre 2022, la MEL en invoquant « *l'exigence de loyauté contractuelle* ». En mars 2023, la métropole a répondu défavorablement, estimant que la méthode de calcul appliquée « *repose sur une application stricte des dispositions contractuelles* ». Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, la société relève que, dans le cadre du renouvellement du contrat de concession, la métropole pourrait retenir une méthode de calcul du taux de qualité conforme à ses demandes.

Les pénalités appliquées font souvent l'objet de remises de la part du concédant selon le niveau d'atteinte des objectifs fixés par ailleurs. Les résultats « globaux » des indicateurs de régularité-ponctualité excèdent le seuil minimal[78], voire l'objectif. Après remises de la MEL, les pénalités s'élèvent en définitive à 17,1 M€ sur la période.

La méthode de calcul de ces remises est également contestée par *KLM*. Le taux moyen de remise est de 10 %, alors que celui calculé par la société approche 36 %, soit un écart de 4,8 M€. Le concessionnaire a sollicité le concédant sur l'octroi de remises supplémentaires d'un montant de 2,5 M€ pour la période 2018 à 2022.

---

[76] Le « *taux trimestriel de qualité correspond au rapport entre le nombre trimestriel de défauts et le nombre trimestriel de contrôles* ».

[77] Si le concessionnaire méconnaît trois obligations distinctes sur 100, relevant de 10 blocs cohérents, la métropole constate 30 % d'erreurs et non 3 %.

[78] S'ils se situent entre le seuil minimal et l'objectif fixé, 50 % de la pénalité est recouvrée. Si le niveau de l'indicateur excède l'objectif, la pénalité n'est pas mise en recouvrement.

Tableau n° 6 : Écart du montant de pénalités entre la MEL et *KLM*

En €	Pénalités initiales MEL	Pénalités initiales Keolis	Pénalités estimées MEL après remise	Pénalités estimées par KLM après remise	Écart	Pénalités définitives après remise
2018	3 208 140	3 208 140	3 022 776	2 046 612	976 164	2 975 136
2019	5 397 024	5 397 034	5 014 498	3 686 818	1 327 680	4 796 316
2020	2 468 052	2 468 052	2 235 228	1 431 228	804 000	2 133 108
2021	3 225 816	3 225 816	2 819 148	1 838 928	980 220	2 530 548
2022	4 551 804	4 789 368	4 018 944	3 234 264	784 680	Non connu
Total	**18 850 836**	**19 088 410**	**17 110 594**	**12 2387 850**	**4 872 744**	**12 435 108**

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du concédant et du concessionnaire.

À ce jour, la MEL n'a accordé qu'un montant supplémentaire de 0,7 M€ au titre des exercices 2018 à 2021. Pour cette période, les pénalités totalement payées à la métropole se sont élevées à 12,4 M€, soit 13,9 % de réduction par rapport aux pénalités initiales.

L'audit externe de la concession réalisé en 2021 montre que l'absence de clause unique, voire d'annexe, recensant les pénalités applicables ne facilite pas leur mise en œuvre.

Par ailleurs, les modalités des contrôles hebdomadaires des services numériques (site internet et applications mobiles) ne sont pas précisées dans le contrat. Or, la MEL souhaite développer un ambitieux projet de système de mobilité servicielle[79], validé le 17 décembre 2021, qui a autorisé la création à cet effet d'une nouvelle plateforme numérique.

Au regard de ces constats, la chambre recommande à la MEL de recenser les points d'amélioration à introduire dans le futur contrat de concession de service public, notamment en créant des annexes regroupant et détaillant la liste des pénalités, afin de faciliter leur mise en œuvre, et en précisant les modalités de contrôle des services numériques à inclure dans le référentiel qualité du concessionnaire.

Recommandation unique : recenser les points d'amélioration à introduire dans le futur contrat de concession de service public.

2.5 La satisfaction des usagers

Le concessionnaire a réalisé une enquête de « connaissance de la clientèle » auprès de 1 600 usagers du réseau *Ilévia* en septembre 2021 (par tirage aléatoire). L'échantillon a été réparti de façon égale entre les catégories de titres (200 usagers interrogés par catégorie de titres), à l'exception des titres unitaires, compte tenu de leur diversité (400 usagers interrogés).

[79] Il s'agit de « *l'architecture numérique qui permet à l'utilisateur de transports de connaître l'offre de mobilité disponible, sa localisation, ses horaires, ses tarifs, et d'acheter un titre de transport. Son déploiement est un enjeu fort en termes de report modal, mais aussi d'accessibilité des territoires et d'inclusion.* » (Cerema).

Si plus des deux tiers des usagers estiment que les prix des titres *Ilévia* sont « raisonnables », la part des « très satisfaits » est inférieure à 20 % pour le confort, la propreté, la sécurité dans les transports et aux arrêts, et la qualité de l'information en cas de perturbation.

La MEL confie à un prestataire, la société *Tryom*, la réalisation des enquêtes annuelles de satisfaction. Des enquêteurs présents sur le réseau interrogent des usagers en face à face, sur la base d'un questionnaire récurrent complété de questions d'actualité.

En 2022,[80] l'échantillon est constitué de 1 500 usagers, dont 80 % d'abonnés, parmi lesquels 41 % bénéficient de la tarification solidaire. Les usagers du métro représentent 46,7 % du panel, ceux des bus urbains, 26,3 %, des bus suburbains, 10,8 %, du tramway, 16,2 %. Leur profil sociologique est composé de scolaires pré ou post-Bac (44,8 %) et d'actifs (33,6 %).

Compte tenu de la généralisation de la gratuité totale pour les moins de 18 ans, la construction de l'échantillon semble favorable à la manifestation d'un surcroît de satisfaction porté par cette population cible. Après un repli du taux de satisfaction en 2019 (75,2 %) lié à la réorganisation de l'offre de services, celui de l'exercice 2022 s'élève à 93,4 %[81], soit le taux le plus élevé depuis le début de l'exécution du contrat.

En 2022, les deux principaux motifs d'insatisfaction (pour un total de 53,5 %) sont le manque de ponctualité des bus et les pannes du métro. Viennent ensuite le prix (11,9 %) et l'affluence à bord (5 %). L'information et l'accueil du personnel obtiennent par contre d'excellents résultats (25 %), même si une présence renforcée du personnel serait appréciée.

Cette enquête montre que de nouvelles habitudes de déplacement ont émergé à la suite de la crise sanitaire. Ainsi, 14 % des utilisateurs ont réduit leurs déplacements en transport collectif au profit de la voiture ou de la marche à pied. Ces reports modaux sont contraires aux objectifs de la MEL et témoignent des efforts à produire pour conquérir de nouveaux usagers.

Le travail à distance ne concerne que 9 % des usagers actifs ou scolaires interrogés, ce qui correspond, en moyenne, à deux jours hebdomadaires, et affecte peu le ratio abonnés/non abonnés (qui n'a baissé que de 2 % entre mars 2020 et 2022).

Conformément à ses obligations, le concessionnaire transmet chaque année à la MEL un bilan, par mode de transports, des indicateurs qualité par rapport aux objectifs contractuels, et les principaux résultats de l'enquête de satisfaction réalisée par *Tryom* pour le compte de la métropole. Il apporte des précisions sur les réclamations formulées par la clientèle en termes de volume et de répartition, par mode et par motif.

Le bilan « qualité » restitué par le concessionnaire ne relate pas ses initiatives pour améliorer et développer le service. Pourtant, en 2022, *KLM* a réalisé un plan de relance pour fidéliser ses clients[82], centré sur le renforcement de l'offre, la publicité et les promotions via des campagnes de mailing, l'information sur la gamme tarifaire et les canaux de distribution. Il a été complété par l'installation de stands de promotion d'*Ilévia* dans les communes et la présence du conseiller en mobilité dans les salons, universités, stands en entreprises.

---

[80] Il n'y a pas eu d'enquête en 2020 et le format de l'enquête de 2021 était atypique (questionnaire par téléphone).

[81] En 2022, les scolaires et les moins de 18 ans sont les plus satisfaits (> 95 %). Les actifs le sont à 91 %.

[82] Offres promotionnelles notamment durant les vacances scolaires et diverses actions de reconquête des anciens clients du réseau ne s'étant pas réabonnés depuis la crise sanitaire.

Au terme de chacune des actions menées, le concessionnaire en dresse le bilan financier, et la métropole participe à leur financement, à hauteur d'un montant maximum de 3 M€ sur la durée restante du contrat. Au 31 décembre 2022, hors actions en cours, 0,4 M€ ont été refacturés à la MEL dans le cadre du plan de reconquête commerciale. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la société *KLM* précise qu'un plan d'action promotionnelle pour 2023 a été engagé pour un montant de 0,25 M€, auquel s'est ajouté l'expérimentation de l'Open Payment[83], en 2023 et 2024 (pour 0,57 M€).

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

L'importance du réseau métropolitain Ilévia et la diversité de ses services sont uniques dans la région Hauts-de-France. Il est notamment composé de deux lignes automatiques de métro, deux lignes de tramway et 76 lignes de bus régulières. Il compte d'autres services, tel qu'un service de transport pour les personnes à mobilité réduite, un service de transport à la demande, et un service de vélo en location. En 2022, le trafic global, tous modes de transport, a représenté 178,8 millions de voyages.

En dépit de la crise sanitaire, la production kilométrique, hors ligne transfrontalière, est essentiellement portée par les bus et le métro. Elle a progressé de plus de 10 % de 2019 à 2022, passant de 38,7 Mkm produits en 2019 à 39,7 Mkm en 2022. Cette hausse est due à des aménagements, principalement réalisés en 2019. En revanche, la fréquentation du réseau n'a pas encore retrouvé son niveau antérieur à la crise sanitaire.

Le taux de fraude dans les transports urbains métropolitains s'élève à 11,6 % fin 2022, soit le double du taux cible prévu au contrat de concession (5,8 %), alors que les objectifs quantitatifs du concessionnaire en termes de contrôles préventif et répressif sont remplis. Il a cependant diminué dans le métro grâce à la généralisation de portiques anti-fraude. Si le taux de recouvrement des amendes est satisfaisant sur la période du contrôle, les recettes d'infractions perçues sont très inférieures aux prévisions, et le taux de fraude reste élevé.

Bien que la qualité globale du service soit satisfaisante, ainsi qu'en attestent les résultats des enquêtes de satisfaction des usagers, la société KLM se voit appliquer d'importantes pénalités de la part de la MEL (4 M€ en 2022, avant remises éventuelles). Sur la période, des divergences d'interprétation demeurent entre le concessionnaire et le concédant sur le calcul du taux d'évaluation de la qualité ou sur le montant des remises applicables aux pénalités. Dans le cadre du futur contrat de concession, la mise en œuvre des pénalités pourrait être clarifiée et le suivi des services numériques amélioré.

---

[83] Dispositif permettant aux voyageurs occasionnels ou réguliers de valider leur trajet avec une carte de paiement sans contact, un smartphone ou encore une montre connectée.

3 LA TARIFICATION

Dans le cadre de sa concession de service public des transports urbains de personnes, la MEL définit l'organisation et le fonctionnement du service, dont les conditions tarifaires. Celles-ci sont votées par le conseil métropolitain.

3.1 La révision de la gamme tarifaire

En avril 2015, la tarification a été revue afin de la rendre plus cohérente et lisible. S'agissant de la tarification sociale, les titres gratuits bénéficiant à plus de 40 000 usagers (personnes âgées et demandeurs d'emplois, sous conditions de ressources) ont été remplacés par un tarif préférentiel unique de 7 € par mois pour les demandeurs d'emploi sous conditions de ressources, les séniors de plus de 65 ans payant moins de 300 € d'impôt sur le revenu, et les personnes malvoyantes (abonnement mensuel IRIS et Coquelicot, trajet RSA).

De plus, une tarification solidaire a été mise en place afin de prendre en compte les revenus du foyer. Le prix des abonnements est désormais fonction de l'âge et du quotient familial (QF) CAF des usagers[84]. La tarification solidaire bénéficie aux jeunes de 4 à 25 ans, jusqu'à la mise en place de la gratuité des transports collectifs pour les moins de 18 ans, le 1er janvier 2022 (cf. *infra*), aux usagers de 26 à 64 ans[85] et aux personnes âgées de 65 ans et plus.

Elle est entrée en vigueur le 1er janvier 2016, et un élargissement aux bénéficiaires de la couverture maladie universelle ou de l'aide médicale d'État a ensuite été voté le 15 juin 2018. Repris en annexe de l'actuel contrat de concession, elle détaille les produits commercialisés et les services complémentaires (vélos, parcs relais, etc.).

Malgré les tarifications sociale et solidaire, le tarif commercial concerne plus des deux tiers des ventes de titres et les trois quarts des recettes collectées. Les principaux titres de transport se répartissent entre des titres occasionnels, tels que des tickets à l'unité pour un[86] ou plusieurs trajets (x10), des forfaits (appelés « Pass »)[87] et des abonnements mensuels (au mois ou sur 10 mois) ou permanents (12 mois reconductibles).

---

84 Site web *Ilevia* : QF1 inférieur à 374 €, QF2 entre 375 € et 537 €, QF 3 entre 538 € et 716 €.

85 Pour les abonnements tout public, le coupon mensuel est fonction du quotient familial CAF du foyer.

86 Une heure en illimité sur tout le réseau Ilévia (métro, bus, tram, TER) à compter de la première validation. Un ticket appelé « trajet ZAP » à prix réduit est valable dans le métro et dans le tramway, avec possibilité de correspondance, pour un trajet limité à trois stations (station de départ non incluse).

87 Libre circulation d'un à sept jours et un « Pass soirée ».

De 2018 à 2022, la tarification commerciale, hors tarification sociale, porte sur 70,4 % des 103,9 millions de titres vendus[88]. Elle représente 73,4 % des recettes tarifaires totales, soit 325 M€ TTC sur un total de 439,8 M€ TTC. Ces recettes sont essentiellement portées par les abonnements permanents (12 mois renouvelables) et mensuels (157,9 M€), les titres unitaires (80,3 M€), et les carnets de dix titres (59,2 M€ TTC)[89].

Tableau n° 7 : Tarifs proposés sur six réseaux métropolitains en 2023

Population	Tarifs proposés sur six réseaux métropolitains	Ticket unitaire	Carnet de 10 tickets	Pass 1 jour	Pass 7 jours	Abonnement mensuel tout public	Abonnement annuel tout public
7 086 619	Paris (RATP)	2,10 €	/	8,45 €	/	84,10 €	1 009,20 €
1 903 173	Marseille (RTM)	1,70 €	15,00 €	5,20 €	15,50 €	73,00 €	816,00 €
1 416 545	Lyon (TCL)	2,00 €	19,00 €	/	22,00 €	69,40 €	/
1 182 250	**MEL (Ilévia)**	**1,80 €**	**15,40 €**	**5,30 €**	**18,10 €**	**62,00 €**	**/**
819 604	Bordeaux (TBM)	1,80 €	14,50 €	5,00 €	14,20 €	51,80 €	522,00 €
806 503	Toulouse (Tisséo)	1,80 €	14,80 €	6,60 €	16,50 €	55,00 €	550,00 €

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données disponibles sur les sites internet de six réseaux de transports métropolitains.

Chaque année, la tarification est révisée conformément au contrat. La hausse des tarifs s'est élevée, en moyenne, à 1,54 % par an, soit moins que l'inflation sur la même période (+ 2,1 %[90] par an). Toutefois, des tarifs ont progressé plus vite que l'inflation, notamment s'agissant de la tarification urbaine, hors tarifs sociaux et solidaires[91]. Sous réserve de la taille des réseaux métropolitains comparés et de leurs offres de services, les tarifs d'*Ilévia* sont inférieurs ou proches de ceux pratiqués à Lyon et Marseille, mais supérieurs, à l'exception des titres unitaires, à ceux des réseaux de Bordeaux et Toulouse.

Plus de deux tiers des clients du réseau *Ilévia* estiment que le prix des titres est « raisonnable » (cf. *supra*). Toutefois, les abonnés en plein tarif et les utilisateurs de titres unitaires sont les moins d'accord avec l'évolution des tarifs.

Cette même étude montre que près de six clients sur dix ont un âge compris entre 26 et 64 ans, résident à Lille ou dans sa proche périphérie, et se déplacent le plus souvent pour des motifs professionnels. Près de 60 % des clients utilisent le plus souvent les distributeurs ou les bornes pour acheter et recharger leur titre (21 % dans les agences *Ilévia* et 10 % sur internet).

Si la gamme tarifaire, revue en 2015, est désormais plus lisible et cohérente, il existe encore plus d'une cinquantaine de tarifs.

---

88 Il s'agit essentiellement des titres à l'unité (47,9 M au total), des trajets ZAP (15,8 M) et des carnets de 10 titres (4 M). Cf. annexe n° 9.

89 Cf. annexe n° 10.

90 Insee : taux d'inflation : + 1,8 % en 2018, + 1,1 % en 2019, + 0,5 en 2020, + 1,6 % en 2021, + 5,2 % en 2022.

91 Notamment, les titres unitaires et les trajets ZAP (hausse respective de + 2,2 % et + 2,3 % par an en moyenne) ou certains titres « Pass » (Pass 2 jours + 2,2 % et Pass 7 jours + 2,2 %).

Outre les tarifications sociale et solidaire, une tarification intermodale correspondant aux trajets « intégrés » est utilisable sur le réseau interurbain pour des trajets ayant une extrémité hors du périmètre métropolitain et en correspondance avec le réseau urbain. Un abonnement hebdomadaire, mensuel ou permanent, appelé « Fideli'TER » a été mis en place avec la région Hauts-de-France. De plus, des titres transfrontaliers ont été créés pour l'utilisation des autocars et autobus entre la Belgique et la France.

D'autres tarifs concernent des services spéciaux : le trajet « Handipole », destiné aux personnes dont le taux de handicap est supérieur ou égal à 80 %, le transport à la demande ou transport sur réservation (Itinéo et Flexo), les titres évènementiels émis ponctuellement lors de manifestations locales ou nationales, les tarifs des vélos en libre-service (« V'lille ») ou en location. Enfin, des réductions tarifaires s'appliquent aux familles (carte famille) et aux entreprises, administrations et groupes (« Pass'congrès », titre environnement, ticket groupe).

La tarification demeure donc complexe, compte tenu de l'accumulation des tarifs liés aux services proposés par le réseau *Ilévia*. Une stratégie pourrait être arrêtée en la matière.

3.2 La mise en place de dispositifs de gratuité partielle

Parmi les deux dispositifs de gratuité partielle mis en place par la MEL au cours de la période du contrôle, seule la gratuité des transports pour les jeunes de moins de 18 ans a constitué une modification substantielle de la politique tarifaire de la métropole.

3.2.1 L'impact limité sur les recettes tarifaires de la gratuité des transports lors des pics de pollution

En cas d'épisode de pollution aiguë, et conformément à l'article L. 223-1 du code de l'environnement, l'État déclenche la circulation différenciée des véhicules, sur un périmètre délimité, composé de Lille et de 12 communes avoisinantes.

Jusque fin 2019, afin d'encourager les citoyens à utiliser les transports en commun lors de pics de pollution, la métropole activait le « Pass'Environnement » qui permettait, pour le prix d'un trajet unitaire de 1,65 €, de voyager en illimité sur le réseau *Ilévia* (métro, bus, tramway). Ce dispositif était financé par *KLM* pour cinq jours par an et, au-delà, par la MEL.

Par délibération du 11 octobre 2019, la métropole a décidé, dès le 1er janvier 2020 et à titre expérimental, de rendre gratuit l'accès au réseau de transport en commun en cas de mise en place par le préfet de la circulation différenciée lors des pics de pollution. Cette mesure expérimentale, prévue à l'avenant n° 3 au contrat, a été pérennisée par délibération du 28 juin 2021 et retranscrite dans le contrat, par avenant n° 4 du 16 décembre 2021.

Selon une hypothèse de déclenchement de 21 jours sur la période 2021-2025 (soit cinq jours par an), le coût de ce dispositif de gratuité partielle s'élèverait à 1,1 M€ pour la MEL, soit 0,76 M€ de pertes de recettes et 0,4 M€ de hausse de la rémunération du concessionnaire[92].

[92] Revalorisation correspondant aux charges supplémentaires : gestion de la billettique, développement du poste de commandement voyageurs (contrôle d'accès en station) et mesures de communication et de relations clients.

Ce dispositif n'a été mis en place qu'en 2022, à deux reprises, ce qui a entraîné une perte marginale de recettes de 0,19 M€. L'impact sur les recettes tarifaires de la pérennisation du dispositif d'accès gratuit au réseau en cas de mise en place par le préfet de la circulation différenciée est donc resté limité sur la période (marquée par la crise sanitaire).

3.2.2 La gratuité des transports en commun pour les moins de 18 ans

À compter du 1er janvier 2022, les moins de 18 ans résidant sur le territoire de la métropole bénéficient de la gratuité des transports en commun. Cette mesure s'est matérialisée par la création d'un nouveau titre de transport gratuit, appelé « Titre de moins de 18 ans », à l'attention des mineurs disposant d'une carte « Pass Pass » (cf. *supra*). Ce titre est valable sur l'ensemble du réseau *Ilévia*, y compris sur le « V'lille ».

Selon une étude réalisée par le concessionnaire en mars 2023, près de 150 000 nouveaux titres gratuits ont été distribués pour les moins de 18 ans. Le taux global de pénétration de ce dispositif sur cette tranche d'âge est de 57 %, avec de grandes variations : 32 % pour les 4-10 ans, 72 % pour les 11-14 ans et 96 % pour les 15-17 ans. Lille et Mons-en-Barœul sont les communes les plus concernées (plus de 75 %).

Les résultats de ce dispositif ont atteint, voire dépassé, la cible projetée au lancement du projet en 2021, qui était de 58 %, dont 70 % pour les 11-17 ans.

Il se serait traduit par une hausse du trafic de 2 à 6 % avec 21 millions de validations de titres gratuits en 2022, surtout sur le réseau de bus. Mais il n'est pas certain que cette hausse soit uniquement due à ce dispositif et non pas à celle, générale, de la fréquentation post-Covid.

Ce dispositif a également eu un impact sensible sur le service « V'Lille ». Avant la mise en place de la gratuité, environ 200 moins de 18 ans étaient abonnés à la formule annuelle payante. À fin décembre 2022, 1 308 abonnés de moins de 18 ans sont comptabilisés par le concessionnaire, soit 8,3 % de l'ensemble des abonnés à l'année.

Si ce dispositif a atteint sa cible, il représente un coût financier important pour la métropole, aussi bien en termes de rémunération du concessionnaire que de pertes de recettes tarifaires. Ces dernières s'élèveraient à 28,7 M€ sur la période 2022-2025, dont 8 M€[93] en 2022. En contrepartie, la rémunération a été réhaussée de 1,5 M€ sur la durée restante du contrat, par avenant n° 6 du 17 juin 2022, en prévision de charges supplémentaires liées à la hausse attendue de la fréquentation.

[93] Pertes de recettes sur les titres 4-25 ans de 6,3 M€ HT, de 2,2 M€ HT pour les jeunes de moins de 18 ans qui utilisaient des titres plein tarifs, de 7 000 € pour le service Handipole, de 43 000 € HT pour le V'Lille et de 0,1 M€ pour les infractions compte tenu du nouveau tarif de verbalisation des jeunes à 5 € pour non validation).

3.3 Le coût du service

En 2020, la crise sanitaire s'était accompagnée d'une réduction de l'offre kilométrique avec pour conséquence une hausse générale des ratios de coûts au kilomètre dans les divers modes s'expliquant par l'existence de charges fixes, ce qui rend l'analyse des ratios de coûts au kilomètre peu exploitable en 2020. Cette analyse n'est, par conséquent, pas reprise au sein du présent rapport pour l'exercice 2020.

Pour le calcul du coût moyen du service, il est donc proposé de s'appuyer sur la dernière année pleine d'exploitation des services de mobilité par le concessionnaire avant la crise sanitaire et sur celles qui ont immédiatement suivies.

Tableau n° 8 : Évolution du coût des transports collectifs entre 2019 et 2022

			2019	2021	2022
Métro	Coût complet (en milliers d'€)		104 754	104 882	108 472
	Production kilométrique (en milliers)		12 577	12 245	12 811
	Poids/production totale	*a'*	*32,5 %*	*31,7 %*	*31,8 %*
	Coût au km (en €)	**a**	**8,3**	**8,6**	**8,5**
Bus	Coût complet (en milliers d'€)		128 695	128 484	136 355
	Production kilométrique (en milliers)		18 346	18 210	18 975
	Poids/production totale	*b'*	*47,4 %*	*47,1 %*	*47,1 %*
	Coût au km (en €)	**b**	**7,0**	**7,1**	**7,2**
Tramway	Coût complet (en milliers d'€)		18 217	20 313	21 979
	Production kilométrique (en milliers)		1 392	1 450	1 460
	Poids/production totale	*c'*	*3,6 %*	*3,7 %*	*3,6 %*
	Coût au km (en €)	**c**	**13,1**	**14,0**	**15,1**
Sous-traitance des lignes de transport (hors PMR et TAD*)	Coût complet (en milliers d'€)		38 495	37 158	39 627
	Production kilométrique (en milliers)		6 375	6 782	7 073
	Poids/production totale	*d'*	*16,5 %*	*17,5 %*	*17,5 %*
	Coût moyen au km (en €)	**d**	**6,0**	**5,5**	**5,6**
Coût complet total (en milliers d'euros)			**290 161**	**290 837**	**306 433**
Production kilométrique (en milliers)			**38 690**	**38 687**	**40 319**
Nombre de voyages (en milliers)			200 090	142 096	178 818
Charge par voyageur (en €)			1,5	2,1	1,7
Recettes tarifaires reversées à la MEL (en milliers d'€)			97 529	76 149	84 741
Coût moyen au km pondéré[94] (en €)			**7,5**	**7,5**	**7,6**

Source : chambre régionale des comptes, à partir des rapports de pilotage de la métropole et du rapport annuel 2022 du concessionnaire.

[94] Moyenne pondérée en fonction du poids kilométrique des différents modes de transport : $\frac{(a \times a') + (b \times b') + (c \times c') + (d \times d')}{(a' + b' + c' + d')}$

Le coût total de la production kilométrique est passé de 290,2 M€ en 2019 à 306,4 M€ en 2022, soit une croissance moyenne de 1,8 % par an, légèrement plus rapide que celle de l'offre kilométrique (+ 1,4 %), passée de 38,7 à 40,3 Mkm réalisés.

La hausse des coûts est particulièrement forte de 2021 à 2022 (+ 15,6 M€), en raison de l'augmentation de l'offre kilométrique (+ 4 Mkm), du prix du gaz et de l'électricité (+ 4,4 M€) et de la masse salariale (+ 4,2 M€, dont 3,1 M€ pour le bus). Toutefois, le coût moyen au kilomètre, pondéré en fonction du poids kilométrique des différents modes de transport, n'a pas été impacté par ces différentes hausses et s'élève à 7,6 € fin 2022 (+ 10 centimes de hausse entre 2019 et 2022).

En 2022, le bus, y compris les lignes sous-traitées, représente plus de la moitié des coûts (57,4 %) pour 64,6 % de la production kilométrique. Vient ensuite le métro (35,4 % des coûts et 31,8 % de la production kilométrique), puis le tramway (7,2 % des coûts et 3,6 % de la production kilométrique).

Au cours de ce même exercice, le nombre de voyages réalisés (près de 179 millions) rapporté au coût complet (306,4 M€) correspond à une charge de 1,7 € par voyage, soit un montant proche de celui du ticket à l'unité (1,8 €). En rapprochant les recettes issues de la tarification avec le coût total d'exploitation des transports, la production kilométrique n'est répercutée qu'à hauteur de 28 % sur l'usager en 2022.

Par ailleurs, en 2022, en dehors des trois types de transport collectif (bus, métro et tramway), le coût cumulé du service « V'Lille » (5,2 M€), des pôles d'échanges et parcs relais (2,6 M€), et des autres services sous-traités tels que le transport à la demande (1,5 M€) et le transport des personnes à mobilité réduite (3,9 M€), s'est élevé à 13,1 M€. Bien que modeste comparé aux autres modes de transport collectif, leur coût cumulé a progressé de 2,1 M€ par rapport à 2019, en raison principalement du transport à la demande et du « V'Lille » (+ 110 000 locations et + 2 200 abonnés annuels de 2019 à 2022[95]).

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Si la gamme tarifaire a été révisée en 2015 afin de revoir la tarification sociale et mettre en place une tarification solidaire, elle demeure complexe, compte tenu de l'accumulation des tarifs liés aux divers services proposés par le réseau Ilévia, et souligne la nécessité de mettre en place une stratégie en la matière.

Les premières évaluations du concessionnaire montrent que la gratuité des transports pour les moins de 18 ans, mise en place en 2022, a atteint son public cible, essentiellement chez les 11-17 ans habitant à Lille et dans sa proche périphérie. En prenant en compte les pertes de recettes et la hausse de la rémunération du concessionnaire sur la durée du contrat, le coût de ce dispositif est cependant élevé pour la métropole qui n'envisage pas, à ce stade, de l'étendre à d'autres tranches d'âge.

De 2019, première année pleine d'exploitation des services de mobilité par le concessionnaire, à 2022, le coût complet des transports collectifs a nettement progressé du fait notamment d'une hausse de la production kilométrique et de coûts liés à l'énergie et de charges de personnel plus élevés. En rapprochant les recettes issues de la tarification avec le coût total

[95] 3,1 millions de locations de vélos et 15 744 abonnés annuels en 2022.

d'exploitation des transports, la production kilométrique n'est répercutée qu'à hauteur de 28 % sur l'usager en 2022.

---

4 LE BILAN FINANCIER DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAINE

Les dépenses et recettes de fonctionnement et d'investissement liées aux transports sont retracées dans un budget annexe *ad hoc*, soumis à la nomenclature comptable M43[96]. Il est l'un des six budgets annexes de la métropole. Si certains des budgets annexes retraçant des services publics à caractère industriel et commercial doivent être équilibrés en recettes et en dépenses[97] (eau, assainissement et crématoriums), le budget annexe « Transports » est financé en dernier ressort par le budget principal.

En 2023, la MEL dispose d'un budget total consolidé de 1,99 Md€, dont 516 M€ sont consacrés à la politique de transports et de mobilité (26 % du budget total).

Les comptes de l'exploitation du réseau de transports urbains de la métropole concédée à la société *KLM* sont transmis chaque année à la MEL pour une présentation devant le conseil métropolitain[98]. L'examen, par la chambre, des comptes produits par le concessionnaire sur la période 2018 à 2022, fait l'objet d'un rapport spécifique.

4.1 L'économie de la concession

Sur la période contrôlée, les recettes liées au service concédé correspondent principalement (93,2 %) à la vente de titres de transport et d'abonnements. Elles sont perçues par le concessionnaire pour être ensuite reversées à l'autorité concédante. En contrepartie, la MEL verse à *KLM* une rémunération, composée d'une part fixe et d'une part variable, établie sur la base d'un intéressement pouvant être positif ou négatif, en fonction de l'atteinte des objectifs de développement des recettes et de performance définis contractuellement (cf. *infra*).

Une partie de la rémunération de *KLM* est liée à sa performance, notamment en matière de recettes. Elle assume le risque commercial lié à l'exploitation du réseau *Ilévia*.

---

[96] Applicable aux services publics locaux de transports de personnes.

[97] Articles L. 2224-1 et L. 5211-36 du CGCT.

[98] Après la production des comptes par le concessionnaire, le 1er juin de chaque année, un rapport de synthèse établi par les services métropolitains, appelé « rapport d'analyse » ou « rapport de pilotage », est présenté au conseil métropolitain au mois d'octobre suivant.

4.1.1 Le reversement des recettes à la MEL

Tableau n° 9 : Recettes collectées et reversées par le concessionnaire entre 2018 et 2022

En M€ HT	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2019-2022[99]
Recettes tarifaires	68,5	97,5	66	76,1	84,7	*13,1 %*
Infractions	1,1	0,8	0,4	0,6	0,8	*0,0 %*
Emplacements publicitaires	1,9	3	2,1	4,3	0,6	*- 80,0 %*
Emplacements commerciaux	0,4	0,5	0,3	0,3	0,4	*- 20,0 %*
Autres recettes	1,1	1,5	0,8	1	1,5	*0,0 %*
Total	**72,9**	**103,3**	**69,6**	**82,4**	**93,5**	***- 9,5 %***

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du concédant et du concessionnaire.

Les recettes collectées par *KLM*, essentiellement de nature tarifaire, sont reversées à la MEL, qui effectue un contrôle de leur exhaustivité en s'appuyant sur des états et tableaux de bord déposés sur la plateforme « Kontrat ».

Après une première année d'exploitation complète en 2019, elles ont fortement diminué en 2020 du fait de la crise sanitaire qui a fortement affecté la fréquentation. Bien qu'ayant augmenté de 28,4 % de 2020 à 2022, elles n'ont pas retrouvé leur niveau antérieur à la pandémie. La mise en place de la gratuité du réseau de transports urbains en cas de pics de pollution ou pour les moins de 18 ans, depuis le 1er janvier 2022, devrait entraîner une perte de recettes de l'ordre de 28,7 M€ sur la période 2022-2025.

Les autres recettes (publicitaires et commerciales, pénalités à la suite d'infractions, vente des supports et duplicatas de carte) suivent la même tendance.

Seule une part très réduite de recettes (0,8 M€ par an en moyenne) ne fait pas l'objet d'un reversement au concédant, telles que les recettes des services aux tiers[100] (navettes Stade Pierre Mauroy), les produits financiers liés à l'exécution du contrat, les remboursements de charges, les refacturations aux autres réseaux et aux opérateurs de télécommunication, les cautions pour les vélos, et une partie[101] des produits de cession des biens de retour[102].

---

[99] Comparaison entre 2019, première année complète d'exécution du contrat, et 2022.

[100] Cette prestation, prévue dans la concession, est notamment assurée lors des matchs à domicile du LOSC, club de football résident du stade Pierre Mauroy.

[101] Seuls 10 % des produits de cession sont conservés par le concessionnaire au titre des dépenses de gestion.

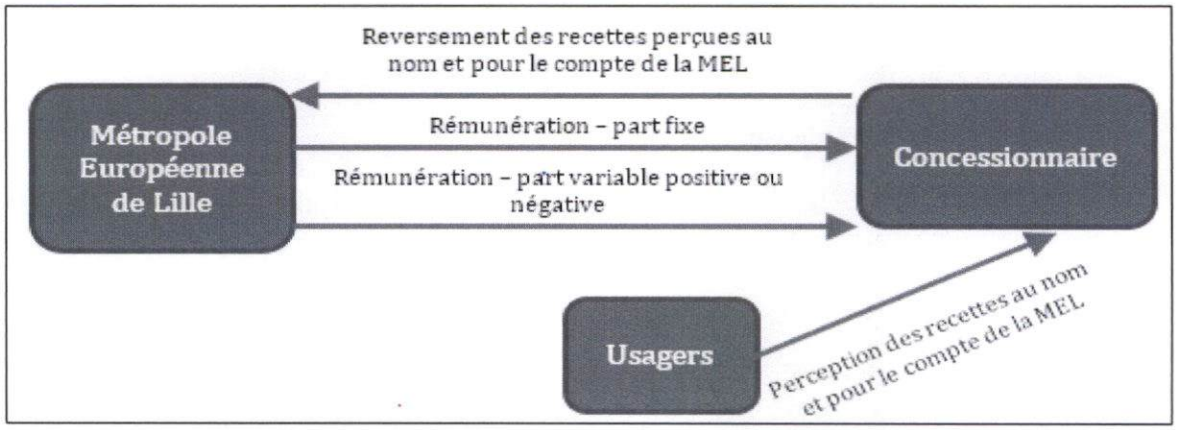
[102] Biens meubles ou immeubles nécessaires au fonctionnement du service public délégué, qui appartiennent à l'autorité délégante et lui reviendront obligatoirement à l'expiration de la convention.

4.1.2 La rémunération du concessionnaire

En contrepartie de la mise en œuvre du service public de transport, le concessionnaire perçoit une rémunération composée :

- d'une part fixe, établie annuellement sur la base des coûts d'exploitation, y compris marge et aléas et nets des recettes conservées. Elle est révisée en tenant compte de coefficients de pondération définis sur la base des comptes d'exploitation prévisionnels ;
- d'une part variable, établie sur la base d'un intéressement, pouvant être positif ou négatif, à l'atteinte des objectifs fixés en termes de développement des recettes tarifaires et annexes et d'objectifs de performance pour les recettes d'infractions.

Schéma n° 1 : Relations financières entre la MEL et le concessionnaire



Source : rapport de pilotage 2018 du concessionnaire.

Le contrat initial prévoyait, en 2018, une rémunération fixe de 2,05 Md€. Or, à la suite des sept avenants[103] pris au cours de la période en contrôle, cette rémunération s'élève désormais à 2,09 Md€, soit une augmentation de 44 M€ due à une évolution à la hausse de l'offre kilométrique en 2019 concernant le réseau de bus, et à la mise en place de dispositifs de gratuité partielle (lors de pics de pollution et pour les moins de 18 ans). Dans une moindre mesure, cette augmentation de la part fixe est également due aux impacts de la crise sanitaire et, en 2022, à la reprise de lignes de bus non urbaines jusqu'alors exploitées par la Région.

De plus, conformément aux stipulations contractuelles sur le suivi de l'exécution de l'offre, la non-réalisation de kilomètres prévus au contrat entraîne une réduction de la rémunération fixe du concessionnaire. Hors Covid, la réduction de l'offre kilométrique est essentiellement due à des incidents techniques liés notamment au vieillissement du matériel roulant. Les mouvements de grève, internes à la société ou nationaux, sont également à l'origine de 38 % des kilomètres non réalisés[104].

[103] Cf. annexe n° 11.
[104] Cf. annexe n° 12.

Cette réfaction de la production kilométrique a entraîné une baisse de la rémunération fixe de l'ordre de 7,8 M€ entre 2018 et 2022. Fin 2022, la rémunération fixe s'élève à 311,9 M€, soit près de 2 M€ de moins que dans les prévisions de rémunération du contrat consolidé.

La part variable de la rémunération est établie sur la base d'un intéressement qui peut être positif ou négatif, en fonction de l'atteinte des objectifs de développement des recettes tarifaires, commerciales et publicitaires, et celles liées aux infractions.

Sur la période contrôlée, le concessionnaire atteint les objectifs de recettes seulement en 2019 et 2022 (les exercices 2020 et 2021 ayant été impactés par la crise sanitaire). L'intéressement versé au concessionnaire a été négatif et s'est élevé, en moyenne, à - 0,26 M€ entre 2018 et 2022.

4.2 La situation globale du budget de transport métropolitain

Si la qualité des documents budgétaires et comptables est globalement satisfaisante, la chambre relève que les restes à réaliser inscrits au compte administratif 2022 du budget annexe « Transports » sont erronés[105]. La métropole, devra, à l'avenir, y remédier.

4.2.1 Les recettes d'exploitation

De 2018 à 2022, le financement de la mobilité est assuré essentiellement par la fiscalité, correspondant au versement mobilité[106] (57,2 % des recettes de fonctionnement), la subvention du budget principal et d'autres subventions pour les transports scolaires (20,8 %) et par les recettes tarifaires (19,1 %).

Tableau n° 10 : Évolution des produits de fonctionnement

En M€	2018	2019	2020[107]	2021	2022	Évolution 2019 à 2022
Versement mobilité	**244,3**	**254,6**	**244,8**	**260,7**	**274,6**	**7,9 %**
Recettes reversées par le concessionnaire	**71,1**	**105,7**	**70,3**	**84,5**	**95,8**	**- 9,4 %**
Versements du budget principal	**107,7**	**86,5**	**81,9**	**79,9**	**79,9**	**- 7,6 %**
subventions et autres produits	5,9	5,5	6,3	5,9	5,9	7,3 %
Produits exceptionnels	6,9	10,7	20,8	4,3	29,3	173,8 %
Produits financiers	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	/
Reprises sur provisions	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	/
Total recettes de fonctionnement	**435,7**	**485,7**	**424,3**	**435,7**	**456,4**	**6,4 %**

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion du budget annexe Transport.

---

[105] Contrairement à la définition reprise à l'article R. 2311-11 du CGCT, en section d'investissement, ils reprennent la différence, en dépenses, entre les crédits ouverts (168,2 M€) et les mandats émis (121,9 M€) et, en recettes, entre les crédits ouverts (79,1 M€) et les titres émis (44,2 M€).

[106] Régi par les articles L. 2333-64 à 75 du CGCT, le versement mobilité est payé par les employeurs publics et privés occupant plus de 11 salariés dans un périmètre de transport urbain. Il a pour assiette les salaires payés ; 160 associations ou fondations en sont exonérées par la MEL, soit un manque à gagner de 3,3 M€ par an.

[107] En 2020, fusion avec les cinq communes de la communauté de communes de la Haute-Deûle. En mars 2020, la métropole compte 95 communes.

Les recettes de fonctionnement, qui s'élèvent à 448 M€ par an en moyenne, ont diminué de 12,7 % en 2020 en raison de l'impact de la crise sanitaire sur les recettes tarifaires.

Le taux du versement mobilité, recouvré par l'URSSAF[108] et reversé à la métropole s'élève à 2 %[109], soit le plafond légal prévu par la loi[110] pour les AOM possédant une commune touristique (en l'espèce, la commune de Lille).

Le versement mobilité perçu s'élève, en moyenne, à 255,8 M€ par an, y compris les compensations accordées par l'État à la suite du relèvement du seuil d'assujettissement en 2016[111] (1,8 M€ par an). De 2019 à 2020, il a progressé de 2,6 % par an, sauf en 2020 (- 10 M€ par rapport à 2019), qui a connu un fort ralentissement de l'activité économique lié à la crise sanitaire. Dans le cadre du décret n° 2020-1713 du 28 décembre 2020[112], la MEL a bénéficié d'un prêt à taux zéro de l'État d'un montant de 55,77 M€ par convention du 14 janvier 2021[113].

Il a représenté, en moyenne annuelle, 57,2 % des recettes de fonctionnement du budget « Transports », soit 10 points de plus que le montant moyen versé aux AOM en 2019[114]. Son poids dans le financement des transports en fait un pilier du modèle économique de la mobilité de la métropole pour assurer son fonctionnement et poursuivre les investissements.

Fin 2021, le versement mobilité (260,7 M€) est en nette hausse par rapport à l'exercice précédent (+ 16 M€) et représente 19,4 % des recettes de fonctionnement de la métropole, tous budgets confondus, soit la première recette de l'intercommunalité devant la dotation globale de fonctionnement (214,6 M€).

Le budget primitif 2023 du budget annexe « Transports », adopté le 10 février 2023, prévoit un montant du versement mobilité proche de celui réalisé en 2022 (271,3 M€) représentant 61 % des recettes d'exploitation prévisionnelles (444,3 M€).

Les autres financements du budget annexe « Transports » sont assurés par des subventions d'exploitation provenant essentiellement des participations du budget principal de la métropole, et des participations au titre du transport des lycéens et des collégiens.

En 2018, année de renouvellement de la concession, la subvention d'équilibre a été plus élevée qu'avant, en raison de la prolongation de trois mois de la précédente délégation, qui a pris fin en mars 2018 (107,7 M€ dont 49,8 M€ au titre de cette dernière).

---

[108] Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales.

[109] Les communes membres des deux intercommunalités ayant récemment rejoint la MEL (communautés de communes des Weppes, en 2017, et de la Haute Deûle, en 2020) bénéficient d'un taux progressif inférieur à 2 % sur 12 ans.

[110] L'article 55 de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

[111] La loi de finances pour 2016 a relevé le seuil d'assujettissement à cet impôt aux entreprises d'au moins 11 salariés (article L. 2333-64 du CGCT), ce qui entraîne un manque à gagner pour les AOM.

[112] Pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2020-1473 du 30 novembre 2020 de finances rectificative pour 2020.

[113] Cette avance ne sera remboursée que lorsque les produits issus du versement mobilité et des recettes tarifaires auront atteint la moyenne des montants perçus entre 2017 et 2019. La durée de remboursement de l'avance ne peut être inférieure à six ans et la date limite de remboursement est fixée au 1er janvier 2031.

[114] Selon un rapport du Sénat du 4 juillet 2023 sur le mode de financement des AOM, le versement mobilité représente, en moyenne, 47 % de leurs ressources en 2019 (hors emprunt).

Hors exercice 2018, le montant moyen annuel de la subvention du budget principal s'élève à 82,1 M€. Les participations de la région représentent, en moyenne annuelle, 5,9 M€. Son montant prévu au budget primitif 2023 ne s'élève qu'à 60,3 M€.

Les ressources d'exploitation du réseau *Ilévia* correspondent principalement aux recettes tarifaires que le concessionnaire collecte auprès des usagers pour le compte de la MEL.

Ces produits d'exploitation représentent en moyenne 85,5 M€ par an, niveau proche de la subvention d'équilibre. La première année d'exploitation du réseau dans le cadre du nouveau contrat n'ayant démarré qu'en avril 2018 explique la hausse des recettes tarifaires en 2019 (+ 34,6 M€). La baisse qui a suivi en 2020 (- 35,4 M€) est due à l'impact des périodes de confinement sur la fréquentation du réseau. Ce fort repli des recettes intègre également les mesures tarifaires décidées par la MEL (remboursement des premières lignes, suspension des prélèvements sur les abonnements longue durée et remboursement des abonnements longue durée[115] payés pour 4,3 M€ en 2020 et 0,8 M€ en 2021).

Si les recettes d'exploitation sont en hausse en 2021 (+ 14,2 M€), elles restent inférieures de 10 M€ (95,8 M€) à celles de 2019. Le budget primitif 2023 prévoit un niveau de recettes tarifaires correspondant à un retour au rythme contractuel initial avec 105,7 M€.

La MEL a également perçu, de 2018 à 2022 des produits exceptionnels correspondant aux pénalités versées par le concessionnaire, mais aussi, en 2020, à des opérations comptables liées à la fusion avec la communauté de communes de la Haute-Deûle (13,2 M€) et, en 2022, à des reversements de l'opérateur de transport pour des dépenses non réalisées durant la pandémie de Covid (19,6 M€).

Par ailleurs, face à la hausse de l'inflation et son impact sur le coût de l'énergie (gaz et électricité), la loi de finances pour 2023 porte une enveloppe exceptionnelle de 300 M€ pour accompagner les AOM, dont 200 M€ pour les transports franciliens et 100 M€[116] pour les autres AOM. À ce titre, la métropole a perçu une aide de 9,2 M€ par arrêté du 29 juin 2023.

4.2.2 Les dépenses d'exploitation

De 2018 à 2022, les dépenses d'exploitation, qui se sont élevées, en moyenne, à 358 M€ par an, correspondent principalement à la rémunération versée à l'exploitant du réseau (près de 86 %), soit 307 M€ par an. Sauf pour l'exercice 2020, leur hausse est restée limitée jusqu'en 2021, passant de 338 M€ en 2018 à 356 M€ en 2021 (+ 5,4 %). La fusion avec la communauté de communes de la Haute-Deûle a entraîné des opérations comptables (tant en dépenses qu'en recettes) en hausse de 13,2 M€ en 2020.

En 2022, leur progression est plus importante (+ 13 M€ par rapport à 2021), en raison de la revalorisation de la rémunération du concessionnaire due à l'augmentation de la production kilométrique après la fusion avec la communauté de communes de la Haut-Deûle et la mise en place de dispositifs de gratuité partielle, concernant principalement les moins de 18 ans. Au regard du budget primitif 2023, les dépenses ne devraient, cependant, augmenter que de près de 6 M€, en s'élevant à 374,8 M€.

---

[115] Notamment, remboursement et suspension des abonnements pour les étudiants de novembre 2020 à mars 2021 et à la suspension des abonnements pour les étudiants dont les cours étaient en distanciel.

[116] 80 M€ pour les transports en commun fonctionnant à l'électricité ou au gaz naturel et 20 M€ pour ceux fonctionnant avec une autre énergie.

Tableau n° 11 : Évolution des charges de fonctionnement

En M€	2018*	2019	2020[117]	2021	2022	Évolution 2019 à 2022
Charges à caractère général	**311,9**	**312,9**	**324,2**	**326,0**	**326,0**	***4,2 %***
dont rémunération du concessionnaire	*297,2*[118]	*299,8*	*310,2*	*306,1*	*316,6*	*5,6 %*
dont autres	*14,7*	*13,2*	*14,0*	*19,8*	*9,4*	*- 28,8 %*
Charges de personnel	**4,2**	**3,9**	**4,0**	4,0	4,2	***7,7 %***
Autres charges de gestion courante	**19,4**	**13,8**	**14,5**	**14,4**	**11,3**	***- 18,1 %***
dont intégration tarifaire	*Non connu*	*6,6*	*4,8*	*4,3*	*3,9*	*- 40,9 %*
dont contribution économique territoriale	*Non connu*	*5,2*	*6,6*	*5,8*	*3,4*	*- 34,6 %*
dont versement lignes pénétrantes	*Non connu*	*1,2*	*2,0*	*3,0*	*2,5*	*108,3 %*
dont CSP transport	*Non connu*	*0,1*	*0,6*	*0,9*	*1,1*	*1 000,0 %*
dont autres	*Non connu*	*0,4*	*0,4*	*0,5*	*0,3*	*- 25,0 %*
Autres dépenses	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	*0,0 %*
Charges financières	21,5	16,3	20,6	10,3	8,3	*- 49,1 %*
Charges exceptionnelles	0,0	2,5	15,2	1,5	0,7	*- 72,0 %*
Provisions	0,2	0,3	0,0	0,0	18,5	*6 066,7 %*
Total dépenses de fonctionnement	**338,1**	**349,8**	**378,5**	**356,2**	**369,0**	***5,5 %***

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion et des comptes administratifs du budget annexe transports.

D'autres dépenses, imputées dans les autres charges de gestion courante, correspondent notamment au remboursement de la contribution économique territoriale au concessionnaire (4,2 M€ par an en moyenne), à un versement à la SNCF au titre de l'intégration tarifaire (4 M€) ou à des dépenses liées aux études sur le déploiement du service express métropolitain sur l'étoile ferroviaire de Lille, et la compensation versée à la région pour les lignes pénétrantes (1,7 M€)[119]. D'autres versements sont effectués au profit d'associations[120] ou de la chambre de commerce et d'industrie Grand Lille[121].

Les charges de personnel de la métropole affecté aux transports et au suivi de la concession sont stables sur la période (4 M€ par an en moyenne). En fin de période, la légère hausse de 0,2 M€ est due à la création de nouveaux postes en lien avec la mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de transports pour la période 2020-2035. La MEL a fait état à la chambre de difficultés de recrutement liées « *au niveau d'expertise demandé aux agents à recruter* ». À ce jour, neuf postes au sein de la direction transports ne seraient pas pourvus.

Enfin, les charges financières relatives à la dette sont passées de 21,5 M€ en 2018 à 8,3 M€ en 2022, soit 2,2 % des charges d'exploitation, contre 6,4 % en début de période.

---

[117] Le budget 2018 est marqué par le renouvellement de la concession de gestion des transports urbains de la métropole, entrée en vigueur le 1er avril 2018.

[118] Y compris une subvention forfaitaire d'exploitation (57 M€) correspondant au précédent contrat pour les mois de janvier à mars 2018. Cette hausse a été compensée par la subvention d'équilibre du budget principal.

[119] Convention relative aux modalités d'organisation et de financement des transports scolaires.

[120] Par exemple, à l'association *Droit au Vélo*, pour la promotion de l'usage du vélo dans la MEL.

[121] Dans le cadre du challenge mobilité.

4.2.3 Un cycle d'exploitation équilibré grâce à la subvention du budget principal

Le cycle d'exploitation s'équilibre le plus souvent grâce à la subvention versée par le budget principal. La capacité d'autofinancement (CAF) brute[122] (100,5 M€ par an en moyenne) permet de couvrir la part en capital de l'annuité d'emprunt, qui est passée de 39,9 M€ en 2018 à 47,8 M€ en 2022. Cette hausse, en fin de période, est due à la souscription d'un nouvel emprunt de 30 M€ en 2022.

En cumulé sur la période, la CAF nette (306,2 M€) a permis de financer près de 76 % des dépenses d'équipement (404,2 M€). Leur financement a été complété par l'emprunt (115 M€ souscrits sur la période). L'endettement du budget annexe Transports a représenté, en moyenne, 30 % de l'encours de la dette de la MEL, tous budgets confondus, resté stable à 1,4 Md€ de 2018 à 2022. Le stock de la dette du budget annexe est, cependant, en net repli sur la période, passant de 473,2 M€ en 2018 à 396,6 M€ fin 2022. La capacité de désendettement est de seulement trois années en fin de période, constituant un indicateur favorable.

4.3 La stratégie d'investissement de la métropole

En application des stipulations contractuelles de la concession, les investissements ont été répartis entre l'autorité concédante et le concessionnaire. La MEL réalise et finance les investissements d'extension et d'amélioration, et une partie des travaux de gros entretien et de renouvellement. Ces investissements concernent les biens immobiliers, afin de garantir leur sécurité et leur pérennité, et le renouvellement du parc de matériel roulant des modes lourds (métro et tramway) et du parc d'autobus.

Conformément à la recommandation formulée par la chambre lors de son précédent contrôle, la métropole s'est dotée d'un plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour la période 2018-2024 (396,2 M€). Il prévoit 214 M€ (53,5 % des dépenses totales) pour le matériel roulant, 141 M€ pour la rénovation et le renouvellement des rames de métro et de tramway, et 73 M€ pour la rénovation à mi-vie et le renouvellement du parc d'autobus.

Des opérations spécifiques (107 M€) portent sur le contrôle d'accès aux stations de métro et sur le système d'aide à l'exploitation et l'information voyageurs[123] pour les bus.

Dans le cadre de son programme d'investissement (124,4 M€ au total), *KLM* réalise et finance les travaux de maintenance, les investissements nécessaires pour assurer le fonctionnement du service, une partie des investissements nécessaires à sa modernisation et son renouvellement. Compte tenu de son âge, le patrimoine des transports nécessite une maintenance importante concernant notamment les équipements et matériels du réseau des transports guidés, des voies du métro et du tramway, des mobiliers urbains et de la billettique (évolution logicielle et tarifaire).

---

[122] Cf. annexe n° 13.

[123] Le SAEIV est un système informatique, couplé à une localisation géographique, destiné à améliorer l'exploitation, la gestion et la régularité des véhicules de transport en commun en circulation.

Tableau n° 12 : Évolution des dépenses d'investissements de la métropole

En M€	2018	2019	2020	2021	2022	Cumul 2018 à 2022
Etudes*[124]	0,6	0,3	0,2	2,2	2,6	*5,9*
Acquisition	0,9	22,3	17,6	13,9	12,6	*67,3*
Travaux	35,9	65,6	53	31,2	51,3	*237*
Autres	0,0	0,1	3,2	0,0	0,0	*3,3*
Rachat VNC Transports	97,9	0,0	0,0	0,0	0,0	*97,9*
Dépenses d'investissement	**135,3**	**88,3**	**74**	**47,3**	**66,5**	***411,4***
Dépenses d'investissement hors rachat VNC	**37,4**	**88,3**	**74**	**47,3**	**66,5**	***313,5***

Source : chambre régionale des comptes à partir des données de la métropole.

De 2018 à 2022, les dépenses d'investissement cumulées, hors amortissement de la dette, atteignent 411,4 M€. En 2018, elles se sont élevées à 135,3 M€, en raison du rachat de la valeur nette comptable des immobilisations constituées par *Keolis Lille* (*Transpole*) lors du contrat précédent (97,9 M€). Hormis ce rachat, les dépenses d'équipement réalisées par la MEL se sont élevées à 313,5 M€ sur la période, soit 79 % des dépenses prévues au PPI (396,2 M€).

Les principaux investissements correspondent aux dépenses lourdes de maintenance du réseau de transport (134,1 M€ de 2018 à 2022), comprenant notamment le renouvellement du parc de bus (55,7 M€), la fourniture et le remplacement des rails du tramway (14,9 M€), le renouvellement du système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur pour les bus (12 M€) et la rénovation des rames de métro VAL206Bis.[125]

Dans le contexte de retard de l'opération de doublement des quais et des rames de la ligne 1 du métro[126], la métropole a décidé, en 2018, de prolonger la durée de vie à 40 ans des rames VAL206Bis[127], au lieu de 30 ans, correspondant à la durée de vie initiale du constructeur. Le coût de cette opération de rénovation s'est élevé à 4 M€. Cette somme se cumule avec les 91,5 M€ déjà versés par la métropole de 2018 à 2022, sur les 229 M€ versés depuis le lancement de cette opération en 2012.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, le président de la MEL indique que *« La prolongation de la durée de vie des rames de métro de 10 années relève d'une bonne gestion patrimoniale qui est indépendante du retard de l'opération de doublement des quais et des rames de la ligne 1. Toutefois, aujourd'hui, au vu du retard cumulé par l'industriel, cette prolongation de 10 ans n'apparait pas suffisante pour garantir la nécessaire continuité et la qualité du service sur le métro. ».*

---

[124] Les études sont principalement liées à la mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de transport.

[125] Cf. annexe n° 14.

[126] Marché passé en 2012 pour un montant initial de 630 M€ HT, dont 266 M€ HT destiné à l'achat de 27 rames de 52 mètres, soit le double des rames existantes. Les retards liés aux problèmes du développement du pilotage automatique par *Alstom* ont paralysé les travaux et reporté la mise en service de ces rames, soit un retard de plus de six ans. Après un accord en 2020 prévoyant notamment le versement de 23 M€ de pénalités par le titulaire du marché, 14 nouvelles rames de 52 mètres ont été livrées et 13 autres devraient l'être d'ici à la fin de l'année. Toutefois, leur mise en service commerciale n'est pas envisagée avant juillet 2024.

[127] Le VAL 206 est la première génération de VAL de *Matra Transport* (devenue *Siemens Transportation Systems* en novembre 2001) et de la *CIMT* (*Alstom*). C'est un métro en conduite automatique intégrale équipé de roues pneumatiques. Fin 2022, sur les 143 rames de métro en service, 38 ont un âge moyen de 40 ans et 7 mois, et 45 autres de 34 ans et 8 mois.

De plus, 19,3 M€ ont été consacrés au développement de l'offre de réseau de surface qui correspond essentiellement aux travaux des LIANE 5 et 2 et des aménagements de voirie pour les quais des bus. D'autres dépenses sont liées à la lutte contre la fraude, dont l'installation de portiques de contrôle d'accès dans 60 stations de métro (33,5 M€) et à la mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures pour le développement du réseau de surface.

La métropole a également développé l'intermodalité, notamment au travers des pôles d'échanges et parcs relais, et a poursuivi la mise en œuvre des itinéraires cyclables pour renforcer les modes de déplacement doux (20 M€ au total).

De son côté, le concessionnaire a réalisé près de 86 % de son programme d'investissement fin 2022, pour un montant total de 106,1 M€ sur les 124,4 M€ prévus. Les principaux investissements réalisés par celui-ci depuis 2018 ont porté sur la maintenance patrimoniale (cf. rapport sur les comptes d'exploitation du concessionnaire).

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le versement mobilité (256 M€ par an en moyenne) représente plus de 57 %, en moyenne par an, des recettes de fonctionnement du budget annexe « Transports » (448 M€ par an en moyenne). Les autres ressources proviennent, à part égale, de la subvention d'équilibre versée par le budget principal (19,5 % des recettes de fonctionnement, soit 87,2 M€ par an en moyenne) et des recettes tarifaires reversées par le concessionnaire (19,1 % des recettes de fonctionnement, soit 85,5 M€ par an en moyenne). Elles sont nettement supérieures aux charges de fonctionnement, qui se sont élevées, en moyenne par an, à 358 M€ correspondant principalement à la rémunération du concessionnaire (près de 86 %) en hausse en fin de période en raison de l'augmentation de la production kilométrique après la fusion avec la communauté de communes de la Haut-Deûle et la mise en place de dispositifs de gratuité partielle, concernant principalement les moins de 18 ans.

Au total, le cycle d'exploitation s'équilibre le plus souvent grâce à la subvention versée par le budget principal, avec une capacité d'autofinancement qui permet de rembourser le capital de la dette et de financer près des trois quarts des dépenses d'investissement. Bien qu'élevé, l'encours de la dette du budget annexe est en net repli depuis 2018.

S'agissant des investissements, ils sont répartis entre la métropole et KLM, conformément aux stipulations contractuelles de la concession. L'autorité concédante, qui prend en charge la réalisation et le financement des investissements d'extension et d'amélioration ainsi qu'une partie des travaux de gros entretien et de renouvellement, notamment du parc de matériel roulant, a réalisé près de 80 % de son programme pluriannuel d'investissement. Ainsi, la métropole a notamment prolongé de 10 années la durée de vie de ses rames de métro existantes. Toutefois, selon son président, cette prolongation pourrait s'avérer insuffisante compte tenu du retard pris par l'opération de doublement des quais et des rames de la ligne 1 du métro.

*

* *

ANNEXES

Annexe n° 1. Le suivi des rappels au droit et recommandations pour les exercices 2015 à 2019 46
Annexe n° 2. Le suivi des rappels au droit et recommandations pour les exercices 2008 à 2013 47
Annexe n° 3. Présentation des différents services de mobilité de la métropole 48
Annexe n° 4. Bilan financier 52
Annexe n° 5. Bilan des titres et tarifs 53
Annexe n° 6. Parts des déplacements domicile-travail en voiture en 2013 et 2019 54
Annexe n° 7. Évolution du nombre de pénalités par mode de déplacement 55
Annexe n° 8. Évolution du montant des pénalités par mode de déplacement 56
Annexe n° 9. Nombre de titres vendus par catégorie entre 2018 et 2022 57
Annexe n° 10. Évolution des recettes tarifaires entre 2018 et 2022 58
Annexe n° 11. Évolution des coûts supplémentaires liés aux avenants 59
Annexe n° 12. Réfaction pour kms non faits entre 2018 et 2021 60
Annexe n° 13. Évolution de l'excédent brut d'exploitation et de l'autofinancement 61
Annexe n° 14. Évolution des principaux investissements de la métropole entre 2018 et 2023 62

Annexe n° 1. Le suivi des rappels au droit et recommandations pour les exercices 2015 à 2019

	Rappels au droit	Statut	Observations
1	Tenir un inventaire physique des biens, conformément aux dispositions de l'instruction budgétaire et comptable M57 (Tome II – Les principes de comptabilisation), et s'assurer de sa concordance avec l'état de l'actif du comptable.	Mise en œuvre partielle	Des exemples d'inventaires ont été produits. Sur la concordance entre les inventaires et l'état de l'actif, le conseil métropolitain a pris une délibération en date du 23 avril 2021 sur ce point. Même si la métropole européenne de Lille avait alerté les services du comptable[128] et qu'une méthodologie avait été arrêté en la matière, il existe toujours des discordances entre ces deux documents.
2	Établir des procès-verbaux de transferts de patrimoine, conformément aux dispositions de l'article L. 5217-5 du code général des collectivités territoriales	Non mis en œuvre	
3	Compléter le schéma de mutualisation de l'impact de mesures sur les effectifs et les dépenses de fonctionnement, conformément aux dispositions de l'article L. 5211-39-1 du code général des collectivités territoriales.	Totalement mise en œuvre	D'une manière rétrospective, le MEL a pour les années 2019 à 2021 présenté une synthèse financière mesurant l'impact sur les ressources humaines et financières du schéma de mutualisation. De plus le conseil métropolitain a pris en date du 19 décembre 2022 une délibération relative à l'actualisation du schéma de mutualisation et de coopération pour la période 2022 à 2026.

	Recommandations	Statut	Observations
1	Formaliser et adopter un pacte financier et fiscal à l'échelle métropolitaine, afin de redéfinir la politique de réduction des inégalités territoriales et les financements communautaires qui l'accompagnent.	Mise en œuvre partielle	La MEL n'a pas encore formalisé et adopté de pacte financier et fiscal. Cependant, elle a entamé une réflexion sur cette thématique en créant notamment un groupe de travail en lien avec le cabinet Klopfer.
2	Mettre en place un comité d'audit indépendant pour le suivi des risques financiers.	Totalement mise en œuvre	Au vu de l'organigramme arrêté à la date du 27 février 2023 produit par la MEL en cours de contrôle, une direction audit et performance a été créée en novembre 2021. Elle est rattachée au directeur général délégué aux ressources et ainsi présente un gage d'indépendance. La mise en place de cette direction a permis d'améliorer le suivi des audits et en conséquence la mise en œuvre de leur plan d'action.
3	Préciser la stratégie et les moyens de la nouvelle politique de tourisme au moyen d'objectifs chiffrés et d'indicateurs de suivi précis.	Totalement mise en œuvre	La MEL a adopté une stratégie de développement touristique allant de 2017 à 2025. De plus, la MEL a mis en place un observatoire du tourisme recensant l'activité touristique et s'appuyant sur de nombreux indicateurs. Ces données font l'objet de publication régulière et sont publiés sur le site internet de la MEL.
4	Élaborer un règlement de voirie entre la métropole et ses communes membres.	Mise en œuvre partielle	À travers des débats ayant eu lieu en commissions Transports/Voirie, une réflexion a été engagée sur des marchés tels que sur les mobiliers anti-stationnement ainsi que sur la viabilité hivernale.

[128] Courrier du 3 novembre 2020 relatif à la régularisation de l'actif immobilisé.

Annexe n° 2. Le suivi des rappels au droit et recommandations pour les exercices 2008 à 2013

	Rappels au droit	Statut	Observations
1	Appliquer les prescriptions de l'article R. 2311-11 du code général des collectivités territoriales (CGCT) et de l'instruction budgétaire et comptable M4 en matière de constatation des restes à réaliser.	Totalement mise en œuvre	Les reports inscrits en 2018 à 2021 s'agissant des recettes et des dépenses sont justifiés par des états concernant, notamment, le budget annexe « Transport ». Ils n'appellent d'observations.
2	Présenter les opérations patrimoniales et financières des parcs de stationnement en ouvrages délégués au sein d'un budget annexe, conformément à l'article L. 2224-1 du CGCT et à l'instruction budgétaire et comptable M4.	Non mis en œuvre	
3	Redéfinir les priorités de dessertes prioritaires et des niveaux de service en application des articles L. 1222-2 et L. 1222-3 du code des transports.	Totalement mise en œuvre	En lien avec le rappel au droit n° 4.
4	Veiller à l'élaboration formelle par *Transpole* du plan de transports adapté (PTA) et du PIU intégrant les plans bus et les faire approuver par le conseil communautaire de Lille Métropole communauté urbaine en application de l'article L. 1222-4 du code des transports.	Totalement mise en œuvre	*Transpole* n'existant plus, ce rappel au droit est devenu sans objet. Toutefois, il a été totalement mis en œuvre dans le cadre de l'actuelle concession. Les documents (PTA et PIU) sont joints en annexe n° 17 de la concession approuvée par délibération du 15 décembre 2017 (contrat + annexes).
5	S'assurer de la signature de l'accord collectif de prévisibilité du service entre *Transpole* et les organisations syndicales en application de l'article L. 1222-7 du code des transports	Mise en œuvre partielle	Une négociation collective avec les organisations sociales a été engagée et conduite dernièrement en janvier 2015, sans aboutir à la conclusion d'un accord. À défaut d'accord et en application de l'article L1222-7 du code des Transport, la société a mis en place un plan de continuité, applicable à compter du 1er août 2015 et toujours en vigueur à ce jour.

	Recommandations	Statut	Observations
1	Définir les modalités de répartition du produit des amendes de police entre les opérations liées aux transports urbains et celles relevant de la circulation routière.	Non mise en œuvre	
2	Refonder et simplifier la grille tarifaire y compris pour les gratuités et réductions accordées à certains segments de clientèle.	Totalement mise en œuvre	Une nouvelle délibération a été prise le 17 avril 2015 afin de refonder la grille tarifaire.
3	Faciliter le transfert des données entre *Transpole* et LMCU en créant un espace commun.	Totalement mise en œuvre	Dans le cadre de la nouvelle concession, une plateforme de partage d'échanges d'informations, dénommée « Kontrat », a été créée afin de permettre au concédant de suivre l'ensemble des tableaux de bord (mensuels et trimestriels) sur le suivi de son exécution.
4	Envoyer régulièrement les décomptes rectifiés des pénalités au fermier.	Totalement mise en œuvre	Totalement mise en œuvre au moment de la notification du ROD.
5	Maîtriser le coût du recours aux prestations externes de sécurité.	Sans objet	Sans objet depuis la fin du contrat d'affermage pour la période 2010 à 2018 (au 31 mars).
6	Veiller à la signature d'un accord collectif de prévisibilité du service.	Mise en œuvre partielle	Une négociation collective avec les organisations sociales a été engagée et conduite dernièrement en janvier 2015, sans aboutir à la conclusion d'un accord. À défaut d'accord et en application de l'article L1222-7 du code des Transport, la société a mis en place un plan de continuité, applicable à compter du 1er août 2015 et toujours en vigueur à ce jour.

Annexe n° 3. Présentation des différents services de mobilité de la métropole

1) Le métro :

Le mode métro est composé de deux lignes :

- la ligne 1 d'une longueur de 13 kilomètres, reliant les stations CHU-Eurasanté à Lille à 4 Cantons – Stade Pierre Mauroy à Villeneuve d'Ascq ;
- la ligne 2 d'une longueur de 32 kilomètres, reliant les stations Saint Philibert à Lomme à CH Dron à Tourcoing. L'ensemble représente 60 stations de métro sur le territoire de la MEL. Depuis septembre 2021, ces 60 stations sont équipées d'un contrôle d'accès en station (C.A.S). Pour l'exploitation du métro, il existe notamment 4 garages ateliers dont un garage souterrain et un poste de commandement centralisé. Sur ce mode, sur la base des plans de production, il est produit chaque année 12,7 millions de kilomètres avec un parc global de 143 rames (d'une longueur de 26 mètres).

Dans le cadre du projet dit « 52 mètres » de doublement des rames de métro sur la ligne 1, 27 nouvelles rames de 52 mètres viendront compléter le parc global actuel.

2) Le tramway :

Le mode tramway est composé de deux lignes en « Y », d'une longueur totale de 17,5 kilomètres, reliant la station Gare Lille Flandres à la station Roubaix Eurotéléport pour une ligne et à la station Tourcoing centre pour l'autre ligne. L'ensemble représente 36 stations de tramway réparties sur le territoire de la MEL.

Pour l'exploitation du tramway, il existe notamment un garage atelier, un poste de commandement centralisé et un poste central d'informations. Sur ce mode, sur la base des plans de production, il est produit chaque année environ 1,5 million de kilomètres avec un parc de 24 rames.

3) Le bus :

Le réseau urbain exploité en propre

En 2022, le réseau d'autobus est constitué de 76 lignes de bus régulières et 45 lignes de bus scolaires. Il comprend notamment :

- 8 lignes de BHNS (LIANE) de type urbain ;
- 7 Citadines (lignes desservant les boulevards de ceinture de centres urbains) ;
- 3 Corolles (ligne circulaire de rocade assurant des liaisons transversales entre communes de première couronne lilloise) ;
- 1 ligne transfrontalière ; 1 ligne de desserte de zones d'activités économiques ;
- 1 navette de desserte du Vieux Lille exploitée avec des minibus. Pour l'exploitation des bus, il existe notamment 3 dépôts et un local de service. Selon les projections faites à fin du contrat de concession actuel, le parc devrait être composé de 460 bus :
- 311 autobus standards de type GNV ;
- 134 autobus articulés de type GNV ;
- 5 autobus de moyenne capacité (midi bus) de type GNV ;
- 10 autobus de petite capacité (mini bus) de type GNV ou de type électrique. Il représente 18,55 millions de kilomètres annuels prévisionnels.

Le réseau urbain sous-traité

Il est constitué de 36 lignes sous-traitées, 45 lignes scolaires aménagées.

Le parc bus sous-traité est essentiellement composé de véhicules diesel. Il comprend notamment :

- 5 lignes de BHNS (LIANE) ;
- 3 Citadines ;
- 5 lignes de desserte de zones d'activités économiques ;
- 1 ligne de nuit. Il représente 6,98 millions de kilomètres annuels prévisionnels. Les lignes de bus, de compétence régionale, dites « pénétrantes ».

En complément des lignes de bus précédemment exposées, la MEL s'appuie sur 19 lignes pénétrantes exploitées par la Région des Hauts de France, avec intégration tarifaire. Ces lignes ne relèvent pas de la responsabilité du concessionnaire.

4) Le V'Lille et les abris à vélos sécurisés

Ce service est composé de 260 stations de vélos en libre-service, 2 400 vélos et 33 abris à vélos sécurisés répartis sur le territoire de la MEL.

Dans un souci d'efficience et afin d'atteindre l'objectif du PDM 2020 à 2035 qui prévoit de multiplier par cinq la part modale du vélo d'ici 2035, soit 8 % des déplacements, certaines stations VLS font l'objet de redéploiements vers des secteurs à plus fort potentiel et 37 ont été créées. À ce stade, 28 stations ont été redéployées et ont vu leur trafic multiplié par 7,5 entre 2018 et 2022. En 2022, elles représentent 9,7 % du trafic annuel du réseau (300 485 emprunts) alors que les 28 stations désormais démontées pesaient pour 1,3 % du trafic en 2018 (39 965 emprunts).

De plus, il existe un parc de stationnements exclusivement destiné aux usagers des vélos personnels, composé de 28 parkings vélos sécurisés automatisés regroupant 958 places et 6 parkings vélos sécurisés et humanisés. Ce parc est en correspondance avec des stations de métro, de tramway, de bus ou de TER. L'offre de VLS et celle de stationnement sont chacune accessibles par le biais de la carte « Pass Pass » après inscription auprès du concessionnaire.

Le nombre de locations et le taux de rotation par commune montrent une grande disparité entre les territoires. En 2022, la commune de Lille présente le taux de rotation le plus élevé de la métropole, avec 6 utilisateurs en moyenne par vélo et par jour (contre 5,02 en 2021). Elle comptabilise également le plus grand nombre de locations, avec plus de 2,6 millions d'emprunts soit 86 % des locations V'Lille.

5) Les services à la demande

Le Transport sur Réservation (TSR)

Le transport sur réservation est un complément aux lignes régulières du réseau *Ilévia*. Il est organisé sur un principe de rabattement vers les gares TER et les stations de métro pour la majorité des lignes. Il a un fonctionnement différent entre la journée et la soirée. Il s'effectue au moyen de véhicules de tourisme et les prises en charge et déposes des usagers s'effectuent aux arrêts de bus du réseau.

Il est composé de 16 lignes en transport sur réservation de journée (dont 7 en renfort de lignes régulières) et de 5 lignes en transport sur réservation de soirée. En soirée, le service est mis en place dès lors que la commune n'est plus desservie par les lignes de bus régulières. Il s'organise au départ d'une station de métro du réseau, à laquelle sont rattachées les communes desservies.

Ce service, disponible sur l'application *Ilévia* réservation, fonctionne sur les communes périphériques du territoire métropolitain en complément des lignes de bus régulières, en journée pour assurer des liaisons non effectuées par une ligne régulière ou sur des lignes régulières en offrant des horaires supplémentaires aux horaires réguliers. Tous les services *Ilévia* réservation sont accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite se déplaçant en fauteuil roulant dans la mesure où le matériel peut être embarqué à bord du véhicule.

Le service Flexo

Ce service constitue un mode de transport souple alliant la ligne de bus régulière et le transport sur réservation. En soirée, les vendredis et samedis, la LIANE 99 prolonge ses services et s'adapte à la demande. Tous les arrêts sont ainsi systématiquement desservis jusqu'à Armentières Gare, et au-delà, l'itinéraire est défini en fonction des demandes des voyageurs à bord.

Le service Handipole

Le service Handipole est un service réservé aux personnes handicapées et à mobilité réduite qui ne peuvent utiliser les autres modes du réseau. Il fonctionne sur réservation et de porte à porte. Pour en bénéficier, ces personnes doivent être détentrices d'une carte d'invalidité d'au moins 80 % et leur inscription au service doit être acceptée par la commission d'accès au service.

En outre, tous les autobus sont équipés de palettes rétractables d'accessibilité et équipés de dispositifs d'information visuelle et 69 % de dispositifs d'informations sonores.

Afin de favoriser le report des usagers en situation de handicap vers les autres modes de transport, au cours du contrat 2018-2025, la MEL a décidé de limiter le nombre de trajets annuels à 150 000.

En 2021, le service Handipole a effectué 120 316 trajets avec en moyenne 41 véhicules spécialisés en heures de pointe.

S'agissant des élèves pour lesquels ni le domicile, ni l'établissement scolaire n'est situé dans le ressort territorial de la MEL, le département du Nord assure l'organisation et le financement de leur transport scolaire. Il assure également le transport scolaire des élèves et étudiants en situation de handicap.

6) Les parcs relais et pôles d'échanges

Autre service, les parcs relais Métro (P+R) qui sont des parcs de stationnement pour voitures et deux roues dont l'accès est gratuit pour les usagers des transports en commun et le contrôle d'accès en sortie associé à un titre de transport. Fin 2022, les parcs relais existants représentent une capacité totale de 3 390 places et sont situés à Saint Philibert, les Prés, 4 Cantons, CHU-Eurasanté, Porte des Postes, Porte d'Arras, Pont de Neuville et La Cerisaie. Les quatre premiers disposent d'un relais V'Lille.

Par ailleurs, les pôles d'échanges multimodaux (PEM) qui sont des lieux où s'articulent différents réseaux et services de transports collectifs et de mobilité visent à faciliter les pratiques de déplacement. Fin 2022, le territoire métropolitain en compte quatre situés à Armentières, Don Sainghin, La Bassée et Seclin. Un cinquième pôle d'échanges est envisagé au niveau de la gare de Lesquin en 2023.

Annexe n° 4. Bilan financier

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Caractéristiques socio-démographiques (2020)	
population	1 182 250
taux d'actifs	71,5%
nombre de chômeurs	85 085
médiane de revenu disponible	21 450 €
part des 15-29 ans	22,7%
taux de chômage des 15-24 ans	29,0%
part des familles mono-parentales	19,4%
part des familles nombreuses (4 enfants ou plus)	3,8%

	2018	2019	2020	2021	2022
Compte administratif de l'AO (en M€)					
Total des recettes	429	452	370	431	456
dont versement mobilité	*244*	*255*	*221*	*261*	*275*
Total des dépenses	316	331	267	344	341
Section d'investissement	135*	88	67	47	66
dont principales acquisition de matériel roulant	*0,6*	*21,5*	*15,0*	*10,5*	*8,1*
dont travaux	*35,9*	*65,6*	*53,0*	*31,2*	*51,3*
Compte transport de l'exploitant principal (en M€)					
Total des charges	227,3	313,3	304,8	310,6	327,6
dont charges d'exploitation	***222,5***	***302***	***297,7***	***302,6***	***317,4***
Total des produits	229,9	315,4	300,2	313,2	323,8
dont produits d'exploitation	***225,2***	***304,1***	***293,2***	***305,2***	***313,6***
recettes tarifaires	68,5	97,5	66,0	76,1	84,7
*dont produits "tickets unitaires"***	*16,7*	*23,2*	*14,2*	*16,8*	*19,7*
dont produits "abonnements"	*38,3*	*54,9*	*39,8*	*43,1*	*44,7*
subv. d'exploitation et d'équilibre	107,7	86,5	81,9	79,9	79,9
Principaux ratios physiques					
Kilomètres par habitant du RT-AOM	26,4	33,4	30,0	32,8	36,1
PKO par habitant du RT-AOM	Non connu	Non connu	Non connu	Non connu	Non connu
Voyages par habitant du RT-AOM	121,7	172,9	103,6	120,5	150,1
Voyages par kilomètre	4,6	5,20	3,5	3,7	4,2
Kilomètres par agent roulant	23 671	30 711	28 284	30 826	34 424
Agent roulant par véhicule	2,2	2,1	2,0	2,0	1,9
Principaux ratios financiers (en €)					
Charges d'exploitation par km	7,3	7,8	8,5	7,8	7,4
Charges d'exploitation par voyage	1,6	1,5	2,5	2,1	1,8
Produit du VM par habitant du RT-AOM	210,8	220,4	188,2	221,2	232,6
Subvention d'exploitation et d'équilibre par habitant du RT-AOM	93,1	74,8	69,8	67,8	67,6
Produit du trafic total sur charges d'exploitation	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du concessionnaire et du concédant.

* Dont rachat des biens de l'ancien contrat en 2018 (98 M€).

** Les tickets unitaires correspondent aux trajets unitaires, intégrés, handipole, ZAP, MWR et de groupe.

Annexe n° 5. Bilan des titres et tarifs

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

	2018	2019	2020	2021	2022
Principaux tarifs au 31/12					
Billet à l'unité (trajet unitaire)	1,65	1,65	1,70	1,70	1,80
Billet extrait du carnet de tickets (trajet unitaire x 10)	14,45	14,45	14,90	14,90	15,40
Titre journée (Pass journée)	4,90	4,90	5,00	5,10	5,30
Abonnement hebdomadaire (Pass 7 jours)	16,75	17,10	17,40	17,70	18,10
Abonnement mensuel (tout public, de 26 à 64 ans)	58,00	59,00	60,00	61,00	62,00
Abonnement annuel (tout public, de 26 à 64 ans)	51,00	52,00	52,50	53,00	55,00
nb de tarifs différents applicables (y compris tarification sociale et solidaire mais hors V'lille)	99	99	99	99	99
Achats des titres de transport	**15 397 436**	**21 386 706**	**13 065 398**	**15 537 185**	**18 386 140**
Nombre de billets achetés (à l'unité et en carnets x 10)	**10 085 493**	**13 613 245**	**7 907 412**	**9 276 214**	**10 990 765**
Nombre de titre journée achetés (Pass journée)	**199 003**	**260 388**	**148 858**	**156 093**	**215 380**
Nb total des abonnements (tout public)	**368 850**	**519 803**	**353 528**	**369 086**	**445 921**
dont nombre d'abonnements hebdomadaire	*38 260*	*49 952*	*27 973*	*32 426*	*37 607*
dont nombre d'abonnements mensuel	*185 814*	*264 825*	*154 456*	*153 252*	*201 774*
dont nombre d'abonnements annuel	*144 776*	*205 026*	*171 099*	*183 408*	*206 540*
Nb Titres toutes clientèles	**13 355 057**	**18 304 884**	**11 293 126**	**13 364 570**	**15 247 455**
dont nombre de billets achetés (à l'unité)	*9 410 059*	*12 659 610*	*7 315 951*	*8 461 190*	*10 004 053*
dont nombre de titre journée achetés	*199 003*	*260 388*	*148 858*	*156 093*	*215 380*
dont total des abonnements	*355 012*	*503 822*	*351 338*	*364 979*	*432 757*
Nb Titres commerciaux (jeunes, étudiants, familles, salariés…)	**545 926**	**841 568**	**588 721**	**658 560**	**641 667**
dont nombre de billets achetés	73 938	119 539	39 199	21 871	38 052
dont nombre de titre journée achetés	/	/	/	/	/
dont total des abonnements	471 988	722 029	549 522	636 689	603 615
dont nombre de billets tarif jeune	/	/	/	/	/
dont nombre d'abonnement tarif jeune	437 944	661 696	504 323	605 477	481 536
Nb Titres sociaux (personnes âgées, demandeurs d'emplois, bénéficiaires minimas sociaux…)	**876 298**	**1 272 645**	**908 181**	**1 038 246**	**931 731**
dont nombre de billets achetés	49 426	99 038	42 475	94 014	124 130
dont nombre de titre journée achetés	/	/	/	/	/
dont total des abonnements	750 192	1 077 324	804 954	886 058	748 393
dont nombre de billets tarif sans emploi	1 752	3 147	1 309	1 230	1 045
dont nombre d'abonnement tarif sans emploi	74 928	93 136	59 443	56 944	58 163
Nb Titres intermodaux	**24 248**	**36 968**	**19 667**	**20 748**	**18 653**
dont nombre de billets achetés	12 939	18 224	8 678	6 975	5 710
dont nombre de titre journée achetés	/	/	/	/	/
dont total des abonnements (mensuel lissé sur un an)	11 309	18 744	10 989	13 773	12 943

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du concessionnaire et du site Ilévia.

Annexe n° 6. Parts des déplacements domicile-travail en voiture en 2013 et 2019

En %	Part des déplacements domicile-travail en voiture 2013	Part des déplacements domicile-travail en transports en commun 2013	Part des déplacements domicile-travail en voiture 2019	Part des déplacements domicile-travail en transports en commun 2019
Bordeaux Métropole	65,6	17,3	61,9	19,1
Brest Métropole	73,9	11,7	73,8	12,5
Clermont Auvergne Métropole	70	12,6	70,4	12,3
Dijon Métropole	63,3	18,9	62,8	19,1
Grenoble-Alpes-Métropole	60	19,5	58,1	19,6
Métropole Européenne de Lille	**68,9**	**17,4**	**68,1**	**18,3**
Métropole de Lyon	53,7	28,5	51,1	29,8
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	69,3	15,2	69,8	15,5
Metz Métropole	70,1	14,1	69,6	16,3
Montpellier Méditerranée Métropole	66,7	14,7	65,4	15,5
Métropole du Grand Nancy	63,4	18,3	63,6	18
Nantes Métropole	64,9	19,8	61,8	20,1
Métropole Nice Côte d'Azur	58,4	18,2	58,1	19,2
Orléans Métropole	69,8	15	69,6	15,9
Rennes Métropole	65,5	18,5	65,2	17,5
Métropole Rouen Normandie	70,2	15,3	69,6	16,6
Saint-Etienne Métropole	73,8	12,2	74,8	12,8
Eurométropole de Strasbourg	56,3	21,9	53,5	22,7
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	71,7	9,3	71,9	9,7
Toulouse Métropole	64,8	19,1	62,8	19,7
Tours Métropole Val de Loire	68,1	13,7	66,9	15,9
Moyenne	**66,1**	**16,7**	**65,2**	**17,4**

Source : chambre régionale des comptes, à partir des dernières données INSEE disponibles.

Annexe n° 7. Évolution du nombre de pénalités par mode de déplacement

	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Métro	4 437	6 525	4 124	8 492	6 810	30 388
Tramway	5 790	9 664	2 187	5 084	13 006	35 731
Service Bus	14 100,5	25 652,2	11 371,1	11 605,8	12 814,7	75 544,3
V'Lille	228	761	264	261	274	1 788
Transport à la demande	99	179	120	97	64	559
Autres	480	1 394	401	542	763	3 580
Fraude	1 600	800	2 100	800	4 200	9 500
Total	**26 734,5**	**44 975,2**	**20 567,1**	**26 881,8**	**37 931,7**	**157 090,3**

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données transmises par la MEL.

Annexe n° 8. Évolution du montant des pénalités par mode de déplacement

En €	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Métro	532 440	783 000	494 880	1 019 040	817 200	3 646 560
Tramway	694 800	1 159 680	262 440	610 080	1 560 720	4 287 720
Service Bus	1 692 060	3 078 264	1 364 532	1 392 696	1 537 764	9 065 316
V'Lille	27 360	91 320	31 680	31 320	32 880	214 560
Transport à la demande	11 880	21 480	14 400	11 640	7 680	67 080
Autres	57 600	167 280	48 120	65 040	91 560	429 600
Fraude	192 000	96 000	252 000	96 000	504 000	1 140 000
Total	**3 208 140**	**5 397 024**	**2 468 052**	**3 225 816**	**4 551 804**	**18 850 836**

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données transmises par la MEL.

Annexe n° 9. Nombre de titres vendus par catégorie entre 2018 et 2022

Nombre de titres vendus par catégorie	2018	2019	2020	2021	2022	Evolution en %	Ecart 2019-2020	Ecart 2019-2022
Nombre total de titres vendus	**19 558 458**	**27 081 904**	**16 008 976**	**18 583 208**	**22 623 022**	-16,5%	-11 072 928	-4 458 882
dont trajet unitaire	9 410 059	12 659 610	7 315 951	8 461 190	10 004 053	-21,0%	-5 343 659	-2 655 557
dont trajet ZAP	2 525 336	3 669 258	2 755 374	3 427 642	3 421 607	-6,7%	-913 884	-247 651
dont trajet unitaire * 10	675 434	953 635	591 461	815 024	986 712	3,5%	-362 174	33 077
dont tout public permanent	297 223	442 944	398 106	463 824	451 428	1,9%	-44 838	8 484
dont tout public mensuel (social, QF0, 1, 2 et 3, QF3 CMUC)	435 712	612 411	461 368	507 163	450 317	-26,5%	-151 043	-162 094
dont PASS (1, 2, 3, 4, 5 ou 6 jours, congrès et Lille 3000)	322 476	436 533	232 806	244 587	383 753	-12,1%	-203 727	-52 780
dont tout public mensuel	352 686	484 431	285 883	303 489	358 088	-26,1%	-198 548	-126 343
dont tout public annuel (social, QF 1, 2 et 3, et QF 1, 2, 3 étalés)	119 508	270 017	223 021	249 775	191 662	-29,0%	-46 996	-78 355
dont trajet handipole	47 674	95 891	41 166	92 784	123 085	28,4%	-54 725	27 194
dont ticket et trajet de groupes	73 938	119 539	39 199	21 871	38 052	-68,2%	-80 340	-81 487
dont trajet et semaine MWR* (à l'unité et x10, avec ou sans correspondance)	21 592	22 404	10 769	13 916	15 715	-29,9%	-11 635	-6 689
dont trajet et semaine intégré	12 939	19 500	8 678	8 093	6 755	-65,4%	-10 822	-12 745

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du concessionnaire.

Annexe n° 10. Évolution des recettes tarifaires entre 2018 et 2022

En € HT	2018	2019	2020	2021	2022	Evolution 2019/2022 en %	Ecart 2019-2020	Ecart 2019-2022
Recettes totales des titres vendus	**68 468 813**	**97 529 118**	**66 010 663**	**76 149 895**	**84 740 991**	**-13,1%**	-31 518 455	-12 788 127
dont trajet unitaire	15 333 391	20 888 343	12 230 387	14 383 777	17 472 491	-16,4%	-8 657 956	-3 415 852
dont trajet unitaire * 10	9 636 360	13 780 013	8 667 677	12 143 682	14 922 947	8,3%	-5 112 336	1 142 934
dont tout public permanent	10 980 718	16 496 816	14 724 349	16 909 964	17 469 886	5,9%	-1 772 467	973 070
dont tout public mensuel	15 386 336	21 881 413	13 077 470	13 819 747	17 195 437	-21,4%	-8 803 943	-4 685 976
dont tout public mensuel (social, QF0, 1, 2 et 3, QF3 CMUC)	4 294 958	6 301 474	4 756 456	5 296 538	4 892 595	-22,4%	-1 545 018	-1 408 879
dont trajet ZAP	2 599 124	3 857 719	2 955 768	3 770 396	3 837 500	-0,5%	-901 951	-20 219
dont PASS (1, 2, 3, 4, 5 ou 6 jours, congrès et Lille 3000)	2 066 649	2 854 753	1 580 884	1 762 669	2 619 597	-8,2%	-1 273 869	-235 156
dont tout public annuel (social, QF 1, 2 et 3, et QF 1, 2, 3 étalés)	1 666 850	2 890 945	2 427 344	2 613 722	2 206 516	-23,7%	-463 601	-684 429
dont trajet handipole	133 487	270 583	119 381	272 370	368 107	36,0%	-151 202	97 524
dont ticket et trajet de groupes	374 533	631 362	278 225	157 844	278 327	-55,9%	-353 137	-353 035
dont trajet et semaine MWR* (à l'unité et x10, avec ou sans correspondance)	83 041	96 510	52 936	71 842	75 410	-21,9%	-43 574	-21 100
dont trajet et semaine intégré	29 760	68 711	19 959	39 520	35 078	-48,9%	-48 752	-33 633

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du concessionnaire.

Annexe n° 11. Évolution des coûts supplémentaires liés aux avenants

En €	Date	Coûts de la concession	Objet
Avenant n° 1	08/08/2018	- 2 440 241	Relatif au décalage du démarrage de l'exploitation du contrat au 1er avril 2018 (trois mois) compte tenu de l'attribution du contrat au 15 décembre 2017 qui ne permettait pas techniquement d'assurer un démarrage d'exploitation à la date initialement prévue. (impact part fixe nette des recettes reversées.
Avenant n° 2	27/11/2018	762 600	Relatif à l'expérimentation pour une année prolongeable de six mois d'une navette autonome reliant les stations de métro « 4 cantons, Stade Pierre Mauroy » et « Cité scientifique Professeur Gabillard ».
Avenant n° 3	12/03/2020	24 227 530	Portant divers sujets et relatif notamment à l'évolution de l'offre kilométrique du réseau de bus et à la mise en place d'un dispositif expérimental de gratuité des transports lors des jours de pics de pollution Modification part fixe correspondant en moyenne à 4,6 M€/an sur la période 2020 à fin mars 2025.
Avenant n° 4	17/12/2021	plus ou moins 1 154 290	Portant sur la pérennisation du mécanisme de gratuité des transports lors des jours de déclenchement de la circulation différenciée des véhicules en raison de pic de pollution et sur les impacts sur le service de Transport sur Réservation de l'intégration au sein de la MEL des cinq communes de l'ex CCHD (impact sur la part fixe nette des recettes reversées avec une hypothèse de cinq jours de déclenchement/an).
Avenant n° 5	05/04/2022	13 000 541	Solder définitivement le traitement contractuel des impacts de la crise sanitaire pour la période 2020-2021 actant l'application d'un intéressement négatif sur les objectifs de recettes à hauteur de 4 408 085 € et d'une réfaction de la part fixe de 15 168 839 € à verser par le concessionnaire. Par ailleurs, l'avenant prévoit l'ajustement des objectifs de recettes 2022 de - 10 000 541 € associée à un partage des recettes en cas de dépassement plus favorable à la MEL et la prise en charge par la MEL d'un plan de reconquête commerciale dans la limite de 3 M€
Avenant n° 6	27/06/2022	41 615 090	Plusieurs sujets mais concernant plus particulièrement la mise en place d'un titre gratuit pour les moins de 18 ans.
Avenant n° 7	23/05/2023	1 405 414	Concernant notamment le renouvellement du tramway par le concessionnaire constituant une mission complémentaire, les incidences liés à la mise en place de panneaux photovoltaïques sur le dépôt de bus de Sequedin.

Source : chambre régionale des comptes, à partir des avenants à la CSP initiale.

Annexe n° 12. Réfaction pour kms non faits entre 2018 et 2021

En €	2018	2019	2020	2021	2022
Kilomètres non faits (hors COVID)	- 82 846	- 319 081	- 124 444	- 310 105	- 366 410
Réfaction de la part fixe	- 666 212	- 1 720 370	- 758 509	- 2 115 725	- 2 577 638

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes d'exploitation du concessionnaire.

Tableau n° 13 : Évolution des kilomètres non réalisés entre 2019 et 2021

En kms	Motif interne		Motif externe		Total grève	Total hors grève	Total (hors Covid)	Covid
	Hors grève	Grève	Hors grève	Grève				
2019	-182 661	-22 423	0	-113 997	-136 420	-182 661	-319 081	/
2020	-83 921	-11 238	-3 469	-25 816	-37 054	-87 390	-124 444	-3 988 516
2021	-190 245	-110 104	-9 756	0	-110 104	-200 001	-310 105	-297 264

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données du concessionnaire.

Annexe n° 13. Évolution de l'excédent brut d'exploitation et de l'autofinancement

En €	2018	2019	2020	2021	2022
= Excédent brut d'exploitation	**112 586 993**	**121 592 765**	**103 098 886**	**86 630 024**	**114 811 685**
+/- Résultat financier	- 21 446 751	- 16 327 758	- 18 810 652	- 10 288 933	- 8 257 751
+/- Résultat exceptionnel (réel, hors cessions)	6 845 912	7 924 807	- 7 508 162	2 770 584	28 640 668
CAF brute	**97 986 154**	**113 189 814**	**76 780 072**	**79 111 676**	**135 194 601**
- Annuité en capital de la dette	39 900 511	43 955 125	25 175 414	39 273 323	47 784 374
= CAF nette ou disponible (A)	**58 085 644**	**69 234 689**	**51 604 658**	**39 838 353**	**87 410 227**
en % du produit total	*18,5 %*	*19,3 %*	*18,3 %*	*11,6 %*	*23,7 %*
+ Subventions d'investissement	8 779 017	6 180 079	6 978 566	8 418 033	6 644 311
+ Produits de cession	0	357 840	400	0	0
= Recettes d'inv. hors emprunt (B)	**8 779 017**	**6 537 919**	**6 978 966**	**8 418 033**	**6 644 311**
= Financement propre disponible (A+B)	**66 864 661**	**75 772 608**	**58 583 624**	**48 256 386**	**94 054 537**
- Dépenses d'équipement (y compris travaux en régie)	135 276 022	87 964 944	67 163 707	47 285 761	66 478 346
Financement propre dispo / Dépenses d'équipement	*49,4 %*	*86,1 %*	*87,2 %*	*102,1 %*	*141,5 %*

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de gestion du budget annexe transports.

Annexe n° 14. Évolution des principaux investissements de la métropole entre 2018 et 2023

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Cumul 2018-2023
Fournitures de rails de tramway		1 378 000					1 378 000
Remplacements des rails de tramway	289 000	8 920 000	3 922 000	450 000	2 000		13 583 000
Rénovation des rames de métro Val 206 Bis		490 000	2 045 000	1 235 000	271 000		4 041 000
Renouvellement du parc d'autobus	556 000	21 509 000	15 042 000	10 452 000	8 167 000		55 726 000
Acquisition de bus de petite capacité avec motorisation électrique					1 623 000		1 623 000
Rénovation à mi-vie des autobus		663 000	2 437 000	2 622 000	2 669 000	266 000	8 657 000
Renouvellement du système d'aide à l'exploitation et		818 000	5 517 000	4 879 000	830 000		12 044 000
Mise en place d'un contrôle d'accès station dans 53 stations de métro	1 098 000	13 024 000	15 269 000	3 430 000	693 000	11 000	33 525 000
Total	**1 943 000**	**46 802 000**	**44 232 000**	**23 068 000**	**14 255 000**	**277 000**	**130 577 000**

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données transmises par la métropole.

Chambre régionale
des comptes
Hauts-de-France

RÉPONSE AU RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

Métropole Européenne de Lille

Enquête régionale sur la gestion de la tarification des services de mobilité urbaine

Département du Nord

Exercices 2018 et suivants

1 réponse reçue :

- M. Damien Castelain, président de la métropole européenne de Lille.

Article L. 243-5 du code des juridictions financières :

« Les destinataires du rapport d'observations disposent d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite. Dès lors qu'elles ont été adressées dans le délai précité, ces réponses sont jointes au rapport. ***Elles engagent la seule responsabilité de leurs auteurs*** *».*

MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

ENREGISTREMENT CRC
LE 13/05/24
GREFFE 2024-246

Le Président

Réf. 2024-12 DC/RR

Monsieur Jean-Paul ALBERTINI
Président
Chambre Régionale des Comptes
Hauts-de-France
14, rue du Marché au Filé
62012 ARRAS CEDEX

Lille, le - 7 MAI 2024

Monsieur le Président,

Par courrier reçu le 10 avril, vous m'avez transmis le rapport d'observations définitives consacré à l'enquête régionale sur la gestion de la tarification des services de mobilité urbaine, concernant la Métropole Européenne de Lille.

Le rapport présente une bonne vision du service de mobilité urbaine, centrée sur la concession de transports, à laquelle on peut ajouter de manière plus récente et moins centrale l'offre de trottinettes et de vélos à assistance électrique des opérateurs Tier et Lime. Comme l'indiquent les magistrats, le réseau est « particulièrement dense et complet » et représente un investissement très significatif pour la Métropole car comme souligné par la Chambre, le budget consacré à la politique des transports et mobilité représente 26% du budget total consolidé de la MEL. C'est chaque année le premier poste de dépense de notre établissement, un poste qui ne s'équilibre pas par ses recettes propres : tarifaire ou fiscale. Et pourtant, malgré cet engagement de la Métropole, nous n'atteignons pas les parts modales que cible notre plan de mobilité.

Pour rendre ses transports publics plus attractifs, la MEL a travaillé sur la tarification de ses transports : en 2023, 27% des clients abonnés ont bénéficié d'un abonnement à tarification solidaire. J'ai mis en œuvre la gratuité des transports pour les moins de 18 ans afin d'ancrer durablement l'usage des transports en commun dans les pratiques des métropolitains de demain. Mais la conclusion que nous en tirons et qu'en tire le présent rapport est que la tarification n'est pas un outil suffisant. La moindre rupture, comme l'a été la période Covid, est à même à remettre en cause des habitudes que l'on pensait acquises.

Les métropolitains utilisent le réseau s'il les transporte à leur destination à des horaires qui leur conviennent, suivant un trajet simple, rapide et certain. La question de l'offre, même si elle est déjà dense, reste donc incontournable pour atteindre les parts modales nécessaires pour respecter nos engagements climatiques.

2 boulevard des Cités Unies - CS 70043 - 59040 Lille Cedex
Tél : +33 (0)3 20 21 22 23 - Fax : +33 (0)3 20 21 22 99 - www.lillemetropole.fr
Les courriels échangés avec la Métropole Européenne de Lille sont enregistrés sur support informatique. Le droit d'accès et de rectification s'exerce auprès du Service Courrier et de la Coordination Administrative

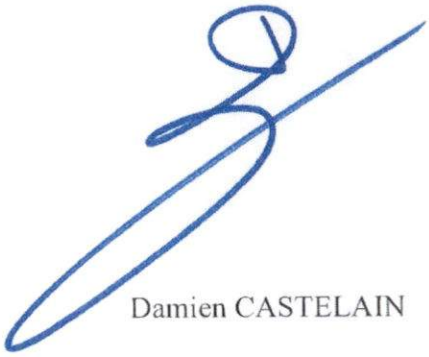
MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Outre la nécessaire régénération des infrastructures et systèmes existants et les efforts d'investissement visant la décarbonation, la MEL porte donc un projet de développement des lignes structurantes qui doivent permettre d'améliorer l'attractivité du réseau et de convaincre de nouveaux usagers en fluidifiant et en renforçant les axes de mobilité les plus fréquentés et présentant un potentiel de développement. À l'échelle régionale, le projet de Service express régional poursuit la même ambition.

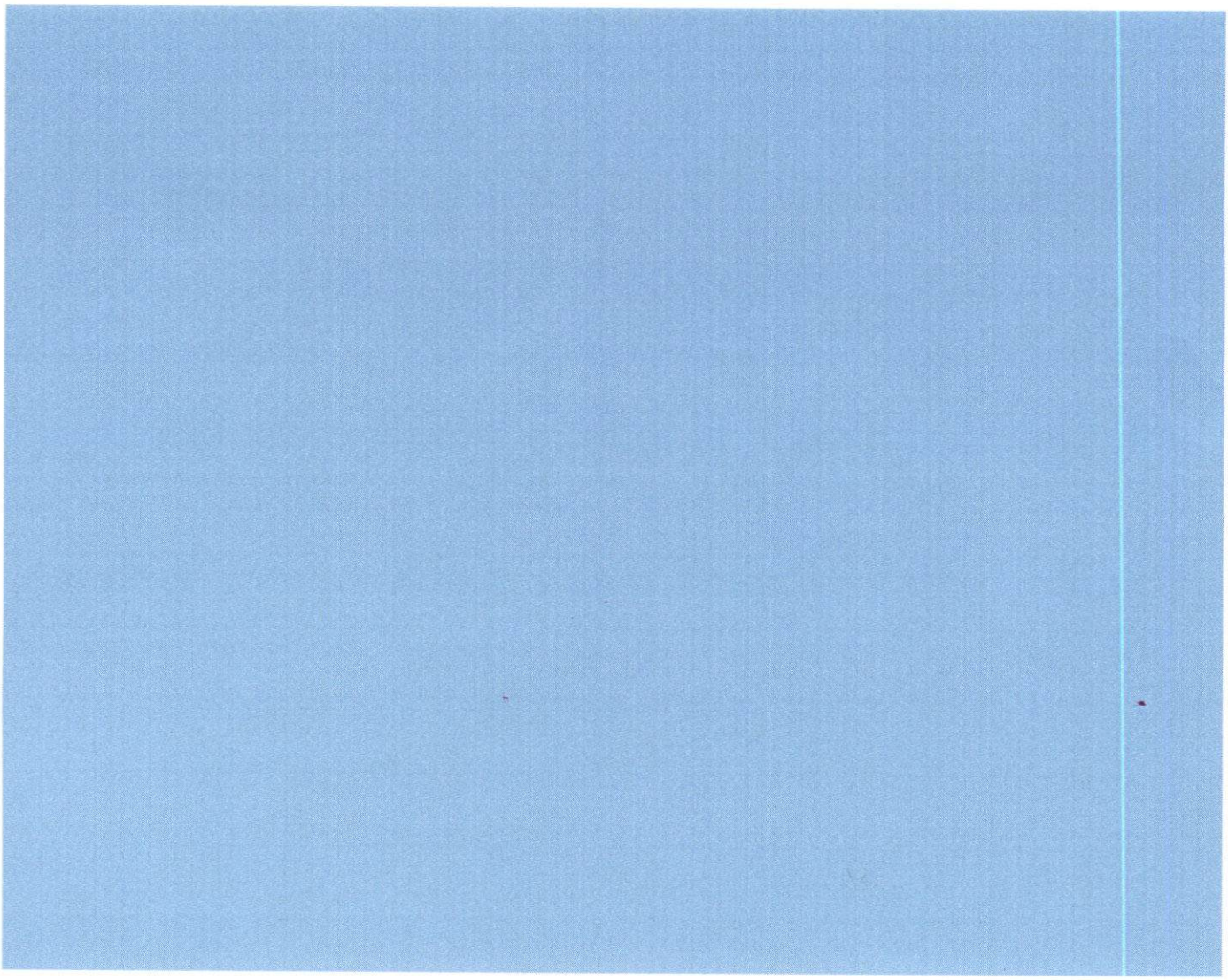
Les recettes tarifaires ne représentent qu'1/5ème des recettes de la politique publique. Il est illusoire de penser que la hausse de la tarification peut répondre aux besoins de renouvellement et d'extension des réseaux de transport en commun. Dans le cadre du Grand Paris, une solution pertinente a été trouvée qui permet de partager le gain d'attractivité créé par l'arrivée d'une ligne de transport et d'assurer une recette régulière permettant le remboursement d'emprunts de long terme. Cette solution est peu applicable aux autres métropoles qui ne connaissent pas la même situation que l'Ile de France, mais elle indique qu'en élargissant la base de son financement, un développement des transports en commun à l'échelle des défis environnementaux et de qualité de vie devient possible.

Telles sont les réflexions que je souhaite partager avec vous, Monsieur le Président.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Damien CASTELAIN



Chambre régionale des comptes Hauts-de-France
14 rue du Marché au Filé - 62012 Arras cedex

Adresse mél : hautsdefrance@ccomptes.fr

https://www.ccomptes.fr/fr/crc-hauts-de-france