

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Ilévia : le métro lillois est en pleine crise, un manque clair de gouvernance



© Wikimedia commons - Jérémy Günther-Heinz Jähnick

La ligne 2 du métro de Lille Métropole.

Après la « découverte » d'amiante sur les rames VAL 206, le métro lillois a connu un été 2024 particulièrement chaotique. Les usagers de la ligne 2, la plus longue du réseau, ont dû s'adapter à une fréquence historique d'une rame toutes les neuf minutes. Cet épisode a déclenché une crise profonde entre la Métropole Européenne de Lille (MEL), autorité organisatrice des mobilités, l'exploitant Keolis Lille Métropole (Ilévia) et des usagers excédés.

Dès le retrait progressif des rames amiantées, les voyageurs ont subi des rames surchargées, des quais bondés et des temps de trajet rallongés. Pour limiter les impacts, des rames de la ligne 1 ont été redéployées sur la ligne 2, aggravant la situation sur cette première. En parallèle, Ilévia a tenté de déployer des « bus relais » et des « bus renfort », mais ce dispositif a rencontré peu de succès.

Face à ces dysfonctionnements, MobiLille a lancé en septembre une pétition demandant le remboursement des abonnements pour la période estivale, marquée par des perturbations incessantes et un service bien en deçà du nominal. Ni la MEL ni Ilévia n'ont accédé à cette demande, invoquant l'absence d'une interruption totale de service.

En novembre, un nouveau chapitre s'est ouvert avec l'arrivée d'Urbalis Fluence, le nouveau pilote automatique pour la ligne 1. Cette mise en service s'est révélée controversée : les opérateurs du Poste de Commande Centralisé (PCC) n'avaient pas encore reçu une formation complète, entraînant plus de 27 heures de perturbations en un mois, ce manque étant un facteur aggravant. Pendant ce temps, les opérations de désamiantage progressent lentement sur la ligne 2, qui commençait à retrouver une stabilité relative en dé-

cembre. Ces crises répétées soulèvent une question cruciale : qui est à la barre ?

La MEL semble dépassée par la gestion de ce dossier, se contentant de répondre aux usagers par des mesures inadéquates, comme l'abonnement V'Lille gratuit, une offre inutile pour les personnes à mobilité réduite. MobiLille a proposé la création d'un syndicat mixte de mobilité qui regrouperait les acteurs régionaux et associations afin d'améliorer la gouvernance des transports. De son côté, Ilévia reste silencieuse, incapable de rétablir une information voyageur claire et efficace, qui demeure désespérément secondaire dans les priorités.

Le métro lillois est aujourd'hui en panne de gouvernance. Pour ses usagers, une réponse rapide et structurée est devenue une urgence absolue.

Mattéo Ferrux,  
Président de MobiLille