

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

**EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE COMMUNAUTE**

**Séance du 16 avril 2010
(convocation du 6 avril 2010)**

Aujourd'hui Vendredi Seize Avril Deux Mil Dix à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAUTE Jean-Michel, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, M. AMBRY Stéphane, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphan, Mlle DELTIMPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUPOUY Alain, M. EGRON Jean-François, Mlle EL KHADIR Samira, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, M. LOTHAIRE Pierre, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MOGA Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PAILLART Vincent, Mme PARCELIER Muriel, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SENE Malick, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. DAVID Alain à M. EGRON Jean-François
M. FLORIAN Nicolas à M. DUPRAT Christophe
M. FREYGEFOND Ludovic à M. LABISTE Bernard à cpter de 10 h 00
M. PIERRE Maurice à M. HERITIE Michel jusqu'à 10 h 20
M. PUJOL Patrick à M. POIGNONEC Michel
M. TURON Jean-Pierre à M. TOUZEAU Jean
M. AMBRY Alain à M. PEREZ Jean-Michel jusqu'à 09 h 55
M. ANZIANI Alain à M. CHARRIER Alain
M. BAUDRY Claude à Mme EWANS Marie-Christine

Mme CAZALET Anne-Marie à M. CAZENAVE Charles jusqu'à 11 h 00
Mlle COUTANCEAU Emilie à Mme BOST Christine
Mme DELTIMPLE Nathalie à M. DUBOS Gérard jusqu'à 09 h 55
M. DUCASSOU Dominique à Mme TOUTON Elisabeth
M. GUICHEBAROU Jean-Claude à M. JOUBERT Jacques
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. MOULINIER Maxime à cpter de 10 h 00
M. MILLET Thierry à M. RAYNAL Franck
M. RAYNAUD Jacques à M. RESPAUD Jacques
M. REIFFERS Josy à Mme COLLET Brigitte
M. ROUYEYRE Matthieu à Mme DIEZ Martine

LA SEANCE EST OUVERTE

Marchés Publics - Tramway 3ème phase - Fourniture de rames - Marché négocié après publicité et mise en concurrence - Attribution - Autorisation de signer

Monsieur CHAUSSET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

La Communauté urbaine de Bordeaux a par délibération en date du 6 novembre 2009 arrêté le dossier définitif du projet d'extension de 33 km du réseau actuel de tramway. Ce projet comprend :

- les extensions des lignes A, B et C ;
- la création de la ligne D ;
- la construction du tram-train du Médoc.

Pour assurer l'exploitation de ce réseau étendu, la Communauté urbaine doit acquérir le matériel roulant nécessaire.

Le titulaire du marché devra réaliser :

- les études, la fabrication, les essais, la livraison, la mise au point et la mise en service des véhicules, y compris les garanties générales et particulières associées ;
- les études, la fourniture et l'installation d'un système embarqué d'alimentation des véhicules compatible avec les équipements du réseau existant ;
- la fourniture des pièces de rechange et de parc, des outillages de maintenance spécifiques, de la documentation d'étude et des documentations d'exploitation et de maintenance associées.

Procédure marchés publics

La Cub doit être regardée comme agissant en tant qu'entité adjudicatrice.

La consultation sera lancée par voie de marché négocié après publicité et mise en concurrence (article 165 du Code des marchés publics).

Le dossier de consultation a été rédigé par le maître d'œuvre Tisya (groupement Systra), titulaire du lot "études générales transversales – systèmes".

Nombre de rames

Le marché est découpé en une tranche ferme (acquisition de 26 rames) et une tranche conditionnelle à bons de commande (de 5 à 30 rames). Cette tranche permet l'approvisionnement de rames au fur et à mesure des besoins, avec un prix dégressif en fonction de la quantité de rames.

Coût estimé du marché

Le coût estimé du marché est pour la tranche ferme de 86,626 M € ht.

Le coût estimé de la tranche conditionnelle varie de 15,565 M € ht pour le montant minimum et environ de 94,233 M € ht pour le montant maximum (les montants donnés pour la tranche conditionnelle ne sont qu'indicatifs, l'engagement contractuel porte sur le nombre minimum et maximum de rames ; ils sont à moduler en fonction du montant des bons de commande, du nombre de rames achetées et de l'enchaînement ou pas de la fabrication).

Durée du marché

Pour la tranche ferme, le marché débute à la date de notification (N). Les principaux jalons sont les suivants :

- Etudes générales, outillage, fabrication et livraison de la 1^{ère} rame : N + 25 mois ;
- Réception de la 1^{ère} rame : N + 31 mois ;
- Réception des 26 rames : N + 44 mois ;
- Atteinte des objectifs de fiabilité : N + 55 mois ;
- Garanties générales : 12 mois après la réception du dernier véhicule ;
- Garanties particulières (durées variables en fonction de l'équipement objet de la garantie).

Ces délais pourront être adaptés à l'issue des négociations avec les candidats.

Principales performances techniques :

- Performances dynamiques en traction et de freinage : les performances dynamiques en traction et de freinage, devront être supérieures ou égales à celles du véhicule actuel pour le mode nominal et pour les modes dégradés ;
- Confort thermique : les performances de la climatisation devront être améliorées par rapport aux rames existantes ;
- Confort visuel : le niveau d'éclairage devra évoluer pour respecter l'«arrêté accessibilité » ;
- Roulement / dynamique de rame : la conception du véhicule doit permettre l'exploitation commerciale en courbe de rayon minimal de 18 m, avec un confort dynamique identique à celui du véhicule actuel ;
- Informations visuelles et sonores : les afficheurs intérieurs et extérieurs seront en même nombre que sur les rames actuelles. Ils devront cependant être conformes à l'arrêté accessibilité du 13 juillet 2009 quant à la taille des caractères et à leur contraste de luminance. Le système d'annonces sonores, dont les fonctionnalités actuelles seront reconduites, doit être conforme à l'arrêté accessibilité du 13 juillet 2009 (asservissement du niveau acoustique d'émission au bruit ambiant + 5 dB) ;
- Vidéosurveillance : la fonction rétrovision (vidéosurveillance extérieure) sera identique à celle existant sur le matériel actuel. La fonction vidéosurveillance intérieure sera identique à celle existant sur le matériel actuel. L'écran de vidéosurveillance devra être mieux intégré au pupitre qu'actuellement ;
- Equipements embarqués en interface : les équipements embarqués en interface sont identiques à ceux en service actuellement (Système d'aide à l'exploitation (SAE), Radiotéléphone, Télécommande d'aiguille / priorité aux carrefours, Billettique). Les

interfaces de ces systèmes embarqués seront identiques à celles existant actuellement.

Design intérieur et extérieur

En avril 1999, la Communauté avait missionné le groupement Lanoire et Courrian / Absolut design pour concevoir le design intérieur et extérieur des rames du tramway de Bordeaux.

Pour les rames de la 3^{ème} phase, ce design extérieur sera rigoureusement identique à celui des rames actuelles.

Pour faciliter la compatibilité avec le parc actuel, les nouvelles rames seront d'une longueur de 44 m environ. La largeur de caisse sera de 2,40 m. Les lacunes, tant horizontale que verticale, doivent respecter les normes en vigueur et l'arrêté d'accessibilité du 13 juillet 2009.

Concernant le design intérieur, celui-ci sera modifié pour être rendu conforme à l'arrêté du 13 juillet 2009 (accessibilité des personnes handicapées). Les modifications intérieures nécessaires sont notamment :

- Espaces pour fauteuil roulant libres de tout obstacle de dimensions minimales 1,30 x 0,80 m ;
- Sur les plateformes faisant face aux portes d'accès, le positionnement des barres de maintien / composteur doit laisser une largeur de passage minimum de 0,85 m ;
- 10 % des sièges doivent être prioritairement affectés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- Certains sièges doivent être de largeur 0,45 m minimum (0,43 m sur le parc actuel) ;
- Les valideurs de titres ne doivent pas empiéter dans l'espace pour fauteuil roulant de plus de 100 mm.

Sauf contradiction avec l'arrêté, l'habitabilité devra être supérieure ou égale à celle du véhicule actuel, c'est-à-dire :

- Nombre de places en condition de charge nominale ≥ 300 personnes ;
- Nombre de places en condition de charge maximale ≥ 415 personnes ;
- Taux d'échange : longueur du compartiment rapporté à la somme des largeurs de passages des portes par face du véhicule ≥ 20 %.

Pour améliorer le taux d'échange, une porte supplémentaire sur la nacelle centrale sera ajoutée (diminution du nombre de places assises mais augmentation de la surface des plateformes, donc augmentation de la capacité en heure de pointe, avec meilleure communication avec l'extérieur et échanges facilités en station).

Par ailleurs, afin d'augmenter les possibilités de préhension dans la rame, des barres de maintien horizontales et/ou verticales seront mises en places. Le diagramme intérieur sera également revu afin de prendre en compte le décret cité précédemment et pour augmenter la capacité des rames : strapontins ou appuis ischiatiques, ...

Alimentation énergie traction

Le matériel roulant doit être compatible avec les infrastructures existantes et notamment les installations d'alimentation électrique.

Pour les parties du réseau alimentées par Ligne Aérienne de Contact (LAC), le matériel roulant, quel qu'il soit, est généralement compatible avec ce mode d'alimentation.

Pour les zones en Alimentation Par le Sol (APS), le titulaire du matériel roulant doit fournir un équipement « compatible » avec l'APS, qu'il s'agisse du système APS proprement dit (système APS embarqué, non breveté par Alstom, à développer), ou un système de fourniture d'énergie alternatif, s'interfaçant avec les équipements d'infrastructure actuels (par exemple, système d'énergie embarqué).

Compatibilité avec le véhicule existant

Les seules contraintes de compatibilité des deux véhicules sont :

- Les collisions tram / tram : il faut qu'en cas de collision les tenues à la compression des 2 véhicules soient équivalentes et que les formes et positions des profils anti-chevauchement des cabines soient compatibles ;
- Le secours entre deux tramways différents : il faut que les attelages de secours soient compatibles et que les alimentations et informations échangées soient compatibles afin d'assurer les secours dans les mêmes conditions de sécurité quel que soit le type des tramways.

Il faudra aussi dans la mesure du possible avoir des fonctionnalités et une organisation des commandes à disposition du conducteur identiques et également les différentes clés d'accès identiques afin de simplifier l'exploitation et la maintenance.

Compatibilité avec les équipements de maintenance

En cas d'acquisition de rames différentes du parc existant (Citadis d'Alstom), les principaux équipements de maintenance pouvant être impactés sont listés ci-dessous :

- Machine à laver (éventuellement forme des brosses) ;
- Aspiration centralisée (position et largeur des portes extrêmes) ;
- Sablage (position des orifices de remplissage) ;
- Tour en fosse ;
- Ligne de levage ;
- Passerelles : la hauteur et la distance par rapport à l'axe de la voie peuvent être différentes.

La position de travail sur les équipements en toiture peut nécessiter une hauteur différente de la passerelle ou des aménagements spécifiques des passerelles existantes. La largeur du nouveau véhicule au droit des passerelles existantes peut être plus grande ;

- Equipements de manutention : des outillages spécifiques peuvent être nécessaires. Les moyens lourds de levage ne devraient pas être impactés ;
- Autres équipements de maintenance : des équipements de test et de diagnostic spécifiques devront être achetés (généralement ils font partie de la fourniture matériel roulant) ;
- Rail-route : l'interface du nouveau véhicule avec cet engin est automatiquement réalisée si le véhicule est compatible avec le tram actuel.

Démarche environnementale

Une attention particulière sera apportée à l'utilisation de matériaux recyclables pour les éléments constituant les rames.

Le financement de ces travaux est à imputer au budget Annexe Transports :

- Chapitre 23, Compte 23800092 - Programme TW30 – Exercices 2010 et suivants ;
- Chap 21, Compte 21560001, Exercice 2012 et suivants.

En application des articles L 2121.12 et 2121.13 du Code Général des Collectivités Territoriales, le projet de dossier de consultation est consultable pour les Conseillers communautaires à l'immeuble Le Guyenne à la Direction centrale des achats et marchés - 6^{ème} étage.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Communauté,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le code des marchés, et notamment son article 165 et suivants,

Vu les documents de la consultation mis à disposition des élus communautaires en application des articles L. 2121-12 et L.2121-13 du CGCT,

Entendu le rapport de présentation

Considérant qu'il convient d'acquérir des rames de tramway pour permettre l'exploitation du réseau étendu au titre de la 3^{ème} phase du tramway,

DECIDE

Article 1 :

Monsieur le Président est autorisé à lancer une procédure négociée après publicité et mise en concurrence (art 165 et suivants du Code des marchés publics).

Article 2 :

Le projet de dossier de consultation mis à disposition des élus est approuvé.

Article 3 :

Monsieur de Président est autorisé à dresser la liste des candidats admis à négocier.

Article 4 :

Monsieur le Président est autorisé à engager les négociations avec les candidats.

Article 5 :

Monsieur le Président est autorisé à signer le marché à intervenir avec le prestataire qui aura émis l'offre économiquement la plus avantageuse.

Article 6 :

La dépense résultant du présent marché sera imputée sur les crédits ouverts à cet effet au budget Annexe Transports (Chapitre 23, Compte 23800092 – Programme TW30 et Chap 21, Compte 21560001, Exercice 2010 et suivants).

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 16 avril 2010,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

**REÇU EN PRÉFECTURE LE
22 AVRIL 2010**

PUBLIÉ LE : 22 AVRIL 2010

M. GÉRARD CHAUSSET