

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

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

**Séance du 23 novembre 2012
(convocation du 12 novembre 2012)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Trois Novembre Deux Mil Douze 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. DAVID Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAUTE Jean-Michel, M. GAÛZERE Jean-Marc, 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, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, Mme TERRAZA Brigitte, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DELAUX Stéphan, Mlle DELTIMPLE Nathalie, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. DUPOUY Alain, M. EGRON Jean-François, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUILLEMOTEAU Patrick, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOGA Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUYEYRE Matthieu, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. JUPPE Alain à M. DUCHENE Michel à partir de 11h50
M. CAZABONNE Alain à M. BONNIN Jean-Jacques
M. BRON Jean-Charles à M. BRUGERE Nicolas à partir de 12h40
Mme CARTRON Françoise à M. TURON Jean-Pierre
Mme CURVALE Laure à M. DANJON Frédéric à partir de 12h
Mme FAYET Véronique à M. ROBERT Fabien jusqu'à 10h
M. GELLE Thierry à Mme BONNEFOY Christine
M. LAMAISON Serge à M. LABISTE Bernard jusqu'à 11h
Mme LIRE Marie-Françoise à M. DUPOUY Alain jusqu'à 10h45
M. PIERRE Maurice à M. TOUZEAU Jean jusqu'à 10h
M. PUJOL Patrick à M. GUICHEBAROU Jean-Claude
M. SAINTE-MARIE Michel à M. BAUDRY Claude jusqu'à 9h45
M. SOUBIRAN Claude à M. DUPRAT Christophe
Mme TERRAZA Brigitte à Mme BOST Christine à partir de 12h55
Mme BREZILLON Anne à Mme PIAZZA Arielle à partir de 11h50
Mme CAZALET Anne-Marie à Mme TOUTON Elisabeth

M. CAZENAVE Charles à Mme CHAVIGNER Michèle
M. CHARRIER Alain à M. ANZIANI Alain à partir de 12h40
M. DAVID Jean-Louis à M. BRON Jean-Charles
M. DAVID Yohan à Mme. COLLET Brigitte
Mme DELATTRE Nathalie à Mme WALRYCK Anne
Mme DESSERTINE Laurence à M. DUCASSOU Dominique
Mlle EL KHADIR Samira à M. DUBOS Gérard
Mme EWANS Marie-Christine à M. CHARRIER Alain
jusqu'à 12h40 et M. TRIJOLET Thierry à partir de 12h40
M. GUICHOUX Jacques à Mme BALLOT Chantal
M. GUYOMARC'H Jean-Pierre à M. SOLARI Joël
M. LOTHAIRE Pierre à M. SIBE Maxime
M. PAILLART Vincent à M. AMBRY Stéphane
Mme PARCELIER Muriel à M. DELAUX Stéphan
M. REIFFERS Josy à M. BOUSQUET Ludovic
Mme SAINT-ORICE Nicole à Mme LAURENT Wanda

LA SEANCE EST OUVERTE

Marchés Publics - Mise en place de Terminus Partiels sur le réseau tramway existant

- Marché dit APS 304 - Travaux de mise en place des équipements fixes**
- du système d'alimentation par le sol (A.P.S.) au terminus partiel de la ligne B**
 - à Quinconces sur une voie d'évitement**
- Marché de travaux - Marché négocié sans mise en concurrence préalable - Autorisation de signature**

Monsieur CHAUSSET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

ELEMENTS DE CONTEXTE

Marchés précédents :

Les raisons qui ont poussé la CUB à rechercher un mode d'alimentation alternatif aux LAC pour certains quartiers sont les suivantes :

- l'exiguïté des rues empruntées par le tramway, la hauteur du bâti et la fragilité de la pierre rendent difficile l'accrochage en façade de la ligne aérienne de contact (condamnation de fenêtres, portes ...) ;
- préservation du centre historique de Bordeaux (critère esthétique imposé par l'UNESCO) ;
- ne pas gêner les interventions des pompiers dans les rues exigües ;
- choix porté sur la mise en œuvre d'une innovation technologique.

Pour répondre à ces contraintes, la CUB a adopté, après mise en concurrence, le système d'alimentation par le sol (APS) développé par la société Innorail.

Le marché initial n°00246U a été passé après un appel d'offres sur performances, lancé le 15 février 1999. Le marché a été attribué à un groupement dont la société Alstom était le mandataire. La société Innorail intervenait sur ce marché en tant que sous traitant.

Le marché prévoyait dans son lot 1 l'acquisition de 38 rames, et dans son lot 3 la conception et la réalisation d'un système d'alimentation par le sol (avec le développement des composants fixes et embarqués dans les rames du lot 1).

Le marché Meriadeck St Augustin n°04061U a ensuite été négocié sans mise en concurrence avec la société Innorail, pour des raisons techniques et tenant à la protection de droits d'exclusivité. Il a été notifié le 9 mars 2004.

En phase II du tramway, pour les extensions, le marché SYS 206 a également été notifié à la société Innorail, après une procédure négociée sans mise en concurrence. La justification était la même que pour le marché précédent n°4061U.

Description du système APS :

Deux systèmes sont utilisés pour alimenter les rames du tramway de Bordeaux :

- les lignes aériennes de contact (LAC),
- l'alimentation par le sol (APS).

Le système APS nécessite pour fonctionner la mise en présence de deux parties :

- une partie fixe, située sur les voies, constituée d'un troisième rail en milieu de voie et dont les dispositifs d'alimentation et de sécurité s'étendent jusque dans les sous stations de redressement (SSR) ;
- une partie embarquée dans les matériels roulants qui comprend un dispositif de commande apte à provoquer la mise en tension du rail au sol, et un frotteur d'alimentation et de sécurité.

Ensembles, ces deux parties constituent le système APS développé par Alstom. Il permet l'alimentation de la rame par le biais du troisième rail lorsque la rame le recouvre entièrement. Le système APS est totalement sûr pour les autres usagers (piétons, cyclistes...).

Il répond donc à toutes les exigences de la CUB en terme d'encombrement, de préservation de l'environnement architectural et de sécurité.

Autres systèmes existants :

Hormis le système APS d'Alstom, aucune autre solution ne met en œuvre la même technologie, car ce système est protégé par des brevets (cf. § « Procédure marchés publics et justification » ci-dessous).

Les autres modes d'alimentation alternatifs à la LAC connus sont :

- Dispositif de bus d'alimentation par le sol (brevet allemand DE 3048730) : Ce dispositif présente un inconvénient majeur ; bien qu'ils ne soient plus alimentés en dehors de la présence d'un véhicule, les segments peuvent conserver une charge électrique importante. Ainsi, dans une utilisation en milieu urbain, comme par exemple pour l'alimentation d'un tramway, un tel dispositif présente un réel danger d'électrocution pour les piétons.
- Batteries : leur principal inconvénient est le poids important des éléments embarqués sur les rames.
- Super capacité (batterie avec recharge rapide en station) ou volant d'inertie (énergie cinétique de freinage transformée en énergie électrique + complément de charge en station). Ces technologies nécessitent inévitablement une recharge en énergie dans toute ou partie des stations. L'infrastructure sol et environnement doit être adaptée en conséquence.

- Système « Primove » : principe de transformateur électrique développé par Bombardier. Il est composé d'un circuit primaire intégré dans le sol, et d'un circuit secondaire situé dans la rame. Ce système fonctionne avec un champ magnétique créé par une installation au sol, le principal inconvénient du système est l'impact du champ magnétique sur les infrastructures existantes.

En l'état actuel de notre connaissance, seule la technologie APS de Alstom permet de répondre au besoin de la CUB en termes de système d'alimentation alternatif à la LAC. En effet, l'ajout de batteries sur les rames ne permettrait un fonctionnement que sur une section de moins d'un km. Primove (Bombardier) n'indique pas de distance parcourue sans caténaire, et les technologies de volant d'inertie (autonomie environ 1,5 km), et de supercapacité ne permettent des déplacements autonomes des rames que entre 0,5 et 1,5 km.

Les limites de ces systèmes font qu'ils ne répondent pas au besoin de la CUB, qui doit prévoir que son tramway soit dépourvu de LAC sur des sections de longueurs bien supérieures.

NATURE ET ETENDUE DU BESOIN A SATISFAIRE

Le réseau actuel du Tramway de la CUB, constitué de 3 lignes A, B et C connaît d'ores et déjà des phénomènes de saturation qui s'amplifieraient avec les extensions de réseau prévues pour la 3ème phase et avec l'augmentation de fréquentation.

De ce fait, afin d'améliorer le service rendu aux usagers et adapter au mieux l'offre de transport à la demande, le principe d'un réseau multiservices comme mode d'exploitation a été validé par le Comité de Pilotage Tramway du 10 mars 2010 (v. votre délibération du 26 novembre 2010, autorisant le lancement d'un marché de maîtrise d'œuvre pour la réalisation des études et le suivi de l'exécution des travaux des terminus partiels).

Pour la mise en œuvre de ce réseau, des terminus partiels sur l'infrastructure existante doivent être créés. Il s'agit de mettre en place des voies de retournement et de remisage en ligne des rames.

Les 6 terminus partiels à créer sur le réseau existant sont :

- Ligne A : Stations Cenon Gare et CHR Pellegrin.
- Ligne B : Stations Montaigne – Montesquieu et Quinconces.
- Ligne C : Stations Belcier et Quinconces.

Dans le cadre de la mise en place de terminus partiels sur le réseau existant de tramway de l'agglomération bordelaise la CUB souhaite doter le terminus partiel de Quinconces Ligne B d'un système non conventionnel d'alimentation des rames qui préservera un environnement architectural dégagé.

L'objet du présent marché, dit APS 304, est la mise en place des équipements fixes du système d'alimentation par le sol sur ledit terminus partiel.

La mise en œuvre des équipements fixes du système d'alimentation par le sol comprend :

- Les études d'exécution relatives aux terminus partiels, y compris les spécificités,

- La fourniture et la mise en œuvre des équipements spécifiques à la phase III, y compris pose des câbles et raccordements,
- La fourniture et la mise en œuvre du rail d'alimentation par le sol et de ses équipements d'alimentation et de jonction, y compris pose des câbles et raccordements,
- La mise à jour des interfaces internes et externes, des tables d'adressage et autres données échangées avec la GTC, les IHM ...,
- Les tests de validation usine des équipements,
- Les essais fonctionnels d'intégration et de validation, sur l'ensemble des installations,
- La mise en service du système,
- Les essais d'ensemble.

PROCEDURE MARCHES PUBLICS ET JUSTIFICATION

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

La consultation sera lancée par voie de marché négocié sans mise en concurrence préalable, pour des raisons techniques et tenant à la protection de droits d'exclusivité (article 144-II-3 du code des marchés publics).

Pour des raisons techniques

Toutes les rames qui circulent sur le réseau de Bordeaux sont munies des équipements embarqués d'alimentation par le sol qui ont été étudiées et réalisées par la société Innorail. Le système APS est mis en oeuvre sur toutes les lignes, et ce dans les deux sens de circulation ; toutes les rames du réseau doivent donc pouvoir être alimentées via ce système.

La présence systématique dans les rames de la composante embarquée du système APS rend impossible l'installation d'un nouveau système embarqué à bord, pour les raisons suivantes :

- Les rames de type Citadis équipant le réseau de Bordeaux ont été conçues pour recevoir une charge à l'essieu de 11,5 tonnes. Par dérogation, afin de prendre en compte le poids supplémentaires impartis aux équipements embarqués d'alimentation par le sol, la charge maximale à l'essieu a été portée à 12,5 tonnes. Toute augmentation de la charge par ajout d'un nouveau système apportant une fonctionnalité supplémentaire se traduirait par la nécessité d'opérer des modifications structurelles sur les bogies et les caisses. Ces modifications seraient onéreuses, et il n'est pas possible d'écarter la possibilité de devoir changer toutes les rames si il s'avère que ces modifications sont impossibles à réaliser.
- Les mêmes rames Citadis sont dotées d'un plancher bas intégral, qui interdit l'installation de tout équipement sous caisse. L'ensemble des équipements électriques et électroniques est en conséquence logé sur le toit des rames, et il ne reste plus de place disponible pour loger de nouveaux équipements apportant des fonctionnalités supplémentaires ; à moins là aussi de procéder à des modifications structurelles onéreuses sans garantie de résultat.

Compte tenu de ce qui précède, la CUB ne peut pas techniquement faire modifier ses rames pour l'ajout d'un éventuel équipement embarqué relatif à un système supplémentaire d'alimentation permettant une alternative à la LAC.

En conséquence, la CUB n'a d'autre choix que, soit d'utiliser le système APS d'Alstom, soit de faire mettre au point une technologie compatible avec la composante embarquée du système APS Alstom.

Pour des raisons tenant à la protection de droits d'exclusivité

Description des brevets

Le système d'alimentation par le sol d'Alstom est une application directe de trois brevets déposés par la société Innorail antérieurement au marché initial n°00246U.

Ces inventions sont les suivantes :

- Invention n° 1 : « Assemblage d'alimentation par le sol pour véhicule électrique de mise en œuvre facilitée » - Ce brevet couvre les principes de segmentation des coupons d'alimentation électrique au sol, de calcul de leur géométrie, ainsi que la surveillance des défauts susceptibles d'affecter les équipements fixes qui font appel à des éléments électroniques, électromécaniques et informatiques – Brevet 97-05370 du 30/04/97 - n°publication 2 791 930, publié le 13/10/2000.
- Invention n° 2 : « Dispositif de détection de présence de véhicule à fiabilité améliorée » – ce brevet se réfère à l'interface entre les équipements fixes situés hors des rames (sur la voie ou en SSR) et le matériel roulant, et plus précisément aux protocoles d'échanges entre mobiles et équipements fixes. Ce brevet décrit notamment le dispositif embarqué dans la rame qui commande l'alimentation du rail situé sur la voie- Brevet 99-04348 du 07/04/99 - n° publication 2 791 929, publié le 13/10/2000.
- Invention n° 3 : « Dispositif d'alimentation par le sol de véhicule électrique avec mise à la terre » – Ce brevet concerne un dispositif sectionné d'alimentation par le sol situé sur la voie, dans lequel les segments d'alimentation sont entièrement situés sous le véhicule, et pour lequel tous les segments situés hors de l'emprise au sol du véhicule sont reliés à la terre. Le brevet décrit également les spécificités du frotteur d'alimentation et de sécurité, embarqué dans la rame, qui vient en contact avec le rail situé sur la voie. A noter que ce système évite la mise sous tension d'un segment non couvert par le véhicule en cas de défaillance d'un de ces éléments constitutif. – Brevet 97-05370 du 30/04/97 - n°publication 2 762 810, publié le 30/07/1999.

Par conséquent, les brevets détenus par Alstom couvrent le système APS dans son ensemble, que ce soit pour la composante fixe ou pour la composante embarquée.

La société Alstom est donc détentrice d'un droit exclusif sur les brevets dont le système APS est l'application directe. Elle est à même de formuler des revendications sur tout autre système développé par un tiers qui reprendrait les principes de fonctionnement figurant dans ces brevets.

Si un industriel imagine et réalise une copie ou un perfectionnement d'une de ces trois inventions, il lui serait nécessaire, de demander des droits d'exploitation desdits brevets à la société Alstom.

Or, depuis la date de délivrance de ces différents brevets, ni la société Innorail en son temps, ni la société Alstom n'ont cédé de licences d'exploitation desdits brevets.

Pour ces raisons, il n'existe pas sur le marché de système ayant le même principe de fonctionnement que le système APS d'Alstom.

Droits acquis par la CUB sur ces brevets au travers des marchés phase I et phase II :

A l'époque le marché initial du tramway phase I n°0246U prévoyait l'application du CCAG-MI et notamment son chapitre VII en visant expressément les lots 1 et 3, permettant à la CUB de faire exercer ses droits pour le projet phase I, uniquement.

Pour le marché Meriadeck St Augustin n°04061U, le C CAG travaux est visé.

Il est précisé au CCAP que les prix du marché comprennent la licence et le droit d'utilisation des brevets. Cette précision permet de déduire que la CUB pouvait utiliser les résultats du marché pour ses besoins propres, c'est-à-dire pour les besoins découlant du marché, autrement dit ceux rattachés uniquement à la phase I du tramway.

Pour la phase II du tramway, marché SYS 206, le CCAG travaux était également visé, mais à la différence du marché précédant, il n'était pas fait mention dans le marché des droits de la CUB sur les brevets mis en œuvre.

En conclusion, il apparaît que la CUB n'a pas acquis de concession de licence allant au delà de la phase I ou II sur les brevets détenus par la société Alstom, dont le système APS est l'application directe.

De ce fait, elle ne dispose d'aucun droit l'autorisant à utiliser l'invention pour d'autres besoins que ceux prévus dans le cadre de ces marchés, sans l'accord de la société Alstom.

La CUB ne peut donc pas faire développer et acquérir un système fixe d'alimentation par le sol compatible avec la composante embarquée qui équipe ses rames, sans tomber dans les revendications formulées par ces brevets.

De ce fait, en cas de mise en concurrence, elle ne peut pas garantir le titulaire du marché contre des revendications de tiers (cf. § 8.1 du CCAG Travaux), car un système interopérable avec la composante embarquée, développé par un prestataire autre que Alstom, serait susceptible d'être constitutif d'une contrefaçon du système APS.

Conclusion :

Pour les besoins du présent marché, la communauté urbaine de Bordeaux doit équiper le terminus partiel de Quinconces Ligne B d'un mode d'alimentation alternatif à la LAC.

Ne pouvant techniquement modifier les rames circulant sur son réseau, la CUB ne peut que se doter d'un système compatible avec celui dont est actuellement doté son parc de matériel roulant.

Pour être compatible, ce système rentrera dans les revendications des brevets dont Alstom est propriétaire. Il y a un risque réel pour la CUB d'engager la passation et l'exécution d'une procédure qui ne tiendrait pas compte des droits des propriétaires de ces brevets.

Comme il n'existe pas d'alternative technique au système APS sur lequel Alstom détient un droit exclusif, la CUB est contrainte de s'en doter pour répondre au besoin du présent projet de marché.

Aussi, la passation d'un marché négocié sans mise en concurrence préalable avec la société Alstom est le seul moyen pour la CUB de répondre à son besoin de doter les extensions phase III d'un système d'alimentation sans ligne aérienne de contact.

Structure du marché

L'ensemble de ces prestations constituant un ensemble cohérent ayant pour objectif une même opération, il est proposé de ne pas allotir le marché.

Le présent projet de marché n'est pas fractionné en tranches conditionnelles ou en bons de commandes.

Le dossier de consultation a été rédigé par le groupement Systra / Coteba / Ingerop / Eccta / BLP / Signes, maître d'œuvre désigné pour l'opération terminus partiels.

Montant estimé du marché

Le coût total du marché est estimé à 675 341,00 € HT, soit 807 707,83 € TTC.

Durée du marché

Le marché débute à compter la notification N de l'ordre de service lançant la période préparatoire des travaux. Les principaux jalons sont les suivants :

- Préparation et études : N + 3 mois ;
- Fin des travaux et essais APS terminus partiels : N + 19 mois.

La durée totale du marché est donc de 19 mois.

Déroulement de la procédure et montant du marché

La CUB a adressé une lettre de consultation le 6 septembre 2012 à la société Alstom.

Le 9 octobre 2012, Alstom a fait parvenir une première offre à la CUB.

Après négociations, l'offre finale remise le 26 octobre 2012 présente toutes les garanties à la tenue des exigences de la CUB figurant dans le dossier de consultation.

Le montant de l'offre finale est de 409 723,40 € HT soit 39% de moins que l'estimation réalisée par le maître d'oeuvre.

Modalités de financement

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

Chapitre 23 – article 2380 0042 – CRB KD00 – Programme TW30 ;

En application des articles L.2121-12 et L.2121-13 du code général des collectivités territoriales, le projet de marché relatif aux travaux de mise en place des équipements fixes du système d'alimentation par le sol (A.P.S.) au terminus partiels de la ligne B à Quinconces sur une voie d'évitement, est consultable pour les Conseillers communautaires à l'immeuble Le Guyenne à la Direction centrale des achats et marchés - 6ème 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, et notamment ses articles L.2121-12 et L.2121-13,

VU le code des marchés, et notamment son article 144 II 3,

VU le projet de marché,

VU la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 14/11/2012 attribuant le marché dit APS 304, ayant pour objet les travaux de mise en place des équipements fixes du système d'alimentation par le sol (APS) au terminus partiels de la ligne B à Quinconces sur une voie d'évitement, à la société ALSTOM France pour un montant de 409 723,40 € HT soit 490 029,19 € TTC,

Entendu le rapport de présentation,

CONSIDERANT qu'il convient de mener les travaux de mise en place des équipements fixes du système d'alimentation par le sol (A.P.S.) au terminus partiels de la ligne B à Quinconces sur une voie d'évitement,

CONSIDERANT QUE, par sa décision du 14/11/2012, la Commission d'Appel d'Offres a attribué à la société ALSTOM le marché ayant pour objet les travaux de mise en place des équipements fixes du système d'alimentation par le sol (APS) au terminus partiels de la ligne B à Quinconces sur une voie d'évitement, à la société ALSTOM France pour un montant de 409 723,40 € HT soit 490 029,19 € TTC.

DECIDE

Article 1 : Le Conseil de Communauté autorise Monsieur le Président à signer le marché dit APS 304, ayant pour objet les travaux de mise en place des équipements fixes du système d'alimentation par le sol (APS) au terminus partiels de la ligne B à Quinconces sur une voie d'évitement, à la société ALSTOM France pour un montant de 409 723,40 € HT soit 490 029,19 € TTC,.

Article 4 : La dépense résultant du présent marché sera imputée sur les crédits ouverts à cet effet au budget Annexe Transports (Chapitre 23, Compte 23800042 – KD00 - Programme TW30, Exercice 2013 et suivants).

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

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 23 novembre 2012,

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

REÇU EN PRÉFECTURE LE
3 DÉCEMBRE 2012

PUBLIÉ LE : 3 DÉCEMBRE 2012

M. GÉRARD CHAUSSET