

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

CAHIER DES CHARGES

Entre :

Métropole Européenne de Lille, sise à Lille (59034), à l'Hôtel Métropolitain, 1 rue du Ballon, CS 50749, représentée par Monsieur Damien CASTELAIN, Président, dûment habilité par délibération du conseil en date du,

Ci-après dénommée l'Autorité concédante,

d'une part,

Et :

..., société dédiée pour l'exécution de la concession de service public, immatriculée au RCS de ... sous le n° ..., sise à ..., représentée par ..., agissant en qualité de ... dûment habilité, ci-après dénommé le Concessionnaire,

d'autre part.

-

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	7
I - RAPPEL HISTORIQUE.....	7
II - ORIENTATIONS.....	9
III - PRINCIPES DU CONTRAT.....	12
CHAPITRE I – CLAUSES GENERALES.....	14
ARTICLE I.1. – OBJET.....	14
ARTICLE I.2. – DOCUMENTS CONTRACTUELS.....	15
ARTICLE I.3. – PÉRIMÈTRE DU CONTRAT – OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT - RÉSEAU.....	15
I.3.1. – Périètre.....	15
I.3.2. – Offre de services de transport.....	16
I.3.3. – Réseau.....	16
I.3.4. – Visibilité et communication.....	17
ARTICLE I.4. – SOCIÉTÉ DÉDIÉE.....	26
I.4.2. – Garantie apportée à la société dédiée	28
I.4.3 – Garantie à première demande	29
I.4.4. – Frais de siège.....	30
I.4.5. – Convention de trésorerie.....	30
ARTICLE I.5. – POUVOIRS ET PRÉROGATIVES DE L’AUTORITÉ CONCÉDANTE	31
ARTICLE I.6. – MISSIONS DU CONCESSIONNAIRE.....	32
ARTICLE I.7. – RESPONSABILITÉS DU CONCESSIONNAIRE.....	33
ARTICLE I.8. – ASSURANCES.....	38
I.8.1. - Assurances de l’Autorité concédante.....	38
I.8.2. - Assurances du Concessionnaire.....	40
ARTICLE I.9. – PÉRIODE DE TUILAGE - DÉMARRAGE DE L’EXPLOITATION ET DURÉE DU CONTRAT.....	50
I.9.1. - Période de « tuilage ».....	50
I.9.2 - Démarrage de l’exploitation - Durée du contrat.....	50
ARTICLE I.10. – CESSIION DU CONTRAT - MODIFICATIONS APPORTÉES AU CAPITAL DE LA SOCIÉTÉ DEDIEE.....	51
I.10.1. – Cession du contrat.....	51
I.10.2. – Modification du capital social de la société dédiée.....	51
I.10.3. – Subdélégation – sous-traitance.....	52
CHAPITRE II – BIENS DU SERVICE.....	53
ARTICLE II.1. – CLASSIFICATION DES BIENS.....	53
II.1.1. – Biens de retour.....	53
II.1.2. - Biens de reprise.....	56
II.1.3. - Biens propres.....	56
ARTICLE II.2. – OBLIGATION DU CONCESSIONNAIRE CONCERNANT LA JOUISSANCE DES LIEUX MIS À DISPOSITION.....	57
ARTICLE II.3. – MAINTENANCE.....	59
ARTICLE II.4. – PROGRAMMES D’INVESTISSEMENT.....	61
II.4.1. – Investissement par l’Autorité concédante	61
II.4.2. – Investissement par le Concessionnaire	61
ARTICLE II.5. – MODIFICATIONS – MODERNISATION - EXTENSIONS.....	61
ARTICLE II.6. – MAÎTRISE D’ŒUVRE – CONSEIL ET ASSISTANCE À L’AUTORITÉ CONCÉDANTE.....	62
ARTICLE II.7. – INFORMATION DU CONCESSIONNAIRE.....	63
ARTICLE II.8. – RÉFORME DES MATÉRIELS ROULANTS ET AUTRES BIENS MOBILIERS.....	63
II.8.1. – Biens de retour	63
II.8.2. – Biens de reprise.....	65

II.8.3. – Règles communes.....	65
CHAPITRE III – EXPLOITATION.....	67
ARTICLE III.1. – PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	67
III.1.1. – Plans de production.....	67
III.1.2. - Continuité du service.....	68
III.1.3. - Qualité du service.....	70
III.1.4. - Sécurité.....	72
III.1.5. – Innovation.....	72
ARTICLE III.2. – OBJECTIFS DE TRAFIC.....	73
ARTICLE III.3. – TRANSPORTS URBAINS.....	73
III.3.1. - Transports urbains réguliers.....	74
III.3.2. - Transports scolaires.....	74
III.3.3. – Transports des personnes handicapées et à mobilité réduite	74
III.3.4. - Transports à la demande.....	77
III.3.5 – Développement de l’usage des vélos	78
III.3.6 – Modes de transports innovants	78
ARTICLE III.4. – INTERMODALITÉ ET INTÉGRATION TARIFAIRE.....	79
III.4.1. – Principes de l’intégration tarifaire	79
III.4.2. - Intégration tarifaire de lignes de « Transport Express Régional » dans le réseau urbain.....	79
III.4.3. – Intégration des lignes de transport départemental dans le réseau urbain.....	81
III.4.4. – Parcs relais.....	81
III.4.5. – Développement de l’intermodalité et de l’intégration tarifaire des réseaux urbains, départementaux et régionaux.....	83
ARTICLE III.5. – LIGNES D’AUTOBUS TRANSFRONTALIÈRES.....	86
ARTICLE III.6. – DISPOSITIFS DE SECURISATION DU RESEAU ET DE MEDIATION SOCIALE.....	88
III.6.1. – Dispositifs de sécurisation.....	88
III.6.2. – Dispositifs de médiation sociale.....	90
III.6.3. – Information de l’Autorité concédante.....	90
III.6.4. – Coordination des actions.....	90
ARTICLE III.7. – MOBILIERS URBAINS AUX POINTS D’ARRÊT.....	92
III.7.1. – Abris voyageurs non publicitaires et potelets d’arrêt	92
III.7.2. – Abris voyageurs publicitaires.....	92
ARTICLE III.8. – ESPACES COMMERCIAUX ET PUBLICITAIRES.....	95
III.8.1. - Espaces commerciaux.....	95
III.8.2. - Espaces publicitaires.....	97
ARTICLE III.9. – SERVICES AUX TIERS.....	98
ARTICLE III.10. – INFORMATION DU PUBLIC – PROMOTION DU RÉSEAU.....	99
ARTICLE III.11. – RELATIONS AVEC LES USAGERS, LES TIERS ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES.....	102
III.11.1. - Relations avec les usagers.....	102
III.11.2. – Relations avec les autres autorités organisatrices de transports et les institutions publiques.....	104
ARTICLE III.12. – QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE.....	104
ARTICLE III.13. – SOUS-TRAITANCE DE L’OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT.....	106
III.13.1. - Sous-traitance des services de transport.....	106
III.13.2. - Sous-traitance de prestations autres.....	109
III.13.3. - Dispositions communes.....	109
ARTICLE III.14. – ADAPTATIONS DE L’OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT.....	110
III.14.1. - Adaptations à l’initiative du Concessionnaire.....	110
III.14.2. - Adaptations à l’initiative de l’Autorité concédante.....	111
III.14.3. - Adaptations liées aux aléas.....	112
III.14.4. – Information de l’Autorité concédante	113
ARTICLE III.15. – RÈGLEMENTS D’EXPLOITATION ET RÈGLEMENTS D’UTILISATION.....	113
ARTICLE III.16. – PERSONNEL.....	115
CHAPITRE IV – CLAUSES FINANCIERES.....	116
ARTICLE IV.1. – TARIFICATION.....	116

IV.1.1. Révision des tarifs	116
IV.1.2. Réductions tarifaires.....	117
ARTICLE IV.2. RECETTES PERÇUES POUR LE COMPTE DE L'AUTORITE CONCÉDANTE.....	118
IV.2.1. Nature des recettes perçues pour le compte de l'Autorité concédante.....	118
IV.2.2. Modalités de reversement des recettes à l'Autorité concédante.....	119
IV.2.3. Modalités de contrôle des versements de recettes.....	121
ARTICLE IV.3. NATURE DES RECETTES CONSERVÉES PAR LE CONCESSIONNAIRE	122
ARTICLE IV.4. RÉMUNÉRATION DU CONCESSIONNAIRE.....	123
IV.4.1. Rémunération du Concessionnaire – part fixe.....	123
IV.4.2. Rémunération du Concessionnaire – Part variable.....	131
ARTICLE IV.5. FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS PAR LE CONCESSIONNAIRE.....	138
ARTICLE IV.6. RACHAT DES BIENS AU PRÉCÉDENT DÉLÉGATAIRE.....	138
ARTICLE IV.7. – RÉEXAMEN DES CONDITIONS FINANCIÈRES.....	139
IV.7.1. Causes de réexamen des conditions financières.....	139
IV.7.2. Modalités de réexamen des conditions financières.....	140
IV.7.3. Commission spéciale de révision.....	141
Article IV.8. – Régime fiscal.....	143
ARTICLE IV.9. – RÉGIME COMPTABLE.....	147
CHAPITRE V – CONTROLES – SANCTIONS.....	149
ARTICLE V.1. – RAPPORT ANNUEL.....	149
V.1.1. - Compte-rendu financier et données comptables	150
V.1.2. - Analyse de la qualité du service	152
V.1.3. – Compte-rendu technique.....	152
V.1.4 – Suivi financier du programme d'investissement.....	154
V.1.5. – Synthèse annuelle.....	158
ARTICLE V.2. – TABLEAUX DE BORD PÉRIODIQUES.....	159
ARTICLE V.3. – INFORMATION DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE, MISE A DISPOSITION DE DONNÉES ET OPEN DATA.....	161
ARTICLE V.4. – CONTRÔLE DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE.....	162
V.4.1. – Principes.....	162
V.4.2. - Enquêtes.....	164
ARTICLE V.5. - PÉNALITÉS.....	165
ARTICLE V.6. – EXÉCUTION D'OFFICE – MISE EN RÉGIE PROVISOIRE.....	167
ARTICLE V.7. – MESURES D'URGENCE.....	169
CHAPITRE VI – FIN DE CONTRAT.....	170
ARTICLE VI.1. – CAS DE FIN DE CONTRAT.....	170
ARTICLE VI.2. – RÉSILIATION SANS FAUTE.....	170
VI.2.1. – Résiliation pour motif d'intérêt général.....	170
VI.2.2. – Résiliation pour Force Majeure.....	172
ARTICLE VI.3. – RÉSILIATION POUR FAUTE - DÉCHÉANCE DU CONCESSIONNAIRE.....	172
ARTICLE VI.4. – RÉSILIATION DE PLEIN DROIT.....	174
VI.4.1. – Liquidation judiciaire	174
VI.4.2. – Radiation du registre des transports	175
ARTICLE VI.5. - SORT DES BIENS.....	175
VI.5.1. – Mise à jour des inventaires.....	175
VI.5.2. – Remise des biens de retour.....	176
VI.5.3. – Faculté de reprise des biens.....	177
ARTICLE VI.6. - TRANSMISSION DE L'EXPLOITATION.....	177
VI.6.1. – Continuité et maintien de la qualité du service.....	177
VI.6.2. – Remise des documents et données inhérents à l'exploitation.....	178
VI.6.3. – Remise du système d'information.....	180
VI.6.4. – Concours à la nouvelle exploitation.....	182
VI.6.5. – Effets à l'expiration du contrat.....	182
VI.6.6. – Indemnisation et règlement financier.....	183
CHAPITRE VII – CLAUSES DIVERSES.....	185

ARTICLE VII.1. – ELECTION DE DOMICILE DES PARTIES.....	185
ARTICLE VII.2. - NOTIFICATIONS.....	185
ARTICLE VII.3. – DROITS DE PROPRIÉTÉ.....	186
ARTICLE VII.4. - VERSION CONSOLIDÉE.....	187
ARTICLE VII.5. - RÈGLEMENT DES LITIGES.....	187
ARTICLE VII.6. - RECOURS CONTRE LE CONTRAT OU SES ACTES DÉTACHABLES.....	188
VII.6.1. - <i>Poursuite de l'exécution du contrat</i>	188
VII.6.2. - <i>Résiliation du contrat</i>	189
VII.6.3. - <i>Suspension de l'exécution du contrat</i>	190
ARTICLE VII.7. – DÉMATÉRIALISATION DES DOCUMENTS.....	190
ARTICLE VII.8. – DOCUMENTS ANNEXES.....	191
CHAPITRE VI – FIN DE CONTRAT.....	170
ARTICLE VI.1. – CAS DE FIN DE CONTRAT.....	170
ARTICLE VI.2. – RÉSILIATION SANS FAUTE.....	170
ARTICLE VI.3. – RÉSILIATION POUR FAUTE – DÉCHÉANCE DU CONCESSIONNAIRE.....	172
ARTICLE VI.4. – RÉSILIATION DE PLEIN DROIT.....	174
ARTICLE VI.5. – SORT DES BIENS.....	175
ARTICLE VI.6. – TRANSMISSION DE L'EXPLOITATION.....	177
CHAPITRE VII – CLAUSES DIVERSES.....	185
ARTICLE VII.1. – ELECTION DE DOMICILE DES PARTIES	185
ARTICLE VII.2. – NOTIFICATIONS.....	185
ARTICLE VII.3. – DROITS DE PROPRIETE.....	186
ARTICLE VII.4. – VERSION CONSOLIDEE.....	187
ARTICLE VII.5. – RÈGLEMENT DES LITIGES.....	187
ARTICLE VII.6. – RECOURS CONTRE LE CONTRAT OU SES ACTES DETACHABLES.....	188
ARTICLE VII.7. – DÉMATERIALIZATION DES DOCUMENTS.....	190
ARTICLE VII.8. – DOCUMENTS ANNEXES.....	191

PREAMBULE

I - RAPPEL HISTORIQUE

La Communauté Urbaine de Lille (CUDL), créée par la loi du 31 décembre 1966, est devenue, le 1^{er} janvier 1968, l'autorité organisatrice des transports urbains de personnes, au sens des dispositions de l'article L1221-1 du Code des transports.

Par décret n° 2014-1600 du 23 décembre 2014, a été créée la Métropole Européenne de Lille, par transformation de la Communauté Urbaine de Lille, à compter du 1^{er} janvier 2015.

Conformément aux dispositions de l'article L 1231-1 du Code des transports, la Métropole Européenne de Lille est l'autorité compétente pour organiser la mobilité dans son ressort territorial.

Il est précisé que le ressort territorial de la MEL devrait être étendu au 1^{er} janvier 2017 par fusion avec la Communauté de Communes des Weppes composée de 5 communes.

Les modes de transports urbains, au sens du présent contrat, portent notamment sur des lignes de métro entièrement automatiques, des lignes de tramway, des lignes d'autobus et d'autocars ainsi que des transports à la demande et un service de location et de stationnement de vélos.

La gestion de l'ensemble de ces services de transport de personnes a été unifiée et confiée, par conventions successives, à une seule entreprise privée.

Des actions, nombreuses et fortes, ont été conduites afin de développer la fréquentation des transports en commun, leur qualité, leur adaptation aux besoins des usagers et leur contribution à la protection de l'environnement.

De même, ont été engagées des actions visant à harmoniser le fonctionnement des réseaux de transports urbains, interurbains et de Transport Express Régional (TER).

Le 7 décembre 1998, a été signé un Contrat Local de Sécurité dans les Transports par neuf partenaires (Etat, la MEL, Justice, Education nationale, Région Nord - Pas-de-Calais, Département du Nord, Syndicat Mixte d'Exploitation des transports en commun de la CUDL, Exploitant du réseau des transports urbains de la CUDL et Société Nationale des Chemins de Fer). Il formalise les engagements des partenaires visant à prévenir la délinquance et à améliorer la sécurité dans les transports en commun.

Les différentes actions conduites ces dernières années : lutte contre l'insécurité et la fraude, politique commerciale, tarifs, information, diversification et développement de l'offre, amélioration de la qualité de service, ont permis d'accroître la fréquentation des transports urbains.

Par délibération n°16 C 0031 du 1^{er} avril 2016, l'Autorité concédante a décidé le lancement d'une procédure de consultation en vue de l'attribution de la concession du service public des transports de personnes de la MEL, en application des articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

A l'issue de cette procédure, ... a été choisi comme Concessionnaire et constitue une société dédiée.

II - ORIENTATIONS

La MEL est engagée dans une politique ambitieuse en matière de mobilité développée dans le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 voté le 1er avril 2011, et réaffirmée lors du Conseil de Communauté du 12 mai 2014, par le Président de la Métropole Européenne de Lille. Ce dernier a, à cette occasion, fixé comme l'une des priorités d'actions pour le mandat 2014-2020, les transports et la mobilité.

A ce titre, la MEL s'est exprimée en faveur d'une politique des transports conçue en fonction des rythmes et des principaux générateurs de flux de déplacements, du développement des modes de déplacements doux, d'une offre de stationnement et de l'intermodalité. Elle a également insisté sur le renforcement de la sécurité dans les transports publics en lien avec la Police Nationale, les communes et le délégataire, dans le cadre de notre Contrat Local de Sécurité des Transports.

La MEL s'est prononcée enfin en faveur d'une politique des transports collectifs qui permet de préserver l'accessibilité de la Métropole car elle va de pair avec l'attractivité du territoire et son ouverture à l'Europe.

Cette ambition prolonge ainsi les orientations du PDU 2010-2020 en y ajoutant 6 objectifs de mobilité très ambitieux qui visent à :

- Assurer un droit à la mobilité pour tous ;
- Améliorer la sécurité des usagers ;
- Baisser la dépendance à l'automobile utilisée « seule » ;
- Construire une politique de stationnement partagée et cohérente ;
- Développer une offre en transports alternatifs de qualité ;
- Et enfin, améliorer l'accessibilité de la Métropole.

Ces objectifs contribueront à long terme à un système de mobilité plus équilibré et plus performant.

Cette politique de mobilité s'inscrit dans une politique plus globale d'aménagement du territoire encadrée par différents documents d'urbanisme (SCOT, Schémas régionaux...). A ce titre, le projet du SCOT de Lille Métropole, arrêté en 2016, fixe des ambitions en matière de politique des transports dont il faudra tenir compte, à savoir :

- Garantir l'accessibilité à grande échelle ;
- Organiser la mobilité à l'échelle euro-régionale, (étoile ferroviaire confortée, projet de liaison express Bassin minier-Lille, ...) ;
- Assurer la fluidité interne du territoire grâce notamment à l'optimisation et le maillage du réseau de transports publics urbains pour conforter l'intermodalité.

La politique des transports vise ainsi à accompagner le projet de territoire du SCOT axé autour de développements résidentiel et économique, très largement centrés sur les zones urbaines existantes tout en laissant la possibilité aux secteurs plus ruraux de se développer.

Ces objectifs se déclinent de manière opérationnelle de la façon suivante :

- Aménager le territoire pour réduire la dépendance à l'automobile et organiser un temps de la ville ;
- Mettre en œuvre une politique commerciale performante et ambitieuse visant à accroître la fréquentation du service et à résorber la fraude et par conséquent à améliorer les recettes du service ;
- Mettre en place le contrôle d'accès des stations de métro afin de limiter la fraude et ainsi d'aller plus loin encore dans les objectifs de réduction du taux de fraude mais aussi sécuriser les espaces métro par une reconquête de la zone où l'ensemble des usagers est en règle ;

- Mettre à disposition l'ensemble des données issues de l'exploitation du réseau (billettique, enquêtes, temps de parcours, localisation des bus...) en cohérence avec la démarche globale de la MEL sur l'ouverture des données ;
- Améliorer l'efficacité des différents modes de transports et poursuivre la promotion des nouvelles mobilités ;
- Valoriser les réseaux des transports en commun (TER, métro, tramway,...) en concertation avec les autorités organisatrices, en développant les lieux d'intermodalité ;
- Renforcer la sûreté dans les transports publics en lien avec la police nationale, les communes, leurs polices municipales, et l'exploitant dans le cadre du Contrat local de sécurité dans les transports ;
- Développer les dispositifs visant à protéger l'environnement.

III - PRINCIPES DU CONTRAT

Les principes généraux du contrat sont notamment les suivants :

- L'exercice des pouvoirs fondamentaux de l'Autorité concédante, consistant notamment à définir l'organisation et le fonctionnement du service, dont les conditions tarifaires et le contrôle de l'exécution du contrat par le Concessionnaire ;
- La responsabilité, pleine et entière, du Concessionnaire en ce qui concerne l'exploitation des services qui lui sont confiés ;
- Le renforcement de la coordination de tous les services de transports (transports urbains, transports scolaires, transports à la demande, transports spéciaux des personnes handicapées et à mobilité réduite, transports périurbains, lignes transfrontalières, vélos) ainsi que le développement de l'intermodalité et de l'intégration tarifaire des réseaux urbains, régionaux et départementaux ;
- L'autonomie de gestion du Concessionnaire correspondant à ses responsabilités ;
- La contribution du Concessionnaire à la prévention de la délinquance dans les transports, ainsi qu'à l'innovation en toutes questions intéressant les transports ;
- La répartition des missions de maintenance, de gros entretien renouvellement et d'investissements nouveaux entre l'Autorité concédante et le Concessionnaire ;
- La perception des recettes du service par le Concessionnaire au nom et pour le compte de l'Autorité concédante ;
- Le versement d'une rémunération au Concessionnaire par l'Autorité concédante composée d'une part fixe et d'une part variable établie sur la base d'un intéressement pouvant être positif ou négatif, notamment à l'atteinte des objectifs de développement des recettes et de performance définis contractuellement ;

- La poursuite de la politique d'amélioration de la qualité de service, des contrôles et sanctions en la matière, ainsi qu'un développement des dispositifs de sécurisation du réseau ;
- La faculté pour l'Autorité concédante de résilier unilatéralement le contrat, notamment pour faute du Concessionnaire (déchéance) ou pour motif d'intérêt général ;
- La valeur contractuelle des annexes, sauf indication expresse contraire.

Il est précisé que le Concessionnaire bénéficie de l'exclusivité des missions qui lui sont confiées, dans les conditions définies par le présent contrat et dans le respect de la législation applicable.

CHAPITRE I – CLAUSES GENERALES

ARTICLE I.1. – OBJET

Par le présent contrat, l'Autorité concédante confie au Concessionnaire, qui l'accepte, l'exploitation du service public des transports urbains de personnes sur le territoire de la MEL, dans les conditions définies ci-après, et dans le respect notamment des objectifs et des dispositions de la loi n 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains modifiant la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs, du règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, ainsi que du PDU adopté par la MEL le 23 juin 2000.

Le Concessionnaire exploite le service public, à ses risques et périls, sous le contrôle de l'Autorité concédante. A ce titre, il assume le risque commercial et le risque d'exploitation du service concédé.

Le présent contrat emporte délégation de service public au sens des dispositions des articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

ARTICLE I.2. – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les documents contractuels comprennent :

- Le présent contrat ;
- Les pièces contractuelles annexées, dénommées annexes.

Lesdits documents ont tous valeur contractuelle, sauf indication contraire expresse.

Les pièces contractuelles annexées ont pour objet de préciser et de compléter les clauses du présent contrat. Elles sont appliquées et le cas-échéant interprétées conformément aux stipulations du présent contrat, et l'ensemble du contrat et des annexes est interprété à la lumière des principes du droit des concessions de service public et des règles générales applicables aux contrats administratifs.

Lesdites annexes peuvent faire l'objet de mises à jour. Dans ce cas, le Concessionnaire procède à ces mises à jour ; celles-ci sont signées par les parties contractantes et complètent ou remplacent les documents préexistants. Le non-respect de l'obligation de mise à jour des annexes par le Concessionnaire entraîne l'application des stipulations de l'article V.5 du présent contrat.

ARTICLE I.3. – PÉRIMÈTRE DU CONTRAT – OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT - RÉSEAU

I.3.1. – PÉRIMÈTRE

En application des dispositions de l'article L 1231-1 du code des Transports, la MEL est compétente pour organiser la mobilité dans le cadre de son ressort territorial.

Le ressort territorial de la MEL est étendu au 1er janvier 2017 par fusion avec la Communauté de Communes des Weppes composée de 5 communes.

En cas de modification du ressort territorial durant la durée du contrat, le Concessionnaire s'engage, d'ores et déjà, à en accepter toutes les conséquences sous réserve du réexamen des conditions financières prévu à l'article IV.7.2.

Dans l'hypothèse où, en application de la législation en vigueur, l'Autorité concédante verrait ses compétences modifiées ou transférées à une autre autorité compétente, le Concessionnaire s'engage, d'ores et déjà, à en accepter toutes les conséquences sous réserve du réexamen des conditions financières prévu à l'article IV.7.2.

I.3.2. – OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT

On entend par offre de services de transport, la production kilométrique et l'ensemble des missions confiées par le présent contrat au Concessionnaire, telles que définies à l'article I.6 et précisées dans les annexes jointes au présent contrat.

I.3.3. – RÉSEAU

A la date de signature du présent contrat, le réseau des transports urbains de personnes de la MEL est principalement composé de :

- 2 lignes de métro ;
- 2 lignes de tramway dont une partie en tronc commun ;
- 37 lignes de bus pour le réseau urbain avec 4 lignes à haut niveau de service ;
- 28 lignes de bus pour le réseau sous traité avec 41 lignes scolaires aménagées, et 24 lignes pénétrantes.

Selon le plan et le descriptif général du réseau figurant en annexe 1 du présent contrat.

En outre, ce réseau est complété par :

- un service vélo ;
- des services à la demande, en complément ou non de services réguliers ;
- un service de transport spécial sur réservation pour les personnes handicapées et à mobilité réduite (HANDIPOLE).

L'ensemble des lignes de métro et tramway est dénommé « transports guidés ». L'ensemble des lignes d'autobus et autres modes est dénommé « transports non guidés ».

I.3.4. – VISIBILITÉ ET COMMUNICATION

I.3.4.1. - Identité visuelle du service

L'identité visuelle du service public réunit le logo de la marque TRANSPOLE et celui de La Métropole Européenne de Lille (MEL).

L'identité du réseau fait l'objet d'une charte graphique, établie par l'Autorité concédante et jointe en annexe 2 du présent contrat, à laquelle doit impérativement se conformer le Concessionnaire.

Le service public des transports urbains de personnes de la MEL s'effectue sous la marque commerciale TRANSPOLE dont l'Autorité concédante est propriétaire. Cette marque a été déposée à l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), le 3 novembre 1992. Le dépôt a été renouvelé en dates des 13 septembre 2002 et 6 août 2012, pour une nouvelle période de 10 ans, soit jusqu'au 3 novembre 2022.

Par ailleurs, celle-ci a fait l'objet d'un enregistrement international, le 21 octobre 2002, auprès de l'organisation mondiale de la protection intellectuelle (OMPI), pour l'Allemagne et le Royaume Uni. Cet enregistrement a été renouvelé le 21 octobre 2012 pour une période allant jusqu'au 21 octobre 2022. Elle a également été déposée auprès

du bureau Benelux des marques le 4 mai 1993, renouvelée en 2003 et en 2013, jusqu'au 4 mai 2023.

Les certificats d'enregistrement correspondants figurent en annexe 2 du présent contrat.

Toute utilisation de cette marque, en dehors de l'exploitation du service public des transports urbains de personnes de MEL, doit faire l'objet d'un accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante, qui décide des conditions de sa mise en œuvre.

Le Concessionnaire se charge du service à l'utilisateur, sous la marque qui doit impérativement intégrer la dimension métropolitaine du service rendu et permettre une identification claire de la Métropole Européenne de Lille par l'utilisateur. Le nom «Métropole Européenne de Lille » est accolé à la marque déployée par le Concessionnaire dans ses relations avec les usagers.

1.3.4.1.1. - Obligations du Concessionnaire

- Respect des principes de visibilité

Le Concessionnaire s'engage à respecter et réaliser le protocole de visibilité qui sera précisé par la MEL selon les principes suivants :

- L'ensemble des interfaces avec l'utilisateur (outils d'information ou de communication papier ou numérique; lieux d'information et d'accueil des usagers, véhicules...) qu'elles aient une vocation d'information, de service ou de communication :
 - ✓ affichent en priorité l'image et les couleurs de la Métropole Européenne de Lille ;
 - ✓ sont élaborées en concertation avec la Métropole Européenne de Lille dans le cadre d'un comité de communication qui se tiendra a minima une fois par trimestre la première année du contrat, puis à un rythme semestriel les années suivantes ;

✓ sont validées en dernier ressort par la MEL -Direction de la communication- sous un délai de 15 jours ouvrés.

- Le Concessionnaire veille à concevoir les différentes interfaces avec le souci particulier de répondre aux normes d'accessibilité et à prendre en compte l'accessibilité dans les supports à destination des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.
- Le Concessionnaire s'assure que tous les sous-traitants engagés dans le cadre du contrat respectent les obligations en matière de stratégie de communication et de normes de visibilité.
 - Reconnaissance du financement de la Métropole Européenne de Lille

Tous les lieux d'accueil des usagers, supports administratifs, d'information ou de communication, relatifs au projet ou à l'activité du Concessionnaire doivent faire état de la contribution financière apportée au service par la Métropole Européenne de Lille.

Le Concessionnaire a pour obligation :

- D'apposer le logo de la Métropole Européenne de Lille sur tous les lieux d'information, les outils et supports d'information ou de communication imprimés et numériques, notamment les affiches, les dépliants, les plaquettes d'information, les journaux, les sites internet, les bandeaux internet, les newsletters, les communiqués de presse, les applications mobiles, réseaux sociaux... et sur tous les supports connus et non connus à ce jour. Il est mentionné par ailleurs que l'ensemble de ces outils et supports d'information et de communication avec l'utilisateur, imprimés et numériques, sont propriété intellectuelle de la Métropole Européenne de Lille.

- De soumettre pour validation de la MEL - Direction de la Communication - tous les supports soulignant la contribution de la Métropole Européenne de Lille, au minimum 20 jours ouvrés avant leur diffusion. La Métropole Européenne de Lille dispose d'un délai de 10 jours ouvrés, à compter de la réception, pour valider les supports.
- Mettre à disposition, sur demande de la MEL, le personnel et les moyens nécessaires pour mener ou accompagner les actions d'information ou de communication de la Métropole Européenne de Lille (visites, etc.)

1.3.4.1.2. - Obligations propres aux interfaces de communication

▪ Visibilité et respect des normes graphiques

Le Concessionnaire doit veiller au respect et à la mise en application des normes et règles d'utilisation du logo de la MEL.

▪ Visibilité et promotion

Le Concessionnaire a à sa charge des opérations de communication pouvant comprendre les activités suivantes :

- Conception graphique ;
- Reprographie ;
- Distribution de document ;
- Fabrication, pose et dépose d'adhésifs sur véhicules et équipements ;
- Site internet ;
- Conception et développement d'applications mobiles ;
- Diffusion sur son réseau d'affichage de campagnes de communication propres à la Métropole Européenne de Lille.

L'ensemble de ces activités, à l'initiative de la MEL ou du Concessionnaire, font l'objet du comité de communication trimestriel la première année du contrat et semestriel les années suivantes et sont in fine soumises à la validation de la MEL - Direction de la Communication.

- Documents papier

Ces documents en quadrichromie peuvent concerner tous les documents relatifs au service rendu (expérimentations, modifications des modalités du service rendu à l'utilisateur ...).

Tout support de communication adressé aux usagers devra systématiquement être validé par la Métropole Européenne de Lille (obtention d'un bon à tirer ou bon à façonner) et comportera a minima son logo.

- Marquage des véhicules

Le Concessionnaire est chargé d'assurer le marquage de tous les véhicules ou tous équipements listés à l'annexe 2 du présent contrat.

Ce marquage doit être réalisé sur la partie du véhicule permettant la visibilité la meilleure pour la Métropole Européenne de Lille.

L'espace dédié est défini en concertation avec la Métropole Européenne de Lille.

Les frais de marquage, pose et dépose des adhésifs sont à la charge du Concessionnaire.

- Signalétique

L'ensemble de la signalétique liée à l'activité de service doit refléter la dimension métropolitaine de l'équipement, du service rendu et mettre en avant l'identité graphique de la Métropole Européenne de Lille. Le logo de la Métropole Européenne de Lille doit être clairement visible.

L'achat des totems, panneautique et tous équipements listés à l'annexe 2, utilisés lors des interventions, est à la charge du Concessionnaire. Les contraintes graphiques appliquées à la signalétique s'imposeront au Concessionnaire qui prendra en charge les frais liés à cette obligation.

Une attention particulière sera portée à l'accessibilité de l'espace public lors de la mise en place des panneaux de la signalétique.

- Visites et évènementiels

Événements publics

La Métropole Européenne de Lille sera invitée à participer aux événements publics organisés par le Concessionnaire dans le cadre des activités liées à la concession.

Le Concessionnaire transmettra au plus tôt les éléments du déroulement de l'évènement qui feront l'objet d'une concertation et d'un suivi avec la MEL et donneront lieu à une validation de la MEL.

Il veillera au respect des règles protocolaires officielles en matière d'événements publics.

Le Concessionnaire offrira la possibilité d'inclure un message officiel de la MEL dans le guide de l'évènement ou sur tout autre document de communication lié à l'évènement. La demande sera adressée par mail ou par courrier officiel du Concessionnaire au plus tard 20 jours ouvrés avant l'évènement.

Après l'évènement, un bilan de la visibilité accordée à la MEL dont un exemplaire numérique de chaque outil de communication développé pour la publicité et l'information publique relatives aux activités du projet sera remis à la MEL.

Visites et évènements à l'initiative de la Métropole Européenne de Lille

Le Concessionnaire prête son concours lors des visites d'installations ou d'évènements de promotion du service public organisés par la MEL, en répondant au mieux, en fonction de ses sujétions d'exploitation, aux demandes de mise à disposition de personnel susceptible d'accompagner les visiteurs.

Pour l'ensemble de ces visites et événements, le Concessionnaire apporte son assistance à la MEL pour la surveillance des visiteurs et leur sécurité. Il sécurise les zones qui doivent l'être, compte tenu du public visiteur et, le cas échéant, de son âge (établissements scolaires par exemple). Au besoin, il interdit certains accès par tout moyen approprié.

Visites à l'initiative du Concessionnaire

Le Concessionnaire peut faire visiter, sous sa seule et entière responsabilité, les installations dont il assure l'exploitation au titre du présent contrat de concession. Il informe la MEL de la visite en précisant l'objet et les personnes concernées, dans un délai permettant à la MEL de formuler, le cas échéant, ses observations.

Le Concessionnaire prend toutes dispositions en termes de sécurité lors de ces visites.

- Visibilité et Relations médias

Pour l'ensemble de ces relations publiques et médias, le Concessionnaire doit clairement affirmer dans sa communication et ses éléments de langage le principe de la concession confiée par la MEL et au nom duquel il procède à ses activités.

Le Concessionnaire assure et facilite l'accréditation média des représentants de la MEL et prend en charge la gestion des droits d'auteur quant aux photos, vidéos et autres contenus diffusés sur les plateformes de la MEL à des fins strictement promotionnelles et non commerciales.

Dans le cadre de relations médias, le Concessionnaire convient au préalable, avec la MEL, des opérations de communication, du scénario de déroulement et du contenu des communiqués concernant le projet ou l'activité. La signature graphique de la MEL sera insérée sur l'ensemble des documents relatifs aux relations publiques et médias (dossier de presse, invitation, communiqués...)

Le Concessionnaire s'engage à informer et à faire valider l'ensemble de ces éléments par la MEL- Relations Presse- Cabinet du Président.

- Campagnes d'information et de sensibilisation. Campagnes commerciales

Le Concessionnaire prend en charge à son initiative ou à la demande de la MEL la conception et la réalisation de campagnes d'information et de sensibilisation des usagers ainsi que les campagnes commerciales.

Toutes les étapes (de l'élaboration du plan de communication à la diffusion) feront l'objet d'une concertation et d'une validation de la MEL - Direction de la Communication.

- Espaces d'information

Les documents et éléments de signalétiques disposés dans ces espaces intégreront le logo de la MEL.

La documentation mise à disposition du public fera l'objet d'une validation par la MEL - Direction de la Communication.

- Site internet, réseaux sociaux et applications mobiles

Le Concessionnaire mettra à disposition de la MEL les données utiles à l'information des usagers du service.

Elles seront reprises de manière dynamique par la MEL sur ses sites et outils de services numériques mobiles. La Direction de la Communication de la MEL en sera le pilote.

Le Concessionnaire veillera à transmettre ces données sous forme dématérialisées dès lors qu'elles auront été modifiées.

Le format de communication des données sera arrêté en concertation avec la MEL, dans l'objectif de fournir à l'utilisateur une information claire et pratique.

Sont partie intégrante de ces données tous les documents, photographies, vidéos officielles, données cartographiques, etc... libres de droit, qui pourront être utilisés pour l'information des usagers, la promotion de la MEL ou du territoire, sur le site internet ou tout autre support média.

Le site internet du service doit a minima :

- Faire figurer le logo de la MEL sur la home page ;
- Expliciter le principe de la concession et faire référence à la MEL et à ses missions ;
- Intégrer des éléments de communication fournis par la MEL (guide, expositions, infographies..) ;
- Renvoyer vers le site Internet de la MEL. Dans sa conception, le site internet doit intégrer la notion de Web adaptatif (responsive web design). Une seule interface auto-adaptable sera alors prévue, permettant à l'utilisateur de le consulter à travers une large gamme de terminaux (tablette, ordinateur, smartphone, TV...) avec le même confort d'utilisation.

En cas de modification du nom commercial du réseau de transport décidée par la MEL, la procédure pour l'achat du nom de domaine et l'ensemble des éléments de protection de la marque (y compris la procédure d'achat et de protection du nom de domaine, des comptes qui seraient ouverts d'un commun accord entre la MEL et le Concessionnaire sur les réseaux sociaux) sont à la charge de la MEL.

L'enregistrement de la marque confère à la MEL un droit de propriété sur cette marque pour les produits et services qu'elle désignera.

Le Concessionnaire ne possède qu'un droit d'usage strictement limité aux prestations, objet du présent contrat.

ARTICLE I.4. – SOCIÉTÉ DÉDIÉE

I.4.1. - CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ DÉDIÉE :

Le présent contrat de concession est signé par le représentant dûment mandaté de la société [xxxx], **(à compléter par les soumissionnaires)** société candidate retenue par la Collectivité au terme de la procédure de publicité et de mise en concurrence mise en œuvre à cet effet.

La société [xxxx] **(à compléter par les soumissionnaires)** par l'intermédiaire de son mandataire s'engage à créer pendant la période de tuilage et au plus tard deux mois avant la prise d'effet de la concession, une société dédiée ad hoc, sous forme d'une société [xxxx] **(à compléter par les soumissionnaires)** exclusivement dédiée à la concession.

En cas de retard dans la constitution de la société dédiée, le Concessionnaire peut se voir infliger une pénalité dans les conditions prévues à l'annexe 3 du présent contrat.

La non-constitution de la société dédiée constitue un motif de déchéance dans les conditions prévues à l'article VI.3 du présent contrat.

Dès sa création, la société dédiée est substituée immédiatement, à la société [xxx] **(à compléter par les soumissionnaires)** en qualité de titulaire de l'ensemble des droits et obligations au titre du présent contrat. L'acte de substitution signé entre les deux entités est notifié à la MEL.

A compter de la prise d'effet de la concession, la société dédiée ainsi créée est Concessionnaire du service public. La période de tuilage permet de rendre opérationnelle cette structure à la date de prise d'effet de la concession.

La société dédiée doit respecter l'ensemble des exigences suivantes :

- Son objet social doit être réservé exclusivement à l'objet de la concession et aux activités et prestations accessoires que le Concessionnaire est autorisé à réaliser conformément au présent contrat ;
- Son bilan d'ouverture doit être vierge ou apuré de tout engagement financier antérieur au contrat ;
- Son siège social est situé sur le territoire de la MEL. Le Concessionnaire fait son affaire des locaux à usage de siège social. En tout état de cause, ceux-ci sont facilement accessibles par le réseau des transports en commun de la MEL ;
- Ses frais de création et de gestion sont inclus dans les comptes d'exploitation prévisionnels ;
- Sa comptabilité ne retrace que les seules opérations afférentes à la concession et aux activités et prestations accessoires autorisées ;
- Les exercices sociaux correspondent aux exercices des concessions, soit aux années civiles du 1^{er} au 31 décembre ;
- Elle est dotée de moyens propres, en termes de personnel et de moyens matériels, sans préjudice des biens mis à disposition par l'Autorité concédante, des prestations qui seront susceptibles d'être externalisées et de la possibilité pour le Concessionnaire de bénéficier de personnel mis à disposition, de manière exceptionnelle et justifiée ;
- Les comptes annuels sont publiés au Greffe du Tribunal de Commerce.

Jusqu'à la date de fin de contrat, la raison sociale de la société dédiée est TRANSPOLE ou la marque qui pourrait éventuellement lui être substituée. Son identité visuelle est reprise en annexe 2.

A la date de fin de contrat, l'Autorité concédante pourra exiger un changement de raison sociale.

I.4.2. – GARANTIE APPORTÉE À LA SOCIÉTÉ DÉDIÉE

La société mère du Concessionnaire s'engage à apporter à la société dédiée tous les moyens humains, financiers et techniques nécessaires à garantir la continuité du service public, conformément au présent contrat.

La société mère s'engage en outre de façon irrévocable et inconditionnelle à demeurer parfaitement et entièrement solidaire des engagements qui incombent à la société dédiée tout au long de l'exécution du contrat. En cas de manquement de la société dédiée à l'une de ses obligations de faire au titre du présent contrat, la société mère s'engage à se substituer à celle-ci afin d'assurer la prompte et complète exécution des obligations de faire, définies par le contrat, conformément aux dispositions des articles 2288 et suivants du Code civil.

En cas de difficultés répétées de la société dédiée, notamment la liquidation, la mise en redressement judiciaire, et à la demande de l'Autorité concédante, la société mère reprend directement à sa charge l'ensemble des droits et obligations afférents au contrat.

En cas de dissolution de la société dédiée, notamment après l'expiration du contrat, la société mère s'engage à se substituer à la société dédiée dans l'exécution des obligations de cette dernière qui perdureraient.

Les engagements apportés par la société mère sont formalisés au sein d'une garantie dite « industrielle » qui constitue un acte détachable du présent contrat et qui figure en annexe 4.

I.4.3 – GARANTIE À PREMIÈRE DEMANDE

Le Concessionnaire produit, auprès de l'Autorité concédante, à la date de signature du présent contrat, une garantie à première demande garantissant le paiement des pénalités définies à l'article V.5, l'exécution des travaux notamment de maintenance et de renouvellement à sa charge, les coûts visés aux articles V.6. et V.7., les éventuels frais de remise en état à l'expiration du contrat prévus à l'article VI.5.2 ainsi que toutes les sommes dues par le Concessionnaire au titre du présent contrat, pour un montant de 13 000 000 € (valeur octobre 2016). Ce montant est révisé par application de la formule d'indexation de la part fixe fixée à l'article IV.4.1.2. du présent contrat.

Cette garantie est émise par un établissement bancaire de premier rang et implanté en France. L'organisme apportant sa garantie est choisi parmi les tiers agréés par l'autorité de contrôle prudentiel mentionnée à l'article L. 612-1 du Code monétaire et financier.

Le coût de cette garantie bancaire reste à la charge du Concessionnaire pendant toute la durée du contrat.

La garantie à première demande est valable au minimum pendant un an. Elle est renouvelée, pour le montant révisé chaque année, à la date anniversaire du contrat. La dernière année d'exécution du contrat, cette garantie est constituée de manière à rester valide jusqu'à douze mois après l'échéance du contrat.

Tout prélèvement d'une somme quelconque sur la garantie donne par ailleurs lieu à sa reconstitution par le Délégué dans un délai de quinze jours à compter de la date à laquelle le prélèvement est intervenu.

Le défaut de constitution, de renouvellement ou de reconstitution de la garantie bancaire peut donner lieu au prononcé de la déchéance du Concessionnaire, dans les conditions de l'article VI.3, après mise en demeure préalable restée sans effet.

En cas d'extension ou de réduction du périmètre du contrat ou en présence de toute autre modification susceptible d'entraîner un accroissement ou une diminution des recettes du service délégué par rapport aux recettes prévisionnelles, le montant de la garantie peut être augmenté ou diminué en proportion de cet accroissement ou de cette diminution.

La garantie à première demande sera jointe, à la date de signature, en annexe 4 du présent contrat.

I.4.4. – FRAIS DE SIÈGE

Dans le cadre de l'exécution du présent contrat de concession, le Concessionnaire identifie dans les comptes de la concession une ligne intitulée « frais de siège » correspondant à une contribution aux services centraux, une facturation des prestations de la société mère y compris les frais de recherche-développement et d'expertise.

Cette refacturation fait l'objet d'une convention reprise à l'annexe 5 décrivant précisément les prestations concernées ainsi que les modalités de calcul de ces montants imputés annuellement aux comptes de la concession notamment le mécanisme de répartition de ces frais et les unités d'œuvre concernées.

Les résultats des études et recherche ainsi réalisées sont communiqués à l'Autorité concédante, sans délai et à titre gracieux.

I.4.5. – CONVENTION DE TRÉSORERIE

Dans le cadre de l'exécution du présent contrat de concession, le Concessionnaire identifie dans les comptes de la concession une ligne intitulée « convention de

trésorerie » s'il entend interagir avec la société mère, pour l'obtention d'une trésorerie couvrant son fonds de roulement ou le placement de la trésorerie générée par l'activité.

Ce poste de charge ou de produit fait l'objet d'une convention repris à l'annexe 5 décrivant précisément les modalités de valorisation de la trésorerie mouvementée, au crédit comme au débit.

Le taux de valorisation de la trésorerie est fixé à ... % **[à compléter par les soumissionnaires]**

ARTICLE I.5. – POUVOIRS ET PRÉROGATIVES DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE

L'Autorité concédante exerce les principaux pouvoirs et prérogatives suivants :

- Définition des conditions d'organisation et de fonctionnement du service public des transports urbains de personnes, incluant la passation de marchés et contrats pour tout ce qui concerne les biens qu'elle met à disposition, fixation ou homologation de la grille tarifaire ;
- Mise en œuvre éventuelle d'actions mentionnées à l'annexe 6 du présent contrat ;
- Contrôle et sanction du respect des obligations du Concessionnaire ;
- Relations avec les autres autorités organisatrices de transports et opérateurs, notamment dans le cadre de la coopération prévue par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains ;
- Définition des conditions de la mise en œuvre de l'intermodalité, en concertation avec les autorités compétentes ;

- Maîtrise d'ouvrage des travaux d'extension ou d'amélioration des ouvrages nécessaires aux transports publics ;
- Réalisation des opérations de gros entretien, de renouvellement et de rénovation des biens affectés au service public et non confiés à l'exploitant ainsi que la rénovation des biens immobiliers ;
- Versement d'une rémunération au Concessionnaire composée d'une part fixe et d'un intéressement à l'amélioration des recettes et de la performance du service concédé.

ARTICLE I.6. – MISSIONS DU CONCESSIONNAIRE

Les missions confiées au Concessionnaire comprennent :

- L'exploitation technique et commerciale du service public des transports de personnes, telle que définie dans le présent contrat et ses annexes ;
- La lutte contre la fraude avec engagement contractuel sur un taux de fraude annuel ;
- La perception des recettes du service au nom et pour le compte de l'Autorité concédante et leur reversement dans les conditions prévues au contrat ;
- La réalisation de toutes études à son initiative ou à la demande de l'Autorité concédante, notamment celles liées à la connaissance du réseau et au développement des services de transports publics de personnes, et les moyens mis ou à mettre en œuvre à cette fin ;
- La participation à la préservation de la sécurité des transports publics, en application notamment des dispositions du décret n°2003-425 du 9 mai 2003 modifié relatif à la sécurité des transports publics guidés, de la sûreté des personnes et des biens ainsi que la contribution à la prévention de la délinquance ;

- La maintenance des biens affectés au service public ;
- L'entretien courant et le renouvellement des biens affectés au service public dès lors qu'est en jeu, du point de vue de l'exploitation, la disponibilité des matériels et équipements ;
- La passation et la gestion des conventions d'occupation du domaine public relevant du périmètre des biens mis à disposition du délégataire ;
- Des prestations d'études, de maîtrise d'œuvre, de conseil ou d'assistance à l'Autorité concédante, pour des opérations liées à la réalisation d'investissements relevant de l'Autorité concédante et directement liées à l'exploitation et indissociables d'elle ;
- La présentation de propositions à l'Autorité concédante en matière de projets d'échange d'informations, de bonnes pratiques et de recherche de financements à l'échelle nationale et internationale, en particulier dans le cadre des appels à projets et programmes cadres lancés par l'Etat et/ou l'Union Européenne. Le Concessionnaire devra aussi participer aux projets initiés par la MEL ;
- La promotion commerciale du réseau, la conquête de nouveaux clients et notamment les non utilisateur.

ARTICLE I.7. – RESPONSABILITÉS DU CONCESSIONNAIRE

I.7.1. – Dès la prise en charge des installations et pendant toute la durée du contrat, le Concessionnaire est seul responsable de l'exploitation technique et commerciale des transports publics urbains de personnes, tant à l'égard de l'Autorité concédante que des usagers et des tiers, dans les conditions du présent contrat et notamment de l'article III.11.

Il est ainsi tenu d'indemniser personnellement tous tiers des dommages corporels, matériels et immatériels, qu'il est susceptible d'occasionner lors de l'exercice de ses activités.

Il fait son affaire personnelle de tous dommages, risques et litiges de quelque nature que ce soit résultant de l'exécution de ses missions incluant la maintenance des ouvrages, installations et équipements affectés au service public et, le cas échéant, la maîtrise d'ouvrage et / ou la maîtrise d'œuvre des tâches de maintenance ainsi que des investissements mis à sa charge visés à l'articles II.4.2.

La responsabilité de l'Autorité concédante ne peut être recherchée à ce titre.

Le Concessionnaire garantit l'Autorité concédante de toute condamnation éventuelle prononcée à l'encontre de cette dernière pour des dommages trouvant leur origine dans l'exécution, l'inexécution ou la mauvaise exécution des missions confiées au Concessionnaire.

Il exploite le service dans le respect des dispositions législatives et réglementaires liées à la sécurité auxquelles sont soumises les installations dont il se voit confier l'exploitation.

Les contrôles et sanctions mis en œuvre par l'Autorité concédante ne sauraient exonérer, partiellement ou totalement, le Concessionnaire de ses responsabilités.

I.7.2. Responsabilité du Concessionnaire dans la continuité du service

Le Concessionnaire garantit la continuité, le respect des objectifs de qualité, d'efficacité et de sécurité du service public qui lui est délégué en toutes circonstances, sauf cas de force majeure.

En cas d'incident, le Concessionnaire doit mettre en œuvre tous les moyens dont il dispose pour intervenir rapidement, procéder aux éventuelles réparations et rétablir le service.

I.7.3. Le Concessionnaire est informé que la phase travaux et essais du projet « renforcement de l'offre métro » se déroulera pendant la durée du présent contrat.

L'objectif de ce projet est de répondre à l'augmentation du trafic voyageurs constatée et attendue sur les lignes de métro.

Les conditions spécifiques de mise en œuvre du renforcement de l'offre métro figurent en annexe 7 du présent contrat.

Le Concessionnaire prend en compte les contraintes liées à ce projet dans l'organisation de sa maintenance, de son exploitation et de ses actions de maintenance.

Le Concessionnaire doit garantir la continuité de l'exploitation, le respect des objectifs de qualité, d'efficacité et de sécurité qui engagent son entière responsabilité.

Le Concessionnaire ne peut en aucune façon se prévaloir des perturbations causées par ces conditions pour réclamer une indemnisation de toute nature pour les pertes d'exploitation engendrées ou la mise en place de dispositions compensatoires et d'accompagnement.

I.7.4. Le Concessionnaire est responsable de la sécurité de l'ensemble du réseau des transports urbains vis-à-vis des usagers, des tiers, de son personnel, ainsi que des personnels de l'Autorité concédante habilités à intervenir sur ce réseau, ou de toute personne accréditée par celle-ci à cette fin, conformément aux dispositions de l'article III.1.4.

Il exploite le réseau dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

L'Autorité concédante informe préalablement le Concessionnaire de l'intervention des personnes concernées afin que leur soient transmises par le Concessionnaire les consignes et procédures de sécurité. Le Concessionnaire s'engage à respecter l'ensemble des dispositions fixées par les règlements d'exploitation et les règlements d'utilisation par mode de transport mentionnés à l'article III.15 et, de manière générale, toutes dispositions législatives et réglementaires applicables.

Concernant les équipements liés au système du transport guidé métro, compte tenu de leur spécificité technique et du très haut niveau de sécurité exigé pour leur exploitation commerciale, le Concessionnaire doit veiller à l'excellence de leur fiabilité.

De manière générale, le Concessionnaire doit veiller au bon fonctionnement des moyens de sécurité et de secours tels qu'ils ont été mis à sa disposition.

Dans le cadre de sa mission, le Concessionnaire doit faire diligence lors de toute demande d'essais ou d'exercices, liés à la sécurité, présentée par l'Autorité concédante ou par les autorités compétentes.

Le Concessionnaire doit mettre en œuvre tous les moyens nécessaires et appropriés, dans les délais les plus courts, en cas d'accidents ou d'incidents.

Ces incidents ou accidents doivent être consignés, par écrit, par le Concessionnaire avec ses explications. Ces données sont transmises à l'Autorité concédante, à première demande et selon les dispositions définies à l'article V.3.

Il rend également compte, sans délai et de manière expresse, à l'Autorité concédante de tout accident ou incident grave.

Le Concessionnaire doit respecter l'ensemble des procédures réglementaires existantes concernant la sécurité des établissements recevant du public. Il doit notamment s'assurer du passage de la commission de sécurité compétente et obtenir l'avis favorable de poursuite de l'exploitation.

Le Concessionnaire fait son affaire des vérifications et de l'obtention des rapports établis par les contrôleurs techniques agréés par les autorités compétentes.

Le Concessionnaire doit régulièrement informer l'Autorité concédante du suivi de la démarche ; l'Autorité concédante se réservant le droit de participer aux réunions induites par ces procédures, sans dégager pour autant la responsabilité du Concessionnaire.

Le Concessionnaire est tenu pour responsable, dans les limites de ses obligations de maintenance, de gros entretien renouvellement et de surveillance, de tout avis défavorable et en supporte les conséquences financières.

Le Concessionnaire participe au « Groupe de Sécurité Multimodale », mis en place à l'initiative de l'Etat, en vue de traiter de toute question intéressant la sécurité des usagers, des ouvrages et des systèmes d'exploitation. Le Concessionnaire s'engage à fournir à cette instance tout rapport, information, ou analyse nécessaire à son expertise.

I.7.5. Le Concessionnaire est par principe chargé de la protection et de la sauvegarde des ouvrages, installations et équipements placés sous sa garde, son usage, son contrôle et/ou sa direction, sauf cas de force majeure.

A ce titre, il a l'obligation de maintenir en bon état de fonctionnement les biens, équipements et ouvrages permettant le fonctionnement du service.

Il prend donc toutes les mesures nécessaires à cet effet et assure notamment les travaux d'entretien et de renouvellement qui lui incombent au titre du présent contrat.

Il est notamment tenu de garantir à ses frais :

- les dommages causés aux installations du service délégué qui résultent du fait de ses agents ;
- les dommages causés aux installations, résultant d'événements fortuits tels que, par exemple, l'incendie, le dégât des eaux, l'explosion, l'implosion, la foudre, la chute d'aéronefs, les tempêtes, la grêle, le poids de la neige, le vol et acte de vandalisme, les bris de glace, les attentats et actes de terrorisme, les accidents causés par des tiers et les catastrophes naturelles au sens de la législation en vigueur.

ARTICLE I.8. – ASSURANCES

I.8.1. - ASSURANCES DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE

I.8.1.1. – Assurances dommages ouvrages

L'Autorité concédante a souscrit des polices d'assurances dommages ouvrages pour :

- Le dépôt de bus au gaz de Wattrelos ;
- Les travaux liés au passage à 52 mètres des rames de la ligne 1 du métro ;
- Les travaux d'aménagement et d'extension du garage-atelier de 4 Cantons ;
- Les travaux d'extension des garages-ateliers CH Dron et Grand but de la ligne 2 du métro.

Les attestations correspondantes seront jointes ultérieurement en annexe 8 du présent contrat.

Le Concessionnaire doit se conformer aux dispositions prévues dans l'ensemble des polices souscrites par l'Autorité concédante relatives aux mesures préventives et conservatoires.

Le Concessionnaire doit se conformer aux conclusions des rapports d'expertises rendus suite à sinistre, notamment celles liées aux conditions d'entretien et de maintenance des ouvrages.

En cas de sinistre en cours d'exécution du présent contrat, le Concessionnaire ne peut s'opposer à l'accès sur les lieux du sinistre des assureurs couvrant les responsabilités professionnelles des réalisateurs, des fabricants au sens de l'article 1792-4 du Code Civil, des fournisseurs et du Contrôleur technique.

En cas de manquement à ces obligations, le Concessionnaire supporte directement les conséquences dommageables sans restriction, réserve ou recours contre l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire doit informer l'Autorité concédante sous un délai de 24 heures maximum à compter de leur survenance, par tous moyens permettant d'assurer le partage d'information, de tout sinistre et de tout dommage aux constructions, y compris aux ouvrages de second œuvre, dès qu'il en a connaissance.

Toute erreur d'analyse sur ces différents points relève de la responsabilité du Concessionnaire.

I.8.1.2. – Assurance responsabilité civile

L'Autorité concédante a souscrit une police d'assurances garantissant sa responsabilité civile pouvant résulter de son statut d'établissement public et / ou de l'exercice de ses compétences d'Autorité concédante et de maître d'ouvrage au titre du service public de transports urbains de personnes, étant rappelé que le Concessionnaire assure la responsabilité pleine et entière de l'exploitation dudit service public.

L'Autorité concédante garantira les risques qu'elle encourt du fait des prestations qu'elle serait conduites à exécuter ou à faire exécuter dans le cadre de ses missions décrites à

l'article I.5, y compris de maître d'ouvrage, concernant les biens dont elle est propriétaire ou gestionnaire et qu'elle met à disposition du Concessionnaire.

I.8.1.3. – Assurance responsabilité civile professionnelle et/ou décennale de l'Autorité concédante es qualités maître d'œuvre

La responsabilité civile professionnelle et, le cas échéant, décennale constructeurs de l'Autorité concédante, es qualités de maître d'œuvre, devra être garantie par le Concessionnaire et ses assureurs, de façon à éviter tout problème d'interface ou conflit de responsabilités, que la maîtrise d'œuvre soit ou non partagée.

Les attestations correspondant à ces polices, qui doivent figurer au plan général des assurances, seront jointes ultérieurement en annexe 8 du présent contrat.

I.8.2. - ASSURANCES DU CONCESSIONNAIRE

Compte-tenu des responsabilités qui lui incombent, le Concessionnaire est tenu de souscrire, à ses frais, tant pour son compte que pour celui du Concédant, toutes les assurances nécessaires à la couverture des risques induits par l'exploitation du service public concédé.

I.8.2.1. - Assurances responsabilité circulation, exploitation et/ou travaux

Pour le cas de survenance de dommages à autrui du fait des installations dont il a la garde et / ou l'usage, le contrôle, la direction ou du simple fait de son exploitation, le Concessionnaire doit souscrire la ou les polices d'assurances nécessaires à la couverture financière des dommages relevant de sa responsabilité.

La responsabilité de l'Autorité concédante ne pourra pas être recherchée à ce titre.

Les montants de garantie ne peuvent être inférieurs aux sommes suivantes :

- Responsabilité circulation exploitation et/ou travaux des transports non guidés :
 - Dommages corporels y compris les personnes transportées : sans limitation de montant ;
 - Dommages matériels et immatériels consécutifs : 10 000 000 € par sinistre ;
 - Dommages immatériels non consécutifs : 2 000 000 € par sinistre.
- Responsabilité exploitation et/ou travaux des transports guidés :
40 000 000 € pour l'ensemble des conséquences dommageables d'un même événement avec sous limitation des dommages matériels et immatériels à 10 000 000 € par sinistre.
- Responsabilité professionnelle relevant de l'ensemble des activités y compris travaux et missions de maîtrise d'œuvre : 10 000 000 € par sinistre et par année d'assurance.

I.8.2.2. - Assurance dommages

I.8.2.2.1. - Incendie et risques annexes

Le Concessionnaire souscrit pour l'ensemble des biens mobiliers et immobiliers dont il a la garde et/ou l'usage, le contrôle, la direction, la ou les polices d'assurances garantissant les dommages d'incendie et d'explosion et ceux qualifiés par les assureurs de risques annexes (exemples non limitatif : dégât des eaux, tempête, grèves, émeutes, mouvement populaire, actes de terrorisme, attentats, vol, vandalisme et catastrophes naturelles...) en valeur à neuf de reconstruction, ou de remplacement, y compris les dommages assurables résultant d'un événement ou phénomène pouvant être qualifié de force majeure ou cas fortuit, sauf guerre civile ou étrangère, explosion ou dégagement de chaleur ou irradiation provenant de la transmutation des noyaux d'atomes, radioactivité ou radiation provoquée par l'accélération artificielle de particules.

Les conséquences dommageables d'attentat, d'émeute ou de mouvement populaire resteront à la charge du Concessionnaire, qui devra obtenir de ses assureurs leur couverture dans le cadre des polices précédemment évoquées ou par police spécifique, sous réserve de la responsabilité civile de l'Etat prévue à l'article L. 2216.3 du code général des collectivités territoriales.

L'indemnisation de ces dommages s'effectue selon les modalités définies à l'article I.8.2.2.3.

I.8.2.2.2. - Bris de machines

Le Concessionnaire souscrit une ou des polices d'assurances de type « bris de machines », y compris « vice interne », pour garantir les dommages pouvant survenir notamment aux rames du métro et du tramway.

L'indemnisation de ces dommages s'effectuera selon les modalités définies à l'article I.8.2.2.3.

I.8.2.2.3 – Modalités d'indemnisation

Les dommages aux biens mobiliers et immobiliers garantis au titre des articles I.8.2.2.1 et I.8.2.2.2 seront indemnisés, en cas de sinistre, en valeur à neuf de reconstitution (reconstruction/remplacement) dans les conditions suivantes :

- en ce qui concerne les rames de métro et de tramway, les dommages sont indemnisés en valeur à neuf de remplacement, c'est-à-dire au prix du neuf au jour du sinistre ;

- En ce qui concerne le matériel roulant routier non guidé, les dommages sont indemnisés sur la base d'une valeur conventionnelle agréée par l'assureur selon expertise à la charge du Concessionnaire ; cette valeur conventionnelle ne peut être inférieure à la valeur à neuf de remplacement, vétusté déduite limitée à 35 % de cette valeur de remplacement.

L'assurance « valeur à neuf » ne garantit pas le remplacement d'un matériel "démodé" ou pratiquement irremplaçable ni le coût de reconstruction spéciale de ce matériel.

La valeur de reconstitution prise pour base d'estimation de celui-ci est celle d'un matériel moderne de rendement égal et présentant les mêmes caractéristiques techniques.

- En ce qui concerne les autres biens mobiliers et biens immobiliers, les dommages sont indemnisés, en cas de sinistre, sur la base d'une valeur à neuf égale à leur valeur de reconstitution (reconstruction ou remplacement) au prix du neuf au jour du sinistre, sans toutefois pouvoir dépasser la valeur vétusté déduite, majorée du tiers de la valeur de reconstitution.

L'assurance « valeur à neuf » ne porte, en aucun cas, sur les biens mobiliers dont la valeur n'est pas réduite par leur ancienneté.

L'assurance « valeur à neuf » ne garantit pas le remplacement d'un bien « démodé » ou pratiquement irremplaçable, ni le coût de reconstruction spéciale de ce bien.

La valeur de reconstitution prise pour base d'estimation de celui-ci est celle d'un bien moderne de rendement égal et présentant les mêmes caractéristiques techniques.

1.8.2.2.4. – Pertes d'exploitation

Le Concessionnaire souscrit pour son compte et celui de l'Autorité concédante la ou les polices nécessaires à la couverture de ses pertes d'exploitation résultant, pendant la période d'indemnisation :

- de la baisse du chiffre d'affaires causée par l'interruption ou la réduction de ses activités ;
- de l'engagement de charges supplémentaires d'exploitation qui sont la conséquence d'un sinistre garanti par les articles 1.8.2.2.1 et 1.8.2.2.2.

On entend par période d'indemnisation la période de 24 mois maximum, commençant le jour du sinistre, et durant laquelle les résultats de l'assuré sont affectés par le sinistre.

Elle ne peut, en aucun cas, être modifiée par l'expiration, la résiliation ou la suspension de la police survenant postérieurement au sinistre.

Les assureurs prennent également en charge, à dire d'expert, les pertes d'exploitation du Concessionnaire résultant d'un sinistre garanti par l'article 1.8.2.2.1, survenant avant sa mise en exploitation, dans un immeuble en cours de construction ou d'achèvement.

L'assurance porte, dans ce cas, sur les pertes d'exploitation du fait :

- de la non réalisation du chiffre d'affaires ;
- des charges supplémentaires d'exploitation exposées en vue d'éviter la perte du chiffre d'affaires escompté.

1.8.2.2.5. - Abandon de recours

Les assurances, dont il est fait état ci-dessus, sont souscrites par le Concessionnaire agissant tant pour son compte que pour le compte de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire et ses assureurs renoncent ainsi à tous recours envers l'Autorité concédante et ses assureurs.

Cet abandon de recours est expressément stipulé dans les contrats et attestations d'assurances.

Il est convenu, en particulier, que le Concessionnaire et ses assureurs renoncent expressément à faire grief à l'Autorité concédante, lorsque celle-ci exerce la maîtrise d'ouvrage, de toute action de nature à atténuer la responsabilité du Concessionnaire voire de l'en exonérer.

Le Concessionnaire et ses assureurs s'obligent, en conséquence, de convention expresse, à relever ou garantir l'Autorité concédante de toute responsabilité résiduelle pouvant par extraordinaire subsister à sa charge.

1.8.2.2.6. - Dispositions particulières

- Souscription des contrats et attestations d'assurances :

Les polices d'assurances doivent être souscrites auprès de compagnies notoirement solvables, respectant les réglementations européennes relatives aux assurances, et connaissance prise du présent contrat.

Le Concessionnaire a toute liberté du choix de l'assureur, son attention étant particulièrement attirée sur la nécessaire surveillance de la solvabilité dudit assureur, au moyen notamment de la consultation régulière de la notation financière établie par les agences spécialisées.

Il doit informer immédiatement l'Autorité concédante de toute dégradation de la notation financière de l'assureur.

Le Concessionnaire présentera à l'Autorité concédante les polices d'assurances dans le délai de 30 jours suivant leur date de souscription. En tout état de cause, le Concessionnaire demeure entièrement responsable des assurances souscrites. Cette communication n'engage en rien la responsabilité de l'Autorité concédante pour le cas où, à l'occasion d'un sinistre, l'étendue des garanties ou le montant de ces assurances s'avéreraient insuffisants.

Cette procédure doit être renouvelée à chaque modification substantielle de la couverture d'assurances et les polices réactualisées doivent être présentées à l'Autorité concédante au moins tous les deux ans.

Toute défection financière, suite à insolvabilité ou au retrait d'agrément d'un de ces assureurs, relève de la seule responsabilité du Concessionnaire qui doit répondre à l'égard de l'Autorité concédante.

Les attestations correspondant aux polices susvisées sont transmises par le Concessionnaire au plus tard le 31 mars de chaque année.

Le Concessionnaire justifie, au plus tard le 31 mars de chaque année, du paiement des primes d'assurances correspondantes, sachant que cette communication n'engage en rien la responsabilité de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire s'engage à aviser l'Autorité concédante de toute mise en demeure de paiement de prime (Article L.113-3 du Code des Assurances).

Les attestations d'assurances seront jointes ultérieurement en annexe 8 au présent contrat.

Ces attestations feront obligatoirement apparaître les mentions suivantes :

- Le nom de la compagnie d'assurances apéritrice et ses co-assureurs éventuels ;
- La liste exacte des activités garanties ;
- Les risques garantis ;
- Les montants de chaque garantie ;
- Les montants des franchises et des plafonds des garanties ;
- Les exclusions de garantie ;
- La période de validité ;
- La renonciation à recours ;
- Les attestations d'assurances doivent mentionner explicitement que la société dédiée est couvert par ces différentes polices d'assurances.

Le Concessionnaire s'assure que les garanties souscrites dérogent à la règle proportionnelle, dite « de capitaux » prévue à l'article L121-5 du Code des Assurances.

Il reconnaît être son propre assureur et rester redevable vis-à-vis de l'Autorité concédante et/ou des tiers :

- Du montant des sommes franchisées ;
- Du montant du sinistre pour la quote-part non indemnisée par l'assureur du fait notamment d'un montant de garantie insuffisant, de déchéance partielle ou totale de garantie d'exclusion...

Pendant toute la durée du contrat, les garanties et montants des garanties sont en rapport avec les missions confiées au Concessionnaire au titre de la présente convention.

La présentation des attestations d'assurances ainsi que les garanties effectivement souscrites ne modifie en rien l'étendue des responsabilités assumées par le Concessionnaire.

Cette communication n'engage en rien la responsabilité de l'Autorité concédante pour le cas où, à l'occasion d'un sinistre, l'étendue des garanties ou le montant de ces assurances s'avéreraient insuffisants.

- Gestion des sinistres et expertises

Pour toutes les assurances, à l'exception des accidents sans caractère de gravité de la circulation, tant matériels que corporels, le Concessionnaire s'engage formellement à informer l'Autorité concédante, par écrit, de tout sinistre susceptible de faire jouer la garantie de l'assureur.

Il communique à cette dernière copie des déclarations de sinistre et de tout courrier recommandé ainsi que les dates de réunions de réunions d'expertises éventuelles et les rapports d'expertise.

Le Concessionnaire ne peut s'opposer à ce que ses assureurs ainsi que (le ou les assureur(s)) de la personne publique constatent l'état d'exécution des travaux de réparation des dommages ayant fait l'objet d'une indemnisation après sinistre.

Compte tenu de la nécessité de maintenir le service public, le ou les assureurs retenus doivent s'engager à faire expertiser les dommages déclarés dans les 48 heures à compter de la déclaration de sinistre.

L'assureur devra faire parvenir, dans un délai de 30 jours, à l'Autorité concédante et au Concessionnaire, le rapport préliminaire de l'expert comportant :

- La valeur estimée du sinistre ;
- La description des mesures à prendre ;
- La description des travaux à effectuer en vue de la réparation des dommages.

S'agissant de l'application d'une assurance de dommages, pour tous sinistres d'un montant estimé supérieur à la franchise, l'assureur doit verser immédiatement un acompte de 50 %.

Au plus tard 15 jours après la réparation définitive des dommages, l'assureur doit transmettre, à l'Autorité concédante et au Concessionnaire, le rapport définitif de l'expert et sa proposition d'indemnisation définitive.

Le Concessionnaire fait connaître, à l'Autorité concédante, sa décision d'accepter ou de refuser la proposition de l'assureur dans les 20 jours qui suivent la date d'envoi de cette proposition.

Toute proposition d'indemnités émanant du ou des assureurs devra avoir reçu quitus de l'Autorité concédante, qui seule, autorise l'affectation des fonds mis à disposition, au Concessionnaire ou à elle-même, selon la répartition des maîtrises d'ouvrage.

L'indemnité doit être versée dans les 15 jours suivant l'envoi du quitus par l'Autorité concédante.

En cas de contestation sur le montant de l'indemnité, la différence entre le montant de l'indemnité définitive, qui sera fixée au terme du règlement du litige, et le montant des indemnités déjà versées au titre du sinistre considéré, est versée dans les 15 jours suivant l'accord amiable ou la décision de justice fixant le montant de cette indemnité définitive.

Le Concessionnaire ne pourra opposer l'échéance du présent contrat pour refuser la couverture financière et/ou la poursuite de l'instruction de l'ensemble des sinistres survenues sous l'empire de celle-ci et relevant de sa responsabilité.

ARTICLE I.9. – PÉRIODE DE TUILAGE - DÉMARRAGE DE L'EXPLOITATION ET DURÉE DU CONTRAT

I.9.1. - PÉRIODE DE « TUILAGE »

Les parties conviennent que le présent contrat prend effet à compter de sa date de notification au Concessionnaire par l'Autorité Concédante.

Cette date de notification entraîne le démarrage de la période dite de « tuilage », qui correspond à la période comprise entre la notification du contrat et le démarrage de l'exploitation prévu le 1^{er} janvier 2018.

Cette période doit permettre au Concessionnaire d'assurer la continuité du service public à la date de démarrage de l'exploitation. Par conséquent, il appartient au Concessionnaire de prendre toute mesure qui s'avèrerait utile pour permettre le bon fonctionnement de l'exploitation au 1^{er} janvier 2018.

I.9.2 - DÉMARRAGE DE L'EXPLOITATION - DURÉE DU CONTRAT

Les parties conviennent que la date de démarrage de l'exploitation est fixée au 1^{er} janvier 2018. Cette date constitue la date de prise d'effet de la concession.

La durée de la concession est fixée à sept (7) ans à compter de cette date de démarrage, sans préjudice notamment de la possibilité pour l'Autorité Concédante de prononcer la fin anticipée du présent contrat, en application de l'un des cas listés à l'article VI.1 du présent contrat.

**ARTICLE I.10. – CESSIION DU CONTRAT - MODIFICATIONS APPORTÉES AU CAPITAL
DE LA SOCIÉTÉ DEDIEE**

I.10.1. – CESSIION DU CONTRAT

Toute cession du présent contrat est interdite sauf si cette cession intervient à la suite d'opérations de restructuration de Concessionnaire et sous réserve de l'accord exprès de l'Autorité concédante au regard des capacités économiques, financières, techniques et professionnelles du cessionnaire.

I.10.2. – MODIFICATION DU CAPITAL SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ DÉDIÉE

La **société [xxxx] (A compléter par les soumissionnaires)** s'engage à maintenir une participation majoritaire dans le capital de la société dédiée, en actions et en droit de vote, pendant toute la durée du contrat.

Toute modification du capital de la société dédiée, visée à l'article I.4, ou de sa forme juridique, est soumise à l'agrément, exprès et préalable, de l'Autorité concédante.

Les opérations suivantes font l'objet d'une information de l'Autorité concédante, dans un délai maximum de deux mois suivant la survenance des faits :

- Changement de l'adresse de la société dédiée ou de son siège social ou des personnes ayant le pouvoir de diriger l'entreprise et de s'engager envers les tiers ;

1* Modification du capital de l'une ou des sociétés actionnaires de la société dédiée.

I.10.3. – SUBDÉLÉGATION – SOUS-TRAITANCE

La subdélégation de la totalité du présent contrat est expressément interdite, sauf consentement exprès de l'Autorité concédante s'agissant d'une subdélégation partielle.

La sous-traitance est autorisée dans les conditions définies à l'article III.13.

CHAPITRE II – BIENS DU SERVICE

ARTICLE II.1.– CLASSIFICATION DES BIENS

Les biens affectés ou simplement utilisés dans le cadre de l'exécution du présent contrat sont répartis selon les 3 catégories définies ci-dessous.

II.1.1. – BIENS DE RETOUR

Les biens de retour correspondent aux biens meubles et immeubles nécessaires au fonctionnement du service public. Ils reviennent de plein droit à l'Autorité concédante en fin de contrat. Entrent dans ce cadre :

- des biens affectés par l'Autorité concédante ;
- des biens affectés par le Concessionnaire.

II.1.1.1. - Biens affectés par l'Autorité concédante

L'Autorité concédante remet au Concessionnaire les biens immobiliers et mobiliers nécessaires dont elle est propriétaire à la date de prise d'effet de l'exploitation. Le Concessionnaire ne peut invoquer leur état pour se soustraire à ses obligations contractuelles.

La mise à disposition des biens donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal de remise de biens auquel est joint l'état des biens. Ces documents seront intégrés ultérieurement dans l'annexe 9 du présent contrat.

Le contenu de cet état des biens peut être vérifié et complété contradictoirement dans un délai de six mois à compter de la date de démarrage de l'exploitation.

L'Autorité concédante peut, en cours de contrat, mettre à disposition du Concessionnaire de nouveaux biens affectés au service, autres que les biens renouvelés. En outre, elle peut mettre à disposition du Concessionnaire des organes amortissables correspondant aux dits biens. De même, elle peut mettre à disposition du Concessionnaire des biens qui sont en attente d'affectation au service.

Ces biens immobiliers, ouvrages, installations et équipements, sont remis au Concessionnaire selon les dispositions décrites en annexe 9 du présent contrat. A ce titre, un procès-verbal de remise, établi contradictoirement, sera joint ultérieurement en complément à l'annexe 9 du présent contrat.

Dans le cas d'une désaffectation immobilière décidée par l'Autorité concédante, le Concessionnaire s'engage à rendre les lieux exempts de tous matériels, équipements et pollution dans les délais fixés par l'Autorité concédante et à prendre en charge, le cas échéant, les procédures de dépollution. A ce titre, le Concessionnaire exécute toute prestation nécessaire en vue de la désaffectation technique.

L'Autorité concédante peut aussi retirer certains biens devenus inutiles à l'exploitation ou obsolètes. La réforme des biens mobiliers s'effectue selon les modalités définies à l'article II.8.

Les modalités de la tenue de l'inventaire doivent être validées par l'Autorité concédante, sur proposition du Concessionnaire et selon les prescriptions définies à l'annexe 10 du présent contrat. Le Concessionnaire respecte les principes, budgétaires et comptables, applicables à l'Autorité concédante, dont les durées d'amortissement décidées par l'Autorité concédante.

L'Autorité concédante procède à des contrôles contradictoires dans les conditions définies à l'article V.4.

II.1.1.2. - Biens affectés par le Concessionnaire

L'ensemble des biens affectés par le Concessionnaire à l'exploitation du service et répondant à la définition reprise à l'article II.1.1. constitue des biens de retour. Ils sont portés à l'inventaire des biens de retour, qui distingue :

- Les biens immobiliers et mobiliers dont les biens nécessaires à l'exploitation non remis par l'Autorité concédante ;
- Les organes amortissables ;
- Les stocks d'approvisionnement.

Lorsque le Concessionnaire procède à des augmentations de parc de véhicules dans le cadre de services sous-traités, il est tenu de mettre en place tous les équipements conformes et nécessaires à la mise en exploitation des nouveaux véhicules sur le réseau.

L'inventaire susvisé est régulièrement tenu à jour à l'initiative du Concessionnaire en fonction des entrées, transferts et sorties selon les modalités définies à l'annexe 10 du présent contrat.

Les modalités de la tenue de l'inventaire des stocks d'approvisionnement doivent être validées par l'Autorité concédante selon les prescriptions définies à l'annexe 10 du présent contrat. Le Concessionnaire veille notamment à la compatibilité de ses principes comptables avec ceux de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire s'engage à maintenir, en permanence, en quantité et en qualité, les stocks d'approvisionnement nécessaires à la bonne marche du service public et, le cas échéant, à les remettre à niveau en fin de contrat.

L'Autorité concédante procède à des contrôles dans les conditions définies à l'article V.4.

La liste d'acquisition des biens de retour affectés par le Concessionnaire, ainsi que son plan de financement, figurent en annexe 11 du présent contrat.

II.1.2. - BIENS DE REPRISE

Les biens de reprise sont affectés par le Concessionnaire à l'exploitation du service, sans pour autant être nécessaires au fonctionnement du service public. Ces biens restent la propriété du Concessionnaire durant toute la durée du contrat mais l'Autorité concédante se réserve la possibilité de les acquérir en fin de contrat moyennant indemnité si ces biens ne sont pas totalement amortis, et cela sans que le Concessionnaire ne puisse s'y opposer.

Le Concessionnaire peut, après information de l'Autorité concédante, retirer certains biens devenus inutiles à l'exploitation ou obsolètes.

L'inventaire des biens de reprise est régulièrement tenu à jour à l'initiative du Concessionnaire en fonction des entrées, transfert et sorties. Les modalités de la tenue de l'inventaire doivent être validées par l'Autorité concédante, sur proposition du Concessionnaire et selon les prescriptions définies à l'annexe 12 du présent contrat.

La liste d'acquisition des biens de reprise affectés par le Concessionnaire, ainsi que son plan de financement, figurent en annexe 11 du présent contrat.

II.1.3. - BIENS PROPRES

Les biens propres sont les biens qui appartiennent au Concessionnaire et dont il va se servir, s'il le juge utile, pour faciliter le bon accomplissement de sa mission, sans que ces biens soient nécessaires au fonctionnement du service public et sans que l'Autorité concédante ne se soit réservée la faculté de les racheter en fin de contrat. De ce fait, les biens propres peuvent être librement repris ou réformés par le Concessionnaire sans que l'Autorité concédante puisse en revendiquer l'appropriation.

L'inventaire des biens propres est régulièrement tenu à jour à l'initiative du Concessionnaire en fonction des entrées, transfert et sorties. Les modalités de la tenue de l'inventaire doivent être validées par l'Autorité concédante, sur proposition du Concessionnaire et selon les prescriptions définies à l'annexe 12 du présent contrat.

ARTICLE II.2. – OBLIGATION DU CONCESSIONNAIRE CONCERNANT LA JOUISSANCE DES LIEUX MIS À DISPOSITION

II.2.1.- Sans préjudice de l'application de l'article III-8, certaines dépendances du domaine public affecté au service public des transports font ou peuvent faire l'objet d'autorisations d'occupation, au profit de tiers, octroyées par l'Autorité concédante à son initiative ou à la demande du Concessionnaire. La passation des conventions afférentes à ces autorisations et à leur gestion est à la charge du Concessionnaire. Ces conventions sont soumises aux règles du droit public relatives à l'occupation du domaine public. Une clause contractuelle doit être prévue dans les conventions liant le Concessionnaire aux occupants domaniaux excluant expressément l'application de la réglementation relative aux baux commerciaux.

Les montants des redevances d'occupation du domaine public perçues sont soumis par le Concessionnaire à l'Autorité concédante et approuvés par le représentant de l'Autorité concédante dans le respect des règles du code général de la propriété des personnes publiques.

Les occupants domaniaux sont redevables de tous les impôts et taxes liés à la jouissance des lieux occupés.

Les occupants domaniaux ne peuvent céder leurs droits sans l'accord, exprès et préalable, du Concessionnaire.

II.2.2. - La MEL a conclu ou conclut des protocoles d'accord et autres conventions avec des opérateurs de réseaux de télécommunications en vue de leur permettre d'installer leurs équipements notamment sur le domaine public affecté au service public des transports. A cet effet, elle délivre des autorisations aux opérateurs en contrepartie desquelles elle perçoit des redevances d'occupation domaniale. Les autorisations sont notifiées par l'Autorité concédante au Concessionnaire, qui déclare en avoir ou en prendre parfaite connaissance. Le Concessionnaire s'engage à effectuer toutes diligences afin de permettre la mise en œuvre de ces autorisations sans incidence sur l'exploitation du réseau.

II.2.3. - De manière générale, le Concessionnaire doit veiller au respect par les occupants domaniaux des obligations résultant des autorisations ou conventions dont ils sont titulaires, notamment quant à la propreté, la sécurité et les assurances couvrant leurs responsabilités au titre des emplacements occupés, de leur personnel et de leur activité.

Les autorisations ou conventions délivrées antérieurement à la date de démarrage de l'exploitation sont notifiées par le représentant de l'Autorité concédante au Concessionnaire pour le 1^{er} janvier 2018. Elles s'imposent au Concessionnaire dans les conditions du présent article.

II.2.4. - Le Concessionnaire conclut toute convention d'occupation que ce soit sur le domaine public ou privé appartenant à des tiers nécessaire ou participant à la bonne exécution du service public qui lui est confié. A ce titre, il prend à sa charge le paiement des redevances induites par ces occupations.

ARTICLE II.3. – MAINTENANCE

II.3.1. - La maintenance doit être entendue comme l'ensemble des procédures et des interventions visant à garantir le maintien et/ou le rétablissement, de la solidité, de la conformité et de la sûreté des ouvrages, des équipements et des matériels, dans le but d'assurer en permanence la sécurité des personnes ainsi que la continuité du service public.

Les obligations au titre de la maintenance figurent en annexe 13 du présent contrat.

La maintenance des biens, au sens du présent contrat, s'entend par référence aux cinq niveaux de la norme AFNOR NFX 60-000 (avril 2016) incluant le renouvellement des biens – niveaux 4 et 5, qui fait l'objet de l'article II.4.

II.3.2. - La répartition des missions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre entre l'Autorité concédante et le Concessionnaire, selon les niveaux de maintenance et les ouvrages, équipements et matériels concernés, est précisée en annexe 13 du présent contrat.

Sont également définis en annexe 13 du présent contrat, les principes et la procédure de la maintenance ainsi que les obligations du Concessionnaire, en ce qui concerne la maintenance et le suivi patrimonial de l'ensemble des biens mis à sa disposition par l'Autorité concédante ou affectés par lui à l'exploitation du service public.

II.3.3. - D'une manière générale, il y a lieu d'entendre au sens du présent contrat plusieurs types de nettoyages, comme relevant à la fois de la qualité de service et de la maintenance.

Ces nettoyages incombent au Concessionnaire pour l'ensemble des biens affectés au service public et pour ceux dont il a la garde.

Le nettoyage relevant de la maintenance est le nettoyage dit « fonctionnel » dont l'absence peut être préjudiciable à la bonne fonctionnalité des équipements et donc générer l'apparition de désordres.

II.3.4. – Les pièces de parc sont définies comme les éléments permettant l'exploitation d'un système ou d'un ensemble d'équipements durant sa vie, mais elles ne doivent pas se substituer au stock de maintenance. Pour cela, les pièces de parc acquises dans le cadre des investissements de l'Autorité concédante et du Concessionnaire, doivent être maintenues, voire renouvelées selon les cas, en quantité et en état.

II.3.5. – Lors du déplacement ou du réaménagement d'un site d'exploitation ou du renouvellement de matériels roulants, bâtiments ou mobiliers, ou lors d'un simple déplacement d'équipements, le démontage et le remontage des biens nécessaires à l'exploitation, sont considérés comme une opération de maintenance qui est prise en charge par le Concessionnaire, y compris le reconditionnement après démontage.

Le Concessionnaire prend également à sa charge le déplacement des sanitaires installés sur les lignes de bus. Pour cela, lors du déménagement, il doit reconditionner les lieux comme à l'origine (enfouissement ou démontage de l'assainissement, électricité, eau potable, plate-forme, etc) et réaliser les travaux nécessaires à l'installation d'un sanitaire sur le nouveau site (raccordement au réseau, reconditionnement du sanitaire, etc...).

ARTICLE II.4. – PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT

L'investissement au sens du présent contrat s'entend comme la réalisation ou l'acquisition de biens nouveaux ainsi que de l'extension ou de l'amélioration de biens existants. Il comprend le renouvellement qui s'entend comme le remplacement à l'équivalent d'un bien parvenu en fin de vie technique.

II.4.1. – INVESTISSEMENT PAR L'AUTORITÉ CONCÉDANTE

Le plan prévisionnel d'investissement, décidé par l'Autorité concédante au vu du suivi patrimonial et de la veille technologique effectués par le Concessionnaire, figure en annexe 11 du présent contrat.

II.4.2. – INVESTISSEMENT PAR LE CONCESSIONNAIRE

Le programme d'investissement à la charge du Concessionnaire, le plan de financement, ainsi que le plan prévisionnel d'amortissement figurent à l'annexe 11 du présent contrat.

Le Concessionnaire prévoit dans ses comptes d'exploitation prévisionnels les dotations de financement correspondant à ses obligations au titre des investissements y compris du renouvellement des biens mis à sa charge.

ARTICLE II.5. – MODIFICATIONS – MODERNISATION - EXTENSIONS

II.5.1. – L'Autorité concédante peut réaliser ou faire réaliser des modifications et mettre en service des biens supplémentaires ou moderniser des biens existants affectés au service public. Elle en informe le Concessionnaire qui doit assurer la garde et exploiter les ouvrages, installations et équipements renouvelés, modernisés ou supplémentaires, après leur mise à disposition, dans les conditions du présent contrat ou à défaut dans des conditions à définir.

II.5.2. – Dans ce cadre, l'Autorité concédante peut, sous son contrôle, confier la conception et / ou la réalisation et le financement de certains ouvrages, installations et équipements au Concessionnaire, es qualités maître d'ouvrage, selon des conditions juridiques, techniques et financières, à convenir.

II.5.3. – L'exploitation de ces ouvrages, installations, équipements et matériels est effectuée dans les conditions du présent contrat, si nécessaire, adaptées selon des modalités à convenir.

**ARTICLE II.6. – MAÎTRISE D'ŒUVRE – CONSEIL ET ASSISTANCE À L'AUTORITÉ
CONCÉDANTE**

L'Autorité concédante confie au Concessionnaire des missions de maîtrise d'œuvre pour le projet de contrôle d'accès des stations selon l'annexe 14 et des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour le projet de mise en œuvre du renforcement de l'offre métro selon l'annexe 7, dès lors que ces investissements sont directement liés à l'exploitation et indissociables d'elle.

Ces investissements, requérant une gestion constante des interfaces, ils doivent être réalisés sans remettre en cause la continuité de l'exploitation.

Le Concessionnaire doit ainsi garantir la continuité de l'exploitation, le respect des objectifs de qualité, d'efficacité et de sécurité qui engagent son entière responsabilité.

Le Concessionnaire exécute les prestations qui lui sont confiées, dans les délais et conditions fixées en annexe 7 et annexe 14.

ARTICLE II.7. – INFORMATION DU CONCESSIONNAIRE

II.7.1. - L'Autorité concédante tient informé le Concessionnaire des travaux qu'elle effectue en tant que maître d'ouvrage et lui communique les documents nécessaires à une bonne connaissance des projets préalablement au démarrage des chantiers.

Le Concessionnaire peut formuler toutes remarques utiles à l'Autorité concédante, dans un délai compatible avec les impératifs du calendrier d'exécution des investissements concernés.

Le Concessionnaire est invité aux opérations de réception des travaux. Il ne peut faire d'observations qu'à l'Autorité concédante.

II.7.2. – Le Concessionnaire, ayant eu pleine connaissance des projets réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'Autorité concédante et ayant été mis en mesure d'en suivre l'exécution, ne peut se prévaloir de l'existence de ces projets ou de leurs conditions de réalisation pour se soustraire aux obligations du présent contrat.

ARTICLE II.8. – RÉFORME DES MATÉRIELS ROULANTS ET AUTRES BIENS MOBILIERS

II.8.1. – BIENS DE RETOUR

L'Autorité concédante peut décider de réformer des biens figurant à l'inventaire des biens de retour, devenus inutiles à l'exploitation du service public des transports urbains ou obsolètes, et de procéder à leur aliénation ou à leur destruction.

Le Concessionnaire réalise les opérations de réforme des biens mobiliers, tels que le matériel roulant et les matériels divers, devenus inutiles au fonctionnement du service public des transports, compte tenu de leur âge, et des programmes d'investissements mentionnés à l'annexe 11 du présent contrat.

Le Concessionnaire propose annuellement, pour le 1^{er} juillet de l'année n-1, un programme prévisionnel de réforme des biens de retour en année n. La liste établie par le Concessionnaire comporte notamment les caractéristiques techniques (marque et type de bien) et comptables (valeur d'achat, date d'achat, durée d'amortissement, date d'entrée à l'inventaire et valeur nette comptable), une estimation de la valeur vénale et la destination du bien réformé (destruction, cession, don). Les biens sans valeur sont estimés par le Concessionnaire, le cas échéant, au prix de la ferraille ou de la mitraille.

En outre, le Concessionnaire peut à titre exceptionnel proposer à l'Autorité concédante un programme prévisionnel complémentaire au cours de l'année n. L'Autorité concédante validera l'opportunité de l'établissement de ce programme complémentaire ou du report et de l'inscription des biens au programme suivant le plus proche.

L'Autorité concédante constate la désaffectation du bien lui appartenant et prononce ensuite son déclassement.

La recherche d'acquéreurs donne lieu à l'insertion d'un avis dans un journal d'annonces légales et dans un journal de presse locale.

L'Autorité concédante autorise le Concessionnaire à céder, à titre gratuit, des biens déclassés dans les conditions visées ci-dessus à des organismes exerçant des missions de service public ou des activités d'intérêt général, sur demande dûment notifiée et justifiée.

Le Concessionnaire prend à sa charge la garde, la surveillance et la bonne conservation des biens déclassés ou désaffectés et toutes les opérations techniques, administratives et financières liées à leur aliénation ou à leur destruction et à leur enlèvement.

Le Concessionnaire prend en charge les coûts éventuels de destruction de ces biens déclassés.

Le Concessionnaire est responsable des encaissements liés à ces cessions. Le produit des cessions est inscrit à hauteur de 90 % de son montant hors taxe au crédit du compte « fonds d'investissement et de renouvellement » prévu à l'article V.1.4. du présent contrat. Le solde des 10 % restants est conservé par le Concessionnaire afin de lui permettre de couvrir les frais de cession.

En tout état de cause, le Concessionnaire doit assurer la sauvegarde des intérêts de l'Autorité concédante.

II.8.2. – BIENS DE REPRISE

Pour chaque cession d'un bien de reprise réformé, le produit des cessions est inscrit, à hauteur de 90 % de son montant hors taxe, au crédit du compte « fonds de renouvellement » prévu à l'article V.1.4 du présent contrat. Le solde des 10 % restants est conservé par le Concessionnaire afin de lui permettre de couvrir les frais de cession.

II.8.3. – RÈGLES COMMUNES

La vente des biens réformés, à titre onéreux ou gratuit, donne lieu à l'établissement d'un acte de cession signé entre le Concessionnaire et l'acquéreur.

Les invendus donnent lieu à l'établissement d'un procès verbal de destruction établi et signé par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire s'engage à transmettre à l'Autorité concédante, dans un délai d'un mois après leur date de signature, l'ensemble des documents relatifs à la cession ou à la destruction des biens.

Le Concessionnaire est tenu de répondre aux éventuelles demandes de documents comptables de l'Autorité concédante ou du comptable public relatives à ces cessions ou destructions. Le Concessionnaire doit être également en mesure de justifier des procédures de cession qu'il a mises en œuvre et est tenu de répondre à toute demande de communication de documents afférents.

CHAPITRE III – EXPLOITATION

ARTICLE III.1. – PRINCIPES GÉNÉRAUX

III.1.1. – PLANS DE PRODUCTION

Le Concessionnaire exploite les lignes de transport, dont les caractéristiques sont définies dans des plans de production par mode de transport (autobus, ligne transfrontalière, autocar, métro, tramway) selon les principes définis en annexe 15.

Le Concessionnaire doit, en particulier, tenir compte de la charge des véhicules de transport et adapter les horaires pour assurer les correspondances entre les différents réseaux, y compris ferroviaires.

La synthèse de la production kilométrique prévisionnelle, par mode de transport et par année, servant de base à l'établissement des plans de production, figure en annexe 16 du présent contrat.

Les modalités de transmission des plans de production, pour chaque mode de transport, sont définies à l'annexe 17 du présent contrat.

Le Concessionnaire met à disposition de l'Autorité concédante des liens informatiques entre les postes de l'Autorité concédante et ceux du Concessionnaire, permettant à la fois, une consultation et le traitement informatique, à distance et à tout moment, d'une base contenant les plans de production actualisés.

La mise à jour de cette base est de la responsabilité du Concessionnaire.

Si des logiciels spécifiques sont nécessaires à l'utilisation de cette base, le Concessionnaire fournit à ses frais à l'Autorité concédante une licence d'utilisation et établit un lien informatique.

Ces outils doivent être mis en œuvre, pour permettre une utilisation aisée par l'Autorité concédante pour l'exercice de son contrôle sur le Concessionnaire, dans le délai et selon les modalités définies à l'annexe 17 du présent contrat.

Le Concessionnaire fait son affaire, à ses frais, des adaptations de ses systèmes informatiques qui en découlent.

III.1.2. - CONTINUITÉ DU SERVICE

Le Concessionnaire est tenu d'assurer, de manière continue et régulière, le service public de transports de personnes à l'intérieur du ressort territorial de la MEL, quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure, telle qu'elle est définie par la juridiction administrative au moment de la survenance des faits.

Il doit prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer cette continuité. Il supporte toutes les conséquences financières du non respect de cette obligation.

En cas d'impossibilité d'assurer le service public dans le respect des plans de production visés au présent contrat, le Concessionnaire doit mettre en place un service de remplacement. Il doit, en tout état de cause, entreprendre tous les efforts et diligences raisonnablement possibles pour limiter les effets desdits événements.

Il appartient au Concessionnaire d'appliquer, notamment en cas de grève, l'arrêté préfectoral du 12 février 2008 relatif à « la définition des priorités de desserte du réseau et des niveaux de service correspondants, à mettre en place en cas de conflit social ou d'autres perturbations prévisibles du trafic ». Cet arrêté préfectoral figure en annexe 17 du présent contrat.

En cas de dysfonctionnements affectant les services de transport relevant de la compétence d'autorités organisatrices tierces et desservant le territoire métropolitain, le Concessionnaire s'informe des moyens de remplacement mis en place par ces autorités ou par leurs opérateurs ; il tient compte de ces événements et des mesures prises dans l'organisation du réseau urbain en procédant, dans la mesure du possible, à des adaptations dans le cadre des dispositions de l'article III.14.1.

Dans tous les cas, le Concessionnaire informe, de manière immédiate et expresse, l'Autorité concédante des dysfonctionnements, quelle qu'en soit l'origine, et des mesures supplétives.

Il en va de même en cas de mouvement de grève.

A cet égard, dès lors qu'une déclaration d'intention de grève ou un préavis de grève est porté à connaissance du Concessionnaire, celui-ci en informe immédiatement l'Autorité concédante par courriel et par écrit.

En cas de grève effective, totale ou partielle, l'Autorité concédante est tenue informée dans les meilleurs délais des conséquences réelles de la grève sur la réalisation des services. Elle reçoit notamment, cinq (5) jours calendaires au plus tard suivant la journée de grève, communication de tableaux faisant état des prises de services et relèves effectuées en les comparant d'une part à la situation normale et d'autre part à la version de plan de transport mise en œuvre. En cas de grève de longue durée, ces états sont transmis par le Concessionnaire à l'Autorité concédante au fur et à mesure, en respectant le délai maximal de quatre (4) jours calendaires.

Le Concessionnaire adresse mensuellement à l'Autorité concédante un état récapitulatif des kilomètres totaux non effectués.

Les conséquences financières de la non réalisation des kilomètres sont définies à l'article IV.4.1.3.

Conformément aux dispositions de l'article L1222-11 du Code des transports, en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers, le Concessionnaire procède au remboursement total des titres de transports aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. Cette obligation s'impose quand le Concessionnaire est directement responsable du défaut d'exécution et la charge du remboursement est supportée par le Concessionnaire. Les modalités pratiques de ce remboursement, selon les catégories d'usagers, seront intégrées en annexe 17 du présent contrat à la date de prise d' effet de l'exploitation.

III.1.3. - QUALITÉ DU SERVICE

Le Concessionnaire doit exécuter les plans de production visés à l'article III.1.1 et les autres missions entrant dans la définition de l'offre de services de transport définie à l'article I.3.2 en s'engageant sur la qualité du service, dont les critères sont définis en annexe 18 du présent contrat.

On entend, par qualité du service, l'ensemble des actions, procédures et moyens mis en œuvre par le Concessionnaire, permettant d'assurer le service au public dans les conditions de confort et de sécurité les plus adaptées à cette mission, et la satisfaction des usagers.

L'Autorité concédante se réserve le droit de contrôler, à tout moment, l'application de ces critères de qualité et de sanctionner le non respect de ceux-ci, selon les modalités définies à l'article V.5.

Les contrôles mis en œuvre par l'Autorité concédante s'effectuent sur la base des critères ci-après :

- Ponctualité – régularité ;
- Identité du réseau ;
- Relations avec la clientèle et confort des usagers ;
- Disponibilité des équipements ;
- Propreté ;
- Information des usagers ;
- Sécurisation du réseau ;
- Réactivité.

Ces critères correspondent à un ensemble d'obligations prévues par les dispositifs qualité repris en annexe 18 au présent contrat.

L'Autorité concédante se réserve la possibilité d'adapter les obligations de qualité et de conformité prévues au présent contrat aux évolutions de l'offre des services de transport. Les modifications s'imposent au Concessionnaire.

Les éléments et les méthodes du contrôle exercé par l'Autorité concédante sont définis en annexe 18 du présent contrat.

Le non respect des dispositifs qualité donne lieu à la mise en œuvre de pénalités sur la base des principes et modalités définis en annexe 18 du présent contrat.

Le respect des dispositifs de qualité ne fait pas obstacle à la mise en place d'une politique commerciale par le Concessionnaire visant, entre autres, à leur amélioration.

III.1.4. - SÉCURITÉ

En sa qualité de transporteur, le Concessionnaire est, dans le cadre de sa mission de service public, responsable de la sécurité des personnes et de l'ensemble des biens affectés au service public des transports dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, des pouvoirs de police des autorités compétentes, et dans la limite de ses missions et responsabilités.

III.1.5. – INNOVATION

Afin d'adapter ses missions à l'évolution des besoins, le Concessionnaire doit être force de proposition pour l'étude de produits ou services nouveaux, dans quelque domaine que ce soit (tarification, offres de transports, etc), avec pour objectif l'amélioration du bilan coûts - efficacité du service, dans le respect des finalités du transport public de personnes et des orientations de l'Autorité concédante selon les principes définis en annexe 19.

Le Concessionnaire soumet ses propositions et études à l'Autorité concédante qui peut confier au Concessionnaire le soin de procéder à des études complémentaires et expérimentations ou à la mise en place des innovations proposées.

ARTICLE III.2. – OBJECTIFS DE TRAFIC

III.2.1. - L'accroissement de la fréquentation des transports publics de personnes est un des objectifs fondamentaux de l'Autorité concédante.

Les objectifs annuels de trafic et de taux de fraude participant à la détermination des engagements de recettes prévus à l'article IV.4.2.1. sont les suivants :

<i>Année</i>	<i>Millions de voyages</i>	<i>Millions de déplacements</i>	<i>Taux de fraude</i>
<i>2018</i>			
<i>2019</i>			
<i>2020</i>			
<i>2021</i>			
<i>2022</i>			
<i>2023</i>			
<i>2024</i>			

Le voyage est une partie du déplacement réalisé par un usager à l'intérieur d'un véhicule de transport en commun.

III.2.2. – Le Concessionnaire s'engage à atteindre les objectifs de trafic et de taux de fraude mentionnés ci-dessus.

III.2.3. – Lors de la mise en service du projet de renforcement de l'offre métro mentionné à l'annexe 6 du présent contrat, le Concessionnaire s'engage à revoir ses objectifs de trafic à la hausse.

Les conséquences techniques et financières de cette action, notamment sur la part fixe et les engagements de recettes, seront établies sur la base des éléments remis par le Concessionnaire et validés par l'Autorité concédante.

ARTICLE III.3. – TRANSPORTS URBAINS

III.3.1. - TRANSPORTS URBAINS RÉGULIERS

Les transports urbains réguliers sont réalisés, pour chaque mode de transport, selon les plans de production détaillés définissant les caractéristiques du service et figurant en annexe 17 du présent contrat.

Le Concessionnaire tient à jour les plans de production, compte tenu des adaptations régies par les dispositions de l'article III.14.

III.3.2. - TRANSPORTS SCOLAIRES

Le Concessionnaire assure les transports scolaires sur les lignes régulières du réseau urbain telles que définies aux plans de production visés à l'article III.1.1.

Le Département du Nord assure l'organisation et le financement du transport scolaire des élèves dits interurbains, à savoir les élèves dont, soit le domicile, soit l'établissement scolaire n'est pas situé au sein du ressort territorial de la MEL. Il assure également le transport scolaire des élèves et étudiants en situation de handicap.

Les conditions générales de gestion et les modalités de financement du transport scolaire figurent en annexe 20 du présent contrat.

III.3.3. – TRANSPORTS DES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

La loi N° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées dispose que, dans un délai de dix ans à compter de la date de publication, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite. En application de cette loi, l'Autorité concédante a élaboré un schéma directeur d'accessibilité fixant la programmation de la mise en accessibilité des services de transport et définissant les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

Par ailleurs, dans le cadre des dispositions de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie, l'Autorité concédante a déposé auprès des autorités compétentes un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée (SDA Ad'Ap). Celui-ci est en cours de validation.

Il appartient au Concessionnaire de concourir activement à l'accomplissement de ce schéma, en assistant l'Autorité concédante par ses conseils, études et réflexions en la matière.

Dans ce cadre, le Concessionnaire participe, en fonction de l'ordre du jour, à la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité de la MEL.

Il est force d'anticipation et de propositions dans la prise en compte globale de l'accessibilité des transports.

La mission du Concessionnaire s'effectuant sur la totalité du territoire de la MEL, il lui appartient de veiller à ce que les services de transports qu'il confie à des tiers soient en adéquation stricte avec les dispositions législatives en vigueur et avec le SDA Ad'Ap.

En tant que délégataire du service public de transport, il est notamment confié au Concessionnaire le soin d'assister l'Autorité concédante dans la centralisation et le traitement des dépôts de plaintes en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes handicapées et à mobilité réduite et d'en gérer l'interface avec les tiers compétents.

Le Concessionnaire assure les services de substitution nécessaires en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité. Ces services sont inclus dans les missions figurant à l'article I.6.

Ces services de substitution sont également activés, en cas d'arrêt total ou partiel des modes de transport en site propre et sur le tronçon concerné.

Nonobstant l'ensemble de ses actions en faveur de l'accessibilité des transports, l'Autorité concédante a maintenu un service de transports adaptés, fonctionnant de porte à porte et sur réservation. Ce service spécifique, mis en place pour effectuer des trajets ayant leur origine et leur destination à l'intérieur du ressort territorial de la MEL, est assuré par le Concessionnaire dans les conditions de l'annexe 21 du présent contrat.

Dans ce cadre, l'ancien délégataire, chargé de l'exploitation du réseau jusqu'au 31 décembre 2017 a conclu un contrat de sous-traitance pour la réalisation de cette prestation. Ce contrat, non échu à la date de prise d'effet du présent contrat, peut être poursuivi par le Concessionnaire à compter du 1^{er} janvier 2018 dans le respect des clauses du présent contrat.

Au terme de ce contrat de sous-traitance, soit le 31 août 2018, le transport des personnes handicapées et à mobilité réduite peut faire l'objet d'une gestion directe par le Concessionnaire. Au cas où ce dernier décide de confier l'exécution du service dans le cadre d'un contrat de sous-traitance, il prend toutes dispositions pour garantir la continuité du service public dans les mêmes conditions d'exploitation et de qualité.

A ce titre, le Concessionnaire sollicite l'accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante sur la désignation du titulaire, dans les conditions prévues à l'article III.13.1.1 du présent contrat.

III.3.4. - TRANSPORTS À LA DEMANDE

III.3.4.1. - Itinéo et Flexo

Afin de favoriser le désenclavement des zones faiblement peuplées qui se prêtent mal, à une desserte économiquement viable par une ligne régulière, l'Autorité concédante a mis en place des dessertes à la demande de ces secteurs, privilégiant, dans la mesure du possible, la correspondance avec le réseau.

Ces services dénommés « Itinéo » et « Flexo » fonctionnent dans les conditions définies à l'annexe 22 du présent contrat.

III.3.4.2. - Développement des services à la demande

L'offre de transport collectif doit permettre de desservir de manière équilibrée le territoire métropolitain, afin de mieux répondre aux besoins locaux par des services à la demande.

Dans cet esprit, des services à la demande adaptés en complément de l'article III.3.4.1 sont mis en œuvre par le Concessionnaire dans le cadre de sa politique commerciale ou, si nécessaire, à la demande de l'Autorité concédante dans des zones définies en concertation avec les communes, pour répondre à des besoins spécifiques. Ces services ne peuvent être mis en place sans l'accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante sur le projet.

III.3.4.3. - Dispositions communes

Afin de mieux répondre à l'évolution des besoins des usagers, des adaptations à l'organisation des services visés ci-dessus, peuvent être proposées par l'Autorité concédante ou le Concessionnaire. Celles-ci donnent notamment lieu à la mise à jour de l'annexe 22 du présent contrat.

III.3.5 – DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DES VÉLOS

L'Autorité concédante souhaite poursuivre son rôle de facilitateur et d'incitateur de l'usage du vélo, en tant qu'alternative à l'usage de la voiture individuelle et en complément des transports en commun selon les modalités définies à l'annexe 23 auxquelles le Concessionnaire est tenu de se conformer.

III.3.6 – MODES DE TRANSPORTS INNOVANTS

Les besoins de déplacements sont de plus en plus variés. Si les modes de transports en commun traditionnels répondent aux attentes du plus grand nombre, ils se révèlent inappropriés à certains besoins spécifiques.

En outre, si les modes lourds tels que le métro et le tramway et les lignes structurantes du réseau de bus ont fait la preuve de leur efficacité, la gestion de petits flux et de certaines dessertes interquartiers doit encore être améliorée.

A ce titre, le Concessionnaire propose une diversification de l'offre de transports en commun s'appuyant sur des modes innovants dans les conditions définies dans l'annexe 19.

ARTICLE III.4. – INTERMODALITÉ ET INTÉGRATION TARIFAIRE

III.4.1. – PRINCIPES DE L'INTÉGRATION TARIFAIRE

Les transports interurbains visés par le présent contrat sont constitués de lignes de compétence régionale ou départementale qui assurent des dessertes locales à l'intérieur du ressort territorial de la MEL avec intégration tarifaire.

Les dispositions du présent article résultant d'accords entre l'Autorité concédante et d'autres autorités organisatrices de transports, des modifications, créations, adjonctions ou suppressions de lignes peuvent être décidées à l'initiative desdites autorités. Elles s'imposent au Concessionnaire. Toute nouvelle convention sera jointe ultérieurement en annexe 20 au présent contrat. Le Concessionnaire s'engage à exécuter les nouvelles conventions dans les conditions fixées au présent contrat.

III.4.2. - INTÉGRATION TARIFAIRE DE LIGNES DE « TRANSPORT EXPRESS RÉGIONAL » DANS LE RÉSEAU URBAIN

Afin de promouvoir et de développer l'usage des transports en favorisant l'utilisation complémentaire du réseau TER et du réseau des transports urbains de la MEL, une convention jointe en annexe 20 du présent contrat, a été conclue le 17 janvier 1986, entre la Région « Hauts de France » et son opérateur, l'Autorité concédante et l'exploitant du réseau urbain, avec pour objectif de fixer les conditions techniques, administratives et financières de l'application d'une tarification intermodale. Les tarifs fixés pour les titres de transports intégrés dans les réseaux urbains et du TER figurent dans la grille tarifaire visée à l'article IV.1.

A la date de prise d'effet du présent contrat, la convention visée au présent article doit être poursuivie, dans toutes ses clauses, par le Concessionnaire. A cette date, le Concessionnaire assure la gestion des titres en liaison avec la Région « Hauts de

France » et son opérateur. Il encaisse et reverse les recettes de trafic revenant au réseau urbain liées à la commercialisation des titres intermodaux définis par ladite convention. Les voyages correspondants, réalisés dans le ressort territorial de la MEL, contribuent à la définition des objectifs de trafic du Concessionnaire fixés à l'article III.2.

Le Concessionnaire encaisse et reverse à l'Autorité concédante, les compensations financières s'y rattachant versées par la Région « Hauts de France ».

Les services du TER relèvent de la compétence de la Région « Hauts de France » et de son opérateur. En conséquence, des renouvellements, modifications, suppressions ou créations de lignes et d'arrêts TER peuvent intervenir à l'initiative de la Région.

Par ailleurs, l'Autorité concédante et la Région « Hauts de France » ont décidé la mise en place d'une intégration tarifaire permettant aux détenteurs de certains titres de la gamme tarifaire TRANSPOLE d'emprunter les TER circulant à l'intérieur du ressort territorial de la MEL. La SNCF et TRANSPOLE ont donc reçu pour mission de mettre en œuvre un dispositif de coordination visant à l'acceptation de certains titres urbains sur le réseau TER existant à l'intérieur du PTU concerné. C'est dans ce cadre que la Région « Hauts de France », la MEL et leurs exploitants respectifs ont conclu une convention en date du 25 mars 2014, jointe en annexe 20 du présent contrat.

Toute nouvelle convention sera jointe ultérieurement en annexe 20 du présent contrat.

Le Concessionnaire s'engage à exécuter les nouvelles conventions dans les conditions fixées au présent article.

III.4.3. – INTÉGRATION DES LIGNES DE TRANSPORT DÉPARTEMENTAL DANS LE RÉSEAU URBAIN

Depuis 1984, le Département du Nord et l'Autorité concédante, souhaitant une articulation des réseaux urbains et départementaux, ont mis en place une intégration tarifaire concernant tout ou partie des lignes départementales pénétrantes et assurant une desserte interne sur le PTU communautaire. Les modalités techniques, administratives et financières de cette intégration que le Concessionnaire s'engage à respecter figurent en annexe 20 du présent contrat.

III.4.4. – PARCS RELAIS

Un parc relais est un parc de stationnement pour voitures et deux roues destiné à favoriser la complémentarité avec les transports en commun.

La complémentarité entre les transports collectifs et les transports individuels rend nécessaire le développement de parcs relais attractifs et sûrs.

Le Concessionnaire assure l'exploitation des parcs relais dans les conditions définies à l'annexe 24.

Les parcs relais existants dans la zone d'attraction des réseaux en site propre ou en liaison avec des lignes de bus structurantes font l'objet d'améliorations : extension de capacité, mise en œuvre d'équipements destinés notamment aux vélos, création de locaux de gardiennage, mise en place d'activités (petits commerces et services, dépositaires de vente par correspondance, petit entretien de véhicules, etc).

Toute nouvelle création de parc relais fait l'objet d'une étude commerciale et d'opportunité réalisée par le Concessionnaire, à la demande de l'Autorité concédante. La décision finale de réalisation ou non sera prise par l'Autorité concédante et s'imposera au Concessionnaire.

Le Concessionnaire propose également à l'Autorité concédante un programme d'implantations commerciales sur ces parcs relais. Le Concessionnaire est chargé d'en assurer la commercialisation, selon des modalités définies à l'article III.8.1.

L'Autorité concédante confie au Concessionnaire la mission de maintenir, de mettre en place ou de développer une activité d'accueil et de services sur les parcs relais existants ou qui seront créés ou étendus aux abords des grands axes du réseau (notamment transports guidés), dont l'Autorité concédante est ou sera le propriétaire, le mandataire ou le gestionnaire.

Cette mission consiste, entre autres, à accueillir les usagers, à assurer la surveillance du parc de stationnement et des installations liées, et à réaliser des prestations accessoires.

Le Concessionnaire est également chargé au sein des parcs relais de la maintenance des éclairages, d'entretien des espaces verts et du nettoyage du site, selon les dispositions figurant à l'annexe 13 du présent contrat.

Le Concessionnaire supporte l'ensemble des charges liées à l'exploitation des parcs relais.

L'offre de parcs relais aménagés, qui s'inscrit dans la complémentarité du service public des transports en commun, est un service dont le tarif est intégré à celui du transport pour les usagers des transports urbains. Les conditions tarifaires, fixées par l'Autorité concédante sur proposition du Concessionnaire, figurent dans la grille tarifaire visée à l'article IV.1.

Le Concessionnaire dimensionne ses activités en tenant compte de l'amplitude horaire d'ouverture du réseau, des flux et de l'offre de stationnement.

Le Concessionnaire peut conclure des conventions avec d'autres gestionnaires publics ou privés de parcs de stationnement, après en avoir préalablement informé l'Autorité concédante.

La liste des parcs relais figure en annexe 24 du présent contrat.

A première demande de l'Autorité concédante, le Concessionnaire doit fournir un bilan détaillé de cette activité sur une période donnée.

III.4.5. – DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ ET DE L'INTÉGRATION TARIFAIRE DES RÉSEAUX URBAINS, DÉPARTEMENTAUX ET RÉGIONAUX

Un programme de développement de l'intermodalité des transports collectifs est engagé en partenariat entre la Région Nord - Pas-de-Calais, le Département du Nord et la MEL, pour accroître l'attractivité du système de transport dans le cadre des objectifs de trafic fixés à l'article III.2.

Dans ce cadre, le Concessionnaire, en qualité d'« opérateur multimodal de référence », peut se voir confier des missions qui s'inscrivent dans les domaines suivants :

- Gestion des pôles d'échanges multimodaux ;
- Coopération tarifaire globale et/ou gestion du centre de la multimodalité ;
- Information multimodale.

On désigne par « opérateur multimodal de référence », le gestionnaire unique qui a la charge de mettre en œuvre les mesures d'intérêt commun décidées par plusieurs autorités organisatrices en matière d'intermodalité.

Le Concessionnaire accepte, d'ores et déjà, d'exécuter les missions qui pourront lui être attribuées à ce titre, dans les conditions définies aux articles III.4.5.1 à III.4.5.4.

III.4.5.1. - Gestion des pôles d'échanges

Un pôle d'échanges est un lieu où s'articulent différents réseaux de transports et qui vise à faciliter les pratiques **intermodales** entre différents **modes de transport** de voyageurs. Les pôles d'échanges se distinguent par la variété des modes de transport qu'ils peuvent réunir en un même lieu : **marche à pied**, **deux roues**, **bus**, **tramway**, **métro**, **train**, **voiture** individuelle, etc. Les pôles d'échanges possèdent également une fonction urbaine qui concerne l'insertion du lieu dans son environnement. Enfin, la notion de services est la troisième composante des pôles d'échanges. Elle peut être liée au transport (billettique, signalétique, tarification,...), ou à l'urbain (information sur la ville, activités,...).

Lorsque le Concessionnaire est désigné comme « opérateur multimodal de référence » par les autorités visées ci-dessus, il assure la gestion des pôles d'échanges, en tout ou partie, selon les accords conclus entre l'Autorité concédante et les autres autorités organisatrices concernées et dans les conditions de l'annexe 24.

La gestion des pôles d'échanges se définit par un ensemble de services décomposé de la manière suivante :

- Services directs : vente de titres de transport, signalétique, stationnement (voitures particulières, deux roues) ;
- Services connexes : information sur les transports, sur la ville, sur les services annexes mentionnés ci-après ;
- Services annexes : animation, publicité, commerces, confort ;
- Services « régulatoires » : sécurité, surveillance, nettoyage des espaces.

Au cours de l'exécution du présent contrat, des pôles d'échanges existants seront réaménagés et de nouveaux pôles d'échanges seront créés dans le cadre des orientations énoncées notamment dans le PDU. La liste des pôles d'échanges figure en annexe 24 du présent contrat.

III.4.5.2. - Coopération tarifaire

Au cours de l'exécution du présent contrat, il peut être mis en place une gamme tarifaire multimodale conduisant à l'introduction de tarifs plus ciblés sur différents usagers ou clients potentiels. La mise en œuvre de cette mesure rendra nécessaire la définition de nouvelles modalités concernant la vente, la distribution et la perception des recettes y afférentes.

Le Concessionnaire s'engage, d'ores et déjà, à appliquer la nouvelle grille tarifaire multimodale conformément aux accords conclus entre l'Autorité concédante et les autres autorités organisatrices de transport concernées.

III.4.5.3. – Développement de l'intermodalité

De manière générale, le Concessionnaire participe activement aux études et réflexions préalables en matière d'intermodalité,, ainsi que sur toutes autres mesures visant à améliorer l'intermodalité « transport en commun – véhicule particulier (voiture et deux roues) ». Il s'engage à prendre en charge l'exploitation et, le cas échéant, la réalisation des dispositifs visant à atteindre ces objectifs.

Le Concessionnaire peut également passer des conventions avec des organismes publics ou privés, en vue de développer l'intermodalité et l'intégration tarifaire.

Au delà du rapport annuel mentionné à l'article V.1, et à première demande de l'Autorité concédante, le Concessionnaire doit fournir un bilan détaillé de l'activité des pôles d'échanges sur une période donnée.

ARTICLE III.5. – LIGNES D'AUTOBUS TRANSFRONTALIÈRES

Les lignes d'autobus transfrontalières comportent deux catégories :

- Avec intégration tarifaire dans les réseaux belge et français, et co-exploitation ;
- Sans intégration tarifaire dans les réseaux belge et français, et exploitation autonome.

Le Concessionnaire tient compte pour l'organisation du réseau urbain, des lignes belges desservant le territoire métropolitain.

Les lignes, ainsi que les conditions d'exécution des services, sont décrites à l'annexe 25 du présent contrat, selon les accords de coopération conclus entre les autorités organisatrices belge et française.

Les services faisant l'objet d'intégration tarifaire dans les réseaux belge et français sont exploités, pour partie, par le Concessionnaire et, pour partie, par un exploitant belge, de manière coordonnée.

Les modalités de la co-exploitation par les réseaux belge et français des services à tarification intégrée sont définies en annexe 25 du présent contrat.

A compter de la date de prise d'effet du présent contrat, le Concessionnaire assure cette mission dans les conditions fixées à ladite annexe.

Les stipulations du présent article résultant d'accords de coopération internationale, des modifications, extensions, suppressions ou créations de lignes peuvent intervenir à l'initiative des autorités organisatrices concernées. Elles s'imposent au Concessionnaire.

Dans le cadre du contrôle des services transfrontaliers, les autorités belge et française concernées peuvent convenir de l'application de normes de qualité communes aux deux réseaux. Les décisions prises en la matière s'imposent au Concessionnaire. Celui-ci s'engage, en outre, à mettre tout en œuvre pour favoriser le développement des liaisons transfrontalières dans le cadre des objectifs fixés par l'Eurométropole Lille – Kortrijk - Tournai, à laquelle participe la MEL.

Le Concessionnaire assume l'ensemble des règlements financiers liés à l'exécution desdits services transfrontaliers.

La part des charges et des recettes relative au fonctionnement de ces lignes transfrontalières, imputable au réseau urbain de la MEL, est incluse dans les comptes d'exploitation prévisionnels du Concessionnaire selon les principes de répartition fixés à l'annexe 25 du présent contrat.

Les voyages réalisés par ces services entrent dans la détermination des objectifs de trafic mentionnés à l'article III.2, selon les modalités mentionnées en annexe 25 du présent contrat.

ARTICLE III.6. – DISPOSITIFS DE SECURISATION DU RESEAU ET DE MEDIATION SOCIALE

III.6.1. – DISPOSITIFS DE SÉCURISATION

La lutte contre la fraude, la prévention de la délinquance et la lutte contre l'insécurité sont des facteurs essentiels de la qualité du service offert aux usagers des transports publics.

La sécurisation doit être appréhendée dans son ensemble. Celle-ci concerne les voyageurs sur l'intégralité de leurs déplacements mais aussi l'ensemble des biens mobiliers et immobiliers mis à disposition du Concessionnaire et dont il a la garde.

Le Concessionnaire est force de proposition en la matière et améliore de manière globale la sécurité et le sentiment de sécurité sur le réseau métropolitain selon les modalités fixées en annexe 26 du présent contrat.

Il met en place les moyens nécessaires pour garantir la sécurité de la clientèle ainsi que de l'ensemble des biens qui lui sont confiés, qu'ils soient ouverts au public ou pas.

Le Concessionnaire doit organiser les interfaces nécessaires à une politique active de sécurisation (polices nationale et municipales, bailleurs sociaux, commerçants, établissements scolaires ...).

Le Concessionnaire doit :

- Développer les moyens techniques et humains lui permettant d'intervenir sur l'ensemble du réseau des transports, à toute heure et en tout lieu dans les conditions fixées en annexe 26 du présent contrat ;

- Prendre en charge la prévention des incidents dans le cadre d'évènements particuliers, par la mise en place d'un dispositif humain adapté, tel que prévu en annexe 26 du présent contrat ;
- Entretenir l'ensemble des dispositifs sécuritaires dont il a la garde de façon à ce qu'ils soient disponibles et opérationnels 24 H / 24. A défaut, il pallie cette lacune par tout moyen technique ou humain d'efficacité au moins équivalente ;
- Participer activement aux réflexions et dispositions prises en matière de lutte contre le terrorisme. Il informera l'Autorité concédante de toute démarche en ce domaine ;
- Participer aux réflexions sur les améliorations techniques à développer sur le réseau et effectuer toute étude en la matière ;
- Mettre en place un « observatoire des territoires » pour analyser l'évolution des relations entre les quartiers et l'offre de transport ;
- Organiser au moins une fois par an une réunion des partenaires au contrat local de sécurité dans les transports où seront présentés les résultats de l'exercice clos, les perspectives et tout sujet que l'Autorité concédante souhaite aborder ;
- Participer en tant que partenaire, au Conseil Métropolitain de Sécurité et de Prévention de la Délinquance de la MEL ;
- Assurer une présence active, au Centre Opérationnel et de Commandement de la MEL, lors de la survenance de situations de crise ou d'événements majeurs, même lorsque le réseau de transport n'est que partiellement concerné ;
- Conduire des actions fortes et efficaces pour le traitement des amendes et la lutte contre la récidive.

III.6.2. – DISPOSITIFS DE MÉDIATION SOCIALE

Le dispositif de médiation sociale a été mis en place après la signature du contrat local de sécurité, le 7 décembre 1998.

La présence de personnel de prévention et de médiation est une composante indispensable de la sécurité du service des transports publics de voyageurs.

Le Concessionnaire met en place un dispositif de médiation sociale conformément aux dispositions prévues en annexe 27 du présent contrat.

III.6.3. – INFORMATION DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE

L'ensemble des informations et documents à fournir par le Concessionnaire à l'Autorité concédante sur les dispositifs de sécurisation et de médiation figurent en annexes 26 et 27 du présent contrat.

III.6.4. – COORDINATION DES ACTIONS

En matière de lutte contre la fraude, de prévention de la délinquance et de lutte contre l'insécurité, le Concessionnaire doit coordonner ses actions avec les décisions et mesures prises par les autorités compétentes (police et gendarmerie nationales, justice, douane, éducation nationale, collectivités territoriales...), ainsi qu'avec l'ensemble des relais institutionnels habilités, et doit respecter les dispositions prises, par voie législative ou réglementaire, pendant la durée du contrat.

Il rend compte régulièrement de son activité à l'Autorité concédante, quel que soit son niveau de participation (quartiers, communes, région, pays, Europe...).

Le Concessionnaire doit exercer un rôle moteur et être un participant actif dans toutes les instances en charge de la délinquance, notamment dans le cadre du contrat local de sécurité dans les transports.

Il est associé aux projets éventuels de développement de dispositifs initiés par l'Autorité concédante et susceptibles d'améliorer la sécurité.

De plus, le domaine des transports est identifié dans la loi de programmation militaire comme un Secteur d'Activité d'Importance Vitale (SAIV), selon les dispositions reprises à l'article R.1332 du Code de la défense. Dans ce cadre, le Concessionnaire, en tant que nouvel exploitant du réseau, sera désigné par l'Etat (Secrétariat de Défense, de Sécurité et d'Intelligence économique) comme Opérateur d'Importance Vitale (OIV).

Le Concessionnaire devra élaborer un Plan de Sécurité Opérateur (PSO) définissant les Points d'Importance Vitale (PIV) sur le réseau de transports. Après approbation par les services de l'Etat, celui-ci sera décliné en Plans Particuliers de Protection (PPP) qui devront être mis en œuvre par le Concessionnaire pour garantir la sécurité des sites identifiés comme PIV.

L'ensemble de ces documents, classés confidentiel défense, devra être réalisé par le Concessionnaire dans les délais légaux et en étroite collaboration avec les services de la MEL.

La Sécurité des Système d'Information (SSI) de la société d'exploitation des transports en communs de la MEL, étant un volet particulier de la protection des SAIV, le Concessionnaire construit une Politique de Sécurité des Systèmes d'Information (PSSI) en étroite collaboration avec les services de la MEL, et notamment son Responsable de la Sécurité des Système d'Information (RSSI) selon les dispositions de l'annexe 40.

ARTICLE III.7. – MOBILIERS URBAINS AUX POINTS D'ARRÊT

III.7.1. – ABRIS VOYAGEURS NON PUBLICITAIRES ET POTELETS D'ARRÊT

Le Concessionnaire est chargé de la gestion du parc d'abris voyageurs non publicitaires et des potelets d'arrêt appartenant à la MEL.

Ces équipements sont mis à disposition de l'exploitation du service public dans les conditions de l'article II.1 et sont inscrits à l'inventaire des biens de retour.

La maintenance de ces mobiliers urbains est soumise aux dispositions de l'article II.3. du présent contrat. Le Concessionnaire est chargé, en outre, de procéder aux renouvellements et, si nécessaire, aux extensions du parc d'abris voyageurs non publicitaires.

Les nouveaux abris voyageurs et les abris voyageurs renouvelés, constituent des biens de retour conformément à l'article II.1.1.

III.7.2. – ABRIS VOYAGEURS PUBLICITAIRES

Concernant le parc d'abris voyageurs publicitaires, une convention a été conclue avec une entreprise de mobilier urbain, avec prise d'effet au 1^{er} avril 2005, pour une durée de 15 ans, et expirant le 31 mars 2020.

Cette convention prévoit le renouvellement à neuf du parc d'abris voyageurs publicitaires et leurs équipements annexes, ainsi que des prestations de mise à disposition, installation, nettoyage, maintenance et exploitation publicitaire du parc situé sur le réseau de transports urbains de personnes de la MEL. Elle figure en annexe 28 du présent contrat.

Ladite convention est poursuivie, dans toutes ses clauses, par le Concessionnaire à compter de la date de prise d'effet de l'exploitation, jusqu'à son terme normal, sauf modifications convenues entre les deux parties ou circonstances graves entraînant sa fin anticipée ; les modifications ou la résiliation prononcée par le Concessionnaire devant être dûment et préalablement justifiées auprès de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire assure au terme de ladite convention la conclusion d'un nouveau contrat après mise en concurrence et dont la date de d'échéance sera fixée au 31 décembre 2024.

Le Concessionnaire est chargé d'assurer le suivi des conventions susvisées pour veiller au respect des obligations de maintenance souscrites par le prestataire concerné.

Le Concessionnaire doit veiller à la qualité de l'affichage publicitaire par rapport à l'image du réseau et au respect de cette obligation par le titulaire du contrat des abris voyageurs publicitaires.

Dans le cadre des lignes de bus à haut niveau de service, existantes et à venir, des équipements particuliers de confort (mâts lumineux, appuis ischiatiques ...) sont ou seront implantés sur les quais. Le Concessionnaire en assure la maintenance au même titre que les abris voyageurs selon les termes de l'annexe 13 du présent contrat.

Pour des raisons d'information et d'image, ces mobiliers doivent rester identiques. Le Concessionnaire les inclut dans l'inventaire des biens de retour.

III.7.3. - Le Concessionnaire assume également les interfaces nécessaires, ainsi que le suivi de la maintenance des abris voyageurs publicitaires et du matériel lié (mâts lumineux, signalétique spécifique, système d'information voyageurs, ...) entre l'Autorité concédante et les communes propriétaires ou locataires d'abris voyageurs sur leur territoire.

Lorsque ces biens sont mis à disposition de l'Autorité concédante, ceux-ci seraient exploités par le Concessionnaire dans les conditions prévues aux articles III.7.1 et III.7.2.

III.7.4. – Toute implantation ou modification d'implantation d'abris voyageurs publicitaires ou non publicitaires doit être soumise à l'accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante et doit être assortie d'un plan à réaliser par le Concessionnaire (schéma ou croquis d'implantation).

Pour toute demande d'implantation d'abris voyageurs, publicitaire ou non publicitaire, sollicitée par l'Autorité concédante, le Concessionnaire procède, en liaison avec l'Autorité concédante, à une étude et fait parvenir son avis dans les conditions énoncées en annexe 28 du présent contrat.

En outre, lorsqu'un accord a été obtenu de toutes les parties concernées (Autorité concédante + Concessionnaire + Commune), sauf consignes particulières de l'Autorité concédante, la pose doit s'effectuer dans les conditions énoncées en annexe 28 du présent contrat.

En cas de désaccord entre l'Autorité concédante et le Concessionnaire sur la pertinence d'implantation ou non d'un abri voyageur, la décision de l'Autorité concédante s'impose au Concessionnaire.

III.7.5. - Le Concessionnaire tient régulièrement à jour le fichier de l'ensemble des points d'arrêt et des éléments y afférents.

Pour cela, le Concessionnaire met en place une base de données pour la gestion des points d'arrêt. Celle-ci est consultable par l'Autorité concédante et conforme à la description faite en annexe 28 du présent contrat.

ARTICLE III.8. – ESPACES COMMERCIAUX ET PUBLICITAIRES

III.8.1. - ESPACES COMMERCIAUX

L'implantation d'espaces commerciaux a pour objectif de développer une animation et d'accentuer le sentiment de sécurité dans les lieux ouverts aux usagers des transports en commun. Elle s'inscrit, en outre, dans le cadre des préconisations du contrat local de sécurité dans les transports.

Ces implantations contribuent également à rentabiliser le service public des transports et à offrir des prestations de service d'usage courant aux utilisateurs des transports en commun.

Dans ce cadre, l'Autorité concédante charge le Concessionnaire de la gestion et de la commercialisation d'espaces dans les stations du métro, parcs relais et pôles d'échanges, selon les conditions et modalités figurant à l'annexe 29 du présent contrat. Le Concessionnaire propose l'implantation d'espaces commerciaux, selon la procédure décrite en annexe 29 du présent contrat. Les propositions, dûment motivées, doivent recevoir l'accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante.

Il veille au maximum à répartir les espaces commerciaux, avec et sans personnel, sur l'ensemble des lignes et des communes concernées.

Pour chaque implantation commerciale, le Concessionnaire s'assure de la délivrance des autorisations nécessaires par les autorités compétentes en matière de sécurité. Il tient compte, en outre, des prescriptions issues du contrat local de sécurité dans les transports. Le Concessionnaire doit également veiller, tout particulièrement, à ce que les activités exercées par les occupants domaniaux ne nuisent pas à l'image du réseau.

Le Concessionnaire passe les conventions d'occupation domaniale après mise en concurrence.

Ces conventions sont soumises aux règles de droit public relatives à l'occupation du domaine public. Une clause contractuelle doit être prévue dans les conventions liant le Concessionnaire aux occupants domaniaux, excluant expressément l'application de la réglementation relative aux baux commerciaux.

Les occupants domaniaux ne peuvent céder leurs droits sans l'accord, exprès et préalable, du Concessionnaire.

Le Concessionnaire doit veiller au respect par les occupants des obligations résultant des conventions dont ils sont titulaires, notamment quant à la propreté, la sécurité et les assurances couvrant leurs responsabilités au titre des lieux occupés, de leurs personnels et de leurs activités.

Les redevances d'occupation du domaine public issues des mises en concurrence sont proposées par le Concessionnaire et validées par le représentant de l'Autorité concédante dans le respect des règles du Code général de la propriété des personnes publiques.

Les occupants domaniaux sont redevables de tous les impôts et taxes liés à la jouissance des emplacements occupés, y compris la taxe d'enlèvement des ordures ménagères.

Il existe, à la date de signature du présent contrat, des conventions d'occupation d'espaces commerciaux qui ont été conclues par le délégataire chargé d'exploiter le réseau jusqu'au 31 décembre 2017. Ces conventions non échues devront être poursuivies dans toutes leurs clauses, par le Concessionnaire, à compter de la date de prise d'effet du présent contrat, jusqu'à leur terme normal, sauf modifications convenues entre les parties ou circonstances graves entraînant leur fin anticipée. Les modifications ou les résiliations prononcées par le Concessionnaire doivent être dûment et préalablement justifiées auprès de l'Autorité concédante.

III.8.2. - ESPACES PUBLICITAIRES

Dans le prolongement des mesures tendant à améliorer l'attractivité et la rentabilité économique du service public des transports urbains, des espaces publicitaires peuvent être implantés sur l'ensemble du réseau de transport, y compris le matériel roulant.

Le Concessionnaire est chargé de la gestion et de la commercialisation des espaces publicitaires dans les conditions figurant en annexe 28 du présent contrat.

Toute modification, suppression, extension ou modernisation d'emplacements publicitaires doit être soumise à l'accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire veille à la qualité de l'affichage publicitaire par rapport à l'image du réseau et assure l'ensemble des responsabilités liées à la gestion de ces emplacements vis-à-vis des autorités compétentes. Il doit, en outre, tenir compte des prescriptions issues du contrat local de sécurité dans les transports.

La gestion des espaces publicitaires est soumise aux règles du code général de la propriété des personnes publiques relatives à l'occupation des biens du domaine public. Le Concessionnaire passe les contrats de concession de publicité après mise en concurrence.

Les gestionnaires d'espaces publicitaires sont redevables de tous les impôts et taxes liés à la jouissance des emplacements occupés.

Les gestionnaires d'espaces publicitaires ne peuvent céder leurs droits sans l'accord, exprès et préalable, du Concessionnaire.

Il existe, à la date de signature du présent contrat, une convention d'occupation d'espaces publicitaires concernant certains sites du domaine public des transports urbains (stations de métro, etc) qui a été conclue par le délégataire chargé d'exploiter

ledit réseau jusqu'au 31 décembre 2017. Elle figure en annexe 28 du présent contrat. Cette convention, non échue à la date de prise d'effet du présent contrat, conclue pour une durée de 15 années à compter du 1^{er} avril 2005, doit être poursuivie par le Concessionnaire, jusqu'à son terme normal, sauf modifications convenues entre les parties ou circonstances graves entraînant sa fin anticipée. Toute modification ou résiliation anticipée prononcée par le Concessionnaire devra être dûment et préalablement justifiée auprès de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire assure au terme de ladite convention la conclusion d'un nouveau contrat après mise en concurrence et dont l'échéance sera fixée au 31 décembre 2024.

ARTICLE III.9. – SERVICES AUX TIERS

Dans le but d'optimiser les moyens mis à disposition du service public des transports urbains, le Concessionnaire peut assurer des prestations pour le compte de tiers, dans les conditions et limites fixées ci-après.

D'une manière générale, les services aux tiers sont réalisés dans le respect des conditions d'exécution de la mission de service public confiée au Concessionnaire au titre du présent contrat et à laquelle lesdits services ne doivent pas porter préjudice.

Dans ce cadre, le Concessionnaire est autorisé à effectuer, accessoirement, dans les limites du ressort territorial de la MEL, des services de transport au profit d'organismes publics ou privés ou de particuliers pour assurer le fonctionnement normal de leurs services ou leurs besoins propres.

L'accès à ces services de transport n'est pas autorisé au moyen des titres de transport utilisables sur le réseau des transports publics.

Les voyages effectués au moyen de ces services n'entrent pas dans la définition des objectifs de trafic mentionnés à l'article III.2.

Le Concessionnaire peut, en outre, compte tenu de sa technicité et de son savoir-faire acquis dans le cadre de l'exploitation du réseau, assurer, à titre accessoire, d'autres prestations pour le compte d'organismes publics ou privés, tels que des petits travaux d'entretien et de réparation de véhicules, des prestations d'ingénierie et de conseil en exploitation de transport de personnes.

Le Concessionnaire gère lui-même les relations avec les tiers dans le respect des clauses du présent contrat. L'Autorité concédante n'a aucune responsabilité en la matière.

Les modalités d'exécution de ces services sont définies à l'annexe 30 du présent contrat.

Un état récapitulatif de l'ensemble des services qu'il réalise pour le compte de tiers au titre du dernier exercice clos est joint au rapport annuel visé à l'article V.1. Ce document détaille notamment par catégorie : le volume des prestations fournies, l'objet, la consistance, le destinataire, le montant et le pourcentage global de sous-traitance afférent aux services de transport.

ARTICLE III.10. – INFORMATION DU PUBLIC – PROMOTION DU RÉSEAU

Le Concessionnaire doit veiller à garantir la même information à l'ensemble des usagers, dans les conditions reprises à l'annexe 31. A ce titre, une attention particulière est portée à l'information des personnes handicapées et des non usagers du réseau.

III.10.1. - Le Concessionnaire est tenu de procéder à l'affichage des tarifs, des plans de réseaux et de lignes, des fréquences des dessertes, à la mise à disposition des fiches horaires, des règlements d'exploitation et d'utilisation des modes de transport en vigueur ainsi que de toutes annonces d'informations destinées aux usagers (notamment les éventuelles interruptions ou restrictions de circulation). Il procède à cet affichage

dans les lieux appropriés (stations de métro - tramway, arrêts des transports non guidés, locaux commerciaux, parcs relais, pôles d'échanges, etc).

Le Concessionnaire met en place des moyens modernes et innovants d'information des usagers.

Il procède à cette information, notamment en cas de perturbation, dans les lieux appropriés (stations de métro – tramway, arrêts des transports non guidés, locaux commerciaux, parcs relais, pôles d'échanges, etc...) et sur l'ensemble des dispositifs d'information voyageurs disponibles tels que les bornes d'informations voyageurs, les écrans vidéos en gares d'échanges et embarqués dans certains véhicules, le site internet, les téléphones portables des usagers. Le Concessionnaire veille tout particulièrement à diffuser une information homogène suivant les possibilités de chaque support.

III.10.2. - Le Concessionnaire s'engage, en outre, à étudier et à mettre en place, à l'intention des usagers, un système d'information multimodale intégré et performant, appuyé sur les technologies de l'information et de la communication, en concertation avec l'Autorité concédante, les autres autorités organisatrices du transport et les opérateurs locaux concernés, dans le respect des dispositions de l'article III.4.5.

Le Concessionnaire peut se voir confier la réalisation de tout ou partie des investissements nécessaires à cette mission ou peut conclure des conventions avec lesdites autorités organisatrices et/ou les opérateurs concernés, notamment dans les conditions définies à l'article III.4.5.

III.10.3. - Le Concessionnaire s'engage à développer une démarche de conquête commerciale adaptée aux différents profils et typologies de voyageurs, en mettant en œuvre des moyens d'information ciblés (messages et/ou supports) selon notamment les modalités de l'annexe 32.

III.10.4. - Le Concessionnaire contribue activement à l'étude et à la mise en place, en concertation avec l'Autorité concédante et les autres autorités organisatrices, notamment la Région « Hauts de France », le Département du Nord et leurs opérateurs locaux, d'un « service de conseil en mobilité » à l'intention des employeurs et gestionnaires d'activités générateurs de flux de déplacements importants, tel que prévu par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains. Il peut conclure, si nécessaire, des conventions avec les autorités organisatrices et/ou les opérateurs concernés. Il en informe préalablement, l'Autorité concédante. Les modalités de ces conseils en mobilité sont décrites à l'annexe 32.

Le Concessionnaire propose et/ou peut être appelé à réaliser des dispositifs adaptés, dans des conditions à convenir avec l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire s'engage à élaborer, chaque année, selon les modalités définies en annexe 32 du présent contrat, un programme « de conseil en mobilité » à l'intention de différents publics. Une attention toute particulière sera apportée à l'égard des non-usagers des transports en commun dans la construction de ce programme.

De plus, le Concessionnaire est force de propositions et de créativité en la matière. Il doit, en outre, adapter ses conseils en mobilité à sa politique commerciale et aux évolutions du réseau de transports en commun

III.10.5. - Le Concessionnaire est chargé, d'une manière générale, des opérations promotionnelles (communication, publicité, etc) à caractère directement commercial visant à accroître le nombre d'usagers sur le réseau. Une attention particulière sera portée aux non usagers du réseau.

L'Autorité concédante assure en concertation avec le Concessionnaire, les opérations de communication liées à la notoriété du réseau.

ARTICLE III.11. – RELATIONS AVEC LES USAGERS, LES TIERS ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

III.11.1. - RELATIONS AVEC LES USAGERS

Le Concessionnaire a seul, le lien contractuel avec l'utilisateur. Il en assure toutes les responsabilités, conformément aux stipulations de l'article I.7.

III.11.1.1. – Billetterie et billettique

Le Concessionnaire est intégralement responsable de la billetterie, de la vente des titres de transport et du contrôle de l'accès au réseau urbain. Il a en outre également pour missions d'approvisionner les supports billettique.

Le Concessionnaire est tenu de procéder au contrôle des titres de transport détenus par les usagers, dans les conditions définies dans les règlements d'exploitation et d'utilisation visés à l'article III.15.

L'ensemble des titres de transport, les conditions d'utilisation et leurs tarifs figurent dans la grille tarifaire visée à l'article IV.1.

Les titres de transport doivent être conformes aux dispositions de la charte graphique figurant en annexe 2 du présent contrat, sauf dérogation, exprès et préalable, de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire adapte le réseau existant de distribution des titres de transport aux évolutions de la fréquentation du réseau, aux catégories de voyageurs et au profil des usagers. Il soumet préalablement à l'Autorité concédante, pour information, ses projets de modifications. Le Concessionnaire met en œuvre ses projets, sous réserve du veto de l'Autorité concédante transmis dans un délai maximum d'un mois, à compter de la réception dudit projet.

Le Concessionnaire doit veiller à ce que l'ensemble des points de distribution dispose d'un stock suffisant de supports de titres pour faire face à la demande.

Le Concessionnaire effectue des contrôles réguliers sur la production des supports billettique et veille à ce que ses fournisseurs garantissent une production et une livraison en totale sécurité.

L'Autorité concédante peut assister aux visites des sites de production de supports.

Le Concessionnaire met en œuvre des procédures appropriées pour assurer la fiabilité des circuits de distribution des supports billettique. Il rend compte de celles-ci à l'Autorité concédante à première demande.

Le Concessionnaire devra également participer aux démarches visant à la mise en place de titres multimodaux en partenariat avec d'autres opérateurs de transports et d'autres autorités organisatrices.

III.11.1.2. - Registre des réclamations

Le Concessionnaire tient à disposition du public un registre des réclamations.

Les observations consignées ou reçues sont analysées par le Concessionnaire, qui prend les mesures appropriées pour remédier rapidement aux défauts ou insuffisances du service qui ont motivé les réclamations.

Le Concessionnaire met à disposition du public un moyen moderne de communication permettant un accès facile.

Le Concessionnaire communique trimestriellement, au plus tard le 30 du mois suivant le trimestre considéré, une analyse des réclamations, dans les conditions de l'article V.2.

III.11.1.3. - Commission consultative des services publics locaux

Le Concessionnaire participe, en fonction de l'ordre du jour, aux réunions de la commission consultative des services publics locaux, créée et présidée par l'Autorité concédante en application de l'article L 1413-1 du Code général des collectivités territoriales.

III.11.2. – RELATIONS AVEC LES AUTRES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORTS ET LES INSTITUTIONS PUBLIQUES

Le Concessionnaire participe, à la demande de l'Autorité concédante ou d'autres autorités organisatrices de transport, à toutes les instances ou comités consultatifs des partenaires du transport public existants ou qui seront créés, notamment en application de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, modifiant la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs. Il s'engage, en outre, à assister l'Autorité concédante dans ses activités de représentation au sein de ces organismes, dont le Syndicat Mixte des Transports qui pourrait être créé dans ce cadre.

ARTICLE III.12. – QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

III.12.1. - En cas d'application du dispositif prévu aux articles L 223-1 et L 223-2 du Code de l'environnement, le Concessionnaire met en œuvre les services nécessaires dans les limites des moyens disponibles.

III.12.2. – La protection de l'environnement et, en particulier, de la qualité de l'air, est un des objectifs fondamentaux du service public des transports urbains de personnes et de son développement.

A cette fin, l'Autorité concédante a décidé de réaliser les investissements nécessaires à l'utilisation d'autobus au gaz méthane carburant ou autres carburants « propres ». Le Concessionnaire met en œuvre activement les mesures prises par l'Autorité concédante en la matière.

Par ailleurs, la MEL s'est engagée, depuis de nombreuses années, dans la production de méthane carburant à partir des déchets et des eaux usées, en particulier dans le Centre de valorisation organique de Sequedin. D'autres sites de production de biogaz sont à l'étude. Selon disponibilité, le Concessionnaire s'engage à utiliser en priorité le biogaz en achetant la totalité des quantités disponibles dans la limite de ses consommations totales par dépôt.

En outre, le Concessionnaire s'engage sur l'achat d'électricité verte pour les équipements et le matériel roulant des Transports en commun notamment le tramway et le métro. Le taux d'achat de ce type d'énergie est a minima de 50%.

III.12.3. - Le Concessionnaire s'engage à respecter les dispositions de l'annexe 33 et à :

- Utiliser des véhicules « propres », fonctionnant prioritairement au gaz méthane carburant issu des stations de compression mises à sa disposition par l'Autorité concédante, pour au moins 50 % du parc de véhicules dont il fait l'acquisition ou la location pour les besoins du service public et dans le respect des obligations légales en vigueur ;
- Mettre en œuvre un processus de maintenance et d'exploitation (exemple : éco conduite) efficient des véhicules, en vue de limiter leurs effets polluants, en particulier, les émissions à l'échappement des véhicules « des transports non guidés » qui sont régulièrement contrôlées par le Concessionnaire ;
- Organiser des campagnes de communication sur la contribution du service public des transports à la protection de l'environnement ;

- Réduire au maximum la production des déchets provenant de son activité, et procéder à leur élimination systématique dans le strict respect de la législation en vigueur ;
- Communiquer, au plus tard six mois après la date de prise d'effet du présent contrat, un bilan carbone de l'exploitation du service et une stratégie de réduction des émissions ;
- Communiquer à première demande de l'Autorité concédante tout élément de bilans environnementaux.

De manière générale, le Concessionnaire assure une veille technologique dans le domaine de la protection de l'environnement et doit être une force de proposition pour la mise en œuvre de solutions innovantes et efficientes.

ARTICLE III.13. – SOUS-TRAITANCE DE L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT

III.13.1. - SOUS-TRAITANCE DES SERVICES DE TRANSPORT

III.13.1.1. - Eu égard à ses disponibilités en parc et en personnel, aux caractéristiques de certains services, le Concessionnaire est autorisé à confier, à ses frais, de manière occasionnelle ou permanente, l'exploitation d'une partie des lignes de transport à des sous traitants de premier rang, dans la limite de 30 % de l'offre kilométrique totale, globale et annuelle effectuée par autobus, autocars, taxis ou par tout autre véhicule adapté aux transports à la demande. Ce pourcentage est calculé sur la base des données figurant dans la synthèse de la production kilométrique prévisionnelle par mode et par année figurant en annexe 16 du présent contrat.

Au-delà de cette limite, l'accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante est nécessaire. Cet accord est donné ou refusé dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande du Concessionnaire.

Par commodité, les sous-contrats ainsi conclus sont désignés sous le terme de « sous-traitance », sans pour autant que les dispositions de la loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance ne soient applicables.

En cas de recours à la sous-traitance portant sur les transports réguliers, celle-ci doit concerner la totalité des courses effectuées sur une ligne (services de renfort compris), sauf dérogation, exprès et préalable, de l'Autorité concédante.

En cas de recours à la sous-traitance portant sur l'exploitation des vélos en libre service, des modes de transports innovants, ou du service de transport de personnes handicapées et à mobilité réduite, le Concessionnaire sollicite l'accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante sur la désignation du titulaire envisagé de la sous-traitance, et sur la base d'un rapport technique et financier.

La sous-traitance de « second rang » d'une durée supérieure à 8 jours doit faire l'objet d'un accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante sur rapport motivé du Concessionnaire. En tout état de cause, le recours à la sous-traitance de « second rang » doit être limité et faire l'objet d'une information de l'Autorité concédante.

Compte tenu des responsabilités particulières liées à l'exploitation des transports guidés, cette exploitation ne peut faire l'objet d'une sous-traitance.

III.13.1.2. - Avant tout changement de matériel roulant ou d'équipement utilisé, le Concessionnaire doit demander l'autorisation de l'Autorité concédante. Selon les dispositions mentionnées à l'article III.13.3 et de manière générale, le Concessionnaire transmet à l'Autorité concédante, au moins un mois avant mise en œuvre, un rapport indiquant les services sous-traités, la durée, le nom des entreprises choisies, le kilométrage sous-traité, le type de matériels et équipements liés, ainsi que le pourcentage global de sous-traitance atteint (incluant le cas échéant la sous-traitance de second rang). Les contrats ainsi conclus sont communiqués par le Concessionnaire à l'Autorité concédante.

III.13.1.3. - De manière générale, le Concessionnaire doit inciter ses sous-traitants éventuels à l'utilisation de « véhicules propres », tels que définis à l'article III.12.3.

Le pourcentage de véhicules propres est déterminé conjointement par l'Autorité concédante et le Concessionnaire, année par année, en fonction des évolutions technologiques et des types de véhicules disponibles.

Pour cela, le Concessionnaire transmet, au plus tard le 31 mars, de la première année d'exécution du présent contrat, un bilan du parc sous-traité pour l'année en cours, ainsi qu'une proposition argumentée de l'évolution du pourcentage de véhicules propres de ce parc pour chaque année du contrat. Cette proposition est soumise à la validation de l'Autorité concédante. A défaut de réponse dans un délai d'un mois, la proposition est réputée validée par l'Autorité concédante.

Puis, au plus tard le 1^{er} octobre de chaque année, le Concessionnaire transmet un bilan du parc de véhicules propres pour l'année N en cours et une proposition argumentée sur le pourcentage de véhicules propres de ce parc prévu pour l'année N+1. Cette proposition est soumise à la validation de l'Autorité concédante. A défaut de réponse dans un délai d'un mois, la proposition est réputée validée par l'Autorité concédante.

Dans tous les cas, l'absence de recours à l'utilisation de véhicules « propres » doit faire l'objet de justifications du Concessionnaire fondées sur une absence de solution technique industrielle ou sur des surcoûts importants.

III.13.1.4. - Le précédent délégataire, en charge de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 2017, a conclu pour l'exécution normale du service public, des contrats de sous-traitance. Au vu des dispositions contractuelles, le Concessionnaire a la possibilité de poursuivre ces contrats dans des conditions identiques.. L'Autorité concédante communique au Concessionnaire un état de ces contrats pour le 1^{er} janvier 2018.

En toute hypothèse, le Concessionnaire doit assurer la continuité du service public.

III.13.2. - SOUS-TRAITANCE DE PRESTATIONS AUTRES

Sans préjudice des dispositions de l'article III.13.3, lorsque la sous-traitance ne porte pas sur les lignes de transport visées à l'article III.13.1, le Concessionnaire est libre de sous-traiter, si nécessaire, une partie des autres prestations liées à l'exécution du service public, sans accord préalable de l'Autorité concédante.

III.13.3. - DISPOSITIONS COMMUNES

Le Concessionnaire passe les sous-contrats avec les sous-traitants dans le respect des dispositions du droit interne et européen. Il procède à une mise en concurrence, pour la sélection des sous-traitants, même quand cette mise en concurrence n'est pas imposée par les textes en vigueur.

L'Autorité concédante peut demander au Concessionnaire des informations sur la procédure de sélection des sous-traitants. Le Concessionnaire doit s'assurer des capacités, techniques et financières, ainsi que des garanties présentées par les sous-traitants, notamment au regard de la législation du travail.

Le Concessionnaire est entièrement responsable, à l'égard de l'Autorité concédante, de la bonne exécution des services de transport ou des prestations sous-traitées comme du respect par ses sous-traitants des clauses du présent contrat susceptibles de leur être appliquées.

Le Concessionnaire fait son affaire des paiements liés aux contrats de sous-traitance et des éventuels litiges pouvant en découler.

En cas de défaillance du sous-traitant, le Concessionnaire garantit la continuité du service.

Le Concessionnaire ne peut conclure des contrats de sous-traitance dont la durée excède la durée normale du présent contrat de concession, qu'avec l'accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante, dans le respect des obligations prévues à l'article VI.6.5

Le Concessionnaire tient à jour un registre séquentiel de l'ensemble des prestations sous-traitées. A première demande, ce registre est mis à disposition de l'Autorité concédante pour consultation.

ARTICLE III.14. – ADAPTATIONS DE L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT

III.14.1. - ADAPTATIONS À L'INITIATIVE DU CONCESSIONNAIRE

Le Concessionnaire s'engage à apporter les adaptations à la consistance et / ou aux modalités d'exécution de l'offre de services de transport définie à l'article I.3.2, en vue d'améliorer les performances du service public quant à la fréquentation et/ou de faire face à des fluctuations de trafic, à la hausse ou à la baisse, temporaire ou définitive, et ce, à moyens constants. Il informe l'Autorité concédante desdites adaptations.

Le Concessionnaire ne peut mettre en œuvre des adaptations pour une durée supérieure à quinze jours qu'avec l'accord de l'Autorité concédante, au vu d'un rapport technique motivé établi par le Concessionnaire et transmis à l'Autorité concédante selon les modalités figurant en annexe 17 du présent contrat, et comprenant l'impact kilométrique généré et permettant de connaître les raisons de la modification. Sauf veto formel, total ou partiel, de l'Autorité concédante dans un délai maximum de quinze jours à compter de la date de réception de la demande, le Concessionnaire met en œuvre ces adaptations. A défaut de saisine de l'Autorité concédante, cette dernière se réserve le droit de demander au Concessionnaire, qui l'accepte, de revenir à la situation antérieure et ce, sans ouvrir droit à réclamation de la part de ce dernier.

Concernant les adaptations apportées aux plans de production, aucune ligne ou partie de ligne ne peut être supprimée par le Concessionnaire à titre définitif, sauf accord préalable de l'Autorité concédante.

L'amplitude des services ne peut être modifiée au-delà des limites d'une heure en plus ou en moins, sauf accord préalable de l'Autorité concédante.

Dans le respect des principes du présent article, une offre de transport supplémentaire adaptée et / ou un allongement des amplitudes horaires peut être mise en œuvre par le Concessionnaire, à son initiative, en cas d'événements le rendant nécessaire.

De même, dans le cadre des manifestations au stade Pierre Mauroy, le Concessionnaire devra assurer la desserte en transports en commun, et mettre en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires, en lien notamment avec l'exploitation du métro et la gestion des flux dans les stations de métro.

Il en sera responsable et ne pourra demander, pour ce faire, de réexamen des conditions financières du présent contrat.

Les conditions tarifaires applicables seront celles définies dans la grille tarifaire visée à l'article IV.1.

L'incidence financière des adaptations à l'initiative du Concessionnaire est réglée selon les dispositions de l'article IV.4.1.3.

III.14.2. - ADAPTATIONS À L'INITIATIVE DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE

L'Autorité concédante peut, chaque fois qu'il est nécessaire, adapter le service public à l'évolution des besoins collectifs et aux exigences de l'intérêt général, et notamment l'offre de services de transport définie à l'article I.3.2.

Ces adaptations sont décidées par l'Autorité concédante au vu d'un rapport technique et financier, établi par le Concessionnaire à la demande de l'Autorité concédante. Ce rapport est transmis à l'Autorité concédante selon les modalités fixées en annexe 17 du présent contrat. Il permet à l'Autorité concédante d'analyser l'impact des adaptations envisagées sur l'économie générale du contrat. Un plan de production modifié de la ligne concernée est joint audit rapport si la définition de la production est impactée par l'adaptation.

L'incidence financière (charges – recettes induites), sur la durée du contrat, des adaptations de l'offre de services de transport à l'initiative de l'Autorité concédante, est réglée selon les dispositions de l'article IV.4.1.3.

III.14.3. - ADAPTATIONS LIÉES AUX ALÉAS

Par aléas, on entend des faits à caractère non définitif dont la cause est extérieure aux parties et notamment, les faits liés à des manifestations, à des incidents, à des travaux sur la voie publique, à des modifications de voirie entraînant des variations d'itinéraires, des fluctuations du calendrier scolaire, etc.

Le Concessionnaire doit prendre toutes les mesures nécessaires pour pallier les conséquences de ces aléas et pour maintenir la continuité et la qualité du service public telles que définies au présent contrat.

Sous réserve de l'application des principes régissant l'imprévision, les adaptations liées à ces aléas n'ont pas d'incidence sur la part fixe visée à l'article IV.1.4.

L'incidence financière des kilomètres non réalisés est réglée selon les dispositions de l'article IV.4.1.3.

III.14.4. – INFORMATION DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE

Le Concessionnaire informe l'Autorité concédante des adaptations prévues aux articles III.14.1 et III.14.2, préalablement à leur mise en œuvre, dans le respect de la procédure décrite en annexe 17 du présent contrat.

Le cas échéant, le Concessionnaire se charge, pour le compte de l'Autorité concédante, de transmettre au représentant de l'Etat, les éléments d'information prévus au titre du décret n° 2008-857 du 27 août 2008.

Le Concessionnaire transmet à première demande, un bilan des adaptations liées aux aléas.

Toutefois, l'Autorité concédante peut se réserver le droit de demander la réalisation d'enquêtes sur le suivi des adaptations des plans de production dans les conditions définies en annexe 34 du présent contrat.

ARTICLE III.15. – RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION ET RÈGLEMENTS D'UTILISATION

III.15.1. – Sont joints en annexe 35 au présent contrat les règlements suivants :

- Règlement d'utilisation du métro et du tramway ;
- Règlement de sécurité de l'exploitation du métro ;
- Règlement de sécurité de l'exploitation du tramway ;
- Règlement d'exploitation et d'utilisation du réseau autobus et autocars ;
- Règlement d'utilisation du transport spécialisé des personnes handicapées et à mobilité réduite HANDIPOLE ;
- Règlement d'utilisation du service de vélo en libre service, V'Lille ;
- Règlement d'utilisation des parcs relais.

Ces règlements fixent notamment les conditions techniques d'exploitation des modes de transport et les obligations spécifiques qui s'imposent aux usagers.

III.15.2. – Le cas échéant, le Concessionnaire remplace ou modifie les règlements existants, à son initiative ou à la demande de l'Autorité concédante dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables au transport public de personnes. Les nouveaux règlements ou les règlements modifiés sont soumis par le Concessionnaire, à l'accord exprès de l'Autorité concédante et sont transmis, lors qu'il y a lieu, par le Concessionnaire, pour approbation au représentant de l'Etat dans le Département, avant mise en œuvre.

Le Concessionnaire est chargé d'appliquer et de faire appliquer lesdits règlements. Les agents assermentés du Concessionnaire sont habilités à infliger des amendes à l'encontre des usagers pour infraction aux dits règlements, dans les conditions prévues par le code pénal, applicables à la police des transports terrestres. Les frais de dossiers sont fixés par le Concessionnaire dans la limite prévue audit code.

ARTICLE III.16. – PERSONNEL

Le Concessionnaire est tenu de reprendre les agents de l'exploitant précédent, affectés au service des transports, dans le respect des lois et règlements en vigueur, et notamment des dispositions de l'article L.1224-1 du code du travail.

Le Concessionnaire s'engage à maintenir, en permanence, pendant toute la durée du contrat, en nombre et en qualification, les moyens humains nécessaires pour assurer la totalité de ses missions.

Il transmet trimestriellement, au plus tard le 20 du mois suivant le trimestre considéré, un état des effectifs en personnel (en nombre et qualification, dont les agents assermentés).

Dans le mois suivant la prise d'effet de l'exécution du contrat, le Concessionnaire transmet à l'Autorité concédante la convention collective applicable.

Toute modification de la convention collective applicable fait l'objet d'une information de l'Autorité concédante dans le mois qui suit sa survenance.

Le Concessionnaire n'intègre aucune clause de non concurrence dans les contrats de travail des personnels affectés à l'exploitation du service.

CHAPITRE IV – CLAUSES FINANCIERES

ARTICLE IV.1. – TARIFICATION

Les tarifs des titres de transport sont fixés selon les grilles tarifaires définies par année en annexe 36 du présent contrat.

IV.1.1. RÉVISION DES TARIFS

En dehors des évolutions tarifaires prévues en annexe 36, les grilles tarifaires peuvent être révisées par l'Autorité concédante, de sa propre initiative ou sur proposition motivée du Concessionnaire.

Le cas échéant, le Concessionnaire transmet à l'Autorité concédante, pour le 1^{er} septembre de l'année n, ses propositions motivées, tant sur le plan financier que marketing, de modifications de la grille tarifaire pour l'année n+1, ainsi qu'une prévision d'évolution des tarifs pour les années n+2 et n+3, et au delà, si nécessaire.

Le Concessionnaire procède aux modélisations financières des recettes issues de la vente de titres sur base de ses propositions ou des propositions de modification des grilles tarifaires faites par l'Autorité concédante.

Sur ces bases, les parties se rapprochent afin d'étudier les propositions motivées de modifications de la grille tarifaire et notamment l'impact des évolutions prescrites sur les recettes attendues.

L'Autorité concédante décide de réviser ou non la grille tarifaire sur ces bases. Le Concessionnaire peut être amené si nécessaire à formuler de nouvelles propositions à la demande de l'Autorité concédante.

Les nouveaux tarifs approuvés par l'Autorité concédante sont alors communiqués au Concessionnaire préalablement à leur mise en application et l'engagement de recettes fait l'objet d'une révision par voie d'avenant en application de l'article IV.7.

L'Autorité concédante peut de sa propre initiative ou sur proposition du Concessionnaire, décider de l'intégration ou de la suppression d'un titre, après une évaluation de l'impact prévisionnel de la mesure sur les recettes.

L'annexe 37 définit les modalités de calcul de l'incidence des modifications tarifaires sur l'engagement de recettes repris à l'article IV.4.2.1.

IV.1.2. RÉDUCTIONS TARIFAIRES

L'Autorité concédante peut décider de l'application de réductions tarifaires. Ces réductions tarifaires peuvent également être proposées par le Concessionnaire, sous réserve d'acceptation par le représentant de l'Autorité concédante. Les réductions tarifaires s'inscrivent impérativement dans le respect du principe d'égalité des usagers devant le service public.

Les réductions tarifaires proposées par le Concessionnaire ou reconnues par le Concessionnaire comme devant permettre l'accroissement de la fréquentation sont compensées par le Concessionnaire à l'euro.

Elles ne donnent pas lieu à une modification de l'engagement de recettes défini à l'article IV.4.2.1., ni à la hausse, ni à la baisse.

ARTICLE IV.2. RECETTES PERCUES POUR LE COMPTE DE L'AUTORITE CONCEDANTE

IV.2.1. NATURE DES RECETTES PERCUES POUR LE COMPTE DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE

Le Concessionnaire est chargé comme mandataire de collecter au nom et pour le compte de l'Autorité concédante les recettes suivantes :

- Les recettes issues de la vente de titres sur le réseau de transport ;
- Les recettes liées aux constats d'infraction et frais de dossier afférents ;
- Les recettes liées à la gestion des emplacements commerciaux ;
- Les recettes liées à la gestion des emplacements publicitaires ;
- Les recettes liées à la vente des supports et duplicatas de carte.

Les recettes collectées sont reversées à hauteur des montants encaissés.

Les tarifs des titres de transport sont fixés dans les conditions définies à l'article IV.1.

Les indemnités transactionnelles et frais de dossiers liés aux infractions à la police des transports sont fixées dans les conditions de l'article III.15.2.

Le Concessionnaire établit les factures au nom et pour le compte de l'Autorité concédante, en conserve les originaux, qui demeurent accessibles à tout moment à l'Autorité concédante et en adresse une copie à l'Autorité concédante par voie électronique. Les factures émises par les dispositifs de billetterie prendront la forme de journaux électroniques de ventes.

Les titres de transport et factures doivent obligatoirement comporter la marque commerciale « TRANSPOLE ». Le Concessionnaire établit des factures comportant les mentions obligatoires de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire est responsable du recouvrement des factures. Il recourra à l'ensemble des modes de recouvrement à sa disposition pour recouvrer les factures émises au nom et pour le compte de l'Autorité concédante.

IV.2.2. MODALITÉS DE REVERSEMENT DES RECETTES À L'AUTORITÉ CONCÉDANTE

Les recettes collectées par le Concessionnaire, définies à l'article IV.2.1., y compris la TVA afférentes, sont reversées à l'Autorité concédante le vingt deux (22) du mois suivant leur encaissement.

Les fonds correspondants aux versements sont virés sur le compte de l'Autorité concédante auprès de la Trésorerie de Métropole européenne de Lille, dont les références précises ont été fournies au Concessionnaire.

En cas de non reversement des recettes, l'Autorité concédante suspendra le versement des acomptes de la part fixe définis à l'article IV.4.1.

IV.2.3. Reddition des comptes de recettes

Les opérations de perception et de reversement des recettes perçues au nom et pour le compte de l'Autorité concédante donnent lieu à l'ouverture d'un compte comptable spécifique par nature de recettes et à la tenue d'un livre réservé à chaque compte.

Le reversement des recettes perçues par le Concessionnaire au nom et pour le compte de l'Autorité concédante fait l'objet d'une reddition des comptes de recettes de la comptabilité du Concessionnaire le quinze (15) du mois suivant la période de recouvrement considérée, pour son ordonnancement par l'Autorité concédante, puis le recouvrement par son Comptable public

A cet effet, préalablement au reversement, le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante le 15 du mois suivant, un état détaillé et un état récapitulatif reprenant

l'ensemble des données relatives aux recettes perçues sur la période considérée. Il présente notamment la balance générale des comptes et la situation de trésorerie arrêtées au dernier jour du mois concerné ainsi que les pièces justificatives des opérations retracées dans les comptes.

Ces états permettent le rapprochement entre :

- La référence des factures ;
- Les montants facturés ;
- Les montants des sommes encaissées sur le mois et sur les mois antérieurs ;
- Les créances en cours de recouvrement et celles restant impayées. Les créances supérieures à 1 000 euros restées impayées feront l'objet d'un état retraçant les diligences entreprises par le Concessionnaire en vue de leur recouvrement pour la bonne information de l'Autorité concédante ;
- Les créances déclarées irrécouvrables.

Les états détaillés sont établis par nature de recettes et précisent les canaux de distribution. Ils distinguent les quantités et les prix unitaires, le montant HT, le taux et le montant de la TVA ainsi que le montant TTC.

Les états récapitulatifs sont établis par nature de recettes et distinguent par taux de TVA, le montant HT, le montant de la TVA ainsi que le montant TTC.

Ces états doivent permettre d'assurer la traçabilité complète des sommes reversées.

Les états détaillés sont adressés à l'Autorité concédante sous la forme d'un support informatique (fichier sous Excel).

Sur la base de ces états et justifiés des factures émises et recouvrées, l'Autorité concédante procède à l'ordonnancement des recettes perçues par le Concessionnaire au nom et pour le compte de l'Autorité concédante pour le mois considéré.

Le non respect du délai de transmission des états détaillés donne lieu à pénalités définies en annexe 3.

A l'issue de l'exercice comptable, le Concessionnaire transmet une lettre de confort du commissaire aux comptes du Concessionnaire attestant de la conformité des montants versés avec les montants collectés par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire se tient à disposition en cas de contrôle de l'Autorité concédante opéré par l'administration fiscale.

IV.2.3. MODALITÉS DE CONTRÔLE DES REVERSEMENTS DE RECETTES

L'Autorité concédante dispose de toute la latitude nécessaire pour procéder ou faire procéder, par toute personne mandatée par elle, au contrôle sur pièces et sur place des recettes déclarées par le Concessionnaire.

Notamment, l'Autorité concédante se réserve le droit de procéder ou faire procéder à un audit informatique des systèmes d'information sur lesquels s'appuie la détermination des recettes reversées.

Les reversements de recettes sont réalisés dans le respect des procédures garantissant l'intégrité des recettes établies en annexe 38.

Toute modification ultérieure à ces procédures doit être adressée à l'Autorité concédante au plus tard le jour de la mise en œuvre de cette modification.

Suite aux contrôles effectués par l'Autorité concédante, ou toute personne par elle mandatée, les insuffisances éventuelles relevées à cette occasion sont notifiées au Concessionnaire dans le trimestre suivant le constat de ces insuffisances

Elles font l'objet de mesures correctives prises par le Concessionnaire, mises en place dans les délais indiqués par le représentant de l'Autorité concédante.

Le non respect du délai de mise en place des mesures correctives donne lieu à pénalités défini en annexe 3.

ARTICLE IV.3. NATURE DES RECETTES CONSERVÉES PAR LE CONCESSIONNAIRE

Les produits suivants ne font pas l'objet d'un reversement à l'Autorité concédante :

- Les recettes des services aux tiers ;
- Les produits financiers générés par l'exécution du contrat ;
- Les remboursements de charges ;
- Les refacturations aux autres réseaux ;
- Les refacturations aux opérateurs télécom ;
- Les cautions vélos ;
- Les produits de cession des biens de retour et de reprise dans les conditions prévues à l'article II.8. ;
- Les subventions ou participations versées par des tiers dans le cadre des cofinancements obtenus au titre des investissements que le Concessionnaire réalise dans les conditions prévues à l'article IV.5. ;
- Les autres recettes exceptionnelles sous réserve de l'autorisation préalable du représentant de l'Autorité concédante.

Les recettes conservées par le Concessionnaire font partie intégrante de l'équilibre financier de la concession. Leur montant prévisionnel est pris en compte dans la détermination de la part fixe de la rémunération définie à l'article IV.4.1.

ARTICLE IV.4. RÉMUNÉRATION DU CONCESSIONNAIRE

La rémunération du Concessionnaire est liée à la mise en œuvre de l'activité de transports urbains de personnes. En contrepartie de l'ensemble des missions qui lui sont confiées au titre du présent contrat, le Concessionnaire perçoit une rémunération versée par l'Autorité concédante composée :

- d'une part fixe, définie à l'article IV.4.1., établie annuellement, lors de la conclusion du contrat, sur la base des coûts d'exploitations prévisionnels y compris marge et aléas et nets des recettes conservées par le Concessionnaire ;
- d'une part variable, définie à l'article IV.4.2. établie sur la base d'un intéressement à l'atteinte des objectifs fixés en termes de développement des recettes tarifaires, de développement des recettes annexes ainsi qu'à l'atteinte d'objectifs de performance.

Le Concessionnaire assume par conséquent le risque commercial ; une partie de sa rémunération étant liée à sa performance en termes notamment de développement des recettes ; et le risque d'exploitation du service concédé.

IV.4.1. RÉMUNÉRATION DU CONCESSIONNAIRE – PART FIXE

IV.4.1.1. Définition de la part fixe

Le Concessionnaire assume l'ensemble des charges liées aux missions qui lui sont confiées au titre du présent contrat, y compris notamment le paiement des services de transport et autres prestations sous-traitées, des lignes transfrontalières, les missions

de maîtrise d'œuvre de maintenance et les incidences financières du programme d'investissement mis à sa charge.

En contrepartie, le Concessionnaire perçoit une part fixe de rémunération correspondant aux charges prévisionnelles du service y compris marges et aléas et nets des recettes conservées telles qu'arrêtées dans les comptes d'exploitation prévisionnels repris en annexe 39.

Le montant de la rémunération fixe (PF_0) en € HT valeur (mois de la date limite de remise des offres) est fixé comme suit :

(à compléter par les soumissionnaires)

Année	PF_0
PF_0 2018	 €
PF_0 2019	 €
PF_0 2020	 €
PF_0 2021	 €
PF_0 2022	 €
PF_0 2023	 €
PF_0 2024	 €
Total	 €

La part fixe n'intègre pas le montant prévisionnel de la contribution économique territoriale à la charge du Concessionnaire qui fait l'objet d'une rémunération correspondant à un remboursement à l'euro l'euro par l'Autorité concédante en application de l'article IV.8.2.

La part fixe est révisée selon les stipulations de l'article IV.4.1.2. et peut faire l'objet de réfections selon les stipulations de l'article IV.4.1.3.

IV.4.1.2. Révision de la part fixe

La part fixe (PF_0) défini à l'article IV.4.1.1. est révisée chaque année au 1^{er} janvier selon la formule d'indexation suivante :

$$PF_n = PF_{0n} \times C_n$$

Où :

PF_n est la valeur actualisée de la part fixe PF_{0n} relatif à l'année n

C_n est la valeur du coefficient de révision pour l'année n, au millième inférieur

PF_{0n} est la valeur de la pat fixe à l'année de référence 0 (valeur mois de la date limite de remise des offres) pour l'année n repris à l'article IV.4.1.1.

Avec

Où :

$X = 0.15$	correspond à la quote part moyenne des charges sur toute la durée du contrat qu'il n'y a pas lieu de réviser, aux gains de productivité et à la correction de l'effet inflationniste de la formule d'indexation
$Y=0,85$	correspond à la quote part moyenne des charges sur toute la durée du contrat qu'il y a lieu de réviser avec $y=1-x$
G_n	est la moyenne arithmétique des 12 dernières valeurs connues au 01/01/n de l'indice mensuel de prix de production de l'industrie française pour le marché français – Prix de marché – CPF 35.23 – Commerce du gaz par conduites – Base 2010 – identifiant 1653968
G_0	est la valeur définitive de cet indice du mois de la date limite de remise des offres
S_n	est la moyenne arithmétique des 12 dernières valeurs connues au 01/01/n de l'indice mensuel du coût horaire du travail révisé - Salaires et charges - Transport et entreposage (NAF rév. 2 section H) - Base 100 en décembre 2008– identifiant 001565190
S_0	est la valeur définitive de cet indice du mois de la date limite de remise des offres
E_n	est la moyenne arithmétique des 12 dernières valeurs connues au 01/01/n de l'indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français - Prix de marché - CPF 35.11 et 35.14 - Électricité vendue aux entreprises ayant souscrit un contrat pour capacité > 36kVA - Référence 100 en 2010 – numéro d'identifiant 1771242.
E_0	est la valeur définitive de cet indice du mois de la date limite de remise des offres
T_n	est la moyenne arithmétique des 12 dernières valeurs connues au 01/01/n de l'indice des prix à la consommation - Secteurs conjoncturels (mensuel, ensemble des ménages, France, base 2015) - Services : Transports, numéro d'identifiant 1763863.
T_0	est la valeur définitive de cet indice du mois de la date limite de remise des offres
M_n	Est la moyenne arithmétique des 12 dernières valeurs connues au 01/01/n de l'indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français - Prix de base - CPF 28.1 - Machines d'usage général - Base 2010 – au numéro d'identifiant 1652539.
M_0	est la valeur définitive de cet indice du mois de la date limite de remise des offres

Et où :

Les coefficients de pondération représentent, le poids relatif moyen sur la durée du contrat des différentes charges imputables à chaque indice précédemment décrit, défini par rapport à la somme des charges d'exploitation imputables à ces indices.

(à compléter par les soumissionnaires)

Avec $a + b + c + d + e = 1$

Coefficients	Valeur des coefficients
a	
b	
c	
d	

e	
---	-------

Les coefficients définis ci-dessus sont calculés sur la base des comptes d'exploitation prévisionnels figurant en annexe 39.

En cas de disparition ou de suspension de publication des indices ou références définis ci-dessus, les parties conviennent du choix d'autres indices ou références et d'une formule de raccordement.

Le Concessionnaire propose de façon motivée à l'Autorité concédante des indices équivalents de remplacement en indiquant la valeur et le mode de calcul du coefficient de raccordement entre l'ancien et le nouvel indice. Ces nouveaux indices sont appliqués à compter de la prise d'effet de l'avenant au présent contrat actant leur substitution ou à toute autre date expressément prévue par cet avenant.

Pendant la phase de transition, la formule de calcul est maintenue avec le dernier taux d'indexation retenu.

Le Concessionnaire transmet au 01 janvier de l'année considérée un projet de calcul de la part fixe révisée.

IV.4.1.3. Suivi de l'exécution de l'offre

Le Concessionnaire assure une parfaite traçabilité des kilomètres non réalisés et réalisés en plus par mode, en précisant les motifs. Il transmet mensuellement à l'Autorité concédante un état récapitulatif de ces éléments. Ces états font l'objet d'une validation par le représentant de l'Autorité concédante avant d'être intégrés, le cas échéant, dans le calcul des réfections de la part fixe.

a) Adaptation de l'offre

L'Autorité concédante peut décider d'une adaptation de l'offre, à la hausse ou à la baisse, pour tout motif.

Le Concessionnaire peut également, de sa propre initiative, proposer des adaptations de l'offre à l'Autorité concédante. Elles font l'objet d'une validation par le représentant de l'Autorité concédante.

L'impact financier de l'adaptation de l'offre est chiffré sans délai par le Concessionnaire, puis validée ou non par le représentant de l'Autorité concédante.

L'impact financier cumulé est déterminé sur la base de la projection des kilomètres réalisés en plus ou en moins par mode valorisés au coût marginal kilométrique moyen sur la durée du contrat défini par mode en annexe 39.

Tant que les adaptations de l'offre cumulées depuis l'origine du contrat ne représentent pas 0,2 %, en plus ou en moins, du total des charges de la concession, elles ne donnent pas lieu à modification de la part fixe et des engagements de recettes.

Dans ce cas l'Autorité concédante peut toutefois décider de réviser la part fixe et les engagements de recettes par voie d'avenant.

Au-delà de 0,2 %, en plus ou en moins, du total des charges de la concession, les modifications d'offre donnent lieu à la conclusion d'un avenant déterminant l'impact de la modification d'offres sur l'économie du contrat.

Les impacts financiers des modifications ponctuelles opérées par le Concessionnaire sont à la charge de ce dernier.

b) Conséquences de la non-réalisation de l'offre

Il est distingué suivant les motifs de non réalisation de l'offre :

- La non réalisation de l'offre pour motif interne au Concessionnaire, y compris la grève de ses personnels hors mouvement national : il est alors opéré une réfaction de la part fixe calculée sur la base du nombre de kilomètres non réalisés valorisés par le coût moyen kilométrique de l'année de survenance défini par mode en annexe 39 du présent contrat. Ces réflexions sont désignées par le terme A1 dans le présent contrat.
- La non réalisation de l'offre pour motif externe au Concessionnaire, y compris les cas de force majeure dont les mouvements nationaux de grève : il est alors opéré une réfaction de la part fixe calculée sur la base du nombre de kilomètres non réalisés par mode valorisés par le coût marginal kilométrique de l'année de survenance défini par mode en annexe 39 du présent contrat. Ces réflexions sont désignées par le terme A2 dans le présent contrat.

En aucun cas, le Concessionnaire ne peut déduire des kilomètres commerciaux non effectués, les kilomètres haut le pied supplémentaires parcourus du fait de la grève ou de toute autre cause.

La réfaction intervient lors de la régularisation annuelle de la part fixe prévue à l'article IV.4.1.4.

Ces motifs de non réalisation de l'offre ne remettent pas en cause l'engagement annuel de recettes du Concessionnaire.

Les parties se rapprochent afin d'établir un référentiel des différents motifs de non réalisation de l'offre dans les six mois suivant la prise d'effet du présent contrat.

IV.4.1.4. Modalités de paiement de la part fixe

a. Versement des acomptes mensuels de la part fixe

La part fixe est versée par acomptes mensuels égaux à 1/12ème, calculés conformément au montant annuel figurant à l'article IV.4.1.1. et est révisée annuellement dans les conditions prévues à l'article IV.4.1.2.

Le paiement est mandaté au plus tard le 22 de chaque mois.

Les acomptes ne tiennent pas compte des termes A1 et A2 définis à l'article IV.4.1.3. qui sont traités dans le cadre de la régularisation annuelle de la part fixe.

b. Régularisation annuelle de la part fixe

La régularisation annuelle de la part fixe (RA_n) tient compte, le cas échéant des réfections (A1 et A2) de la part fixe telles que définies à l'article IV.4.1.3.

La régularisation annuelle est calculée de la manière suivante :

$$RA_n = (A1_n + A2_n) \times C_n$$

Avec C_n défini à l'article IV.4.1.2.

Le Concessionnaire transmet au plus tard le 15 janvier de l'exercice suivant l'année considérée, un projet de calcul de la régularisation annuelle de la part fixe reprenant l'ensemble des éléments de calcul et notamment les éléments définis à l'article IV.4.1.3. ayant fait l'objet d'une validation préalable par le représentant de l'Autorité concédante.

Le non respect du délai de transmission du projet de calcul de la régularisation annuelle donne lieu à pénalités définies en annexe 3.

Au 31 mars au plus tard de l'année $n+1$, le Concessionnaire verse à l'Autorité concédante la somme lui restant due au titre de l'année n .

IV.4.2. RÉMUNÉRATION DU CONCESSIONNAIRE – PART VARIABLE

La part variable de la rémunération du Concessionnaire est constituée d'un intéressement à:

- L'atteinte des objectifs de développement des recettes tarifaires ;
- L'atteinte des objectifs de développement des recettes annexes ;
- L'atteinte des objectifs en termes de taux de contrôle et de recouvrement des recettes liées aux constats d'infraction et frais de dossiers afférents.

IV.4.2.1. Intéressement du Concessionnaire à l'atteinte des objectifs de développement des recettes tarifaires

a. Engagement du Concessionnaire

Le Concessionnaire s'engage sur des objectifs de développement des recettes tarifaires tenant compte notamment des objectifs d'amélioration de la fraude et de la fréquentation. Ces engagements conduisent à des objectifs de ventes de titres définis en annexe 39 et compte tenu des tarifs définis en annexe 36, à des engagements en équivalent de recettes tarifaires définis annuellement comme suit en tarifs courants HT:

(à compléter par les soumissionnaires)

Année	Engagement en équivalent recettes tarifaires (ER_{0n})
ER _{0 2018}	 €
ER _{0 2019}	 €
ER _{0 2020}	 €
ER _{0 2021}	 €
ER _{0 2022}	 €
ER _{0 2023}	 €
ER _{0 2024}	 €
Total	 €

Cet engagement en équivalent recettes correspond à l'offre de référence défini au contrat.

b. Modalité de calcul de l'intéressement

Au plus tard le 15 février de l'année n+1, le cumul des recettes reversées au titre de l'année n est comparé à l'engagement en équivalent recettes tarifaires relatif à l'année considérée défini au paragraphe a. de l'article IV.4.2.1.

Le calcul des différentiels de recettes est transmis par le Concessionnaire à l'Autorité concédante.

Si le cumul des recettes reversées au titre de l'année est inférieur à l'engagement de recettes de l'année considérée, le Concessionnaire reste tenu par son engagement et se voit appliquer un intéressement négatif correspondant au versement de l'intégralité du différentiel à l'Autorité concédante.

Si le cumul des recettes reversées au titre de l'année est supérieur à l'engagement de recettes de l'année considérée, le différentiel est reversé au Concessionnaire au titre de son intéressement à l'atteinte des objectifs en termes de développement des recettes tarifaires selon le barème suivant :

Différentiel entre les recettes réelles reversées et l'engagement de recettes	Part reversée au Concessionnaire	Part conservée par l'Autorité concédante
De 0% à 3% au-delà de l'engagement	100%	0%
De 3% à 4% au-delà de l'engagement	75%	25%
Au-delà de 4% au-delà de l'engagement	50%	50%

IV.4.2.2. Intéressement du Concessionnaire à l'atteinte des engagements en termes de développement des recettes annexes

a. Engagement du Concessionnaire

Le Concessionnaire s'engage dans une démarche de dynamisation des recettes annexes conduisant à un engagement en équivalent recettes défini pour chaque année de l'exécution du contrat. Ces objectifs portent sur :

- Un engagement équivalent recettes liées à la gestion des emplacements commerciaux (ERC),
- Un engagement équivalent recettes liées à la gestion des emplacements publicitaires (ERP),
- Un engagement équivalent recettes liées aux autres recettes diverses (ERD)

Les montants annuels de l'engagement en équivalent recettes (ERA_n) en € hors taxes sont fixés comme suit:

(à compléter par les soumissionnaires)

Année	Engagement recettes emplacements commerciaux (ERC)	Engagement recettes emplacements publicitaires (ERP)	Engagement autres recettes diverses (ERD)	Total engagement équivalent recettes annexes (ERA)
2018	 €	 €	 €	 €
2019	 €	 €	 €	 €
2020	 €	 €	 €	 €
2021	 €	 €	 €	 €
2022	 €	 €	 €	 €
2023	 €	 €	 €	 €
2024	 €	 €	 €	 €
Total	 €	 €	 €	 €

b. Modalité de calcul de l'intéressement

Au plus tard le 15 février de l'année n+1, le cumul des recettes reversées au titre de l'année n est comparé à l'engagement en équivalent recettes annexes (ERA) relatif à l'année considérée.

Le calcul des différentiels de recettes est transmis par le Concessionnaire à l'Autorité concédante.

Si le cumul des recettes reversées au titre de l'année est inférieur à l'engagement de recettes de l'année considérée, le Concessionnaire reste tenu par son engagement et se voit appliquer un intéressement négatif correspondant au versement de l'intégralité du différentiel à l'Autorité concédante.

Si le cumul des recettes reversées au titre de l'année est supérieur à l'engagement de recettes de l'année considérée, le différentiel est reversé au Concessionnaire au titre de son intéressement selon le barème suivant :

Différentiel entre les recettes réelles reversées et l'engagement de recettes	Part reversée au Concessionnaire	Part conservée par l'Autorité concédante
De 0% à 6% au-delà de l'engagement	100%	0%
De 6% à 10% au-delà de l'engagement	75%	25%
Au-delà de 10% au-delà de l'engagement	50%	50%

IV.4.2.3. Intéressement du Concessionnaire à l'atteinte des engagements en termes de taux de contrôle et de recouvrement des recettes liées aux constats d'infraction et frais de dossier afférents

a. Engagement du Concessionnaire

Le Concessionnaire s'engage sur un taux objectif de contrôle répressif défini dans l'annexe 18 ainsi que sur un taux de recouvrement de 40% des recettes d'infractions et frais de dossiers afférents sur la durée du contrat conduisant aux prévisions de recettes suivantes:

(à compléter par les soumissionnaires)

Année	Prévision de recettes liées aux infractions et frais de dossiers afférents (ERI)
2018	 €
2019	 €
2020	 €
2021	 €
2022	 €
2023	 €
2024	 €
Total	 €

b. Modalité de calcul de l'intéressement

Au plus tard le 15 février de l'année n+1, le cumul des recettes reversées au titre de l'année n est comparé aux prévisions de recettes relatives à l'année considérée.

Le calcul des différentiels de recettes est transmis par le Concessionnaire à l'Autorité concédante.

Si le cumul des recettes reversées au titre de l'année est supérieur aux prévisions de recettes de l'année considérée et sous réserve de l'atteinte des objectifs de taux de contrôle et de taux de recouvrement, le différentiel est reversé au Concessionnaire au titre de son intéressement à l'atteinte des objectifs de contrôle et de recouvrement. En

cas de non atteinte de l'objectif de taux de contrôle et/ou de l'objectif de taux de recouvrement, le différentiel est conservé par l'Autorité concédante.

Si le cumul des recettes reversées au titre de l'année est inférieur aux prévisions de recettes de l'année considérée et en cas de non atteinte de l'objectif de taux de recouvrement et/ou de l'objectif de taux de contrôle, le Concessionnaire se voit appliquer un intéressement négatif correspondant au versement de l'intégralité du différentiel à l'Autorité concédante. En cas d'atteinte, à la fois, de l'objectif de taux de contrôle et de l'objectif de taux de recouvrement, aucun intéressement négatif n'est appliqué.

IV.4.2.4. Modalités de paiement des intéressements

Le Concessionnaire transmet au plus tard le 15 février de l'année n+1, un état des intéressements définis aux articles IV.4.2.1. à IV.4.2.3. dus au titre de l'année n. Cet état reprend l'ensemble des éléments de calcul et notamment :

- Un rappel des montants des engagements en équivalent recettes de l'année considérée ;
- Les montants des recettes reversées au titre de l'année y compris les compensations financières définies à l'article IV.1.2. ;
- L'ensemble des justificatifs détaillant le calcul annuel du taux de recouvrement et des taux de contrôle ;
- Les montants et détail du calcul de chaque intéressement.

Le non respect du délai de transmission de l'état des intéressements donne lieu à pénalités défini en annexe 3.

Ces éléments font l'objet d'une validation de la part du représentant de l'Autorité concédante.

Au 31 mars au plus tard de l'année $n+1$, l'Autorité concédante verse au Concessionnaire la somme due au titre de l'année n . Le même délai s'applique en cas de sommes dues par le Concessionnaire à l'Autorité Concédante.

En cas de non versement des sommes dues, l'Autorité concédante suspendra tout ou partie du versement de la régularisation annuelle de la part fixe ou des acomptes de la part fixe définis à l'article IV.4.1.4. jusqu'à due concurrence.

ARTICLE IV.5. FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS PAR LE CONCESSIONNAIRE

Le Concessionnaire assure le financement des investissements à sa charge.

L'Autorité concédante ne souhaite pas la mise en place de cessions de créances de type L.313-23 à L.313-34 du code monétaire et financier.

L'Autorité concédante ne garantit ni les emprunts souscrits par le Concessionnaire pour le financement des biens au sens des dispositions de l'article L 2252-1 du code général des collectivités territoriales, ni le paiement des loyers de crédit-bail.

Un plan prévisionnel de financement des investissements initiaux et des investissements réalisés en cours de contrat, y compris le renouvellement (valeur mois de la date limite de remise des offres), incluant les frais financiers et divers, est joint en annexe 11 au présent contrat.

Le Concessionnaire, dans le cadre des investissements qu'il réalise, se doit de solliciter des cofinancements, notamment s'agissant du contrat de projets Etat / Région, du programme européen « Compétitivité Régionale et Emploi » et des programmes thématiques spécifiques de l'Etat et de l'Union Européenne.

A ce titre, il est susceptible de percevoir des subventions ou des participations versées par des tiers. Les sommes perçues sont inscrites dans leur intégralité au crédit du compte « fonds d'investissement » prévu à l'article V.1.4 du présent contrat.

ARTICLE IV.6. RACHAT DES BIENS AU PRÉCÉDENT DÉLÉGATAIRE

Conformément au contrat de délégation du service de transports urbains de personnes conclu avec le précédent délégataire sur la période 2011 à 2017, l'Autorité concédante ou la personne qu'elle désignera se réserve le droit de reprendre, en totalité ou en partie, les biens de reprise figurant aux inventaires mis à jour.

La reprise est effectuée contre paiement par l'Autorité concédante ou la personne qu'elle désignera, du prix correspondant à la valeur nette comptable déduction faite éventuellement des frais de remise en état.

Les biens de retour financés par le précédent délégataire sur la durée du précédent contrat de délégation sont repris au précédent délégataire par l'Autorité concédante et mis à disposition du Concessionnaire.

L'Autorité concédante prend à sa charge le paiement au précédent délégataire de la valeur nette comptable relative à ces biens. Ces biens seront intégrés à l'inventaire des biens de retour mis à disposition par l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire reprend au précédent délégataire, les biens de reprise financés par le précédent délégataire qu'il juge utile pour l'exploitation du service concédé.

Les biens sont acquis dès le 1er janvier 2018, par le Concessionnaire auprès du précédent Délégué, pour leur valeur nette comptable à cette date.

ARTICLE IV.7. – RÉEXAMEN DES CONDITIONS FINANCIÈRES

IV.7.1. CAUSES DE RÉEXAMEN DES CONDITIONS FINANCIÈRES

Pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution du présent contrat, ainsi que des événements extérieurs aux parties, de nature à modifier significativement l'économie générale dudit contrat, les conditions financières du présent contrat peuvent être revues à la hausse ou à la baisse, dans le respect des règles relatives aux modifications des contrat de concession, notamment :

- En cas de révision du périmètre géographique de la concession, en particulier en cas d'inclusion de nouvelles communes au ressort territorial de mobilité durable ;

- En cas de modifications autres que mineures de la structure ou de la technologie du parc de véhicules ;
- En cas de modification importante de la législation, et notamment de la législation fiscale ou sociale, ou des règles applicables à la profession de transporteur, entraînant des charges supplémentaires ou économies notables,
- Dans le cas où, à la fin de l'exercice, il est constaté que l'évolution de l'un au moins des indices composant la formule d'indexation du prix fixe a varié au-delà de 30 % en valeur relative au cours de trois derniers exercices connus ;
- En cas de financement d'investissements d'une certaine importance par le Concessionnaire, en application des articles I.6, autres que ceux prévus dans l'annexe 11 du présent contrat ;
- En cas de modification des tarifs définis en annexe 36 selon les modalités décrites en annexe 37.

IV.7.2. MODALITÉS DE RÉEXAMEN DES CONDITIONS FINANCIÈRES

Le réexamen des conditions financières du présent contrat a lieu, à la demande :

- Soit de l'Autorité concédante ;
- Soit du Concessionnaire.

La révision débute par la remise d'un document de révision constatant et justifiant de l'un au moins des cas de révision énumérés à l'article IV.7.1.

La Partie à laquelle le document est transmis fait connaître à l'autre son intention dans un délai de trente jours francs.

La procédure est engagée, sauf en cas de refus notifié ou en cas de silence, valant refus tacite, de la Partie à laquelle le document est transmis. En cas de refus exprès, les motifs de refus doivent être précisés. En tout état de cause, la Partie la plus diligente peut, dans ce cas, demander la mise en place d'une commission spéciale de révision prévue à l'article IV.7.3.

Lorsque la procédure de révision est engagée, les Parties conviennent d'un délai pour la faire aboutir et d'un calendrier de travail. En tout état de cause, ce délai ne pourra être supérieur à une durée de 9 mois à compter de l'accord formel de la Partie sollicitée.

Pour permettre à l'Autorité concédante d'apprécier les évolutions à prendre en compte dans la révision, le Concessionnaire met à sa disposition les informations nécessaires en sa possession ainsi que tous éléments utiles à la discussion. Le Concessionnaire est également tenu de présenter un compte d'exploitation prévisionnel correspondant aux ajustements envisagés et faisant apparaître les économies réalisées et/ou les coûts supplémentaires d'exploitation. Le Concessionnaire pourra solliciter de l'Autorité concédante toute information qu'il juge nécessaire dans le cadre de cette procédure.

Les informations fournies peuvent être notamment de nature technique et financière, relatives aux usagers.

Dans le cadre de l'application de son pouvoir général de contrôle sur l'exécution du présent contrat, l'Autorité concédante peut mettre en œuvre, à l'occasion de la procédure de révision, tous les moyens définis au chapitre V.

IV.7.3. COMMISSION SPÉCIALE DE RÉVISION

En l'absence d'accord, soit dès le début de la procédure de révision, soit à l'issue du délai qui a été convenu, une commission spéciale de révision est constituée.

La commission est composée d'une personne désignée par l'Autorité concédante, d'une personne désignée par le Concessionnaire et d'un expert compétent et indépendant désigné d'un commun accord ou, à défaut de sa désignation dans un délai

de un mois, d'un expert nommé par le Président du Tribunal Administratif de Lille sur saisine conjointe des deux Parties. Le coût de l'intervention de l'expert est réparti par moitié entre l'Autorité concédante et le Concessionnaire.

La mission de cette commission consiste à rapprocher les points de vue des deux Parties de façon à parvenir à un accord, dans le respect des engagements contractuels. Le Concessionnaire et l'Autorité concédante sont tenus de fournir aux membres de la commission spéciale tous les documents et les éléments d'information utiles qui leurs sont demandés.

La commission spéciale dispose d'un délai de trois mois pour élaborer un projet d'accord qu'elle soumet aux deux Parties. Si l'une des Parties n'accepte pas les conclusions de la commission, elle notifie son désaccord à l'autre Partie dans un délai d'un mois et en précise les raisons.

Les conclusions de la commission ne lient pas les Parties. A défaut d'accord, le différend est soumis au Tribunal Administratif de Lille par la partie la plus diligente.

ARTICLE IV.8. – RÉGIME FISCAL

Conformément au régime comptable et fiscal des concessions, le Concessionnaire acquitte, sauf exception expressément stipulée par le présent contrat, tous les impôts et taxes liés à l'exécution de ses missions, selon les principes exposés ci-après et la réglementation en vigueur.

IV.8.1. Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)

Les recettes reversées par le Concessionnaire à l'Autorité concédante, l'ensemble de la rémunération fixe et variable, positive ou négative ainsi que le remboursement à l'euro l'euro de la Contribution économique territoriale versée au Concessionnaire par l'Autorité concédante sont assujettis à la TVA, au taux en vigueur.

L'Autorité concédante ayant la qualité d'exploitant fiscal du service concédé au sens de la doctrine de l'administration fiscale conformément à l'instruction fiscale du 21 janvier 1985, 3 D-1-85, toute opération soumise au régime de la taxe sur la valeur ajoutée s'inscrit dans le régime de droit commun. Chaque partie assume son imposition aux opérations qui la concerne.

Les facturations réciproques entre les parties prévues au présent contrat supportent l'application de la TVA en vigueur à la date de facturation.

Le rachat par le Concessionnaire de tout ou partie des biens de reprise financés par le précédent Déléataire en charge de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 2017 dans le cadre de son contrat, donne lieu à une cession au profit du Concessionnaire.

En conséquence, un tel transfert ne donnera lieu ni à taxation ni à régularisation de TVA, le Concessionnaire étant réputé continuer la personne de l'ancien Concessionnaire à raison notamment des régularisations de la taxe déduite par ce dernier.

Le Concessionnaire assume seul les conséquences de tout redressement fiscal éventuel, y compris les pénalités, concernant la gestion qui lui est concédé au titre du présent contrat et qui relève de ses obligations propres.

IV.8.2. Contribution économique territoriale

Les dispositions ci-dessous sont applicables sous réserve de modifications issues des dispositions réglementaires en cours de mise au point par les services de l'Etat. Le cas échéant, elles seront pour tout ou partie adaptées aux obligations réglementaires en vigueur.

Le Concessionnaire est seul redevable de la CET assise sur les immobilisations qu'il utilise pour les besoins de son activité. Sa cotisation de CET au titre du contrat fera l'objet d'un plafonnement en fonction de la valeur ajoutée, au sens de la CET, produite par la société dédiée titulaire du contrat.

Pour permettre au Concessionnaire de souscrire ses déclarations de CET, l'Autorité concédante lui transmet un état des biens qu'elle a acquis et mis à sa disposition au 31 décembre de l'année écoulée. Cet état mentionne la nature des biens et leurs prix de revient hors taxes ou leurs loyers hors taxes, s'agissant des biens pris en location.

Le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante pour le 1^{er} février de l'année n, un état des biens de retour renouvelés, correspondant aux éléments apportant une augmentation de la valeur d'actif du bien, allongeant sa durée de vie ou permettant la réalisation d'un aménagement nouveau le concernant.

Par ailleurs, le Concessionnaire transmet pour validation à l'Autorité concédante le 1^{er} février de l'année n+1, un état des biens de retour qu'il a détruits, cédés, mis hors service ou hors d'usage au cours de l'année écoulée. Cet état comporte tout élément qu'il juge utile, permettant de compléter les informations mentionnées à l'alinéa suivant. Les informations relatives à l'année n sont fournies au Concessionnaire pour le 1^{er} mars de l'année n + 1.

L'Autorité Concédante rembourse au Concessionnaire, au mois de juillet de l'année n, sur production des avis d'imposition et des justificatifs de paiement, le montant de l'acompte exigible au mois de juin puis, au mois de janvier de l'année n +1, le montant pour solde provisoire de CET pour la dite année, versé en décembre de la même année.

La demande de remboursement présentée par le Concessionnaire à l'Autorité concédante devra être accompagnée d'une copie des déclarations de CET, rôles d'imposition, y compris les avis de dégrèvement, demandes de plafonnement et autres réclamations ainsi que des justificatifs de paiement.

En outre, si le Concessionnaire se voit contester par l'administration fiscale les bases communiquées par l'Autorité concédante et / ou le détail des rôles établis par les services fiscaux locaux, il est convenu que la procédure en défense sera conduite en concertation avec l'Autorité Concédante, la décision définitive revenant à cette dernière en cas de désaccord, et que, dans l'hypothèse où la procédure n'aboutirait pas favorablement, les rappels mis à la charge du Concessionnaire lui seraient remboursés, sur justificatifs, par l'Autorité concédante.

Si les contestations concernent les éléments autres que les bases communiquées par l'Autorité concédante, les rappels restent à la charge du Concessionnaire, à l'exception de ceux liés aux modalités d'établissement du détail des rôles par les services fiscaux locaux et pour lesquels les recours menés par le Concessionnaire, en concertation avec l'Autorité Concédante n'auraient pas abouti favorablement.

Les dispositions du précédent alinéa valent en cas de situation contentieuse non résolue à la date de cessation du présent contrat, quelle qu'en soit la raison. Dans ce cas et préalablement aux opérations de clôture des comptes du dernier exercice concerné, les parties se rapprocheront pour examiner l'opportunité de poursuite ou d'abandon des contentieux. En cas de poursuite, le présent contrat sera réputé non soldé quant au règlement des contentieux de CET, quelle que soit la durée du litige, et

ce jusque la résolution finale du contentieux, même si celle-ci se situe après la fin du présent contrat.

Le Concessionnaire sera alors tenu à l'information régulière de l'Autorité concédante, écrite et assortie des justifications nécessaires, sur l'état d'avancement des dossiers.

IV.8.3. Taxe foncière

Les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties appartenant à l'Autorité Concédante sont supportées par celle-ci selon les règles prévalant en la matière.

Le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante pour le 1^{er} février de l'année n, un état des biens de retour renouvelés, correspondant aux éléments apportant une augmentation de la valeur d'actif du bien, allongeant sa durée de vie ou permettant la réalisation d'un aménagement nouveau le concernant.

Par ailleurs, le Concessionnaire transmet, pour validation, à l'Autorité concédante, pour le 1^{er} février de l'année n, un état des biens de retour qu'il a détruits, cédés, mis hors service ou hors d'usage au cours de l'année n-1. Ces états comportent tout élément qu'elle juge utile permettant de compléter les informations nécessaires à l'établissement des déclarations de taxes foncières qui lui incombe.

Le Concessionnaire supporte quant à lui les taxes foncières relatives aux propriétés, bâties ou non bâties, dont il est propriétaire.

Le Concessionnaire supporte également la taxe d'enlèvement des ordures ménagères sur les biens mis à sa disposition.

IV.8.4. Autres impôts et taxes

Tous les autres impôts et taxes relatifs au service concédé sont à la charge exclusive du Concessionnaire.

Le Concessionnaire s'acquitte avec ponctualité des impôts ou taxes dont il est redevable au titre de son activité, de sorte que celle-ci ne puisse en être troublée. A défaut, l'Autorité Concédante peut prendre l'initiative de résilier le contrat pour manquement du Concessionnaire à ses obligations, susceptible de compromettre l'exécution du service public, dans les conditions de l'article VI.3.

ARTICLE IV.9. – RÉGIME COMPTABLE

La comptabilité du service concédé est tenue par le Concessionnaire en conformité avec les principes comptables définis par le Code de Commerce et sous son entière responsabilité. Elle est certifiée par un commissaire aux comptes.

Les opérations propres au service concédé sont décrites au moyen :

- D'un compte d'exploitation de la concession établi sous la forme d'un compte de résultat synthétique et détaillé par activité, conforme au cadre repris en annexe 39.
- D'une comptabilité sociale de la société dédiée établie par année civile, selon les dispositions du plan comptable général en vigueur et comprenant notamment :
 - Un bilan présentant l'actif et de passif de la société dédié ;
 - Un compte de résultat présentant les produits et les charges rattachables à l'exercice considéré ;
 - Les annexes complétant les informations contenues dans le bilan et le compte de résultat ;

- Un tableau des flux de trésorerie résultant de la comptabilité du Concessionnaire.

La comptabilité permet, à l'Autorité concédante, de vérifier, à tout moment, la sincérité et la complétude des informations relatives à l'économie du contrat fournies par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire met en place et exploite un système d'information et une comptabilité analytique des différentes activités entrant dans le périmètre de la Concession. Ce système d'information doit permettre une présentation des recettes et des coûts par activité selon le format repris en annexe 39 et d'apporter à l'Autorité concédante une information claire sur les modalités de passage de la comptabilité générale au compte d'exploitation de la concession.

Sauf exception dûment motivée, cette méthode est identique d'un exercice à l'autre. Les éléments du système d'information et les données comptables sont tenus à tout moment à la disposition de l'Autorité concédante dans des formes appropriées à la réalisation d'audits.

CHAPITRE V – CONTROLES – SANCTIONS

ARTICLE V.1. – RAPPORT ANNUEL

Le Concessionnaire établit un rapport conformément aux dispositions figurant aux articles L 1411-3 du Code général des collectivités territoriales. Celui-ci est transmis avant le 1^{er} juin de l'année suivant l'année considérée, sous format papier et numérique.

Le rapport annuel du Concessionnaire respecte les principes d'indépendance des exercices et de permanence des méthodes retenues pour l'élaboration de chacune de ses parties, tout en permettant la comparaison entre un exercice et le précédent.

Le rapport annuel du Concessionnaire a vocation à être transmis à la commission consultative des services publics locaux, conformément aux dispositions de l'article L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales, et il à être joint au compte administratif de l'Autorité concédante.

Toutes pièces justificatives des éléments de ce rapport sont tenues par le Concessionnaire à la disposition de l'Autorité concédante dans le cadre de son droit de contrôle.

Un certain nombre de modèles correspondant aux documents composant le rapport annuel figurent, en annexe 3 du présent contrat.

Le rapport annuel comprend :

V.1.1. - COMPTE-RENDU FINANCIER ET DONNÉES COMPTABLES

Le Concessionnaire intégrera chaque année dans son rapport annuel, les données financières et comptables suivantes :

- Le compte annuel de résultat de l'exploitation rappelant les données présentées l'année précédente au titre du contrat en cours. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon des critères internes issus de la comptabilité analytique ou selon une clé de répartition dont les modalités sont précisées dans le rapport pour les charges indirectes, notamment les charges de structure. La présentation du compte annuel respecte la trame utilisée pour les comptes prévisionnels figurant en annexe 39 du présent contrat ;
- Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques d'une année sur l'autre sauf modification exceptionnelle et dûment motivée ;
- Un état des variations du patrimoine immobilier intervenues dans le cadre du contrat ;
- Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service public concédé, comportant notamment une description des biens et le cas échéant le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

- Un état du suivi du programme contractuel d'investissements en premier établissement et du renouvellement des biens, tel que précisé à l'article V.1.4., et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service public concédé ainsi qu'une présentation de la méthode de calcul de la charge économique imputée au compte annuel de résultat d'exploitation de la concession ;
- Un état des autres dépenses de renouvellement réalisées dans l'année conformément aux obligations contractuelles ;
- Des inventaires complets, arrêtés au 31 décembre du dernier exercice clos, certifiés conforme par le commissaire au compte du Concessionnaire pour les biens de retour, les biens de reprise, les biens propres et les stocks d'approvisionnement ;
- Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession de service public et nécessaires à la continuité du service public ;
- Le décompte des recettes reversées à l'Autorité concédante ;
- Le détail de la rémunération fixe et variable versée par l'Autorité concédante en précisant les éléments de révision, de réfaction et en précisant ces différentes composantes.

Le compte-rendu financier rappelle les conditions économiques générales de l'année d'exploitation. Il précise, en outre, le détail des kilomètres effectués, des recettes de l'exploitation, les tarifs applicables et leur évolution, ainsi que les recettes d'activités annexes, et leur évolution par rapport à l'exercice antérieur. Il retrace tous les comptes des opérations afférentes à la concession, la décomposition des charges d'exploitation et de maintenance, et de recettes, selon le modèle joint en annexe 39 du présent contrat.

Le Concessionnaire joint également les comptes sociaux de la société dédiée à l'exécution du contrat et le rapport du commissaire aux comptes.

Le compte-rendu financier est accompagné d'une analyse littéraire permettant de justifier les évolutions d'une année sur l'autre.

Le Concessionnaire accompagne la remise du compte rendu financier d'une note sur la méthodologie générale d'établissement de ce dernier et ainsi que d'une matrice de transposition de la comptabilité de la société dédiée au compte annuel de résultat d'exploitation de la concession. Il précise les flux entre la société dédiée et les sociétés mères notamment en termes de frais de structure et convention de trésorerie.

V.1.2. - ANALYSE DE LA QUALITÉ DU SERVICE

Le rapport comporte :

- Les éléments permettant d'apprécier la qualité du service rendu et ses évolutions par mode ;
- Les mesures proposées par le Concessionnaire pour une meilleure satisfaction des usagers.

La qualité du service est appréciée par application des critères énumérés à l'article III.1.3. et précisés dans l'annexe 18 du présent contrat.

V.1.3. – COMPTE-RENDU TECHNIQUE

Le compte-rendu technique comprend au moins les indications suivantes :

Dans le domaine de la maintenance :

- Evolution générale de l'état des ouvrages et matériels exploités ;
- Bilan annuel des activités en matière de maintenance (opérations réalisées, vérifications réglementaires, mises aux normes, etc.) ;
- Etat du parc d'autobus, de rames de métro et tramway en service au 1^{er} janvier.

Dans le domaine de la sécurité :

- Bilan et évolution globale des dispositifs de sécurisation du réseau en termes de lutte contre la fraude, de recouvrement des amendes, de lutte contre l'insécurité et de prévention de la délinquance. Ces éléments sont mis en perspective avec les engagements du Concessionnaire ;
- Etat récapitulatif des indemnités transactionnelles et des frais de dossier ;
- Etat des procédures initiées à la suite des actes de vandalisme ;
- Bilan de la médiation sociale présentant notamment le nombre d'Equivalent Temps Plein affecté au dispositif, les résultats des objectifs fixés et des contrôles effectués par le Concessionnaire ;
- Une présentation permettant d'apprécier l'articulation entre le dispositif de médiation sociale et les autres moyens humains affectés à la sécurisation ;
- Bilan annuel présentant les actions entreprises pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste sur le réseau de transport.

Dans le domaine de l'exploitation :

- Liste des contrats de sous-traitance, des services de transport ;
- Bilan complet des adaptations d'offre mises en place à l'initiative du Concessionnaire et de l'Autorité concédante et de leurs effets sur les résultats de trafic et financiers ;
- Bilan détaillé sur les validations issues du système billettique et sur la non validation par mode de transport ;
- Bilan détaillé de l'activité des parcs relais et des pôles d'échanges et des effets induits sur le trafic ;
- Etat récapitulatif des services de transport effectués pour compte de tiers ;
- Suivi technique, économique et environnemental de la flotte de bus au gaz ;
- Bilan relatif à l'application des mesures prévues par le schéma directeur d'accessibilité ;
- Bilan des adaptations de la ligne transfrontalière Mouscron – Wattrelos – Roubaix, le compte d'exploitation analytique détaillé, et les modifications du parc de véhicules ;
- Rapport sur l'activité du système de vélos en libre service ;
- Liste des espaces commerciaux.

- Etat annuel de la sinistralité liée à l'exploitation.

Dans le domaine du suivi des biens :

- Etat détaillé des cessions, des destructions, produit de cession des biens, frais de dépollution et de gestion liés ;
- Détail des redevances d'occupation domaniale perçues auprès des Concessionnaires des espaces commerciaux des espaces publicitaires et des réseaux de télécommunications ;
- Bilan annuel de réalisation des investissements à la charge du Concessionnaire ;
- Inventaire des biens propres.

Le Concessionnaire conclut la partie technique du rapport par un rappel des évènements significatifs intervenus au cours de l'exercice et par les recommandations motivées et hiérarchisées relatifs aux différents domaines.

V.1.4 – SUIVI FINANCIER DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT

Pour permettre à l'Autorité concédante de s'assurer que le Concessionnaire remplit ses obligations au regard du programme d'investissement mis à sa charge et de contrôler l'affectation des financements de ce programme par l'Autorité concédante au travers du contrat, il est convenu ce qui suit :

Le Concessionnaire produit mensuellement un état des investissements réalisés par rapport au programme d'investissement contractuellement arrêté.

Sur cet état figurent les dépenses effectives d'investissement engagées par le Concessionnaire. Elles sont constituées des charges de prestations et de fourniture à l'exclusion de tout autre. Ces dépenses font l'objet d'un suivi analytique par le Concessionnaire. Dans le cadre de l'exercice de son pouvoir de contrôle, l'Autorité concédante a le droit de vérifier ou de faire vérifier par l'organisme de son choix les dépenses effectives du Concessionnaire.

Le Concessionnaire précise en outre la répartition en montant des investissements par entreprises tierces.

Le Concessionnaire peut déroger au plan prévisionnel annexé au contrat en annexe 11 en :

- Ne réalisant pas les opérations prévues, s'il justifie que ces opérations n'apparaissant pas nécessaires au bon fonctionnement du service ;
- Réalisant des opérations de renouvellement différentes s'il justifie que ces opérations sont strictement nécessaires à la bonne exploitation du service et à la pérennité des équipements, réalisant des opérations demandées par l'Autorité Concédante.

Ces dérogations font l'objet d'un accord préalable de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire tient un compte dit « Fonds d'investissement » ; ce compte, à caractère extra comptable, donne lieu à arrêté mensuel de l'état des dépenses et ressources définies ci-dessous :

Au crédit de ce compte figurent :

- Les dotations de financement correspondant à la contrepartie des amortissements y compris charges financières fixés au plan prévisionnel d'investissement à charge du Concessionnaire figurant en annexe 11.
Les dotations de financement sont définies comme suit en valeur mois de la date limite de remise des offres :

(à compléter par les soumissionnaires)

Année	Dotation de financement (D _{0n})
2018	 €
2019	 €
2020	 €
2021	 €
2022	 €
2023	 €
2024	 €

La dotation de financement (D_n) est révisée chaque année au 1^{er} janvier selon la formule suivante :

$$D_n = D_{0n} \times k_n$$

Où :

D_n est la valeur actualisée de la dotation de financement D_{0n} relatif à l'année n

K_n est la valeur du coefficient de révision pour l'année n, au millième inférieur

D_{0n} est la valeur de la dotation de financement à l'année de référence 0 (valeur mois de la date limite de remise des offres) pour l'année n.

Avec :

Où :

(à compléter par les soumissionnaires)

f =	correspond à la quote part moyenne de la dotation de financement sur toute la durée du contrat qu'il n'y a pas lieu de réviser (relatives aux biens repris du précédent contrat notamment)
g=.....	correspond à la quote part de la dotation de financement qu'il y a lieu de réviser

	avec $g=1-f$
M_n	Est la moyenne arithmétique des 12 dernières valeurs connues au 01/01/n de l'indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français - Prix de base - CPF 28.1 - Machines d'usage général - Base 2010 – au numéro d'identifiant 1652539.
M_0	est la valeur définitive de cet indice en mois de la date limite de remise des offres.

Le Concessionnaire s'assure de la parfaite cohérence entre les montants repris aux comptes d'exploitation et les montants repris au crédit du compte.

Il est précisé que la charge relative aux investissements suivi dans le cadre du fonds est inscrite au Compte Annuel de Résultat d'Exploitation pour la valeur de la dotation de financement repris en annexe 39 révisée ; les charges réelles faisant l'objet d'un suivi spécifique dans le cadre du compte « fonds d'investissement ».

- Les remboursements dont bénéficierait éventuellement le Concessionnaire ;
- Le prix de cession des biens cédés en cours de contrat à hauteur de 90% ;
- Le montant des subventions ou participations versées par des tiers au Concessionnaire dans le cadre des investissements qu'il réalise ;
- Le cas échéant, le montant des intérêts financiers calculés sur le solde mensuel créditeur du compte à un taux de%. **(à compléter par les soumissionnaires).**

Au débit de ce compte figurent :

- Les dotations aux amortissements des dépenses effectives d'investissement engagées, calculées sur la base des montants figurant sur

l'état des investissements ci-dessus défini, ainsi que la quote-part correspondante de frais financiers calculés au taux fixe de financement défini en annexe 11 soit%.(à compléter par les soumissionnaires)

Les dépenses effectives non prévues en annexe 11 n'ayant pas fait l'objet d'un accord préalable de l'Autorité concédante ne sont pas inscrites au débit du compte.

- Le cas échéant, le montant des intérêts financiers calculés sur le solde mensuel débiteur du fonds à un taux de%.(à compléter par les soumissionnaires).

Dans son rapport annuel, le Concessionnaire rend compte à l'Autorité concédante de la situation détaillée :

- De l'avancement du programme d'investissement à charge du Concessionnaire par rapport au programme contractuel, en justifiant les écarts ;
- Du compte « fonds d'investissement».

Par ailleurs, le Concessionnaire communique chaque année un état analytique et financier des investissements réalisés au titre des biens propres.

V.1.5. – SYNTHÈSE ANNUELLE

Le Concessionnaire transmet à l'Autorité concédante une synthèse de 10 pages maximum reprenant l'ensemble des éléments clés de l'année écoulée ressortant du rapport annuel.

La synthèse du rapport annuel donne lieu à une réunion de présentation aux services de l'Autorité concédante.

ARTICLE V.2. – TABLEAUX DE BORD PÉRIODIQUES

Le Concessionnaire transmet à l'Autorité concédante des tableaux de bord dans les conditions et selon les périodicités figurant en annexe 3 du présent contrat.

La structure et le format numérique de ces documents, fixés par l'Autorité concédante en annexe 3 du présent contrat, peuvent être modifiés par cette dernière. En ce cas, le Concessionnaire procède à la mise à jour de l'annexe.

Par ailleurs, l'Autorité concédante se réserve le droit d'intégrer en cours de contrat à l'annexe 3 du présent contrat, tout tableau de bord jugé utile à l'exercice de son contrôle.

D'une manière générale, l'Autorité concédante se réserve le droit de demander au Concessionnaire, dans un délai qu'elle fixe, des informations complémentaires sur tout document transmis par le Concessionnaire.

La non production des documents visés au présent article dans les délais fixés donne lieu à l'application des dispositions prévues à l'article V.5 du présent contrat.

Sur la base des tableaux de bord périodiques, le Concessionnaire organise avec les services concernés des réunions de suivi sur les différents domaines d'exécution dans les conditions prévues au contrat.

Afin notamment d'assurer une parfaite coordination entre l'exploitation et la maîtrise d'ouvrage du service concédé, le Concessionnaire se tient en permanence à disposition de l'Autorité concédante pour faire le point sur les conditions d'exécution du contrat.

Dans ce cadre, des réunions complémentaires peuvent être organisées à la demande de l'Autorité concédante par le Concessionnaire, selon un ordre du jour fixé par celle-ci.

Ces réunions donnent lieu à l'établissement d'un procès-verbal rédigé par le Concessionnaire, et transmis à l'Autorité concédante dans les délais convenus.

ARTICLE V.3. – INFORMATION DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE, MISE A DISPOSITION DE DONNÉES ET OPEN DATA

V.3.1. – De manière générale, le Concessionnaire s'engage à répondre, dans les plus brefs délais, à toute demande d'information de l'Autorité concédante, sans préjudice du respect des délais expressément prévus par le présent contrat.

Il s'engage, en outre, à porter à la connaissance de l'Autorité concédante, sans délai et de manière expresse, tout incident grave ou accident, qui, par sa nature ou sa portée, est susceptible d'avoir un impact sur le service public des transports urbains. Toute information verbale est confirmée par un rapport ou une note écrite.

Les informations sont communiquées sur fichier informatique exploitable et par transmission électronique, à la demande de l'Autorité concédante.

Par ailleurs, le Concessionnaire met à disposition de l'autorité Concédante l'intégralité des données liées à l'exploitation selon les dispositions de l'annexe 40.

V.3.2. – Une procédure d'information est proposée par le Concessionnaire et soumise à l'accord de l'Autorité concédante, au plus tard trois mois après la date d'effet du présent contrat. Cette procédure précise au moins, pour chaque catégorie d'incident, les modalités de traitement, de remontée et de suivi de l'information entre le Concessionnaire et l'Autorité concédante.

ARTICLE V.4. – CONTRÔLE DE L'AUTORITÉ CONCÉDANTE

V.4.1. – PRINCIPES

L'Autorité Concédante dispose d'un droit de contrôle permanent sur l'exécution technique et financière du présent contrat ainsi que sur le respect des obligations de qualité du service rendu aux usagers et de sécurité. Celles-ci s'appliquent dans les conditions définies au présent contrat.

L'Autorité concédante se dote, de manière générale, d'outils de suivi au moyen de procédures de contrôle, d'indicateurs de conformité, de critères de qualité et de sécurité, qui s'imposent au Concessionnaire quant à leurs procédures de mise en œuvre et leurs résultats.

L'Autorité concédante peut avoir recours à des organismes de contrôle extérieurs, choisis par elle. Les procédures de contrôle sont alors définies de manière indépendante par ces derniers, en accord avec l'Autorité concédante, et les résultats sont validés par l'Autorité concédante.

L'Autorité concédante s'assure que les agents ou les organismes qu'elle désigne s'engagent expressément à respecter l'éventuel caractère confidentiel des informations ou documents portés à leur connaissance et s'assure du respect de cet engagement.

Toutes les personnes accréditées à cet effet par l'Autorité concédante peuvent se rendre sur place et se faire présenter toutes les pièces nécessaires à leur contrôle. Elles peuvent procéder à toutes vérifications utiles, pour s'assurer que les stipulations du présent contrat sont respectées et que les intérêts contractuels de l'Autorité concédante sont sauvegardés.

Dans tous les cas, les procédures de contrôle mises en œuvre et leurs résultats s'imposent au Concessionnaire.

Les contrôles effectués par l'Autorité concédante sont inopinés et sont effectués en dehors et / ou pendant l'exploitation commerciale. A la demande de l'Autorité concédante, un agent qualifié représentant le Concessionnaire doit être disponible.

Le Concessionnaire informe l'Autorité concédante sur son organisation interne, inhérente au respect des obligations de conformité, de qualité et de sécurité prévues au présent contrat et indique le nom du coordonnateur, interlocuteur de l'Autorité concédante dans ces domaines.

De même, le Concessionnaire informe l'Autorité concédante sur toutes modifications de cette organisation interne.

Afin d'effectuer un suivi plus fin des données d'exploitation et d'améliorer la fréquence des transmissions, l'Autorité concédante peut demander au Concessionnaire de mettre en place à ses frais des liens informatiques modernes et complémentaires à l'existant, entre les postes de l'Autorité concédante et ceux du Concessionnaire et cela pour l'ensemble des postes relatifs aux opérations de gestion technique, administrative et financière du service public.

Les modalités relatives à l'installation des liaisons informatiques sont fixées en accord entre l'Autorité concédante et le Concessionnaire ; ce dernier fait son affaire et à ses frais, de l'adaptation de ses systèmes informatiques à ceux de l'Autorité concédante.

L'Autorité concédante a le droit de vérifier ou de faire vérifier par tous moyens à sa convenance les méthodes, outils et données de base servant à l'établissement des documents produits par le Concessionnaire en application du présent contrat.

Le Concessionnaire ne peut modifier les structures des documents communiqués et les méthodes d'élaboration des données sans l'accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante.

Afin de faciliter l'accomplissement du contrôle, outre la fourniture de l'ensemble des documents prévus au contrat, le Concessionnaire doit :

- Autoriser à tout moment l'accès des installations du service concédé aux personnes mandatées par l'Autorité concédante ;
- Justifier auprès de l'Autorité concédante des informations qu'il aura fournies, notamment dans le cadre du rapport annuel, par la production de tout document technique ou comptable utile se rapportant directement au contrat ;
- Désigner un représentant compétent pour répondre aux questions posées par l'Autorité Concédante ;
- Mettre en place :
 - une organisation rigoureuse permettant d'assurer le bon fonctionnement de la remontée d'information ;
 - un interlocuteur unique et privilégié de la Collectivité sur les sujets de contrôle et du reporting ;
 - ainsi que des correspondants dans chaque service permettant un relais efficace pour chaque demande formulée par l'Autorité concédante.

V.4.2. - ENQUÊTES

L'Autorité concédante se réserve le droit d'effectuer ou de faire effectuer des enquêtes, afin de mieux cerner les performances et le fonctionnement du réseau en vue de l'améliorer et / ou de le développer.

Elles sont effectuées :

- Soit par l'Autorité concédante,
- Soit par le Concessionnaire dans les conditions approuvées par l'Autorité concédante.

La liste des enquêtes, ainsi que leurs méthodologies, à effectuer respectivement par l'Autorité concédante et le Concessionnaire au titre du présent article et les modalités de mise en œuvre figurent en annexe 34 du présent contrat.

Ces enquêtes peuvent faire l'objet de modifications (suppressions, ajouts, etc), à l'initiative de l'Autorité concédante ou sur proposition du Concessionnaire. La nature des enquêtes est notamment revue, en fonction des informations produites par les nouvelles technologies, dont la billettique._

Le Concessionnaire transmet pour approbation à l'Autorité concédante, au cours du dernier trimestre de chaque année et au plus tard pour le 15 décembre, le calendrier des enquêtes de l'année N+1 et la méthodologie. Ce calendrier peut faire l'objet d'ajustements en accord avec l'Autorité concédante.

De manière générale, les modifications décidées par l'Autorité concédante s'imposent au Concessionnaire.

L'Autorité concédante peut faire tout usage des résultats des enquêtes. Le Concessionnaire peut utiliser les résultats des enquêtes afin d'assurer la promotion commerciale du réseau des transports urbains, après accord, exprès et préalable, de l'Autorité concédante.

ARTICLE V.5. - PÉNALITÉS

V.5.1. - Sauf clause exonératoire des responsabilités prévues par le présent contrat, et faute par le Concessionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par ledit contrat, des pénalités peuvent lui être appliquées selon les modalités ci-après.

Le montant d'une pénalité (P) est fixé à 120 Euros (valeur octobre 2016).

Le montant des pénalités est révisé, chaque année, par application de la formule d'indexation de la part fixe.

Ces pénalités sont décidées et calculées trimestriellement par l'Autorité concédante.

Dès la première récidive, dûment constatée au cours de l'année civile considérée, les pénalités peuvent être doublées.

L'évolution des résultats est appréciée trimestriellement.

Les modalités de calcul des pénalités sont définies dans les annexes au présent contrat.

En complément, il est précisé qu'en cas de non respect des obligations de mise à jour par le Concessionnaire des annexes au présent contrat et au terme d'un délai de mise en demeure resté sans effet à expiration d'un délai d'un mois, il sera fait application d'une pénalité de 5 P par jour calendaire de retard.

V.5.2. - Les pénalités sont versées trimestriellement par le Concessionnaire à l'Autorité concédante dans le délai d'un mois à compter de la notification du titre de recettes. A défaut, des intérêts moratoires, au taux légal, sont dus de plein droit. Le Concessionnaire aura obtenu préalablement un décompte justifiant du montant arrêté pour le trimestre considéré.

Sur cette base, le Concessionnaire peut demander, conformément aux dispositions du présent article, de ne pas mettre en recouvrement tout ou partie des sommes dues au titre des pénalités.

Ces demandes sont conditionnées soit :

- Par l'atteinte des objectifs fixés au présent contrat ;
- Par la justification d'un fait dont la cause, dûment motivée, ne peut être imputée au Concessionnaire.

A défaut de faire usage de cette possibilité dans un délai d'un mois suivant la date de notification du décompte trimestriel, l'Autorité concédante mettra en recouvrement l'intégralité des sommes dues.

Les demandes formulées sont analysées par le représentant de l'Autorité concédante et donnent lieu, le cas échéant, à la notification d'un décompte rectifié.

Le montant des sanctions pécuniaires ne peut être porté au compte-rendu financier visé à l'article V.1 pouvant servir de base au réexamen des conditions financières.

ARTICLE V.6. – EXÉCUTION D'OFFICE – MISE EN RÉGIE PROVISOIRE

V.6.1. – Sauf cas de force majeure, faute pour le Concessionnaire d'exécuter ses obligations, notamment de maintenance des ouvrages, installations, équipements et matériels mises à sa charge, l'Autorité concédante peut faire procéder, aux frais et risques du Concessionnaire, à l'exécution d'office des travaux et prestations nécessaires au bon fonctionnement du service et au bon entretien des biens affectés, après mise en demeure dûment notifiée et restée sans effet à l'expiration du délai fixé.

En cas d'exécution d'office des travaux et/ou prestations, il n'est pas appliqué de pénalités ou il est mis fin à l'application des pénalités en ce qui concerne les travaux et / ou prestations concernées.

Les dépenses exposées par l'Autorité concédante lui sont remboursées par le Concessionnaire avec une majoration de 10 % du montant des travaux et/ou des prestations exécutés d'office, au titre des frais supportés par l'Autorité concédante pour la mise en œuvre des stipulations du présent article.

V.6.2. – Par ailleurs, en cas de défaillance totale ou partielle du Concessionnaire, l'Autorité concédante prendra toutes les mesures nécessaires, aux frais et risques du Concessionnaire afin de faire assurer provisoirement l'exploitation du service non

assuré ou mal assuré, en totalité ou partiellement, dans le cadre d'une mise en régie provisoire.

L'Autorité Concédante peut, à cet effet, prendre possession temporairement des locaux et matériels nécessaires à l'exploitation. Elle dispose en outre du personnel du Concessionnaire nécessaire à l'exécution du service.

La mise en régie provisoire est précédée d'une mise en demeure adressée au siège social du Concessionnaire, par lettre recommandée avec avis de réception, et restée sans effet à l'expiration d'un délai de quinze jours à compter de sa réception. Ce délai sera réduit par l'Autorité concédante en cas d'urgence impérieuse selon les circonstances.

Dès l'envoi de la mise en demeure, l'Autorité concédante prend toutes mesures qu'elle estime utiles pour assurer la continuité du service public dans des conditions optimales aux frais, risques et périls du Concessionnaire.

Sauf si la déchéance est prononcée, la régie cesse dès que le Concessionnaire est de nouveau en mesure de remplir ses obligations.

Pendant la mise en régie provisoire, le Concessionnaire n'a droit à aucune rémunération. Au cas où les dépenses induites par la mise en œuvre des mesures nécessaires à l'exécution du service et les dépenses d'exploitation en régie seraient supérieures au montant de la rémunération qui aurait été due pendant cette période si l'exploitation normale du service avait été assurée par le Concessionnaire, les dépenses supplémentaires seront à la charge de ce dernier.

En cas de reprise ultérieure du service par le Concessionnaire, ces dépenses supplémentaires mentionnées ci-dessus seront déduites dès les premières rémunérations mensuelles suivant cette reprise jusqu'au remboursement de ces dépenses supplémentaires.

ARTICLE V.7. – MESURES D'URGENCE

V.7.1. – En cas de péril imminent ou de défaut de maintenance mettant en danger la sécurité ou la sûreté des personnes et des biens, l'Autorité concédante peut prendre les mesures d'urgence et conservatoires nécessaires, y compris l'interruption provisoire du fonctionnement du service. Elle en informe immédiatement le Concessionnaire.

V.7.2. – Dans l'hypothèse de défaut d'entretien normal, des pénalités, telles que prévues à l'article V.5. peuvent être imposées au Concessionnaire. Le montant des travaux et prestations effectués par l'Autorité concédante est majoré dans les conditions prévues à l'article V.6. dans cette hypothèse.

CHAPITRE VI – FIN DE CONTRAT

ARTICLE VI.1. – CAS DE FIN DE CONTRAT

Le présent contrat prend fin :

- A l'expiration de sa durée normale ;
- En cas de résiliation sans faute du Concessionnaire, en application de l'article VI.2 ;
- En cas de déchéance du Concessionnaire, en application de l'article VI.3 ;
- En cas de résiliation de plein droit en application de l'article VI.4.

ARTICLE VI.2. – RÉSILIATION SANS FAUTE

VI.2.1. – RÉSILIATION POUR MOTIF D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

VI.2.1.1. – L'Autorité Concédante peut, à tout moment, mettre fin au présent contrat pour un motif d'intérêt général.

La résiliation est prononcée par décision de l'Autorité Concédante moyennant un préavis d'au moins douze mois, dûment motivé et notifié au Concessionnaire. La prise d'effet de la résiliation peut être reportée à la date d'entrée en vigueur du nouveau contrat ou du nouveau mode d'exploitation.

VI.2.1.2. – Le Concessionnaire a droit à l'indemnisation du préjudice subi, calculée sur la base des éléments suivants :

- a) la valeur nette comptable des biens de retour financés par le Concessionnaire, et déduction faite éventuellement des frais de remise en état, ou de subventions d'équipement, perçues par le Concessionnaire ;
- b) la valeur nette comptable des biens de reprise, repris par l'Autorité Concédante, et déduction faite éventuellement des frais de remise en état ;
- c) l'indemnité pour manque à gagner fixée comme suit : moyenne des résultats annuels nets constatés sur les exercices écoulés multipliée par le nombre d'années restant à courir.

Le montant de l'indemnisation versée au Concessionnaire est diminué :

- De toutes les sommes dont le Concessionnaire resterait redevable vis-à-vis de l'Autorité Concédante par application du présent contrat ;
- Des éventuels frais de réparation, entretien et renouvellement qui auraient dû être assumés par le Concessionnaire et qui ont été ou seront pris en charge par l'Autorité concédante ou le nouvel exploitant en raison de la défaillance du Concessionnaire.

VI.2.1.3. – Il est procédé au règlement financier prévu à l'article VI.6.6 dans un délai de six mois à compter de la date de prise d'effet de la résiliation. Tout retard de paiement donne lieu au règlement de plein droit d'intérêts moratoires au taux légal.

VI.2.2. – RÉSILIATION POUR FORCE MAJEURE

VI.2.2.1. – En cas de force majeure rendant définitivement impossible l'exécution du contrat ou suspendant cette exécution pendant plus de (2) deux mois consécutifs, la résiliation peut être prononcée, par voie unilatérale par l'Autorité concédante ou, à la demande du Concessionnaire, par voie conventionnelle ou juridictionnelle.

Les dispositions des articles VI.6.1. et VI.6.5. sont applicables.

VI.2.2.2. – Si les biens, de retour ou de reprise, ont été détruits ou endommagés, il est procédé à une expertise, et il est tenu compte des indemnités de toutes sortes pouvant être versées au Concessionnaire, afin de déterminer ses droits à indemnisation au titre du contrat.

ARTICLE VI.3. – RÉSILIATION POUR FAUTE - DÉCHÉANCE DU CONCESSIONNAIRE

En cas de non constitution de la société dédié à la date de prise d'effet de la concession, en cas de faute d'une particulière gravité ou en cas de manquements répétés du Concessionnaire à ses obligations contractuelles, l'Autorité Concédante peut prononcer la déchéance du Concessionnaire, par décision de son Assemblée Délibérante.

La déchéance n'est pas encourue en cas de force majeure.

La déchéance doit obligatoirement être précédée d'une mise en demeure, dûment motivée et notifiée par le représentant de l'Autorité Concédante et fixant un délai d'au moins un mois au Concessionnaire pour remplir ses obligations.

Afin de suppléer la défaillance du Concessionnaire, l'Autorité Concédante se réserve également la possibilité de faire appel à la garantie dite industrielle et/ou à la garantie à première demande prévues respectivement à l'article I.4.2 et I.4.3. du présent contrat.

Les conséquences financières de la déchéance sont supportées par le Concessionnaire, sauf paiement par l'Autorité Concédante des indemnités visées aux points a) et b) de l'article VI.2.1.2, déduction faite d'une pénalité de 5 % du montant hors taxes des biens remis ou repris en cas d'exercice de la faculté de reprise.

Il est procédé au règlement financier prévu à l'article VI.6.6. Ce règlement interviendra dans les six mois qui suivent la date de prise d'effet de la déchéance.

La remise des biens et équipements d'exploitation est effectuée dans les conditions prévues à l'article VI.5 du présent contrat.

ARTICLE VI.4. - RÉSILIATION DE PLEIN DROIT

VI.4.1. – LIQUIDATION JUDICIAIRE

En cas de mise en liquidation judiciaire du Concessionnaire, la présente convention est de plein droit résiliée par application des dispositions de l'article L.1523-4 du code général des collectivités territoriales, sauf substitution de la société dédiée par la société mère tel que prévu à l'article I.4 du contrat. Le Concessionnaire informe l'Autorité concédante un mois à l'avance par lettre recommandée avec accusé de réception.

L'Autorité concédante indemnise le Concessionnaire de la partie non amortie des biens acquis ou réalisés par ce dernier et affectés au service, et sur lesquels elle exerce son droit de retour ou de reprise.

Le montant de l'indemnité correspond à la valeur nette comptable des biens de retour ou de reprise concernés, majorée, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor Public et, déduction faite des frais de remise en état et d'une indemnité correspondant au montant non utilisé des dotations aux amortissements techniques et provisions de renouvellement.

L'indemnité est versée au Concessionnaire dans les 6 mois qui suivent la remise des biens concernés au profit de l'Autorité concédante.

Tout retard dans le versement des sommes dues donne lieu à intérêts de retard calculés au taux légal.

VI.4.2. – RADIATION DU REGISTRE DES TRANSPORTS

En cas de radiation du registre de transport tenu par le Préfet du Département visé par le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié, le présent contrat est résilié de plein droit.

Les conséquences financières sont supportées par le Concessionnaire, sauf paiement par l'Autorité concédante des indemnités visées aux points a) et b) de l'article VI.2.1.2, déduction faite d'une pénalité de 5 % du montant hors taxe des biens soumis ou repris en cas d'exercice de la faculté reprise.

Il est procédé au règlement financier prévu à l'article VI.6.6, dans les 6 mois suivant la date de prise d'effet de la résiliation.

ARTICLE VI.5. - SORT DES BIENS

VI.5.1. – MISE À JOUR DES INVENTAIRES

Dans les douze mois précédant la fin du contrat ou dans le mois qui suit la décision de résiliation ou de déchéance, le Concessionnaire fait procéder à ses frais à un inventaire contradictoire complet, quantitatif et qualitatif, de l'ensemble des biens, avec l'assistance d'un ou plusieurs experts agréés par l'Autorité Concédante.

Sans préjudice des dispositions de l'article V.6, après mise en demeure dûment notifiée et restée sans effet à l'expiration du délai fixé, l'Autorité Concédante peut faire procéder à l'inventaire, quantitatif et qualitatif, des biens aux frais du Concessionnaire.

VI.5.2. – REMISE DES BIENS DE RETOUR

A la fin du contrat, qu'elle soit normale ou anticipée, le Concessionnaire remet à l'Autorité concédante les biens de retour, figurant à l'inventaire mis à jour, en état normal d'entretien et de bon fonctionnement, compte tenu de leur âge et de leur destination.

Le Concessionnaire doit effectuer, à ses frais, les travaux nécessaires à la remise en état des biens en cas de mauvais entretien dûment constaté. A défaut, l'Autorité concédante fait effectuer ces travaux aux frais du Concessionnaire ou fait appel à la garantie à première demande prévue à l'article I.4.3.

La remise est effectuée à titre gratuit pour les biens de retour totalement amortis, et contre paiement, par l'Autorité concédante ou la personne qu'elle désignera, de la valeur nette comptable des biens de retour renouvelés qui n'auront pu faire l'objet d'un amortissement total avant la fin du contrat. Les parties sont d'ores et déjà convenues que la durée d'amortissement des biens de retour pourra excéder la fin normale du présent contrat de concession.

A la date de son départ, le Concessionnaire assure le nettoyage des équipements et installations du service concédés.

VI.5.3. – FACULTÉ DE REPRISE DES BIENS

L'Autorité concédante ou la personne qu'elle désignera se réserve le droit de reprendre, en totalité ou en partie, les biens de reprise, ainsi que les stocks d'approvisionnement figurant aux inventaires mis à jour.

La reprise est effectuée gratuitement pour les stocks d'approvisionnement et contre paiement par l'Autorité concédante ou la personne qu'elle désignera, du prix correspondant à la valeur nette comptable pour les autres biens de reprise concernés, déduction faite éventuellement des frais de remise en état.

Le Concessionnaire fait son affaire du remboursement des emprunts contractés.

L'Autorité concédante fait connaître sa décision de rachat des biens de reprise au Concessionnaire au plus 3 mois avant l'échéance du présent contrat.

ARTICLE VI.6. - TRANSMISSION DE L'EXPLOITATION

VI.6.1. – CONTINUITÉ ET MAINTIEN DE LA QUALITÉ DU SERVICE

Dans le délai d'un an précédant l'expiration normale du présent contrat ou à tout moment en cas de fin anticipée, l'Autorité concédante a la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour le Concessionnaire, de prendre toutes mesures utiles pour assurer la continuité du fonctionnement du réseau de transports.

De façon générale, l'Autorité concédante peut prendre toutes mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif au nouveau contrat ou mode d'exploitation, sauf prorogation du présent contrat, dans le respect de la législation en vigueur.

Par ailleurs, le Concessionnaire garantit le maintien d'un niveau de qualité élevé et le fonctionnement habituel de l'exploitation jusqu'à expiration du présent contrat.

Le Concessionnaire s'engage à ne pas prendre, la dernière année qui précède l'expiration du présent contrat ou, le cas échéant, dès notification de la fin anticipée du contrat, de décision ou ensemble de décisions qui soient de nature à affecter substantiellement les conditions techniques, économiques et financières du service dont l'exploitation lui est confiée, sans l'accord préalable formalisé de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire soumet à l'accord préalable de l'Autorité concédante toute éventuelle augmentation des effectifs (par catégorie) affectés à l'exploitation du présent service concédé.

VI.6.2. – REMISE DES DOCUMENTS ET DONNÉES INHÉRENTS À L'EXPLOITATION

Dans le délai de dix-huit mois précédant l'expiration normale du présent contrat ou dans le mois suivant la notification de la décision de résiliation ou de déchéance, le Concessionnaire remet à l'Autorité concédante l'ensemble des documents et données, y compris les plans des ouvrages, installations ou équipements, nécessaires à la poursuite de l'exploitation.

Jusqu'à l'expiration du contrat, l'Autorité concédante se réserve la faculté de demander au Concessionnaire la mise à jour des éléments visés ci-dessus.

De même, elle se réserve la faculté de demander tout complément jugé utile et que le Concessionnaire n'aurait pas transmis.

L'Autorité concédante peut exiger que la transmission des fichiers soit effectuée sur un support informatique et / ou un support papier.

Les documents, fichiers et données transmis devront être conformes aux prescriptions résultant de la Loi Informatique et Libertés et notamment :

- Avoir été déclarés à la CNIL ;
- Avoir été purgés au vu de la durée de conservation prévue par la CNIL ;
- Avoir reçu l'autorisation des personnes concernées en vue d'un transfert à l'Autorité Concédante ou au nouvel exploitant dans les cas où le Concessionnaire a la qualité de responsable du traitement ;
- Avoir été collectés et traités de manière licite, loyale, proportionnelle et pour une finalité légitime.

Par ailleurs, le Concessionnaire fait son affaire de l'information des personnes concernées quant au transfert de leurs données à l'Autorité concédante ou au nouvel exploitant dans toutes les hypothèses où le Concessionnaire a la qualité de responsable du traitement des données concernées.

Le Concessionnaire communique à L'Autorité concédante l'ensemble des formalités préalables accomplies auprès de la CNIL en qualité de responsable du traitement et les échanges qu'il a eus le cas échéant avec la CNIL et les personnes concernées relativement aux données traitées.

Le Concessionnaire précise à L'Autorité concédante les modalités d'archivage qu'il aura retenues, et les lieux de stockage. Les modalités d'archivage doivent principalement permettre d'assurer la conservation en bon état des archives et respecter les dispositions des articles L.211-1 et suivants du Code du patrimoine. Le Concessionnaire est responsable des conditions d'archivages qui doivent respecter les règles de sécurité et d'hygiène vis-à-vis du personnel.

Le Concessionnaire expose dans un document annexe à chaque ensemble de données le format et la structuration de ces données ainsi que l'ensemble des informations le concernant, nécessaires à son exploitation telles que les données permettant de

l'identifier, de déterminer ses propriétés et d'en assurer la traçabilité, afin de permettre de façon aisée leur accès par l'Autorité concédante ou tout tiers qu'elle aurait mandaté à cet effet, voire leur export éventuel vers tout autre système d'archivage.

L'Autorité concédante peut procéder à toutes visites de contrôle sur les lieux de stockage de ces données et documents papier, afin de mieux apprécier leurs volumes et leurs localisations. Le Concessionnaire prête son entier concours lors de ces contrôles.

En application du code du patrimoine, l'élimination d'archives publiques est soumise au visa réglementaire préalable de la Direction des Archives Départementales. Il revient au Concessionnaire de proposer à l'Autorité concédante qui en est propriétaire, l'élimination des documents d'archives publiques n'ayant plus d'utilité administrative. Seule l'Autorité concédante, après obtention du visa réglementaire est habilitée à donner l'accord d'élimination.

VI.6.3. – REMISE DU SYSTÈME D'INFORMATION

Le Concessionnaire accompagne son successeur pour faciliter la transmission de la gestion du Système d'Information, et ce jusqu'au transfert total tout en garantissant une complète continuité du service.

Au plus tard six mois avant l'échéance du contrat et à la fin du contrat, le Concessionnaire fournit à l'Autorité concédante ou au nouvel exploitant l'inventaire exhaustif du patrimoine informatique affecté à l'exécution du service concédé, accompagné de l'ensemble des documentations nécessaires. Cet inventaire devra comprendre notamment les serveurs, les PC et autres matériels de bureautique, les applications, et les données. Pour chaque catégorie, il devra être indiqué la propriété, la valeur nette comptable dans les livres du Concessionnaire, les formats des données ainsi que la documentation rattachée.

Il restitue également l'ensemble des contrats conclus avec les éditeurs, les applications et les codes sources des applications utilisées dans le cadre du service et fournira également l'ensemble des documentations associées.

Le Concessionnaire prend toutes dispositions pour pouvoir, sur libre choix de l'Autorité concédante ou du nouvel exploitant, mettre fin à ses frais aux contrats de maintenance et autres contrats de prestations informatiques ou les transférer au nouvel exploitant. Il est entendu par «contrats de maintenance et autres contrats de prestations» l'ensemble des contrats conclus pour le système d'information, permettant notamment l'évolution, la maintenance, le support, l'assistance, l'hébergement, desdits matériels, applications et données.

Afin d'assurer une continuité des activités informatiques à l'issue du contrat, le Concessionnaire mettra en place, sur demande de l'Autorité concédante, en fonction des besoins et selon des modalités qui seront à définir dans le protocole de fin de contrat, un processus de transfert de compétences auprès du personnel de l'exploitant qui lui succèderait et/ou auprès des agents de l'Autorité concédante (formations, tutoring, présentations, documentations...).

Le Concessionnaire s'engage à ce que l'Autorité concédante puisse bénéficier à l'issue du présent contrat de l'ensemble des autorisations et droits de propriété intellectuelle lui permettant, à elle ou à tout tiers qu'elle aura désigné à cet effet, de librement et gratuitement poursuivre l'exploitation des applications développées ou acquises par lui ou sa maison mère et utilisées dans le cadre de l'exploitation du service concédé.

Ces logiciels et toute la documentation et les mises à jour correspondantes sont considérés comme des biens de retour et seront par conséquent remis à l'Autorité concédante dans les conditions définies à l'Article VI.5 du présent contrat. Il en sera de même pour l'ensemble des équipements, applications et données informatiques utilisés dans le cadre de l'exploitation du service concédé.

Pour les applications sur lesquelles le Concessionnaire ne dispose que d'un droit d'utilisation consenti par l'éditeur, le Concessionnaire fait ses meilleurs efforts pour faire bénéficier l'Autorité concédante de ce même droit d'utilisation.

VI.6.4. – CONCOURS À LA NOUVELLE EXPLOITATION

Le Concessionnaire prête son concours à l'Autorité concédante ou la personne qu'elle désignera, pour faciliter le passage progressif vers la nouvelle exploitation et ce, jusqu'à l'expiration du présent contrat.

A ce titre, le Concessionnaire permet notamment un accès concerté aux ouvrages et installations du service, étant entendu que cet accès ne saurait entraver le bon fonctionnement de l'exploitation.

VI.6.5. – EFFETS À L'EXPIRATION DU CONTRAT

A la fin du contrat, pour quelque cause que ce soit, l'Autorité concédante est subrogée dans les droits et obligations du Concessionnaire au titre du présent contrat, à l'exclusion des contrats conclus par le Concessionnaire pour le financement d'investissements à sa charge, ainsi que des contrats qui ne seraient pas nécessaires à la continuité du service public et/ou qui comporteraient des engagements anormalement pris. A dater du jour de l'expiration, tous les produits de l'exploitation reviennent à l'Autorité concédante.

L'Autorité concédante se réserve le droit de faire poursuivre par le nouvel exploitant les contrats que le Concessionnaire a conclu pour l'exécution normale du service public. En toute hypothèse, la continuité du service public devra être assurée. En cas de non poursuite desdits contrats, l'Autorité concédante ne peut, en aucune façon, voir sa responsabilité engagée ni être tenue au paiement d'une quelconque indemnité.

Le Concessionnaire doit, dans les contrats qu'il conclut pour l'exploitation normale du service, transcrire les présentes stipulations.

En cas de non poursuite, le Concessionnaire fait son affaire de la résiliation des contrats qu'il a conclus.

VI.6.6. – INDEMNISATION ET RÈGLEMENT FINANCIER

Les modalités d'indemnisation du Concessionnaire sont déterminées, selon les cas de fin de contrat, par les articles VI.1, VI.2, VI.3, et VI.4 et par accord des parties ou par décision juridictionnelle.

Les parties procèdent à un règlement financier intégrant les sommes dues par l'Autorité concédante et celles dues par le Concessionnaire au titre notamment, de pénalités, de frais de remise en état ou d'une indemnité correspondant à l'éventuel solde positif du compte dit « fond d'investissement ». En cas de solde négatif de ce compte, le déficit est supporté par le Concessionnaire.

Un projet de décompte devra être établi par le Concessionnaire et notifié à l'Autorité concédante dans un délai de 90 jours suivant le terme du présent contrat,

En cas d'accord de l'Autorité concédante sur le projet de décompte, l'Autorité concédante notifie son accord par écrit au Concessionnaire. Le solde de tout compte donne lieu à l'émission soit d'un titre de recettes de la part de l'Autorité concédante soit d'une facture de la part du Concessionnaire.

En cas d'observations ou de modifications du projet par l'Autorité concédante, le Concessionnaire dispose d'un délai de 15 jours suivant la notification par l'Autorité concédante du projet modifié pour l'accepter ou le contester.

En cas d'acceptation ou en l'absence de réponse expresse dans le délai précité par le Concessionnaire, le décompte rectifié notifié par l'Autorité concédante est considéré comme accepté.

Le solde de tout compte donne lieu à l'émission soit d'un titre de recettes de la part de l'Autorité concédante soit d'une facture de la part du Concessionnaire.

En cas de désaccord exprès du Concessionnaire sur le projet de décompte rectifié notifié par l'Autorité concédante, le Concessionnaire devra notifier à l'Autorité concédante les motifs de son désaccord dans le délai de 15 jours précité.

Si dans un délai de 30 jours suivant la notification du désaccord du Concessionnaire, l'Autorité concédante n'a pas expressément notifié son accord au Concessionnaire, la partie la plus diligente pourra solliciter la mise en œuvre de la procédure de règlement des litiges prévus par le contrat.

Dans le semestre qui suit l'achèvement du présent contrat, il est procédé au règlement définitif des sommes dues au titre du décompte général.

Sont expressément exclus du champ d'application du décompte général, visés ci-dessus, les sommes restant dues par le Concessionnaire au titre des litiges et contentieux en cours ou à naître.

CHAPITRE VII – CLAUSES DIVERSES

ARTICLE VII.1. – ELECTION DE DOMICILE DES PARTIES

L'Autorité concédante élit domicile à LILLE (59034) à l'Hôtel Métropolitain, 1, rue du Ballon, CS749,

Le Concessionnaire élit domicile à ***(à compléter par le soumissionnaire)***. Il s'engage à informer, sans délai, l'Autorité concédante de tout changement de domicile ».

En cas de changement de domiciliation du Concessionnaire et à défaut pour lui de l'avoir signifié par lettre recommandée avec avis de réception, il est expressément convenu que toute délivrance sera valablement faite si elle l'a été au domicile susvisé.

Tout changement ne sera opposable à l'autre partie que quinze jours calendaires après réception d'une notification par lettre recommandée avec avis de réception.

ARTICLE VII.2. - NOTIFICATIONS

Les notifications faites au titre du présent contrat et des documents qui y sont annexés sont faites par lettre recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée au précédant article.

Toutefois en cas d'urgence, ces notifications peuvent être faites par un agent de l'Autorité concédante ou du Concessionnaire et constatées par un reçu signé par le destinataire.

ARTICLE VII.3. – DROITS DE PROPRIÉTÉ

VII.3.1. – Le Concessionnaire est entièrement responsable de l'utilisation ou de la mise en œuvre de tous les brevets, licences ou droits exclusifs, de quelque nature que ce soit, sauf ceux relevant de l'Autorité concédante et / ou d'un cocontractant de celle-ci, dans le cadre du présent contrat et des contrats conclus par le Concessionnaire pour l'exécution de ses missions au titre du présent contrat.

Le Concessionnaire garantit l'Autorité concédante contre toute condamnation qui serait prononcée à son encontre, en raison de l'utilisation ou de la mise en œuvre de tous brevets, licences ou droits exclusifs, de quelque nature que ce soit, visés à l'alinéa précédent.

VII.3.2. – A la fin du contrat, pour quelque cause que ce soit, les études, plans et documents techniques remis demeureront la propriété de l'Autorité concédante, à l'exception des plans d'architecte et des documents relevant de la propriété intellectuelle, artistique ou industrielle, du Concessionnaire ou d'intervenants pour le compte de ce dernier.

VII.3.3. - Le Concessionnaire s'engage à faire bénéficier l'Autorité concédante et à tout exploitant du réseau, à titre gracieux et sans limitation de durée, des droits de propriété industrielle des produits de l'expertise et/ou des technologies développées par lui-même ou sa société mère, dans le cadre de l'exploitation du réseau et susceptibles d'être brevetables, à travers l'établissement de contrats de licence d'exploitation et de commercialisation conclus soit avec la société mère, soit avec l'industriel souhaitant déposer un brevet.

Le Concessionnaire garantit, à titre gracieux et sans limitation de durée, la jouissance au bénéfice de l'Autorité concédante et de tout exploitant du réseau des noms et marques commerciales utilisés pour définir les services du réseau de transports urbains

concédé, y compris si ces appellations faisaient ou avaient fait l'objet d'un dépôt en son nom ou au nom de sa société mère.

ARTICLE VII.4. - VERSION CONSOLIDÉE

Le Concessionnaire s'engage à tenir à jour une version consolidée du contrat initial actualisé par les différents avenants éventuellement intervenus en cours d'exploitation.

Chaque nouvelle version est adressée à l'Autorité concédante dans le mois suivant la notification de l'avenant.

Il est précisé que cette version consolidée aura valeur de document de travail destinée à faciliter les relations contractuelles entre les parties et ne saurait être rendue opposable en cas de litige pouvant survenir en cours d'exécution du contrat.

ARTICLE VII.5. - RÈGLEMENT DES LITIGES

Si un différend survient entre le Concessionnaire et l'Autorité concédante, ce différend est réglé entre les parties sur la base de solutions admises en droit des services publics.

Si la procédure amiable échoue, c'est-à-dire si l'Autorité concédante rejette la réclamation du Concessionnaire, ou si ce dernier ne se conforme pas aux demandes de l'Autorité concédante, chacune des deux parties peut porter le différend devant la juridiction administrative territorialement compétente.

ARTICLE VII.6. - RECOURS CONTRE LE CONTRAT OU SES ACTES DÉTACHABLES

En cas de recours administratif ou contentieux à l'encontre du contrat, ou ses actes détachables, ainsi qu'en cas de retrait, l'Autorité concédante informe sans délai le Concessionnaire, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de l'existence d'un tel recours ou d'un tel retrait. Les Parties se rencontrent à la demande de la Partie la plus diligente, dans les quinze (15) jours à compter de cette notification, pour évaluer les conséquences de la situation. Cette demande est faite par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

À l'issue de cette concertation, laquelle ne pourra excéder trente (30) jours, l'Autorité concédante informe le Concessionnaire de sa décision de poursuivre, de résilier ou de suspendre l'exécution du contrat par lettre recommandée avec avis de réception, dans les conditions suivantes :

VII.6.1. - POURSUITE DE L'EXÉCUTION DU CONTRAT

Dès lors que le recours prospérerait et aurait pour conséquence d'entraîner in fine l'annulation définitive du contrat ou de l'acte attaqué, ou encore la résiliation ou la résiliation du contrat, empêchant d'une manière définitive l'exécution du contrat, les parties en tireront toutes les conséquences. Le Concessionnaire aura droit au versement d'une indemnité dans les mêmes conditions que celles définies à l'article VI.2.1.2 du présent contrat relatif à la résiliation pour motif d'intérêt général sous réserve d'une part, de la minoration qui résulterait de la part de responsabilité que la juridiction lui imputerait et d'autre part, d'une limitation en tout état de cause de 50% du manque à gagner tel que défini à l'article VI.2.1.2 du présent contrat. Le Concessionnaire aura en tout état de cause droit à l'indemnisation, dans les conditions définies par l'article 56 de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016, des dépenses qu'il a engagées conformément au contrat dès lors qu'elles ont été utiles à l'Autorité concédante et qu'elles ne sont pas par ailleurs déjà couvertes au titre d'un autre poste d'indemnisation. Parmi ces dépenses utiles figurent, s'il y a lieu, les frais liés au

financement mis en place dans le cadre de l'exécution du contrat y compris, le cas échéant, les coûts pour le Concessionnaire afférents aux instruments de financement et résultant de la fin anticipée du contrat. Cette prise en compte des frais liés au financement est subordonnée à la mention, dans les annexes du contrat, des principales caractéristiques des financements à mettre en place pour les besoins de l'exécution de la concession.

Conformément à l'article 56 III de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, le présent article est divisible des autres stipulations du contrat.

VII.6.2. - RÉILIATION DU CONTRAT

Le Concessionnaire aura droit au versement d'une indemnité dans les mêmes conditions que celles définies à l'article VI.2.1.2 du présent contrat relatif à la résiliation pour motif d'intérêt général sous réserve d'une part, de la minoration qui résulterait de la part de responsabilité que la juridiction lui imputerait et d'autre part, d'une limitation en tout état de cause de 50% du manque à gagner tel que défini à l'article VI.2.1.2 du présent contrat. Le Concessionnaire aura en tout état de cause droit à l'indemnisation, dans les conditions définies par l'article 56 de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016, des dépenses qu'il a engagées conformément au contrat dès lors qu'elles ont été utiles à l'Autorité concédante et qu'elles ne sont pas par ailleurs déjà couvertes au titre d'un autre poste d'indemnisation. Parmi ces dépenses utiles figurent, s'il y a lieu, les frais liés au financement mis en place dans le cadre de l'exécution du contrat y compris, le cas échéant, les coûts pour le Concessionnaire afférents aux instruments de financement et résultant de la fin anticipée du contrat. Cette prise en compte des frais liés au financement est subordonnée à la mention, dans les annexes du contrat, des principales caractéristiques des financements à mettre en place pour les besoins de l'exécution de la délégation.

VII.6.3. - SUSPENSION DE L'EXÉCUTION DU CONTRAT

Les délais d'exécution sont prolongés d'une durée égale à celle durant laquelle l'événement considéré aura mis obstacle à l'exécution du contrat.

À tout moment, l'Autorité concédante peut, unilatéralement ou après concertation avec le Concessionnaire, mettre fin à la suspension de l'exécution du contrat.

De même, dans la mesure où la suspension dure plus de six (6) mois, l'Autorité concédante pourra prononcer la résiliation.

ARTICLE VII.7. – DÉMATÉRIALISATION DES DOCUMENTS

Les documents devant être remis par le Concessionnaire à l'Autorité concédante dans les conditions mentionnées au présent contrat sont transmis soit sur support papier dûment daté et signé du fondé de pouvoir du Concessionnaire, soit sur support électronique ; en ce cas, les documents électroniques doivent comporter une signature électronique sécurisée dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur. Ce mode de transmission électronique doit être utilisé en priorité.

ARTICLE VII.8. – DOCUMENTS ANNEXES

Sont annexés au présent contrat les documents suivants :

- ANNEXE 1 - Descriptif général du réseau
- ANNEXE 2 - Identité du réseau
- ANNEXE 3 - Informations de l'Autorité concédante
- ANNEXE 4 - Garanties financières
- ANNEXE 5 - Convention frais de siège et convention trésorerie
- ANNEXE 6 - Actions de l'Autorité concédante
- ANNEXE 7 - Renforcement de l'offre métro
- ANNEXE 8 - Plan général des assurances
- ANNEXE 9 - Remise des biens initiaux à la date de prise d'effet du contrat et des biens de retour acquis en cours de contrat
- ANNEXE 10 - Modalités d'établissement des inventaires des biens de retours
- ANNEXE 11 - Investissement
- ANNEXE 12 - Modalités d'établissement des inventaires des biens de reprise et des biens propres
- ANNEXE 13 - Maintenance
- ANNEXE 14 - Contrôle d'accès
- ANNEXE 15 - Organisation du réseau
- ANNEXE 16 - Synthèse de la production kilométrique prévisionnelle
- ANNEXE 17 - Offre de transports des lignes régulières
- ANNEXE 18 - Dispositif qualité
- ANNEXE 19 - Innovation
- ANNEXE 20 - Relation MEL avec autres AOT
- ANNEXE 21 - Transports des personnes handicapées et à mobilité réduite
- ANNEXE 22 - Transports à la demande
- ANNEXE 23 - V'lille
- ANNEXE 24 - Intermodalité
- ANNEXE 25 - Lignes d'autobus transfrontalières

ANNEXE 26 - Sécurisation – Lutte contre la fraude – Prévention de la délinquance
ANNEXE 27 - Médiation
ANNEXE 28 - Aménagement de voirie – Mobiliers urbains aux points d'arrêts et espaces publicitaires
ANNEXE 29 - Espaces commerciaux
ANNEXE 30 - Services aux tiers
ANNEXE 31 - Informations voyageur
ANNEXE 32 - Conseil en mobilité – Collaboration participative – Conquête commerciale
ANNEXE 33 - Stratégie bus
ANNEXE 34 - Enquêtes
ANNEXE 35 - Règlement d'exploitation et d'utilisation
ANNEXE 36 - Tarification
ANNEXE 37 - Incidences des modifications tarifaires sur l'engagement de recettes
ANNEXE 38 - Modalités de reversement des recettes
ANNEXE 39 - Comptes d'exploitation prévisionnels
ANNEXE 40 - Mise à disposition des données et système d'information

Fait à Lille, le

En deux exemplaires originaux

Le **[Président]** la société **[XX]**

Le Président de la Métropole
Européenne de Lille

D. CASTELAIN