

CONCESSION
DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS
URBAINS DE PERSONNES
DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

DOSSIER DE CONSULTATION

Base d'annexe n°33

Stratégie bus

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	3
I - SUIVI DES FILIERES ENERGETIQUES.....	4
I.1 - CRITÈRE ENVIRONNEMENTAL.....	4
I.2 - CRITÈRE TECHNIQUE.....	4
I.3 - CRITÈRE ÉCONOMIQUE.....	4
II – VEILLE DES FILIERES ALTERNATIVES ET DU CONTEXTE LEGISLATIF.....	5
III - SUIVI ET GESTION DU PARC.....	6
IV – DELAIS ET PENALITES.....	7

PREAMBULE

Depuis les années 90, dans le contexte du réchauffement climatique, de la pollution et du développement durable, l'Autorité concédante a fait le choix de retenir la filière gaz naturel et biogaz pour alimenter sa flotte de bus.

En France, le premier bus GNV est mis en service sur la Métropole Européenne de Lille en mars 1994. Aujourd'hui, 428 bus au gaz circulent sur le réseau de transport métropolitain, soit la totalité du parc propriété de l'Autorité concédante.

Ce choix opéré depuis plus de 20 ans assure le respect des objectifs actuellement fixés dans le cadre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

En effet, pour rappel l'État et ses établissements publics doivent respecter une part minimale de 50% de véhicules à faibles émissions de CO₂ et de polluants de l'air, tels que des véhicules électriques. Les collectivités locales s'engagent de leur côté à hauteur de 20%. Tous les nouveaux bus et autocars qui seront acquis à partir de 2025 pour les services publics de transport, devront être à faibles émissions.

Dans le cadre de la présente concession, le Concessionnaire doit apporter à l'Autorité concédante toutes les informations nécessaires aux choix stratégiques liés au matériel roulant bus. Pour cela, le Concessionnaire donne un éclairage sur la position du GNV/biogaz par rapport aux autres filières énergétiques, assure la veille technologique et législative, garantit une gestion du parc optimale et en informe régulièrement l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire doit être une force de proposition pour la mise en œuvre de solutions innovantes et efficientes.

I - SUIVI DES FILIERES ENERGETIQUES

Le Concessionnaire assure le suivi technico-économico-environnemental de la flotte de bus au gaz/biogaz. Il transmet annuellement au plus tard le 31 mars de l'année N+ 1 un rapport intégrant l'analyse des critères environnemental, technique et économique, dans l'absolu, et par comparaison à la filière diesel et les filières émergentes (électrique, hydrogène, hybride...).

Ce rapport est constitué des critères ci-dessous et d'une analyse pour chacun d'entre eux.

I.1 - Critère environnemental

- situation des filières vis-à-vis de la réglementation sur les émissions de polluant (y compris sonore) ;
- bilan des CO2 / GES et comparer les filières ;
- état du parc vis-à-vis de la réglementation (norme euro) ;
- état des performances environnementales des véhicules : Mesures ponctuelles de pollutions réalisées par le Concessionnaire et/ou avec un organisme spécialisé ;
- actions mises en œuvre pour améliorer les performances énergétiques et les actions sur la pollution. (exemples : la formation à l'éco conduite ; les challenges conducteurs du mois...);
- bilan sur l'utilisation du biogaz : estimer le taux/la quantité de consommation de biogaz par an et réaliser des injections direct de biogaz en accord avec les exploitants de biogaz afin d'effectuer des mesures de pollution, consommation, qualité...

I.2 - Critère technique

- comparer la fiabilité entre les filières (retour expérience des autres réseaux de transports) ;
- point sur la disponibilité ;
- point particulier sur la sécurité (incidents sur réseau, présentation des risques d'autres filières).
- Effectuer des mesures de consommation réelles sur les différents types de bus et générations

I.3 - Critère économique

- rappel de l'évolution des coûts des énergies toutes filières et veille de l'évolution des taxes associées ;
- comparatifs des filières sur les coûts de possession (maintenance, conso énergie, coût matériel...);
- Proposition de réduction des coûts.

Enfin le rapport apporte les conclusions sur les orientations et les pistes d'amélioration technico-économico-environnementale.

Afin d'optimiser la qualité et la pertinence du rapport le Concessionnaire peut soumettre à validation de l'Autorité concédante des modifications en ajoutant ou retirant des sous-critères.

II – VEILLE DES FILIERES ALTERNATIVES ET DU CONTEXTE LEGISLATIF

En complément du rapport sur les filières énergétiques, le Concessionnaire propose dans son offre et durant la vie du contrat des opportunités de tester/utiliser les nouvelles technologies.

La création de lignes spécifiques, le remplacement des bus navettes ou simplement l'arrivée d'une technologie font l'objet d'une étude d'opportunité de la part du Concessionnaire, en tenant compte des caractéristiques du réseau de la métropole lilloise. Elle est transmise sur simple demande de l'Autorité concédante et à chaque fois que le Concessionnaire le juge nécessaire.

Le Concessionnaire met en place les conventions avec les éventuels partenaires, il assure le plan de financement éventuel dans le cadre d'un prêt, de location ou d'expérimentation. Il couvre également la mise à disposition du personnel et du matériel nécessaires aux tests.

Le Concessionnaire doit informer l'Autorité concédante, en continu et dans le rapport annuel précisé au chapitre I, des projets législatifs ou réglementaires qui peuvent influencer des changements de stratégie sur les volets technique, économique et environnementale.

Comme indiqué dans le présent contrat, le Concessionnaire doit inciter ses sous-traitants à disposer d'une flotte de véhicules propres avec des solutions énergétiques alternatives aux diesels.

Les soumissionnaires proposent, sur la durée de la concession, une évolution du parc de véhicules propres qui devra atteindre 10% durant les deux premières années de la concession et a minima 40% de véhicules à énergie alternative avant la fin de la présente concession.

III - SUIVI ET GESTION DU PARC

Les soumissionnaires proposent une stratégie de gestion du parc bus en cohérence avec l'offre de transports et présente chaque année le bilan afférant à ce choix.

Ce bilan présentera :

- le dimensionnement du parc sur la durée de la concession ;
- les objectifs de kilométrage du parc liés au plan d'engagement des véhicules ;
- la durée de vie estimée des bus (âge / km) et les stratégies de maintenance associées ;
- les besoins d'achat pluriannuel ;
- le plan de réforme pluriannuel ;
- les opérations de rénovation mi-vie.

Par ailleurs, le Concessionnaire fournit pour le 31 janvier de chaque année l'état du parc détaillé et de ses équipements embarqués au 31 décembre de l'année précédente avec notamment les éléments suivants :

- N° de parc, immatriculation ;
- type et modèle de véhicule, marque ;
- le kilométrage ;
- date d'immatriculation ;
- date de mise en service ;
- âge ;
- année d'inscription au plan de réforme ;
- décoration spécifique du bus ;
- dépôt d'affectation ;
- liste des équipements embarqués....

Une mise à jour sera transmise à chaque livraison de nouveaux véhicules et à chaque demande de l'Autorité concédante.

Pour le parc sous-traité, le Concessionnaire fournira également l'état du parc intégrant les mêmes éléments.

L'évolution du parc est proposée dans l'annexe 11 du présent contrat.

IV – DELAIS ET PENALITES

Conformément aux dispositions reprises à l'article V.5 du contrat de concession, l'Autorité concédante met en œuvre des pénalités en cas de non respect des obligations décrites ci-dessous.

Le nombre de pénalités et le format de transmission des documents ci-dessous sont définis en annexe 3 du présent contrat de concession.

- Rapport sur l'analyse des critères environnemental, technique et économique ;
 - o Pour le 31 mars de l'année N+1
- Bilan annuel de suivi de gestion du parc ;
 - o Le délai de transmission sera défini en annexe 3 « Informations de l'autorité concédante »
- Etat du parc détaillé et ses équipements embarqués au 31 décembre.
 - o Pour le 31 janvier de l'année N+1