

CONCESSION

DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS

URBAINS DE PERSONNES

DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

DOSSIER DE CONSULTATION

Base d'annexe n°6

Actions de l'Autorité concédante

SOMMAIRE

REMARQUE PREALABLE : LES ÉLÉMENTS ENCADRÉS INSCRITS EN ITALIQUE SONT À PRENDRE EN COMPTE PAR LES SOUMISSIONNAIRES POUR L'ÉLABORATION DE LEUR OFFRE.....3

I - ACTIONS DONT LA REALISATION EST PREVUE DURANT LE CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC.....3

I.1 – V'LILLE.....	3
I.2 – ORGANISATION DE L'OFFRE BUS.....	3
I.3 – CONTRÔLE D'ACCÈS DES STATIONS DE MÉTRO.....	4
I.4 – DÉPLOIEMENT D'UN RÉSEAU DE TÉLÉPHONIE MOBILE.....	4
I.5 – INSTALLATION D'UNE FIBRE OPTIQUE.....	4
I.6 – RÉFLEXION SUR LE PAIEMENT ET LA VALIDATION PAR TÉLÉPHONE PORTABLE.....	4
I.7 – PROJETS D'AMÉNAGEMENTS URBAINS.....	4
I.8 – LIANE 5.....	5
I.10 - TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION.....	5
I.11 - RENOUELEMENT DU TRAMWAY.....	5
I.12 - RENOUELEMENT DU MATÉRIEL ROULANT VAL 206.....	5

II - PRESENTATION DU PROJET DE RENFORCEMENT DE L'OFFRE METRO.....6

REMARQUE PREALABLE : Les éléments encadrés inscrits en italique sont à prendre en compte par les soumissionnaires pour l'élaboration de leur offre.

I - ACTIONS DONT LA REALISATION EST PREVUE DURANT LE CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC

Les soumissionnaires doivent prendre en compte ces actions dans le cadre des propositions qui seront faites à l'Autorité concédante.

I.1 – V'lille

Afin d'augmenter les parts modales du vélo sur son territoire, la MEL a déployé une offre de vélos baptisé « V'lille » au cours du précédent contrat de délégation de service public.

Cette offre se décompose de la manière suivante :

- Une offre de vélos en libre service (VLS) ;
- Une offre de stationnement constituée de garages à vélos.

Un service de location longue durée (VLD) existait également précédemment. La MEL a fait le choix d'arrêter ce service.

Il est prévu que le Concessionnaire continue à exploiter le service VLS et le service de stationnement vélos selon les modalités définies en annexe 23 du contrat de concession de service public.

Les soumissionnaires devront être force de proposition pour des repositionnements de stations VLS.

I.2 – Organisation de l'offre bus

L'Autorité concédante a prévu d'optimiser l'efficacité de l'offre du réseau de bus proposée sur son territoire.

La description des grands principes de cette optimisation figure en annexe 15 du contrat de concession de service public.

Il est attendu de la part des soumissionnaires des propositions argumentées et précises sur ce sujet.

Ces propositions se feront dans le respect des principes d'équilibre du territoire et de couverture géographique. La diminution de l'offre bus sera complétée par le développement de services adaptés tels que le transport à la demande et par la mise en œuvre de services de covoiturage infra-métropolitain.

I.3 – Contrôle d'accès des stations de métro

L'Autorité concédante a décidé de mettre en œuvre un dispositif de contrôle d'accès de ses stations de métro. L'intégralité des stations de métro sera équipée au cours du présent contrat de concession de service public. Le planning envisagé de l'opération est le suivant :

- Réalisation d'une station pilote fin 2017 (Gare Lille Europe) ;
- Réalisation des 53 autres entre 2018 et fin 2020.

Les modalités précises de ce projet sont décrites en annexe 14.

I.4 – Déploiement d'un réseau de téléphonie mobile

La MEL est en cours de déploiement d'un réseau de téléphonie mobile 3G et 4G sur son infrastructure métro. Le réseau devrait être achevé courant 2018. Le Concessionnaire devra faciliter ce déploiement. Il pourra par ailleurs l'utiliser pour ses propres besoins d'exploitation. Il devra faire de ce réseau une véritable opportunité commerciale.

I.5 – Installation d'une fibre optique

La MEL envisage le passage d'une fibre optique dans les tunnels du métro et les caniveaux du tramway au cours du présent contrat de concession de service public pour des besoins autres que des besoins « transports ». Le Concessionnaire devra permettre l'accès en stations pendant la durée des travaux et faire le nécessaire pour faciliter la mise en œuvre de cette nouvelle fibre optique. Le Concessionnaire n'aura pas à exploiter cette fibre.

I.6 – Réflexion sur le paiement et la validation par téléphone portable

La MEL engage une réflexion sur l'intégration du téléphone portable comme outil de paiement et de validation de titre de transport. Le Concessionnaire devra également être force de propositions en la matière notamment sur les différentes modalités de mise en œuvre pouvant exister.

I.7 – Projets d'aménagements urbains

La MEL envisage la réalisation de projets d'aménagements urbains au cours du contrat de concession ou à plus long terme.

Le Concessionnaire devra en tenir compte pour l'exploitation du réseau de transport. Il s'agit notamment de :

- Euraflandres ;
- Villeneuve d'Ascq Hôtel de Ville ;
- Projet de requalification de la Grand Place de Comines ;
- Projet de ZAC Lil'aéropark ;

Les modalités de ces différents projets sont reprises en annexe 15.

I.8 – Liane 5

L'Autorité concédante réalisera le projet de transformation de l'actuelle ligne 12 en LIANE de deuxième génération; il s'agira de la Liane 5.

Le Concessionnaire intégrera à compter de 2020 ce projet de Bus à Haut Niveau de Service BHNS de 2^{ème} génération selon les modalités décrites en annexe 15.

I.9 – Pôle d'échanges et parcs relais

L'Autorité concédante a prévu de développer ses pôles d'échanges et parcs relais au cours du présent contrat de concession de service public. Un programme informatif figure en annexe 24.

I.10 - Technologie de l'Information et de la Communication

L'Autorité concédante souhaite développer l'utilisation des Technologies de l'Information et de la Communication sur le réseau de transports en commun de la MEL.

Ce développement a pour but d'améliorer de manière continue la qualité de service offert aux usagers des transports collectifs.

Dans le cadre des différentes actions envisagées par l'Autorité concédante, le Concessionnaire devra être force de proposition sur ces différents aspects.

I.11 - Renouvellement du Tramway

Au regard du vieillissement et de la fin de vie des rames, l'Autorité concédante étudie l'opportunité du renouvellement du mode tramway. L'Autorité concédante envisage à minima de remplacer les rames et d'adapter le réseau à ces nouvelles rames. Par ailleurs, ce renouvellement intégrera la mise en conformité du réseau. Il est prévu la mise en service des nouvelles rames en 2024. Le projet est défini en annexe 9.

Le Concessionnaire devra être force de proposition dans ce domaine et soumettre des axes d'amélioration à l'Autorité concédante afin d'atteindre ses objectifs.

I.12 - Renouvellement du matériel roulant VAL 206

Au regard de la fin de vie des rames VAL 206, après 40 ans de service, la Métropole européenne de Lille renouvellera une partie de son parc soit 26 rames en 2024-2025. Le Concessionnaire sera maître d'œuvre du projet défini en annexe 9.

Le Concessionnaire devra être force de proposition dans ce domaine et soumettre des axes d'amélioration à l'Autorité concédante afin d'atteindre ses objectifs.

II - PRESENTATION DU PROJET DE RENFORCEMENT DE L'OFFRE METRO

Le Métro de la métropole lilloise a été mis en service en 1983, date de l'ouverture de la ligne 1. Le trafic sur cette ligne est en croissance constante. Ainsi, la Métropole Européenne de Lille a lancé, depuis 2010, un programme d'évolution et de modernisation du métro, répondant aux attentes des 30 prochaines années.

Les grandes lignes de ce programme sont les suivantes :

- Mise en exploitation de la ligne 1 avec des rames d'une longueur de 52 mètres ;
- Mise en service de nouveaux trains de 52 mètres ;
- Mise aux normes accessibilité des anciens trains restant sur la ligne 1 ;
- Mise en accessibilité des quais de station sur une longueur de 52 mètres, avec reprise du second œuvre et extension des façades de quai ;
- Remplacement des façades de quai existantes ;
- Remplacement du Poste de Commande Centralisé PCC, et de l'ensemble des réseaux de télé-supervision et de télétransmission (vidéo-protection, interphonie, sonorisation, contrôle-commande, détection incendie) ;
- Remplacement du pilotage automatique et adaptation aux nouveaux trains, aux anciens trains restant sur la ligne 1, et aux nouvelles voies ;
- Remplacement des transmissions voix-données entre les trains et le PCC et adaptation aux nouveaux trains, aux anciens trains restant sur la ligne 1, et aux nouvelles voies ;
- Mise en place d'un système de vidéo-protection embarquée à bord des trains, avec possibilité de transmission en temps réel au PCC ;
- Renouvellement et redimensionnement des réseaux et installations d'alimentation électriques (réseau 20kV, réseau traction 750V et réseau Basse Tension) ;
- Renouvellement et redimensionnement de la ventilation et du désenfumage des tunnels et des stations ;
- Extension des garages et des faisceaux de voie associés.
- Extension des ateliers de maintenance du matériel roulant et des faisceaux de voie associés ;
- Mise aux normes ERP des stations, comprenant le cas échéant la création de nouveaux débouchés.

L'ensemble des travaux envisagés doit être réalisé sans mettre en cause la continuité de l'exploitation, requérant une gestion constante des interfaces. Cette contrainte doit être prise en compte à toutes les phases de l'opération pour maintenir l'exploitation du métro durant les travaux en conservant le même niveau de sécurité, de qualité de service et de performances.

L'insertion progressive de rames neuves et l'exploitation en rames de 52 mètres permettra de traiter progressivement la problématique de saturation de la ligne 2 par transfert d'une partie des rames actuelles de 26 mètres de la ligne 1 vers la ligne 2. L'augmentation d'offre sur cette ligne par l'ajout de matériel roulant supplémentaire aura pour conséquence l'augmentation de la capacité des garages et des ateliers de la ligne 2.

Le Concessionnaire tient compte des travaux et essais liés au projet selon les dispositions prévues en annexe 7 du présent contrat.

*Au jour de la présente consultation, la date de mise en service n'est pas connue. La proposition au titre de l'offre à faire par les soumissionnaires **ne tient donc pas compte des hypothèses d'augmentation d'offre**. Toutefois, il est demandé aux soumissionnaires de remettre une étude présentant les impacts de la mise en exploitation avec chiffrages des charges, des recettes et des évolutions de trafic.*