

CONCESSION

DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS

URBAINS DE PERSONNES

DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

DOSSIER DE CONSULTATION

Base d'annexe n°25

Lignes d'autobus transfrontalières

SOMMAIRE

1.REMARQUE PREALABLE : LES ÉLÉMENTS ENCADRÉS INSCRITS EN ITALIQUE SONT À PRENDRE EN COMPTE PAR LES SOUMISSIONNAIRES POUR L'ÉLABORATION DE LEUR OFFRE.....	3
2.I – LIGNE TRANSFRONTALIERE EN INTEGRATION TARIFAIRE AVEC CO-EXPLOITATION.....	4
3.I.1 - DESCRIPTION DE LA LIGNE.....	4
4.I.2 - RÉALISATION DES PLANS DE PRODUCTION.....	4
5.I.3 - ADAPTATIONS.....	5
6.I.4 - QUALITÉ DU SERVICE.....	6
7.I.5 - SOUS-TRAITANCE.....	6
8.I.6 - MATÉRIEL MIS À DISPOSITION.....	6
10.I.7 - TARIFS.....	7
11.I.8 - DISPOSITIONS FINANCIÈRES.....	7
12.I.9 - INDEMNITÉS TRANSACTIONNELLES.....	8
13.I.10 - BILLETTERIE.....	9
14.I.11 - ENQUÊTES.....	9
15.I.12 - INFORMATION DU PUBLIC – PROMOTION DU RÉSEAU.....	10
16.I.13 - INFORMATION DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE.....	11
17.II – LIGNES SANS INTEGRATION TARIFAIRE.....	12

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

La politique de coopération transfrontalière a été initiée, dès 1992, par l'Autorité concédante, dans le cadre du protocole d'accord, conclu entre la région Wallonne en Belgique, Ministère des transports de la Mobilité et de l'Energie, et Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) en France.

Ce protocole, qui définit les conditions d'une coopération pour l'exploitation de la ligne régulière Mouscron (Belgique) et Wattrelos - Roubaix Eurotéléport (France) a été régulièrement renouvelé par les parties. Le dernier protocole d'accord en vigueur a été conclu le 28 février 2012, avec une date de prise d'effet au 1er janvier 2011, pour une durée de 7 années, soit jusqu'au 31 décembre 2017.

La création de l'Eurométropole Lille – Kortrijk – Tournai constitue une étape supplémentaire dans la coopération transfrontalière entre la France et la Belgique.

Dans le cadre du volet « Déplacements et transports », qui constitue un des cinq axes majeurs de ce grand projet, le Concessionnaire doit proposer une politique ambitieuse favorisant le développement des liaisons transfrontalières.

Il doit, notamment, accompagner l'Autorité concédante dans la recherche de cet objectif.

La présente annexe a pour objet, conformément à l'article III-5 du contrat, de décrire les modalités techniques et financières de l'exploitation des lignes transfrontalières.

En complément de ces lignes existantes, les soumissionnaires sont invités à faire des propositions de développement de nouvelles lignes transfrontalières. Toute proposition sera présentée de manière détaillée.

2. I – LIGNE TRANSFRONTALIERE EN INTEGRATION TARIFAIRE AVEC CO-EXPLOITATION

Le protocole d'accord conclu par la Métropole Européenne de Lille avec le service public de Wallonie, issu de la fusion entre le ministère de l'Équipement et des Transports et le ministère de la Région Wallonne est joint à la présente annexe.

Il porte sur l'exploitation d'une ligne régulière internationale de voyageurs par autobus reliant les communes de Mouscron en Belgique à Wattrelos et Roubaix en France. Cette ligne est désignée ci-après par l'appellation « MWR ».

Dans le cadre du contrat, et en application des dispositions du protocole susvisé définissant les principes d'exploitation de la ligne MWR en association entre des transporteurs choisis respectivement par les autorités organisatrices belge et française précitées, le Concessionnaire s'engage à exploiter ladite ligne internationale en collaboration avec la société TEC-HAINAUT, habilitée par la Région Wallonne en Belgique et désigné ci-après « l'Exploitant Belge ».

Le Concessionnaire conclut avec l'Exploitant Belge une convention visant à définir et à coordonner les missions de gestion administrative, technique et financière qui leur sont respectivement confiées dans le cadre du fonctionnement de cette ligne, dans le respect du protocole d'accord précité et des dispositions énoncés ci-dessous. Cette convention sera jointe ultérieurement à la présente annexe.

3. I.1 - Description de la ligne

A titre indicatif, la longueur de la ligne MWR est d'environ 11 km, auxquels s'ajoute une boucle dans le centre de Mouscron de 4 km. Elle dessert 15 arrêts à l'intérieur du ressort territorial de la MEL et 22 arrêts sur le territoire belge.

Le plan indicatif de la ligne MWR et des arrêts est joint à la présente annexe.

Le kilométrage annuel total (haut-le-pied compris) est de 150 000 km environ. Le parc de véhicules affectés à cette ligne est constitué, au 31.12.2015, de trois véhicules dépendant du réseau belge et de deux véhicules appartenant au réseau des transports urbains de la MEL.

4. I.2 - Réalisation des plans de production

Le service de la ligne MWR est réalisé conformément aux plans de production dans les conditions fixées ci-après.

L'Autorité concédante se réserve le droit de contrôler, à tout moment, la bonne réalisation des plans de production et de sanctionner leur non respect selon les modalités définies ci après.

Les plans de production de la ligne MWR font référence au tracé, aux arrêts et distances entre eux, aux horaires (amplitude, fréquence), en distinguant les différents types d'horaires en fonction des périodes et des types de jours, à savoir : hiver, été, semaine, mercredi, samedi, dimanche, jours de fête, vacances scolaires et, de manière générale, toute journée bénéficiant de services spécifiques, aux calendriers d'application (tenant compte des

vacances scolaires belges et françaises), au nombre de courses par destination et par type de jour, au nombre de kilomètres utiles et haut-le-pied par type de véhicules.

Les plans de production distinguent, sur ces bases, les services effectués respectivement par le Concessionnaire et l'Exploitant Belge. Ils doivent mentionner, en outre, les services réalisés par des véhicules standards ou articulés ainsi que le kilométrage utile et haut-le-pied.

Le Concessionnaire tient à jour les plans de production, compte tenu des adaptations régies par les dispositions de l'article III.14 du contrat et de la présente annexe.

Chaque année, au plus tard le 1^{er} juillet, le Concessionnaire transmet à l'Autorité concédante, sous format numérique, une édition complète et actualisée des plans de production.

Cette mise à jour est jointe à la présente annexe.

L'Autorité concédante se réserve le droit de demander, à tout moment, une édition complète des plans de production, au vu des modifications intervenues.

Les modalités de transmission des plans de production des lignes transfrontalières sont identiques à celles définies à l'article 1.2 de l'annexe 17 « Offre de transports des lignes régulières » du contrat relatives à l'offre de transport des lignes urbaines régulières.

5. I.3 - Adaptations

En application des principes énoncés au protocole d'accord visé ci-dessus, la ligne MWR ne peut pas être supprimée en totalité ou en partie, ni être prolongée durablement et/ou substantiellement sans l'accord préalable de la MEL et de la Région Wallonne en Belgique.

Dans ce cadre, le Concessionnaire s'engage à apporter les adaptations à la consistance et/ou aux modalités d'exécution de l'offre de services de transport concernant cette ligne, dans les conditions prévues à l'article III.14.1 du contrat en accord avec ou sur proposition de l'Exploitant Belge.

L'Autorité concédante peut, chaque fois qu'il est nécessaire, en accord avec l'Autorité belge habilitée, adapter les services transfrontaliers dans les conditions prévues à l'article III.14.2 du contrat.

Le Concessionnaire fait son affaire des adaptations liées aux aléas dans le cadre des dispositions prévues à l'article III.14.3 du contrat.

6. **I.4 - Qualité du service**

Le Concessionnaire doit exécuter les plans de production en s'engageant sur la qualité du service.

Il met en place les procédures d'organisation et d'échange d'informations nécessaires au bon fonctionnement de cette ligne avec l'Exploitant Belge.

Sous réserve des dispositions mentionnées à l'article III.5 du contrat, il doit se conformer, pour la partie des services dont il assure l'exploitation en application des plans de production, aux dispositions de l'annexe 18 « Dispositif qualité » du contrat. De même, l'Exploitant Belge applique ses propres normes de qualité pour la partie des services dont il assure l'exploitation.

En outre, le Concessionnaire transmet dans le cadre de l'article V.2 du contrat un tableau de bord semestriel de la ligne MWR, comportant notamment les informations reprises en annexe 3 « Informations de l'Autorité concédante » du contrat. Ainsi, pour le 1^{er} semestre de l'année N, le Concessionnaire transmet ce tableau de bord au plus tard le 20/07/N et concernant le 2^{ème} semestre de l'année N, le Concessionnaire le transmet au plus tard le 20/01/N+1.

Le Concessionnaire transmet également sous format numérique, pour le dernier jour du mois suivant le mois écoulé et dans le respect des dispositions mentionnées en annexe 3 « Informations de l'Autorité concédante » du contrat, les documents suivants :

- Les relevés journaliers des validations par type de titre et des systèmes automatiques de comptage des voyageurs par véhicule, aussi longtemps que les véhicules affectés sur la ligne restent équipés de ces systèmes de comptage ;
- Le relevé journalier des ventes de titres transfrontaliers.

7. **I.5 - Sous-traitance**

Le Concessionnaire, dans les conditions de l'article III.13 du contrat, et l'Exploitant Belge peuvent sous-traiter les services de la ligne MWR, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur dans chacun des deux pays d'appartenance.

8. **I.6 - Matériel mis à disposition**

Le Concessionnaire doit affecter un nombre de véhicules suffisant pour réaliser les services de la ligne MWR conformément aux plans de production et dans le respect des principes du protocole d'accord susvisé.

Sauf dérogation de l'Autorité concédante, en accord avec l'Autorité belge habilitée, les véhicules doivent être conformes à la charte graphique figurant en annexe 2 « Identité du réseau » du présent contrat. Une signalétique provisoire, aux couleurs de ladite charte, doit être placée sur un éventuel véhicule de remplacement.

Les véhicules dotés de cette signalétique spéciale ne peuvent être utilisés sur d'autres lignes des réseaux belge et français.

Les caractéristiques de l'ensemble des véhicules affectés à l'exploitation de la ligne MWR figurent à l'état du parc joint à la présente annexe.

Il distingue les véhicules affectés respectivement par l'Exploitant Belge et par le Concessionnaire.

Il conviendra, à terme, que les exploitants français et belges disposent sur cette ligne de véhicules accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite, répondant aux normes de chaque pays.

L'âge moyen du parc de véhicules affectés à l'exploitation de cette ligne respectivement par le Concessionnaire et l'Exploitant Belge doit être conforme aux dispositions du protocole d'accord susvisé.

9.

10. I.7 - Tarifs

La structure tarifaire, le niveau, les modalités, les dates d'application et la révision des tarifs des titres de transports utilisables sur la ligne MWR sont proposés, pour approbation, à l'Autorité concédante par le Concessionnaire, en accord avec l'Exploitant Belge.

Les tarifs intégrés figurent en annexe 36 « Tarification » du contrat. Il est précisé que ces tarifs sont révisés sous réserve des pouvoirs des autorités belges compétentes.

Les nouvelles grilles tarifaires sont notifiées par l'Autorité concédante au Concessionnaire dans les conditions de l'article IV.1 du contrat. Le Concessionnaire en informe, par écrit, l'Exploitant Belge, dès réception.

11. I.8 - Dispositions financières

En application des dispositions du protocole, les dépenses et les recettes d'exploitation de la ligne MWR sont réparties, à part égale, entre les deux autorités organisatrices belge et française.

- Répartition des charges d'exploitation :
 - 50 % des dépenses de production de l'Exploitation Belge (coût complet) au titre des services exécutés sur la base des plans de production ;
 - 50 % des dépenses de production du Concessionnaire (coût complet) au titre des services exécutés sur la base des plans de production ;
 - 50 % des frais de billetterie et des frais de communication (information ou promotion de la ligne) engagés par le Concessionnaire et l'Exploitant Belge au prorata des besoins de chacun des deux réseaux.

Les frais d'enquêtes (étalonnage des systèmes automatiques de comptage des voyageurs) sont à la charge du Concessionnaire dans les conditions de l'annexe 34 « Enquêtes » du contrat.

Le Concessionnaire et l'Exploitant Belge supportent intégralement la TVA dont ils sont respectivement redevables en France et en Belgique au titre de l'exploitation de la ligne transfrontalière.

- Répartition des produits d'exploitation :
 - 50 % des recettes de trafic constatées par l'Exploitant Belge ;
 - 50 % des recettes de trafic constatées par le Concessionnaire.

Le produit des indemnités transactionnelles et des frais de dossiers encaissés auprès des usagers contrevenant aux règlements de police des transports en vigueur sur les réseaux belge et français et, éventuellement, le produit de la commercialisation des espaces publicitaires existant sur les véhicules des réseaux belge et français ne font pas l'objet d'une répartition entre le Concessionnaire et l'Exploitant Belge.

La recette est déterminée à partir des éléments suivants :

- Titres transfrontaliers (uniquement vendus à bord des véhicules et chez certains dépositaires agréés par les co-exploitants) : ces titres sont comptabilisés à 100 % de leur valeur.
- Titres du réseau Transpole : recettes des titres validés à la montée auxquels est appliquée la mobilité par titre retenue pour le calcul des recettes de trafic sur ledit réseau.
- Titres de l'Exploitant Belge :
 - Vente à bord ;
 - Produit des titres de l'Exploitant Belge non vendus à bord : les abonnements mensuels. Le nombre de titres est déterminé dans le cadre des enquêtes spécifiques, réalisées par le Concessionnaire, mentionnée en annexe 34 « Enquêtes » du contrat et les abonnements annuels (le nombre d'abonnements est déterminé par l'enquête spécifique susvisée incluant une enquête de titres).

De nouvelles modalités d'estimation des recettes de trafic provenant de l'Exploitant Belge seront définies entre le Concessionnaire, l'Exploitant Belge et l'Autorité concédante après la mise en place de leur système billettique.

12.1.9 - Indemnités transactionnelles

Le Concessionnaire est habilité, dans les conditions prévues par le Code pénal, à dresser des contraventions à l'encontre des usagers pour infractions aux règlements d'exploitation et d'utilisation des réseaux de transports urbains visés à l'article III.15 du contrat.

13. I.10 - Billetterie

La vente des titres de transport transfrontaliers aux usagers de la ligne MWR est assurée par le Concessionnaire et l'Exploitant Belge selon les modalités mentionnées en annexe 36 « Tarification » du contrat.

En attendant la capacité des pupitres billettique à recharger, les chauffeurs de bus de la ligne MWR vendront des tickets rechargeables préchargés selon la liste des titres suivante :

- Trajet MWR avec correspondance ;
- Trajet MWR avec correspondance *10 ;
- Trajet MWR sans correspondance ;
- Trajet MWR sans correspondance *10.

Le titre Semaine MWR sans correspondance n'est pas disponible sur le support ticket rechargeable, il ne sera pas vendu à bord des bus de la ligne MWR tant que les pupitres ne sont pas en mesure de recharger les supports Pass Pass. Ces titres restent néanmoins disponibles au rechargement dans tous les distributeurs automatiques de titres et à la vente, ainsi qu'au rechargement dans toutes les agences.

Le Concessionnaire assurera par ailleurs l'approvisionnement de l'Exploitant Belge en tickets rechargeables préchargés.

La gestion de la billetterie par le Concessionnaire s'effectue dans le respect des dispositions de l'article III.11.1.1 du contrat de concession.

Le Concessionnaire assume une responsabilité pleine et entière en la matière.

Les travaux transfrontaliers de l'application Triangle devront être intégrées par le Concessionnaire.

14. I.11 - Enquêtes

Des enquêtes spécifiques pourront être réalisées annuellement par le Concessionnaire en accord avec l'Exploitant Belge, dans les conditions mentionnées à l'article V.4.2 et en annexe 34 « Enquêtes » du contrat sur l'ensemble de la ligne MWR. Les renseignements recueillis (coût, arrêt de montée, arrêt de descente, titres utilisés, mode d'accès et de diffusion) permettront d'analyser le fonctionnement et l'évolution de l'usage de cette ligne, notamment en déterminant la répartition par titre de transport des voyages réalisés et de tirer les conséquences en vue de l'amélioration et du développement du service.

Cette enquête devra également permettre d'évaluer le taux de fraude.

Le Concessionnaire est également chargé d'assurer le bon étalonnage des systèmes automatiques de comptage des voyageurs sur l'ensemble de la ligne MWR, en accord avec l'Exploitant Belge, en réalisant les enquêtes de validation nécessaires dans les conditions de l'annexe 34 « Enquêtes » du contrat.

Les méthodes d'enquêtes, établies en liaison avec l'Exploitant Belge, sont approuvées par l'Autorité concédante dans les conditions mentionnées en annexe 34 « Enquêtes » du contrat.

Les résultats de ces enquêtes sont transmis par le Concessionnaire à l'Autorité concédante, dans les conditions définies en annexe 34 « Enquêtes » du contrat et sont communiqués à l'Exploitant Belge par le Concessionnaire.

Les résultats sont validés par l'Autorité concédante contradictoirement avec l'Autorité belge habilitée. Ils s'imposent au Concessionnaire et à l'Exploitant Belge.

L'Autorité concédante ou l'Autorité belge habilitée peut exécuter ou faire exécuter par le Concessionnaire des enquêtes complémentaires sur la ligne MWR. S'agissant du Concessionnaire, les enquêtes sont décidées, chaque année, au moment de l'établissement du calendrier annuel dans les conditions de l'annexe 34 « Enquêtes », aux frais de la partie initiatrice.

Les résultats des enquêtes visées ci-dessus peuvent être utilisés dans les conditions de l'article V.4.2 du contrat.

Le Concessionnaire s'engage à mettre à disposition de l'Exploitant Belge toutes données relatives à ces enquêtes et à lui accorder le droit d'usage de celles-ci afin d'assurer la promotion commerciale de la ligne MWR dans les limites fixées à l'article III.10 du contrat.

15. I.12 - Information du public – Promotion du réseau

Chaque point d'arrêt de la ligne MWR doit comporter une signalétique spécifique conforme aux dispositions d'un référentiel figurant à la charte graphique jointe en annexe 2 du présent contrat et un affichage des horaires en respectant les dispositions applicables à la qualité du service mentionnée ci dessus.

Le Concessionnaire réalise en concertation avec l'Exploitant Belge les opérations de promotion du réseau dans les conditions définies à l'article III.10 du contrat.

Le Concessionnaire les réalise soit directement en France ou par l'intermédiaire de l'Exploitant Belge sur le territoire belge.

L'Autorité concédante et la Région Wallonne en Belgique ou son représentant habilité assurent les opérations liées à la notoriété des liaisons internationales objets des protocoles d'accord qui les lient.

Sauf en matière de sécurité, l'Autorité concédante assure les relations avec les institutions publiques françaises et belges.

Toutefois, le Concessionnaire peut engager avec celles ci, dans le respect des règles du contrat, toute négociation qui lui semble utile dans le cadre de l'exercice de ses missions liées au fonctionnement des liaisons internationales et il informe l'Autorité concédante.

Dans le cas où une décision ou une délibération de ces institutions est demandée, la démarche doit s'effectuer après accord de l'Autorité concédante.

16. I.13 - Information de l'Autorité concédante

Le Concessionnaire joint au rapport annuel visé à l'article V.1 du contrat, un bilan complet de toutes les adaptations visées précédemment, par catégorie, au titre du dernier exercice clos et de leurs effets, notamment sur les résultats de trafic et sur les résultats financiers, un compte d'exploitation analytique détaillé du dernier exercice clos relatif à l'exploitation des lignes transfrontalières avec intégration tarifaire ainsi que les modifications du parc de véhicules.

17.II – LIGNES SANS INTEGRATION TARIFAIRE

Dans le prolongement des mesures visant à développer les liaisons transfrontalières de transport en commun.

→ Des lignes d'autobus ou d'autocars des réseaux des Régions Wallonne et Flamande en Belgique pénètrent sur le territoire de la MEL ; elles desservent des arrêts du réseau Transpole.

Le détail de ces lignes figure ci-dessous :

- Prolongement de la ligne TEC n°6 depuis mai 1995, prolongement du Bizet jusqu'à Houplines via le centre d'Armentières et prolongement de Ploegsteert à Frelinghien ;
- Mise en service dès septembre 1995 de la ligne De Lijn n° 89 à Comines (France) ;
- Prolongement de la ligne n° 84 exploitée par la société De Lijn jusqu'au centre d'Halluin ;
- Prolongement des lignes R et T de TEC HAINAUT en octobre 2000 de la place Ghiers à Mouscron jusqu'au CH Dron à Tourcoing ;
- Ligne n° 4 de TEC HAINAUT (Tournai-Baisieux) jusque l'arrêt Baisieux Frontière.

→ Des lignes d'autobus ou d'autocars du réseau Transpole pénètrent dans le territoire belge.

Le détail de ces lignes figure ci-dessous :

- Prolongement en septembre 1995 de la ligne n° 75 (Lomme St Philibert, Warneton France) jusqu'à Warneton Gare (Belgique) ;
- Mise en place en 2000 du prolongement des lignes n° 84 et 88 à Comines (Belgique) ;
- Prolongement de cinq services de la ligne n° 33 de Leers (France) à Leers Nord (Belgique) en correspondance avec les lignes TEC n°1 et 101 (Mouscron, Tournai) dès septembre 1994 ;
- Création en septembre 2012 d'une navette interne à la commune d'Halluin qui franchit la frontière à la hauteur du quartier des baraques à Menin, offrant ainsi des correspondances immédiates avec les lignes 44 (navette interne à Menin), 84 et 96 du réseau belge De Lijn.

Le plan de production de chaque ligne dépendant du réseau Transpole figure à l'annexe 17 « Offre de transport des lignes régulières » du contrat.

Le Concessionnaire assure normalement l'exploitation des lignes dont il a la charge dans les conditions prévues à l'article III.3 du contrat. Pour ces lignes, le Concessionnaire perçoit la totalité des recettes encaissées sur la totalité du tracé ; seuls les titres de transport français sont admis sur les lignes exploitées par le Concessionnaire.

Chaque ligne fonctionne en appliquant les tarifs en vigueur sur les lignes des réseaux respectifs.

Pour les lignes exploitées par les transporteurs belges, les recettes sont perçues et conservées par ces derniers sur la totalité de la ligne ; seuls les titres de transport belges sont admis sur ces lignes.