

COMMUNIQUE DE PRESSE

Nouvelle CSP Transpole : des économies au détriment de la qualité de l'offre pour les usagers

Le 20 Décembre 2017

Le 15 Décembre 2017, les élus de la Métropole Européenne de Lille ont choisi à 96% des votants (155 pour, 6 contre et 12 abstentions) l'offre de KEOLIS pour la gestion des transports en commun de la Métropole.

Le nouveau concessionnaire promet une baisse de la facture de 17.6M d'Euros par an pour la MEL, en réduisant fortement l'offre donc et avec en même temps une hausse substantielle de fréquentation... Objectifs surprenants pour ne pas dire contradictoires... Kéolis aurait-il trouvé la formule magique dont rêve tout bon élu ? En grattant derrière les belles annonces, on découvre des lendemains qui déchantent pour les usagers...

1. Kéolis propose de rendre accessible les TER sur le territoire de la MEL avec un ticket unitaire (aujourd'hui, cela existe uniquement pour certaines catégories d'abonnement mensuel). L'objectif du futur concessionnaire étant de reporter une partie des usagers sur le réseau TER pour alléger l'offre Métro/Bus. C'est une excellente idée sauf que Kéolis n'a pas la main sur ce dossier. C'est une négociation que la MEL devra mener auprès de la Région et la SNCF. Elle risque d'être longue, et on ne sait pas à quel prix pour la MEL, ni donc si cela aboutira...
2. Afin de proposer une offre moins onéreuse (-17 M€/an) tout en résorbant son déficit chronique (20 M€/an), Kéolis diminuera (soi-disant en heure creuse) les fréquences des Métros, Trams et Bus. Les chiffres évoqués sont de -2% pour les réseaux Tram et Métro, et -10% sur le réseau Bus !. Or à ce jour, les fréquences ne sont pas en surdosage sur les lignes. Prenons l'exemple des fréquences actuelles la Liane 1 :
 - En semaine l'après midi : un bus toutes les 18 minutes
 - En semaine le soir : un bus toutes les 30 minutes
 - Le samedi en matinée : un bus toutes les 25 minutes
 - Le dimanche en début de soirée : un bus toutes les 20 minutes

Rappelons que la Liane 1 est l'une des lignes les plus fortes du réseau et que lors de son lancement en grande pompe, ça devait être « aussi bien qu'un tram »... . Si nous regardons des lignes moins structurantes, nous sommes déjà à des fréquences faibles en heure creuse, voir très disparates pour les lignes péri-urbaines (ex : ligne 56, 86 ou 88).

Tout cela se fait au détriment des usagers, sans baisse du prix du ticket, et ne va pas dans le sens du PDU 2020 fixé en 2010, et qui prévoyait une part modale des transports en commun à 20%. Selon l'enquête déplacement faite en 2016, nous sommes passé de 9% en 2006... à seulement 11% en 2016, ce qui s'explique vu qu'aucune nouvelle ligne de Transport Collectif en Site Propre n'a été mise en service depuis ... 1999!).

Keolis fera les ajustements en concertation avec... les maires. Les associations d'usagers, qui n'ont déjà pas été consultées ni pour définir le cahier des charges ni pour analyser les offres, demandent à faire partie du processus de concertation.

3. Le réseau VLille va être revu avec le déplacement de certaines stations. L'argument choisi est de dire que certaines stations sont trop peu utilisées. Mais avant de regarder les chiffres, a-t-on pris en compte leur implantation ? Les aménagements faits et la facilité de circulation pour les vélos dans le secteur ? Cette décision va à contresens du plan vélo décidé par la MEL.
4. De gros progrès sont attendus sur la lutte contre la fraude. L'objectif est de passer à un taux de fraude de 5% à l'issue du contrat de concession. Cela ne doit pas se faire au détriment des usagers, et l'UVN souhaite que Kéolis revoie ses méthodes. Il n'est pas normal d'immobiliser un bus pendant plusieurs minutes pour réaliser un contrôle de chaque usager. Celui-ci est donc mis en retard et peut louper des correspondances sur le réseau par la suite.

De plus, il n'est pas décent de contrôler les usagers des transports en commun sans faire de même pour les usagers de la route : voitures stationnées sur les voies ou arrêts de bus, queue de poisson lorsqu'un bus quitte son arrêt, dépassements dangereux, ... Rappelons que le taux de fraude au stationnement payant est de l'ordre de 80%, sans que cela émeuve grand monde...

Les usagers attendent, eux, une meilleure fiabilité : combien d'heures de panne pour le métro ? combien de déviations plus ou moins justifiées pour les lignes de bus ? Combien de retards ? Combien de « dernier départs bus avancés » le soir (en clair le dernier bus est supprimé) ? Et donc combien de tickets validés pour un service défectueux ?

5. Il est assez surprenant (et significatif?) que le communiqué officiel de la MEL ne fasse aucune mention du fameux plan bus « révolutionnaire » qui avait fuité il y a deux semaines : rien sur d'éventuelles nouvelles Lianes, rien sur une ligne Lesquin – 4-Cantons,... ni sur l'extension horaire du métro le samedi soir...

Au vu de tous ces éléments et des dégradations de service qui s'annoncent, l'UVN est très sceptique sur les prochains résultats des enquêtes PDU de la MEL (qui voit la part de la voiture toujours augmenter), ainsi que sur la hausse promise du nombre de voyages sur le réseau dans le contrat du nouveau concessionnaire.

Les économies sont possibles sur le réseau de bus en augmentant la productivité mais ce n'est pas le concessionnaire qui peut le faire : c'est à la MEL de prévoir des couloirs bus et des priorités absolues aux carrefours pour réduire les temps de parcours et attirer de nouveaux utilisateurs.

Contacts presse :

Gilles LAURENT – 06 01 88 97 19 Président de l'Union des Voyageurs du Nord, Vice Président de la FNAUT HdF

Créée en 1978, l'Union des Voyageurs du Nord agit localement auprès des élus, des autorités organisatrices de transport et des exploitants de réseaux, pour obtenir un meilleur fonctionnement au quotidien et pour élaborer les projets d'avenir. Elle est membre de la FNAUT et de la MRES de Lille.

La Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports, association agréée de consommateurs, rassemble au plan national environ 150 associations très diverses (piétons, cyclistes, handicapés, familles de victimes d'accidents de la route, usagers des transports collectifs urbains, ferroviaires et routiers, citadins et riverains des corridors de transit confrontés aux nuisances de la circulation routière, citoyens soucieux d'environnement global et d'aménagement du territoire), soit plus de 68000 adhérents, qui partagent une même vision de la politique des transports.