

## CONSEIL DE LA COMMUNAUTE

Séance du 05 avril 2012

---

### **Extension du réseau de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) - 2ème ligne de tramway Extension du parc de matériel roulant.**

Direction du Développement Urbain -

#### **Rapporteur(s) Le Président M. Jean-Claude BOULARD**

Par délibération en date du 8 avril 2010, nous avons décidé de prolonger la ligne de tramway vers le nord de l'agglomération, depuis la place Aristide Briand en centre-ville du Mans jusqu'au quartier Bellevue – Hauts de Coulaines.

Les travaux relatifs à la réalisation de ce nouveau tronçon de 3.5 km ont démarré au début de la deuxième quinzaine de décembre 2011.

Cette extension, en connexion avec la branche Espal existante, constituera la 2<sup>ème</sup> ligne de tramway Espal – Arche de la Nature / Bellevue – Hauts de Coulaines dont la mise en œuvre est programmée pour le 2<sup>ème</sup> semestre 2014.

Pour continuer à assurer un service de qualité aux usagers du tramway en termes de fréquence, de durée et de confort, l'extension du réseau doit être associée à une extension du matériel roulant. Ainsi, pour un fonctionnement optimal, les projections d'exploitation de cette 2<sup>ème</sup> ligne de tramway ont fait ressortir la nécessité d'acquérir 8 nouvelles rames en complément du parc existant composé de 26 véhicules CITADIS 302 de la société ALSTOM.

En parallèle, comme aucune rame ne sera dédiée spécifiquement à une ligne, il convient, afin d'assurer sur l'ensemble du réseau tramway un même niveau de service et d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), de mettre en cohérence le parc existant au niveau de ces 8 nouvelles rames.

Il s'agit ainsi de remplacer certains équipements installés sur les rames actuelles par de nouveaux éléments répondant aux dernières évolutions réglementaires en matière d'accessibilité des PMR. Cela concerne notamment :

- le remplacement des barres de maintien centrales situées à l'entrée des rames, appelées « trilobes », par des barres plus fines et plus étroites permettant le passage d'un fauteuil roulant,
- le changement des blocs d'inter-phonie intégrant les hauts parleurs et les boutons d'appel « sécurité » pour qu'ils puissent être actionnés par des personnes en fauteuil roulant.
- l'installation de sièges plus larges pour des personnes de forte corpulence et plus hauts pour qu'un chien d'aveugle puisse s'allonger dessous.

La dépose du matériel existant et l'installation des nouveaux équipements seront effectués par la SETRAM.

En ce qui concerne la procédure à mettre en œuvre (avec ou sans mise en concurrence préalable) pour l'acquisition des 8 rames supplémentaires et des équipements nécessaires à la mise en cohérence des rames existantes, notre mandataire SEM / TRANSAMO et notre exploitant SETRAM ont étudié les conséquences du choix éventuel d'un fournisseur autre que la société ALSTOM .

Les analyses produites, annexées à la présente délibération, ont mis en évidence que l'acquisition de 8 nouvelles rames d'un type différent du matériel roulant actuel aurait des répercussions très fortes :

- sur l'organisation et les coûts de la maintenance d'une part : incidences sur la GMAO (gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur) et l'outillage informatique, sur les équipements et outillages de l'atelier, sur le stock des pièces détachées et la surface de stockage, sur la formation des équipes de maintenance,

- sur l'organisation et les coûts d'exploitation d'autre part : formation des agents de conduite et d'exploitation, intervention des services de secours.

De la même façon, l'achat de nouveaux équipements destinés à la mise en cohérence du parc existant qui ne seraient pas identiques à ceux des nouvelles rames entraînerait pour l'exploitant exactement les mêmes difficultés d'entretien et de maintenance que celles définies ci-dessus pour les rames proprement dites.

Ainsi, la mise en circulation d'un 2<sup>ème</sup> type de rames et la gestion de pièces détachées spécifiques à différents matériels se traduiraient la 1<sup>ère</sup> année par un coût induit de l'ordre de 2 450 000 € HT auquel s'ajouterait un surcoût de fonctionnement annuel d'environ 200 000 € pour la maintenance et le suivi d'un parc non homogène :

- Mise en service 1 <sup>ère</sup> année 2 450 000 € / 8	306 250 € par rame
- Surcoût de fonctionnement annuel Sur la base d'une durée de vie de 25 ans 200 000 € X 25 ans / 8	625 000 € par rame

soit un surcoût de près de 1 M€ par rame représentant environ 40 % du prix d'une rame.

Aussi, au regard des considérations techniques et économiques présentées ci-avant, il a été décidé d'acheter 8 nouvelles rames strictement identiques à celles de la 1<sup>ère</sup> ligne auprès de la société ALSTOM (lot 1) et d'acquies auprès de cette même société les nouveaux équipements nécessaires à la mise en cohérence des rames existantes (lot 2) et ce, en application de l'article 144 II 5° du Code des Marchés Publics qui permet de recourir à une procédure négociée sans mise en concurrence préalable **« pour les marchés complémentaires de fournitures qui sont exécutés par le fournisseur initial et qui sont destinés (.....) à l'extension d'installation existante, lorsque le changement de fournisseur obligerait l'entité adjudicatrice à acquies un matériel de technique différente entraînant une incompatibilité avec le matériel déjà acquis ou des difficultés techniques d'utilisation et d'entretien disproportionnées ».**

En raison des considérations sus-rappelées, des négociations ont été conduites avec la société ALSTOM au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2012.

Aux termes des discussions, les offres proposées par la société ALSTOM sont les suivantes :

- lot 1 : fourniture de 8 rames supplémentaires de type CITADIS 302 : 19 371 000 € HT valeur octobre 2011 soit 2 421 375 € HT par véhicule neuf.

Par comparaison, l'acquisition de 8 véhicules aux conditions du marché passé avec la société ALSTOM pour la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway ressortirait, valeur Octobre 2011, par application de la formule de révision fixée au contrat, à un montant de 21 733 824 € HT. S'ajouteraient à ce montant les frais de relance de fabrication pour 2 870 869 € HT. Ainsi, sur les bases du marché de la 1<sup>ère</sup> ligne, l'acquisition de 8 nouvelles rames s'élèverait à 24 604 693 € HT soit un coût unitaire de 3 075 587 € HT valeur octobre 2011 à comparer au coût de 2 421 375 € HT obtenu dans le cadre des négociations, ce qui représente une différence de 27 %.

- lot 2 : fourniture des équipements relatifs à la mise en cohérence des 26 véhicules du parc existant : 1 483 000 € HT valeur octobre 2011 soit 57 038 € HT par véhicule existant.

Sur la base du rapport de négociations ci-annexé, la Commission d'Appel d'Offres, dans sa séance du 22 mars 2012, a retenu :

- l'offre de la société ALSTOM pour le lot 1 : fourniture de 8 rames supplémentaires de type CITADIS 302 d'un montant 19 371 000 € HT,

- l'offre de la société ALSTOM pour le lot 2 : fourniture des équipements relatifs à la mise en cohérence des 26 véhicules du parc existant d'un montant de 1 483 000 € HT.

Les marchés à intervenir avec la société ALSTOM seront passés à prix forfaitaires et révisables, pour une durée de 36 mois dont 12 mois de garantie.

En conséquence, je vous remercie mes chers Collègues, de bien vouloir autoriser notre mandataire SEM/TRANSAMO à signer, au nom et pour le compte de Le Mans Métropole, les deux marchés distincts de fournitures relatifs aux lots 1 et 2 définis ci-dessus avec la société ALSTOM en vertu de l'article 144 II 5° Code des Marchés Publics.

ADOPTE A L'UNANIMITE



N° d'identification : DEH12H108H1

Affichage le 10 avril 2012

Délibération exécutoire le 10/04/2012