

Abstract

Évaluation du coût et de l'efficacité de la mobilité de base au sein de De Lijn

A la demande du Parlement flamand, la Cour des comptes a examiné le rapport d'évaluation interne que la société De Lijn a consacré à l'introduction de la mobilité de base. Elle conclut qu'en général, le rapport de De Lijn donne une image approximative et indicative de la manière dont la société de transport a mis en œuvre la mobilité de base, de ses résultats et de son coût. Les tendances indiquées dans le rapport restent pertinentes, en dépit de quelques imprécisions. D'autre part, la délimitation des périodes n'est pas suffisamment claire, des données précises relatives au coût de la mobilité de base font défaut et les nombres de voyageurs indiqués ne sont pas encore basés sur des comptages réels. En raison de ces limitations, le rapport ne constitue pas un fondement vraiment adéquat pour évaluer l'efficacité et l'efficacité de la réalisation de la mobilité de base ou pour réaliser un éventuel audit externe de la gestion de De Lijn.

Délimitation des périodes et degré de réalisation

Afin de pouvoir répondre aux normes de la mobilité de base, De Lijn a augmenté l'offre existante à l'aide de plusieurs projets d'exploitation. Dans l'aperçu de ces projets, De Lijn a limité la période d'introduction de la mobilité de base aux années 2003 à 2007. Or, certains projets qui se situaient dans l'esprit de la mobilité de base avaient déjà été lancés avant 2003. De plus, à la fin 2006, lorsqu'elle a dû assurer l'offre minimum pour la mobilité de base dans toutes les communes, De Lijn n'a pas dressé l'inventaire global des mesures prises en faveur de la mobilité de base. En 2008, environ 85% de l'offre de la société de transport répondait aux critères de la mobilité de base. Selon elle, l'extension de la mobilité de base aux zones restantes entraînerait des frais d'exploitation excessifs.

Coût de la mise en œuvre de la mobilité de base

Les dépenses et les coûts relevés dans le rapport d'évaluation interne ne montrent pas suffisamment dans quelle mesure De Lijn a réalisé la mobilité de base de manière efficiente. La société ne peut chiffrer entièrement le coût réel de la mobilité de base et des dotations reçues en vue de sa réalisation, et ce en raison d'un enregistrement insuffisamment détaillé des informations de base requises pour ces calculs. En outre, les budgets mentionnés pour la mobilité de base ne tiennent pas suffisamment compte des dépenses d'investissement et de l'évolution des prix. Le coût annuel mentionné par De Lijn, soit 121,5 millions d'euros, est sous-évalué. Les comparaisons avec d'autres sociétés de transport citées dans le rapport d'évaluation interne de De Lijn, sont assez fragmentaires et manquent de transparence ou de nuances.

Efficacité

La mobilité de base a été introduite graduellement et en même temps que d'autres mesures du Gouvernement flamand, de sorte qu'il en devient extrêmement difficile de mesurer d'une façon univoque et éclairante les effets directs et indirects de la politique menée. C'est pourquoi De Lijn s'efforce d'évaluer les effets de la mobilité de base au moyen d'indicateurs globaux tels que les nombres de passagers, le taux d'occupation et le coefficient de couverture. Elle se base, à cet effet, sur le nombre de tickets effectivement oblitérés et sur une conversion des divers types d'abonnements et de pass en nombre de passagers. Les nombres de passagers obtenus par cette conversion sont le résultat d'un calcul basé en partie sur des forfaits ayant évolué au cours du temps. De plus, en raison de la référence aux charges et produits, certains indicateurs constituent plutôt des critères d'efficience que d'efficacité.

Imprécisions

Les données chiffrées du dossier d'évaluation interne sont étayées par des documents, des dossiers et des informations de base de De Lijn, mais elles comportent un certain nombre d'imprécisions. Il s'agit d'erreurs et d'incohérences au niveau du calcul et de la présentation de l'évolution de certains indicateurs, ainsi que de divergences par rapport aux documents disponibles. Toutefois, les tendances décrites dans le rapport d'évaluation interne gardent leur pertinence.

Procédure et résultats de l'évaluation

Afin d'évaluer les projets d'exploitation concernant la mobilité de base, les commissions des transports publics examinent l'offre de De Lijn à l'aide de deux critères d'évaluation, à savoir, le taux d'occupation moyen pour les lignes à arrêts fixes et le taux d'exécution pour les bus à la demande. De plus, depuis 2005, De Lijn soumet tous les projets d'exploitation en cours à dix autres points d'évaluation, qui visent à augmenter l'efficacité de l'offre ou à réaliser de manière pragmatique les normes de la mobilité de base. Les tableaux de synthèse figurant dans le rapport d'évaluation interne ne concordent pas entièrement avec les relevés des évaluations réalisées, tels que mentionnés dans les annexes au rapport. Il convient de nuancer les économies citées dans le rapport.

Conclusion

La Cour des comptes conclut que les données chiffrées du rapport d'évaluation interne sont étayées, mais comportent certaines imprécisions. Néanmoins, les conclusions de ce rapport donnent une indication de la réalisation de la mobilité de base. La Cour estime que le rapport fournit trop peu d'informations probantes ou pertinentes pour évaluer pleinement l'efficience et l'efficacité de la mobilité de base.

Réponse du ministre

Le 19 décembre 2008, la ministre flamande de la Mobilité a pris acte des observations formulées par la Cour des comptes au sujet du rapport d'évaluation interne de De Lijn. Elle demandera à la société de transports de corriger les imprécisions du rapport d'évaluation.