



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 19 novembre 2009

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. TRAHARD

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Didier MARTIN	M. Michel ROTGER
M. Jean ESMONIN	M. Benoît BORDAT	M. François NOWOTNY
Mme Colette POPARD	M. Joël MEKHANTAR	Mme Christine MASSU
M. Rémi DETANG	M. Christophe BERTHIER	M. Michel FORQUET
M. Jean-Patrick MASSON	M. Georges MAGLICA	M. Claude PICARD
M. José ALMEIDA	Mme Christine DURNERIN	M. Pierre PETITJEAN
M. Jean-François DODET	Mme Nelly METGE	M. Nicolas BOURNY
M. François DESEILLE	Mme Elizabeth REVEL-LEFEVRE	M. Jean-Philippe SCHMITT
M. Laurent GRANDGUILLAUME	Mme Elisabeth BIOT	M. Philippe GUYARD
M. Patrick CHAPUIS	Mlle Christine MARTIN	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
M. Michel JULIEN	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	M. Jean-Claude GIRARD
Mme Marie-Françoise PETEL	M. Alain MARCHAND	Mme Françoise EHRE
M. Jean-François GONDELLIER	Mme Hélène ROY	M. Patrick BAUDEMENT
Mme Catherine HERVIEU	Mme Myriam BERNARD	Mme Geneviève BILLAUT
M. Jean-Claude DOUHAIT	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	M. Murat BAYAM
M. Jean-Paul HESSE	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Michel BACHELARD
M. Yves BERTELOOT	M. Jean-Yves PIAN	M. Philippe BELLEVILLE
M. Patrick MOREAU	Mlle Stéphanie MODDE	M. Gilles TRAHARD
M. Dominique GRIMPRET	M. Alain LINGER	Mme Noëlle CABBILLARD.
M. Jean-Pierre SOUMIER	M. Louis LAURENT	
M. André GERVAIS	M. Roland PONSAA	
M. Alain MILLOT		

Membres absents :

M. Pierre PRIBETICH	M. Gilbert MENUET pouvoir à M. Patrick CHAPUIS
M. Gérard DUPIRE	M. François-André ALLAERT pouvoir à Mme Elisabeth BIOT
Mme Françoise TENENBAUM	Mlle Badiaâ MASLOUHI pouvoir à M. Alain MARCHAND
Mme Anne DILLENSEGER	M. Philippe DELVALEE pouvoir à Mlle Stéphanie MODDE
M. Mohammed IZIMER	Mlle Nathalie KOENDERS pouvoir à M. Laurent GRANDGUILLAUME
M. Mohamed BEKHTAOUI	M. Philippe CARBONNEL pouvoir à M. Patrick MOREAU
M. Pierre LAMBOROT	M. Lucien BRENOT pouvoir à M. Michel ROTGER
M. Gaston FOUCHERES	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET pouvoir à M. Michel FORQUET
	Mme Claude DARCIAUX pouvoir à M. José ALMEIDA
	M. Gilles MATHEY pouvoir à M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
	M. Rémi DELATTE pouvoir à M. Jean-François DODET
	M. Norbert CHEVIGNY pouvoir à M. Philippe BELLEVILLE.

OBJET : DEPLACEMENTS

Avenant n° 3 au marché de maîtrise d'oeuvre générale pour la réalisation de deux lignes de tramway

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code des marchés publics,

Vu la délibération n° GD2008-05-15-01 en date du 15 Mai 2008 par laquelle le Conseil de Communauté a validé le principe de réalisation de deux lignes de TCSP et décidé du lancement de la concertation préalable, conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme,

Vu la délibération n° GD2008-09-25-02 en date du 25 septembre 2008 par laquelle le Conseil de Communauté a approuvé le bilan de la concertation préalable, et décidé de le mettre à disposition du public,

Vu la délibération n° GD2008-11-12-07 en date du 12 novembre 2008 par laquelle le Conseil de Communauté a approuvé le projet de TCSP de type tramway fer et le tracé, tels que présentés en conclusion du bilan de la concertation,

Vu la délibération en date du 29 mars 2007 autorisant le lancement d'un appel d'offre restreint pour la désignation de la maîtrise d'oeuvre,

Dans le cadre de la réalisation des deux premières lignes de tramway de l'Agglomération Dijonnaise, le marché de maîtrise d'oeuvre générale a été attribué à EGIS RAIL, Mandataire – Alfred PETER – Architecte, Co-traitant pour un montant de 19 166 531.00 €HT.

Des missions complémentaires et prolongeant les missions initialement prévues ont été demandées au Maître d'Oeuvre, ainsi que la suppression d'autres missions qui étaient initialement prévues.

Ces missions complémentaires sont les suivantes :

- Une mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable »,
- Des missions d'assistance complémentaires réalisées dans le cadre du dépôt mixte de Chenôve,
- Une étude de faisabilité d'un dossier PPP énergie,
- Une prestation relative à la modélisation du nouveau réseau bus,
- Les honoraires relatifs à l'opération Erasme Nord,
- La réalisation d'une étude poteau prototype,
- Des études de circulation complémentaires sur l'Esplanade Gare SNCF et DSP - nouveau réseau transports en commun,
- L'extension de la mission Communication pendant la phase chantier, soit de janvier 2010 à décembre 2012.

La mission en moins est la suivante :

- Une moins-value financière phases PRO, DCE/ACT, VISA, DET, AOR, ESSAIS relative à la billettique

L'ensemble de ces missions complémentaires et la mission supprimée représentent un coût supplémentaire de 1 217 510.25 € ce qui correspond à une augmentation de 6.35 % du marché initial.

Evolution du programme :

La mise au point définitive du projet, puis le bilan de la concertation ont conduit à une augmentation non prévisible de programme, soit une augmentation de linéaire de 2 km issue de la phase de concertation publique : passage par le Zénith et le Rond point de l'Europe, le passage au

coeur de l'Université par l'Avenue Savary : le linéaire passant ainsi de 17 km à 19 km (+17 312 174€HT), et à des modifications de programme (+ 50 282 €HT).

Le coût d'objectif C0 est donc passé de 188 500 000 €HT à 205 862 456 €HT.

Bonus à programme constant :

En application de l'article 7.2.2 du CCAP, le coût prévisionnel des travaux proposé (C) étant inférieur à C0, il s'avère que le Maître d'oeuvre reçoit un intéressement qui s'élève à : 211 154.02€HT.

Ces évolutions de programme ainsi que le bonus calculé sur le coût prévisionnel des travaux représentent un coût supplémentaire de 1 859 198.44€ ce qui correspond à une augmentation de 9.7 % du marché initial.

Conformément au Code des Marchés Publics, un avenant doit donc être établi avec le titulaire du marché : EGIS RAIL, Mandataire – Alfred PETER, Co-traitant afin de prendre en considération les missions complémentaires, la mission en moins et le calcul du forfait définitif de rémunération.

Le montant global de l'avenant n° 3 est de 3 076 708.69 €HT., ce qui porte le montant du marché à 22 414 138.69€HT., compte tenu de l'avenant n° 2 d'un montant de 170 899.00€HT.

Vu l'avis de la Commission d'Appel d'offres en date du 4 Novembre 2009,

Vu l'avis de la Commission Administration Générale et Finances en date du 4 Novembre 2009

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **d'approuver** l'avenant n° 3 au marché 07.52 relatif au Marché de maîtrise d'oeuvre pour la réalisation des premières lignes de tramway de l'Agglomération Dijonnaise
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer cet avenant pour le bon déroulement du marché.

Pour extrait conforme,
Le Président

Pour le Président

Convocation envoyée le 12 novembre 2009

Publié le 20 novembre 2009

Déposé en Préfecture le

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

20 NOV. 2009





Vu pour être annexé à la délibération n° 40
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le

20 NOV. 2009 Pour le Président,
Le Vice-Président



AVENANT n° 3 au Marché de maîtrise d'oeuvre pour la réalisation des premières lignes de tramway de l'Agglomération Dijonnaise

A – Identification des parties et du marché

Personne publique passataire du marché, entité adjudicatrice et maître d'ouvrage :

Communauté de l'Agglomération Dijonnaise
Etablissement Public de coopération intercommunale, créée sur le fondement de l'article
L.5216-5 du Code Général des Collectivités Territoriales.
40, Avenue du Drapeau
B.P. 17510
21075 DIJON CEDEX

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

20 NOV. 2009



Titulaire du marché et maître d'oeuvre :

Le Mandataire :

EGIS RAIL
25 COURS Emile ZOLA
69625 VILLEUBANNE cedex

Co-traitant : Architecte

EUURL Alfred PETER urbaniste paysagiste
15, avenue de la Paix
67007 STRASBOURG

Objet du marché :

Marché de maîtrise d'oeuvre générale premières lignes de Tramway de l'agglomération
dijonnaise

Numéro du marché : 07.52

Date de notification du marché : 05 Novembre 2007

Pour un montant initial de :

19 166 531,00 € HT, soit 22 923 171,08 € TTC (valeur Juillet 2007)

Date de notification de l'Avenant n°1 : 07 Février 2008 (sans incidence financière)
Date de notification de l'Avenant n° 2 : 21 Janvier 2009 (Pour missions en plus et mission en moins) : montant du marché de MOE arrêté en Valeur Juillet 2007 à 19 337 430.00 €HT

B – Objet de l'avenant n° 3

Les parties au présent avenant conviennent des dispositions suivantes :

1 - le calcul de la rémunération de la tranche ferme est modifié :

Lors des phases AVP (Etudes d'Avant-projet), IMPACT (Etude d'impact), PRO (Etudes de Projet), ACT (Assistance à la passation des marchés), la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a décidé :

- d'intégrer les missions complémentaires et prolongeant les missions initialement prévues jointes en annexes :

A savoir :

- Une mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération tramway, *sans l'option certification ISO 14001*

Pour un montant total H.T. de

227 500.00 €

- Des missions d'assistances complémentaires réalisées dans le cadre du dépôt mixte de Chenôve :

- réalisation d'un DCE de Bureau d'Etudes de contrôle de l'état de la charpente métallique existante

Pour un montant total H.T. de

1 753.00 €

- réalisation des pièces marché du DCE concours pour la maîtrise d'oeuvre du dépôt mixte :

Pour un montant total H.T. de

23 118.25 €

- Une étude de faisabilité d'un dossier PPP énergie
Indemnité forfaitaire HT. de

15 000.00 €

- Une prestation relative à la modélisation du nouveau réseau bus
Pour un montant total H.T. de

3 500.00 €

- Les honoraires relatifs à l'opération ERASME Nord,
Pour un montant total H.T. de

- Missions PRO/ACT/EXE/VISA

164 303.00 €

- Missions RES/SYN/ACP/CAI

41 075.00 €

- Missions DET/OPC/AOR

168 038.00 €

- Réalisation d'une étude poteau prototype

10 800.00€

- Etudes de circulation (prestations complémentaires sur Esplanade Gare SNCF et DSP-Nouveau réseau TC) 17 573.00€

- Soit un montant total de missions complémentaires H.T. de 672 660.25 €

- de supprimer la mission suivante :

- Moins-value financière phases PRO, DCE/ACT, VISA, DET, AOR, ESSAIS pour la billettique (HT) - 48 250.00 €

2 - Le contenu et la durée de la mission COMMUNICATION sont recadrés :

Par Ordre de Service n° 3 en date du 8 Juin 2009, la mission « COM » a été ramenée dans la Tranche conditionnelle n° 1 (article 1.7 du CCAP et article 18 du CCTP).

La mission Communication actuelle se structure autour :

- d'une mission de conseil mensuelle
- d'une mission de production des outils de communication selon des demandes du Grand Dijon, et notamment les décisions et la validation prises en comité de pilotage COPIL COM bi-mensuel.

Elle répond en outre à toute demande ou opportunité de communication identifiée par le Grand Dijon.

Le montant global du marché initial s'élève à 422 600 €HT
Le solde disponible au 30/06/2009 s'élève à 119 922 €HT.

A partir de décembre 2009, dans le cadre du marché actuel, le volume financier de la mission Communication ne disposera plus de moyens d'intervention.

Pour assurer la mission Communication de manière efficace, jusqu'au terme de la phase chantier, soit en décembre 2012 (36 mois de Janvier 2010 à Janvier 2012), le Grand Dijon souhaite poursuivre la mission Communication dans le cadre du contrat de maîtrise d'oeuvre générale du tramway.

Le budget prévisionnel estimé pour cette mission assure l'accompagnement Communication du Grand Dijon en phase travaux, c'est à dire du premier Janvier 2010 à fin décembre 2012 (36 mois) sur la base de :

- la collaboration menée jusqu'alors avec le Grand Dijon,
- l'expérience de chantiers de tramway, .

La mission, dont le montant TOTAL HT est estimé à 593 100 €, se décompose comme suit :

- **Tranche ferme : Janvier 2010 à Décembre 2011 (voir détail des prestations en annexe)**
 - Soit un total de 395 400 €HT
- **Tranche conditionnelle 1 – Janvier 2012 à Décembre 2012 (voir détail des prestations en annexe)**
 - Soit un total de 52 500 € HT
- **Tranche conditionnelle 2 : de Janvier 2012 à Décembre 2012 (voir détail des prestations en annexe)**
 - Soit un total de 145 200 €HT

et le règlement se fera à l'avancement, en règlement mensuel.

3 – Forfait de rémunération définitif de la Maîtrise d'oeuvre (voir tableau de calcul en annexe) :

- **Forfait provisoire de rémunération (valeur juillet 2007) : 19 166 531.00€HT.**

Evolution non prévisible du programme :

La mise au point définitive du projet, puis le bilan de la concertation ont conduit à une augmentation non prévisible de programme, soit une augmentation de linéaire de 2 km issue de la phase de concertation publique : passage par le Zénith et le Rond point de l'Europe, le passage au coeur de l'Université par l'Avenue Savary : le linéaire passant ainsi de 17 km à 19 km (+ 17 312 174 €HT), et à des modifications de programme (+ 50 282 €HT).

Le coût d'objectif C0 passe donc de 188 500 000 €HT à 205 862 456 €HT.

Bonus à programme constant :

En application de l'article 7.2.2 du CCAP, le coût prévisionnel des travaux proposé (C) étant inférieur à C0, il s'avère que le Maître d'oeuvre reçoit un intéressement qui s'élève à :
211 154.02€HT.

Ces évolutions de programme ainsi que le bonus calculé sur le coût prévisionnel des travaux représente un coût supplémentaire de 1 859 198.44 €HT., ce qui correspond à une augmentation de 9,7 % du marché initial.

Le montant global de l'avenant n° 3 est de 3 076 708.69 €HT.

- **Le Forfait définitif de rémunération de la Maîtrise d'oeuvre (bonus inclus) passe donc de :**
19 166 531.00 €HT à 22 414 138.69€HT., soit une augmentation de 16.94% du marché initial.

C – Nouvelle décomposition du taux de rémunération forfaitaire (voir tableau en annexe)

D – Règlement des comptes du titulaire

D1 - Les dispositions de l'article 9-2 du CCAP sont complétées comme suit :

Le règlement des sommes dues au titre de ces études complémentaires à la maîtrise d'oeuvre fera l'objet d'acomptes périodiques dans les conditions suivantes :

- 75 % à la remise des dossiers complets
- 25 % après approbation définitive et remise des dossiers modifiés des observations du Maître d'Ouvrage

D 2 - Les dispositions de l'article 8.4 du CCAP sont remplacées par :

La personne responsable du marché procède à la révision définitive dès que les index correspondants sont publiés.

E - Les délais :

Le présent avenant ne modifie pas les délais fixés dans le marché initial.

Les délais de réalisation des études complémentaires sus-mentionnées devront être conformes à ceux annoncés dans les propositions d'études complémentaires jointes en annexes.

F - Les clauses du marché :

Toutes les clauses du marché initial, ainsi que celles des avenants n° 1 et 2, non expressément modifiées par les clauses du présent avenant, demeurent intégralement applicables.

G - Signature des parties :

Fait en un (1) original à :

La personne responsable du marché,

Le Titulaire,
Pour le groupement EGIS RAIL/ A.PETER

Dépôt mixte de Chenôve
Mission de réalisation des pièces marché

SOMMAIRE

1. DESCRIPTION DES MISSIONS COMPLÉMENTAIRES RÉALISÉES DANS LE CADRE DU DÉPÔT MIXTE DE CHENÔVE	3
1.1 Réalisation d'un DCE de Bureau d'Etudes de contrôle de l'état de la charpente métallique existante :	3
1.2 Réalisation des pièces marché du DCE concours par la maîtrise d'œuvre du dépôt mixte de Chenôve.....	4
2. BILAN GLOBAL PRESTATIONS	5
Contrôle charpente métallique	5
DCE Concours MOE	5

Dépôt mixte de Chenôve
Mission de réalisation des pièces marché

Vous trouverez ci-après notre description des missions réalisées dans le cadre du dépôt mixte de Chenôve qui tient compte de vos remarques.

**1. DESCRIPTION DES MISSIONS COMPLÉMENTAIRES
RÉALISÉES DANS LE CADRE DU DÉPÔT MIXTE DE
CHENÔVE**

**1.1 Réalisation d'un DCE de Bureau d'Etudes de contrôle de l'état de la
charpente métallique existante :**

- CCTP
- AE
- DQE
- BPU
- Estimatif budget
- Rapport analyse des offres
- Suivi intervention in situ et des prestations

Prestations :

Ingénieur confirmé	1 jour x	965 € HT
Ingénieur	1 jour x	788 € HT
Total		<hr/> 1.753 € HT

Dépôt mixte de Chenôve
Mission de réalisation des pièces marché

1.2 Réalisation des pièces marché du DCE concours par la maîtrise d'œuvre du dépôt mixte de Chenôve

	Durée	Ingénieur confirmé		Ingénieur		Secrétariat		TOTAL
		Jours	Coût €	Jours	Coût €	Jours	Coût €	
CCTP	5.5	2	965	3	788	0.5	336	4 462.00 €
Annexe 4_Plan de Management Environnemental	0.25	0	965	0	788	0.25	336	84.00 €
RC / AAPC / AE	3	1	965	2	788	0	336	2 541.00 €
CCAP	3	1.5	965	1	788	0.5	336	2 403.50 €
BPU - DPGF	1	0	965	1	788	0	336	788.00 €
Cadre Intervention CTIP	2	0.5	965	1.5	788	0	336	1 664.50 €
CCTP - Fiches Interfaces	3.25	0	965	3	788	0.25	336	2 448.00 €
ACT : oral candidats, préparation synthèse réponses	1.5	0.5	965	1	788	0	336	1 270.50 €
Planning dépôt	1.25	0.25	965	1	788	0	336	1 029.25 €
Programme général de l'opération	0.25	0	965	0	788	0.25	336	84.00 €
CCAP_Annexe 2 : Cahier des contraintes environnementales	2.5	0.5	965	2	788	0	336	2 058.50 €
Synthèse DCE (fichiers) + annexes + mise en forme + réunions de mise au point	5.5	1	965	4	788	0.5	336	4 285.00 €
	29.00	7.25		19.50		2.25		23 118.25 €

Il convient de noter que sur l'annexe 4_PLE et le programme général de l'opération, nous n'avons pris en compte que la mise en forme des documents uniquement en secrétariat, alors qu'il y a eu de la prestation réalisée sur ces pièces (le PME était toutefois une pièce à trame SEMAAD).

Pour l'annexe 2 du CCAP_CCE, nous confirmons notre prestation car il s'agit d'un document entièrement produit par EGIS rail (100 %) sans remarques du Grand Dijon durant les séances de travail.

Enfin, il s'agit bien d'un document créé pour le dépôt mixte de Chenôve en tenant compte du contexte de l'opération.

Pour le BPU et DPGF, il s'agit d'un document EGIS Rail, modifié en version 2, suite aux remarques du Grand Dijon. Ce document a bien été produit par EGIS Rail, toutefois, nous acceptons de ne prendre en compte qu'une journée de travail.

Un calcul basé sur le contrat MOE est présenté ci-dessous. Le montant de la prestation DCE_Dépôt est de 23.118.25 e HT pour un montant estimé de travaux dépôt (hors équipement bus) de 35.98 M€ HT et un montant estimé des travaux dépôt compris équipement bus de de 39.08 M€ HT (base CCTP), soit un montant

Dépôt mixte de Chenôve
Mission de réalisation des pièces marché

MOE_Dépôt d'environ 3.598 M€ mini ($\cong 10\%$) ou 3.908 M€ maxi (avec équipement bus faisant partie du CCTP).

Le dossier DCE / ACT représente donc 0.6425 % maxi du montant estimé MOE_Dépôt ou 0.5916 % dans le cas de la base DCE Dépôt / base CCTP.

Notre taux MOE contractuel étant de 9.492 %, cela donne un taux ACT de 6.769 % (hors équipement bus) / 6.233 % (base CCTP). Or, notre contrat a une base ACT à 9 %, soit un différentiel de 25% mini (24,79 %) environ en moins et 30.75 % en réduction sur base CCTP MOE_Dépôt compris équipement bus.

Notre proposition est donc correcte et nous acceptons cette réduction constatée.

Le montant proposé global des deux prestations permet de tenir compte de toutes les prestations effectivement réalisées avec un dossier DCE_Dépôt rendu de bonne qualité qui a permis au concours de MOE_Dépôt de se dérouler dans les meilleures conditions possibles.

2. BILAN GLOBAL PRESTATIONS

CONTROLE CHARPENTE METALLIQUE

Ingénieur confirmé	985,00 € HT
Ingénieur	788,00 € HT

1.753,00 € HT

DCE CONCOURS MOE

Ingénieur confirmé	6.996,25 € HT
Ingénieur	15.366,00 € HT
Secrétariat	756,00 € HT

23.118,25 € HT

TOTAL GENERAL Missions complémentaires DEPOT 24.871,25 € HT

Nous souhaitons régulariser ces missions complémentaires Dépôt dans le cadre de l'avenant n° 3 à fin d'AVP.

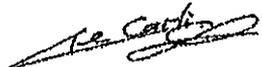
Dans l'attente de votre accord.

Premières lignes de TCSP de l'agglomération dijonnaise

Mission de réalisation des pièces marchés

IDENTIFICATION

Identification	Identifiant Interne	Identifiant Projet	nb/ pages
	3165CN	A1240_PRO_NOT_MOEG_090060_B	5 pages

	établi par	vérifié par	approuvé par
Prénom nom	Jean-Louis DE CARLI	Jean-Claude LE LUHERNE	Jean-Louis DE CARLI
Fonction	Chef de Projet	Directeur encadrant	Chef de Projet
Date	27 février 2009	/	2 mars 2009
Visa		/	

Vu pour être annexé à la délibération n° 40
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le 20 NOV. 2009

Pour le Président
Le Vice-Président

Groupement EGISRAIL COMMUNAUTÉ PÉTER:
Immeuble Le Grand - 15 place Lavoisier - 21000 Dijon
Tél. 03 80 76 48 00




Grand Dijon

Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway

Proposition de méthode et de moyens

Identification du document

	projet	num doc	version	nb pages	identifiant projet
identification	3166 AB	OG80515	E	44	-

	etabli par	verifié par	approuvé par
Prénom, nom	Gilles Autuori Jean-Maxime Risacher	Agnès Cuvelier	Jean-Louis de Carli
fonction	Chef de service Directeur des études	Chef de service adjointe EFP	Chef de projet
date	07/11/2008	07/11/2008	07/11/2008
signature		A. Cuvelier	Po 

Sommaire / Table des matières

1. CONTEXTE ET ENJEUX	3
1.1 • Le développement durable, moteur de l'action du Grand Dijon.....	3
1.2 • Le TCSP, un levier d'actions concrètes dans une démarche de développement durable pour l'agglomération dijonnaise.....	4
1.3 • Egis, une force de proposition pour le Grand Dijon	5
2. METHODOLOGIE.....	7
2.1 • Phase 1 : Définition des objectifs et des leviers d'action.....	8
2.1.1 Constituer le groupe de conduite chargé des entretiens	9
2.1.2 Entretiens avec le Grand Dijon	13
2.1.3 Entretiens avec des spécialistes techniques « générateurs d'idées »	14
2.1.4 Entretiens avec les grands « valideurs », et confirmation des grands « leviers d'actions » envisagés	18
2.1.5 Restitution par le groupe aux décideurs du Grand Dijon	20
2.2 • Phase 2 : Organiser la mise en œuvre opérationnelle des actions.....	20
2.2.1 Répartition des tâches et définition des responsabilités : Qui fait quoi ?	20
2.2.2 Intégration des actions dans le planning TCSP	22
2.2.3 Mise en place de deux tableaux de bord de suivi et d'évaluation	23
2.2.4 Option : Certification ISO 140001	25
3. PLANNING ET LIVRABLES	26
3.1 • Planning général	26
4. PROPOSITION FINANCIERE.....	27

1. CONTEXTE ET ENJEUX

1.1 • Le développement durable, moteur de l'action du Grand Dijon

Le Grand Dijon conduit une politique où le développement durable est omniprésent. Ainsi, le 29 novembre 2007, le Grand Dijon a obtenu pour ses mesures prises en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique la Marianne d'Or de l'environnement.

L'agglomération dijonnaise s'est engagée dans une prise en compte systématique de l'environnement dans l'ensemble des projets touchant son territoire. Cet engagement s'est notamment formalisé dans une « charte de l'environnement », inscrite au Contrat d'agglomération et adoptée en Conseil de Communauté à l'unanimité en juin 2004.

Cette charte de l'environnement s'appuie sur les trois fondements du développement durable

- l'environnement (l'air, l'eau, les paysages, les espaces naturels, le bruit, les déchets...),
- l'économie (la requalification des ZAE d'intérêt communautaire, prise en compte de l'environnement dans la future charte de développement économique de l'agglomération),
- le social et le sociétal (réduction des charges locatives dans les logements locatifs sociaux, développement des emplois, mise en place d'un Conseil de Développement Durable pour susciter le débat public, aider à la décision des élus, ...)

Parallèlement, des séances d'informations thématiques sur la démarche du développement durable sont organisées à destination des élus de l'agglomération et s'appuient généralement sur des expériences conduites dans les communes du Grand Dijon.

Que la prise en compte de l'environnement devienne une source d'efficacité et de performance est à terme, l'objectif du Grand Dijon.

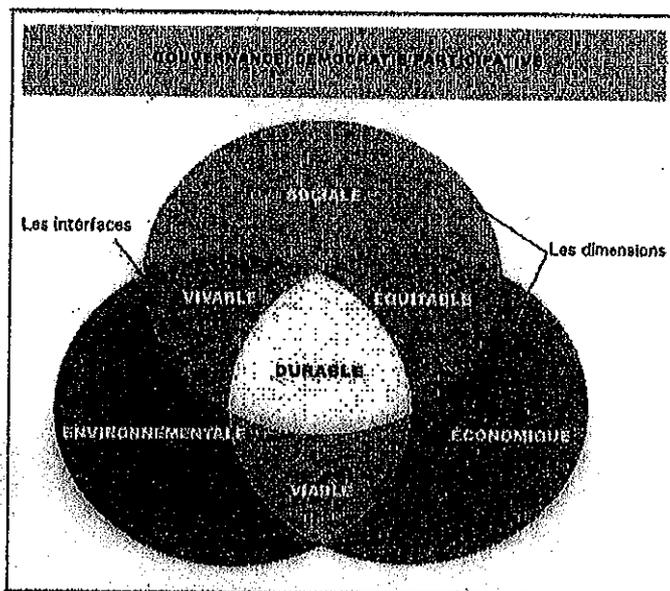
Les transports et les déplacements font partie intégrante de cette charte (développement des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, de la diversité de l'offre et de sa qualité). Cette charte reçoit de manière unanime, l'adhésion de l'ensemble des communes de l'agglomération.

1.2 • Le TCSP, un levier d'actions concrètes dans une démarche de développement durable pour l'agglomération dijonnaise

Le Grand Dijon a clairement identifié le projet de TCSP comme étant un des leviers majeurs de la mise en œuvre d'une démarche de Développement Durable.

Le Développement Durable (DD) s'appuie sur 3 piliers que sont : Environnement, Economie, Social.

Le DD n'opère pas de distinction entre les rangs respectifs que doivent occuper le respect de l'environnement, le développement économique et le progrès social. Malgré tout, les premiers retours d'expérience concernant les ébauches de réflexion sur le DD dans les projets urbains montrent une tendance forte à limiter la démarche DD au domaine environnemental. L'aspect social et la mise en œuvre d'une gouvernance DD sont des points qu'il ne faudra pas sous-estimer dans la démarche souhaitée par le Grand Dijon.



Une multitude d'outils, désignés « outils de questionnement et d'analyse des politiques et projets en matière de DD » ou OQADD, a pour objectif d'évaluer, analyser ou plus simplement questionner des politiques et des projets par rapport aux exigences du DD. Ils sont plus ou moins complexes en fonction des objectifs du demandeur, et vont ainsi de la simple grille de questions ouvertes à une méthodologie complète (parfois plus de 130 questions fermées, notation et pondération - Exemple : méthode ADEME, grille RST02 du SETRA/CERTU éventuellement, etc.).

Ce type d'outil peut être utilisé pour accompagner le maître d'ouvrage dans une démarche DD, propre à son projet.

Pour conduire une démarche DD sur projet il est nécessaire d'identifier, en premier lieu, **les objectifs du Grand Dijon** : Au-delà, des outils identifier et mettre en œuvre des **actions concrètes compatibles** avec les contraintes de coûts et de calendrier du projet de TCSP. Il paraît alors nécessaire de classer et prioriser les actions DD de manière à :

- Correspondre prioritairement aux objectifs que s'assigne le Grand Dijon
- Répondre également aux attentes de l'Etat et autres partenaires (Ademe, Région).

La communication qui peut être faite autour d'une telle démarche constitue un avantage certain : pour un surcoût relativement limité au regard du **coût global** de l'opération. Cette démarche permet de **communiquer sur la conduite responsable** adoptée par le maître d'ouvrage. Elle intègre effectivement les enjeux économiques, environnementaux mais aussi sociaux du projet. Un des enjeux sera également d'ancrer la réflexion TCSP dans une politique continue d'intégration du DD et plus particulièrement dans la politique de la ville et son évolution : dans le respect des objectifs de la Charte environnement du Grand Dijon (la lutte contre le réchauffement climatique, croissance urbaine maîtrisée,...).

1.3 • Egis, une force de proposition pour le Grand Dijon

De par son implication dans le projet de TCSP du Grand Dijon, le groupe Egis, au travers d'Egis Rail, Egis Environnement, Egis Aménagement, Egis Conseil et Egis Mobilité, est le partenaire naturel pour assister le Grand Dijon dans la valorisation de sa démarche DD.

Egis Rail est en mesure d'assister pleinement le Grand Dijon dans sa recherche de réponses aux grands questionnements :

- Quels sont les enjeux généraux du DD dans le cadre du projet de TCSP ?
- Comment faire émerger des idées novatrices dans la mise en œuvre de ce projet et ce le plus en amont possible des problématiques de DD ?
- Quels sont les moyens concrets à mettre en œuvre pour atteindre les cibles tout au long de la « vie » du TCSP ?
- Comment organiser une mission adaptée à l'avancement du projet ?

Les chapitres suivants présentent la **méthodologie et l'organisation de cette mission d'assistance au cadrage de la démarche Développement Durable et à l'identification des actions concrètes à mettre en œuvre**. Par construction, la nature de ces dernières se répartira selon 3 domaines.

[Grand Dijon – Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway [Proposition de méthode et de moyens]

Ainsi, certaines d'entre elles relèveront du **domaine organisationnel** (suivi, coordination, voire la certification...), d'autres de la **communication**. Enfin, d'autres actions identifiées seront de **nature technique** et pourront concerner des périmètres dépassant parfois largement le périmètre technique du projet de TCSP (politique de stationnement, tarification...) et celui des **missions définies dans le contrat de maîtrise d'œuvre**.

2 METHODOLOGIE

La prestation comprend deux phases importantes et se déroule sur une période de 6 mois :

- une phase de définition des objectifs et d'évacuation des leviers d'action potentiels.

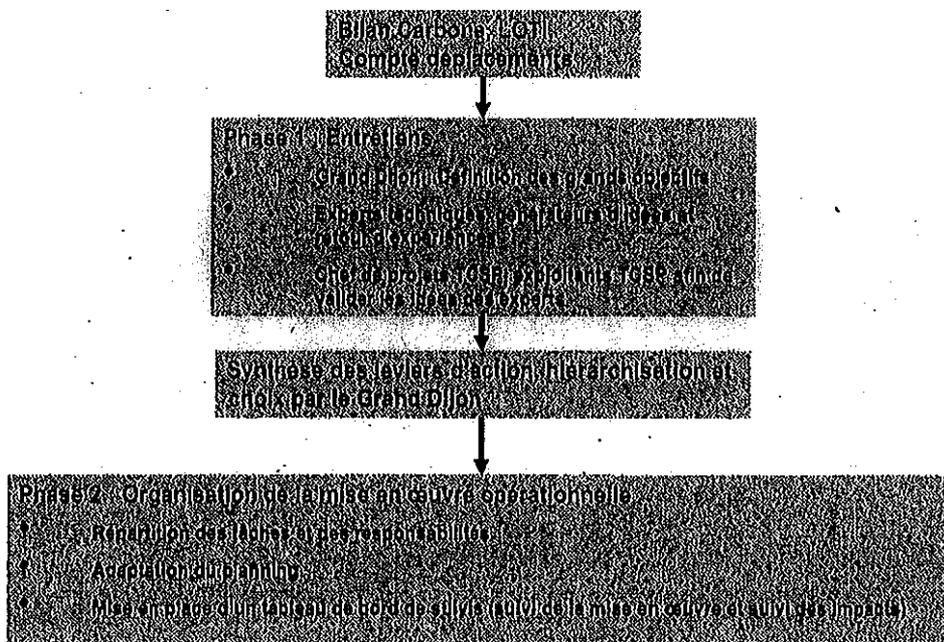
La conduite d'entretiens auprès des décideurs et acteurs principaux qui doivent permettre :

- de préciser les objectifs généraux au sein du Grand Dijon,
 - de générer des idées,
 - de les traduire par des actions concrètes à hiérarchiser et amender par le maître d'ouvrage.
- une phase d'organisation de la mise en œuvre opérationnelle de ces actions.

La mise en œuvre de ces deux phases de travail s'appuie sur :

- la constitution et la formation préalable d'un groupe pilote qui assurera la conduite des entretiens,
- l'élaboration d'un travail de synthèse des différents dossiers en cours : bilan carbone, dossier LOTI, compte déplacements, étude d'impact...

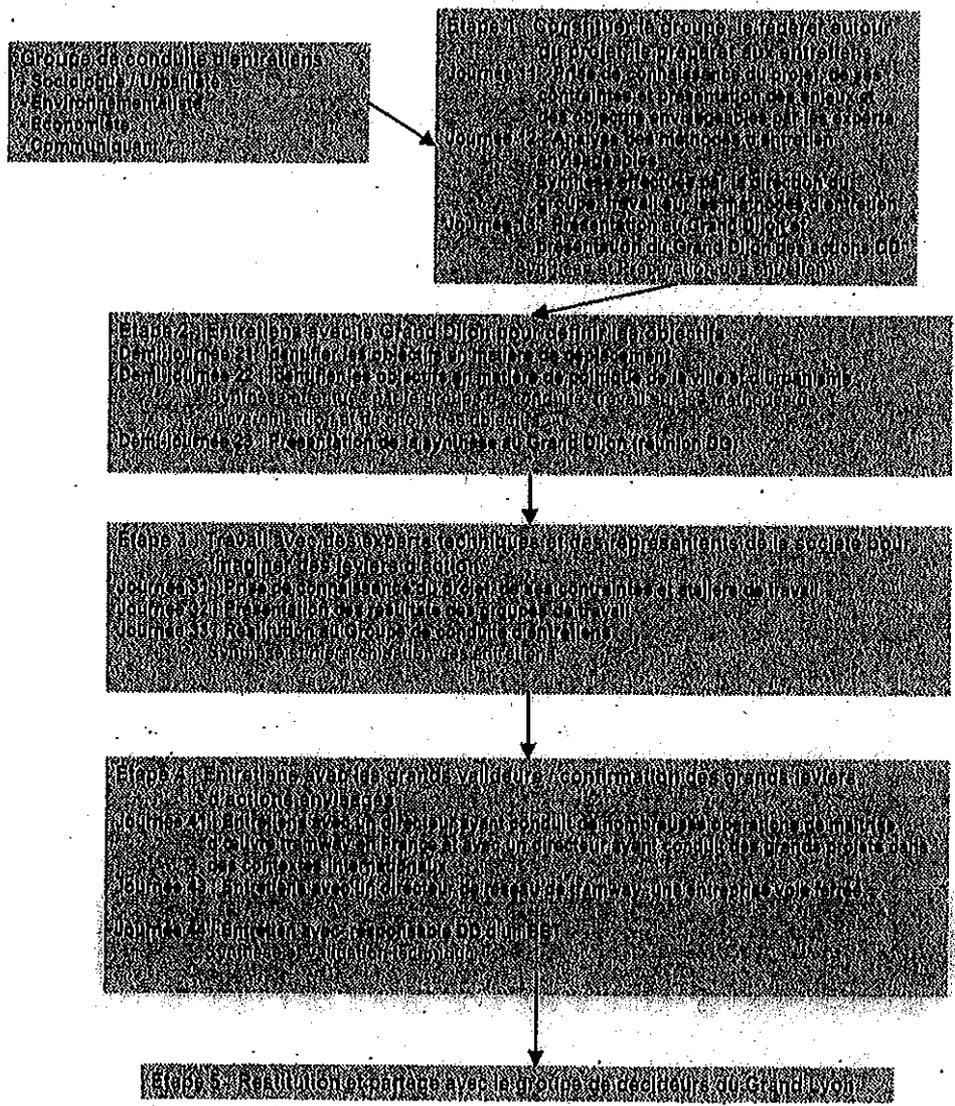
La prestation s'appuie sur une démarche similaire à celle conduisant à l'obtention d'une certification ISO 14 001 du Grand Dijon par la mise en œuvre d'un TCSP et concernant les aspects environnementaux du projet.



2.1 • Phase 1 : Définition des objectifs et des leviers d'action

La phase 1 s'articulera autour d'entretiens et d'ateliers de travail préparés et documentés.

PRINCIPALES ETAPES DE LA PHASE





2.1.1 Constituer le groupe de conduite chargé des entretiens

Objectif

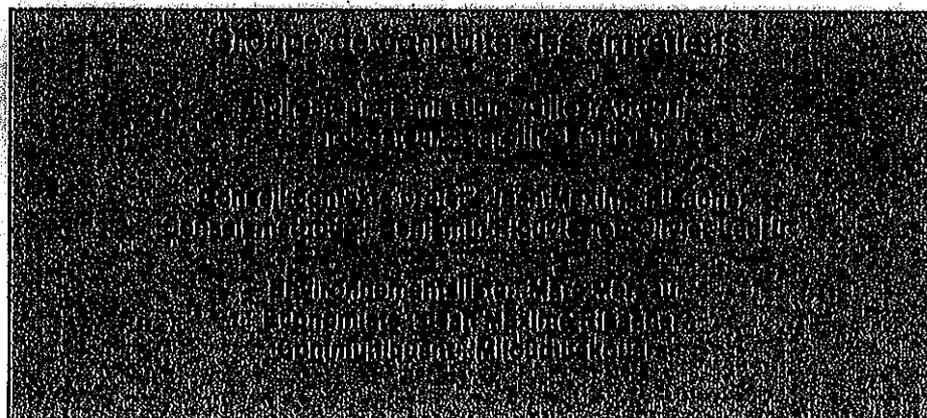
L'objectif est de constituer un groupe de pilotage chargé des entretiens. Ses champs de compétence couvrent l'ensemble des thèmes relatifs à la démarche Développement Durable. Les personnes de ce groupe auront à conduire trois entretiens auprès des décideurs et des acteurs principaux du Grand Dijon, et trois entretiens auprès de chefs d'opération de TCSP de haut niveau qui ont vécu des expériences importantes tant au niveau de la réalisation que de son exploitation. Il s'agit donc de constituer et de former un groupe qui partage un minimum de connaissance commune du projet de TCSP, de fédérer ce groupe autour d'objectifs précis et de le préparer à la conduite des entretiens.

Mise en œuvre

Un groupe de pilotage constitué de sept personnes

La coordination et la préparation du groupe de conduite chargé des entretiens seront réalisées par quatre personnes : Gilles Autuori (Egis Rail) dirigera la mission et caroline Folliet (Egis Rail) qui coordonnera les différents intervenant, s'appuieront sur les compétences de Jean Maxime Risacher (Egis Rail) pour sa connaissance du projet et sur celles de Benjamin Plouviez ou Olivier Ledru qui apportera la dimension méthode dans l'animation de réunions.

Trois experts, reconnus dans leur discipline, auront pour mission de servir de générateurs d'idées. Chacun dans son domaine devra apporter des idées, faire élargir la vision, remettre en cause les acquis, et traduire le projet de TCSP dijonnais dans son domaine.



Cf CV en annexe.

Gilles Autuori sera le directeur de cette mission. Après avoir collaboré avec un Bureau d'Etudes spécialisé en urbanisme et transport où il a acquis une compétence en conseil et planification en urbanisme et en transports, Gilles Autuori a rejoint EGIS RAIL en 1994. Il a participé à des études de planification ou de définition de projets de transports urbains. Il a mené plusieurs études fonctionnelles et d'exploitation dans les domaines des transports ferroviaires lourds régionaux ou nationaux. Depuis 2001, il est responsable du service des Etudes Fonctionnelles de Planification des transports au sein de la Direction Technique d'EGIS RAIL. A ce titre, Gilles AUTUORI organise et contrôle la production des études amont (de la planification aux avant-projets) pour les projets de TCSP ou les études fonctionnelles dans le domaine du ferroviaire lourd.

Caroline FOLLINET a plusieurs années d'expérience dans le domaine de l'environnement lié aux projets routiers et aux transports urbains et ferroviaires. Elle a commencé sa carrière chez SCET Cameroun (groupe Egis) où elle occupait un poste de Responsable Cellule Gestion de Projets et Environnement. Après avoir œuvré au sein de SCETAUROUTE, d'abord en tant qu'Ingénieur d'Etudes, puis comme Chef de Projet, elle a pris courant 2006, la responsabilité du site Environnement de Saint Quentin en Yvelines, encadrant ainsi une dizaine de collaborateurs s'occupant de l'activité technique et commerciale dans le domaine de l'environnement des infrastructures de transport. Caroline Follinet a rejoint EGIS RAIL en septembre 2008 en tant que Responsable Environnement.

Jean-Maxime Risacher a quinze ans d'expérience dans le domaine du conseil et des études de transport de voyageurs. Après avoir travaillé dans le domaine de l'urbanisme commercial, il a rejoint EGIS RAIL en 1991. Ses fonctions au sein du Service des Etudes Fonctionnelles de Planification des transports d'EGIS RAIL l'ont amené à conduire de nombreuses études de planification et de faisabilité, aussi bien en France qu'à l'étranger.

Il est également chargé de cours sur la conception des réseaux et les systèmes de transports collectifs. Il apportera sa connaissance de l'historique du projet de TCSP de l'agglomération dijonnaise.

Olivier LEDRU a rejoint le Service Etudes Générales d'EGIS Rail en 2000 en tant qu'Ingénieur Transport, spécialisé dans les transports ferroviaires. Il a réalisé des études couvrant tous les types de trafic (voyageurs et fret), pour des niveaux allant des premières réflexions sur l'opportunité des projets jusqu'aux études de faisabilité et d'avant-projet.

Depuis 2004, il a rejoint la Direction des Projets d'EGIS Rail, en tant que chef de projet de la maîtrise d'œuvre du Tram Train régional sur l'île de la Réunion puis en tant que chef de projet pour la rénovation des chemins de fer corses (équipements ferroviaires, matériel roulant et installations de maintenance). En parallèle, Olivier LEDRU a des responsabilités de marketing stratégique au sein de la direction stratégie et développement d'EGIS Rail.

Olivier LEDRU interviendra plus particulièrement sur les aspects méthodes de la mission.

Benjamin PLOUVIEZ est un spécialiste des missions de conseil et d'accompagnement. Il a piloté plusieurs démarches DD (Chartes de Développement Durable, Diagnostic Agenda 21...). Il interviendra plus particulièrement sur les aspects méthodes de la mission.

Marc Méreau, Directeur d'Egis Environnement, portera l'expertise dans les domaines liés à l'environnement. Marc Méreau, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat, est aussi Docteur de 3ème cycle en Biologie de la Reproduction et du Développement. Il est un

des pionniers dans la prise en compte de l'environnement dans la conception d'infrastructures au travers de méthodes d'aide à la décision et d'animation des phases de concertation.

Miloud Lekouara, 57 ans, sémiologue de formation a créé et dirigé une agence de communication par le film, avant de créer Mediactif en 1993. L'agence est spécialisée dans la communication des collectivités et tout particulièrement le projet urbain, ses représentations, sa concertation et donc les process de démocratie locale. Le thème du développement durable et les agendas 21, sont aujourd'hui fortement intégrés dans les fonctionnements de démocratie de proximité, sur lesquels il travaille en appui méthodologique et conduite de réunion publique.

Fédérer le groupe, le préparer à mener les entretiens

Les coordinateurs Egis Rail du groupe de travail devront au préalable s'approprier l'ensemble des données existantes relatives à la démarche DD de l'agglomération dijonnaise. Ils prépareront également des méthodes d'entretiens de groupe afin d'être en mesure de « coacher » les experts sur ce point. Deux journées de travail sont ensuite organisées.

Constituer un groupe qui partage un minimum de connaissances communes du projet de TCSP, et afin que chacun appréhende les contraintes et les spécificités de ce type d'opération, une présentation générale sera organisée.

➤ Journée 11 : prise de connaissance du projet de TCSP et de ses contraintes et point de vue des experts

Afin d'amener à la constitution d'un groupe qui partage un minimum de connaissance commune du projet de TCSP, que chacun appréhende les contraintes et les spécificités de ce type d'opération, une présentation est organisée.

- 09h00 - 10h30 : Présentation de la genèse du projet sur la base des études de faisabilité (JM Risacher) et des études préliminaires (JL De Carli), présentation du planning (JL De Carli)
- 10h30 - 11h00 : Présentation de l'organisation de la maîtrise d'ouvrage (S. Golchon)
- 11h30 - 12h00 : Sensibilisation et retour d'expérience sur les problématiques DD en milieu urbain (Benjamin Plouvez)
- 12h00 - 13h30 : Déjeuner

L'objectif de cet après-midi est de permettre aux experts de donner leur point de vue et d'échanger avec eux sur le champ des possibles, mais aussi de préparer la conduite des entretiens.

- 13h30 - 14h30 : Présentation des actions développement durable déjà engagées par le Grand Dijon (peut être reportée à la réunion de présentation des méthodes d'entretien au Grand Dijon)

[Grand Dijon- Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway] Proposition de méthode et de moyens]

- 14h30 – 17h30 : les 3 experts présentent au groupe les implications et les enjeux touchant leur domaine respectif ainsi que la temporalité des problématiques. Chaque expert dispose d'environ 30 minutes de présentation.

Cette journée se déroulera à Lyon.

➤ Journée 12 : Préparation des entretiens et du forum

Cette journée de travail entre experts a pour but de préparer les entretiens et le forum. Elle se déroulera en deux phases :

- présentation des méthodes d'entretien envisageables (Benjamin Plouviéz)
- échange sur les méthodes et préparation des entretiens et de l'organisation du forum

Cette journée se déroulera à Lyon.

Synthèse des points de vue et des méthodes

La synthèse est réalisée par Egis Rail sur la base du compte rendu.

➤ Journée 13 : Présentation au Grand Dijon des méthodes d'entretien et présentation du Grand Dijon des actions DD

Egis Rail proposera au Grand Dijon des méthodes d'entretien et d'organisation du forum.

Le Grand Dijon présentera les actions réalisées ou engagées par le Grand Dijon sur le développement durable, si cette présentation n'a pas pu être faite lors de la journée 11.



2.1.2 Entretiens avec le Grand Dijon

Objectif des entretiens : définition

La finalité est de faire émerger les objectifs politiques de la collectivité, et de vérifier qu'ils soient en cohérence avec le planning de l'opération TCSP. Il s'agit également de les hiérarchiser et de les resituer dans le temps.

Mise en œuvre

Trois journées de travail sont organisées. Chacune des journées est consacrée à une thématique. Les journées intégreront, à travers une documentation/présentation, une sensibilisation au développement durable et la démarche qui lui est associée.

➤ Journée 21 : Identifier les objectifs en matière de déplacements (demi-journée)

Il s'agit de réaliser une première demi-journée d'entretien avec les responsables de la mission Déplacements du Grand Dijon de manière à faire émerger les objectifs des acteurs de la collectivité relatifs à ces aspects du développement durable.

Les interlocuteurs envisagés sont : Stéphane Goïchon, Jacques Vaussanvin, Jean Marie Attard, Jean Luc Marchall et André Gervais.

➤ Journée 22 : identifier les objectifs en matière de politique de la ville, d'habitat, d'éco-urbanisme et d'aménagement urbain (demi-journée)

Il s'agit de réaliser une deuxième demi-journée d'entretien avec les responsables des missions urbanisme et politique de la ville du Grand Dijon de manière à faire émerger les objectifs des acteurs de la collectivité relatifs à ces aspects du développement durable.

Les interlocuteurs envisagés sont : Jean Patrick Masson, Pierre Lerch, Jean-Pierre Pirocca, Pierre Pribetich et deux personnes du SCOT.

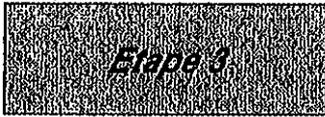
Synthèse des entretiens et hiérarchisation des objectifs

Sur la base de ces deux entretiens, le prestataire réalise un travail de synthèse et propose une hiérarchisation des objectifs en fonction des contraintes exprimées par la collectivité.

➤ Journée 23 : Réunion de présentation : choix et hiérarchisation des grands objectifs (demi-journée)

Il s'agit de présenter au Grand Dijon la proposition de hiérarchisation des grands objectifs afin de définir le champ d'intervention de la mission développement durable et de hiérarchiser les priorités.

Cette présentation aura lieu à l'occasion d'une réunion de la Direction Générale du Grand Dijon.



2.1.3 Entretiens avec des spécialistes techniques « générateurs d'idées »

Objectif

Il s'agit de générer tout un ensemble d'idées très concrètes qui répondent en tout point aux objectifs préalablement définis par le Grand Dijon. L'objectif est de générer des propositions ou des pistes d'ordre technique, fonctionnel ou organisationnel. A ce stade, il est nécessaire de ne pas se censurer, mais au contraire de faire émerger le maximum d'idées, y compris les plus originales, donc laisser place à l'imaginaire.

Mise en œuvre

Cette phase nécessite un entretien avec environ 20 à 30 experts ou représentants de groupes aussi diversifiés que possible et représentatifs de la population. De manière à optimiser cette phase, il est proposé de regrouper les experts dans un forum se déroulant sur 2 jours en travail collectif. L'organisation précise de ce forum sera définie en fonction des participants. Toutefois le principe général est le suivant : à la suite d'une présentation du projet, de son environnement institutionnel, il est demandé aux participants de s'exprimer ouvertement sur des idées d'actions concrètes dans le cadre de la mise en œuvre d'une démarche DD. Puis se réunissent les personnes qui souhaitent échanger sur les principales idées émises en ateliers. La deuxième journée est consacrée à la présentation des rapports des différents groupes de travail et à la tenue de débats qui s'en suivent.

Ce forum sera alimenté par les réflexions et décisions issues des phases précédentes, la synthèse de la journée communautaire du 24 janvier ayant comme thématique le Tramway et des éléments techniques issus de l'interview préalable d'experts d'Egis Rail.

Il constituera l'un des 3 ateliers thématiques du projet Tramway organisé par le Grand Dijon en janvier / février 2009.

L'organisation du forum sera assurée par Gilles Autuori, Caroline Folliet, Jean Maxime Risacher et Olivier Ledru (ou Benjamin Plouviez).

Nota : La méthodologie des ateliers sera adaptée en fonction des grands objectifs définis avec les responsables du Grand Dijon.

[Grand Dijon – Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway] Proposition de méthode et de moyens]

➤ **Journée 31 : prise de connaissance du projet de TCSP et de ses contraintes, émergences des idées, désignation des ateliers de travail**

L'objectif est, dans cette journée, d'amener chaque membre du groupe à atteindre une connaissance de base du projet (contraintes spécifiques...).

- Matin : Présentation de la genèse du projet en s'appuyant plus particulièrement sur les études de faisabilité, et présentation du projet à l'issue des études préliminaires (JM Risacher),
- Après midi : Suggestions d'idées selon la démarche DD à conduire sur le projet par l'ensemble des intervenants et définition des ateliers de travail collectif selon des thèmes retenus.

➤ **Journée 32 : présentation des résultats des groupes de travail et débats**

Restitution du travail des ateliers et d'organisation de débats avec l'ensemble des participants. L'animation et la documentation préalable seront effectuées par les spécialistes du DD d'Egis.

- Matin : restitution par les rapporteurs des groupes de travail
- Après midi : Débats avec l'ensemble des participants.

Liste des experts envisagés

Experts TCSP

- Matériel roulant, dépôt, énergie: Stéphane Dumarty (Egis rail)
- Infrastructures, ouvrages d'art : Alain Quoniam (Egis rail)
- Aménagements urbains : Philippe Briat (Egis aménagement)
- Systèmes et équipements : Olivier Plauchu (Egis rail)

Ces quatre experts seront sollicités au préalable lors d'une demi-journée de travail dont les résultats constitueront un entrant pour le forum. L'un d'entre eux sera le représentant de ce groupe lors du forum.

Expert exploitation TCSP

- Un responsable d'exploitation de ligne de tramway (Kéolis ou/et transdev)
- Le responsable des médiateurs du réseau DIVIA

Experts circulation, stationnement, modes doux

- Samuel Maillot et Rolland Ribl (RRA)
- Spécialiste modes doux issu de la FNAUT
- Jean-Luc Marchal, chargé de mission « vélo » du Grand Dijon

Chefs de mission ANRU

- 1 à 3 chefs de mission des projets ANRU de Quetigny, Chenôve et Grésilles à choisir par le Grand Dijon

Représentants de groupes

- Représentant des usagers (FNAUT)
- Représentant Chambre de commerce et d'industrie
- Représentant d'associations de quartier et d'associations d'environnement.

Représentants de la société civile

- Conducteur de bus / tramway (d'un autre réseau)
- Etudiants...
- Responsables d'association

[Grand Dijon – Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway] Proposition de méthode et de moyens]

Journée 33 : restitution au groupe de conduite des entretiens

Cette journée est utile pour restituer l'ensemble des rapports et des idées émises par les experts techniques aux personnes du groupe chargées de poursuivre les entretiens.

Synthèse des entretiens et hiérarchisation des objectifs

A la suite du travail de synthèse réalisé, une hiérarchisation des actions en fonction de leur pertinence du point de vue du développement durable et des objectifs exprimé par la collectivité est proposée.



2.1.4 Entretiens avec les grands « valideurs », et confirmation des grands « leviers d'actions » envisagés

Objectif

Les grands objectifs étant définis, les idées d'actions générées (par des experts techniques) dans des domaines très spécifiques, il s'agit alors de présenter ces idées à des experts de haut niveau afin de valider leur pertinence, consolider la transversalité des actions, voire d'évaluer leur utilité/efficacité.

Mise en œuvre

Trois nouvelles journées de travail sont organisées, ainsi qu'une journée de validation technique.

➤ Journée 41 : entretien avec Gérard Bonneau et avec Philippe Vuallat

Gérard Bonneau, a été directeur encadrant des projets de tramway pour Egis Rail. Il a mené les opérations de maîtrise d'œuvre des lignes de tramway A et B de Grenoble, ainsi que les opérations de maîtrise d'œuvre des lignes de tramway 1 et 2 de Montpellier. Gérard Bonneau a une solide expérience dans la direction des grands projets dans des contextes institutionnels, juridiques, financiers et techniques complexes. Ses compétences, tant techniques qu'en matière de management couvrent l'ensemble des phases des opérations de transport depuis les études préliminaires d'économie de transport, jusqu'à la mise en service, en passant par les montages juridiques et financiers.

Il lui sera plus particulièrement demandé de donner son avis d'expert sur les conséquences éventuelles des actions envisagées, leur pertinence, leur faisabilité... Cet entretien a également pour but de faire émerger aussi éventuellement d'autres idées.

Philippe Vuallat, Directeur Espagne Egis et chargé de mission Egis Rail apportera son expérience internationale des systèmes de transports. Les compétences de Philippe VUAILLAT embrassent l'ensemble des domaines permettant la définition de politiques de transports publics urbains, leurs relations avec l'environnement physique, urbanistique, organisationnel et financier pour la réalisation de nouveaux systèmes, comme pour la modernisation de systèmes existants. Après une formation très urbaine, Philippe VUAILLAT a eu l'opportunité d'acquérir des expériences multiples dans des environnements techniques, contractuels et culturels très variés. Sa sensibilité « urbaine » l'a conduit vers les métiers de l'exploitation qui, ajoutés à son expérience de constructeur, lui ont apporté une compétence spécifique en terme de conception et contrat orientés « Intérêts à long terme » sur des projets.

Journée 43 : entretien avec un ou plusieurs exploitants et avec un représentant d'une entreprise de BTP (demi-journée)

Journée 44 : entretien avec un responsable DD d'un bureau d'études non impliqué dans ce type de projet (demi-journée)

M. Havert Cyril de la société GIRUS pourra être sollicité par exemple. Il apportera un regard neuf et extérieur sur les propositions faites.

[Grand Dijon – Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway] Proposition de méthode et de moyens]

Synthèse des entretiens et phase de validations techniques et politiques

Une synthèse est réalisée et une hiérarchisation des actions en fonction de leur pertinence et des objectifs exprimées par la collectivité est proposée au Grand Dijon.



2.1.5 Restitution par le groupe aux décideurs du Grand Dijon

Une journée de restitution des résultats et des propositions d'actions au Grand Dijon. Les interlocuteurs du Grand Dijon pressentis sont : Philippe Berthaut, Stéphane Goïchon, Pierre Lerch, et Jean-Pierre Pirocca.

Une synthèse globale est alors rédigée et un rapport rendu au Grand Dijon.

2.2 • Phase 2 : Organiser la mise en œuvre opérationnelle des actions

Cette seconde phase a pour objectif de répartir les tâches et les responsabilités, de les intégrer dans le planning de l'opération. Elle a également pour objectifs de mettre en place des tableaux de bord de suivi et d'évaluation. Il s'agit en fait d'initier un processus d'amélioration continue efficace des actions mises en œuvre.

2.2.1 Répartition des tâches et définition des responsabilités : Qui fait quoi ?

Objectif

Les actions envisagées concernent nécessairement des domaines variés (circulation, démocratie participative, emploi, environnement...) et être directement ou indirectement liés au projet de TCSP. C'est pourquoi, il est nécessaire de définir le « qui fait quoi » ? le plus rapidement possible.

Définir:

- Qui met en œuvre les actions ? Répartition des rôles en fonction des responsabilités et des domaines de compétence.
- Qui centralise, vérifie et valide la mise en œuvre des actions, qui fait le lien avec la communication du Grand Dijon ?

Mise en œuvre

La mission du prestataire est d'assister le Grand Dijon et d'être force de proposition. Dans ce contexte, il est utile de vérifier que ces choix sont compatibles avec la mise en œuvre du projet de TCSP.

- Dans un premier temps : le prestataire vérifie avec le Grand Dijon quelles actions peuvent être mises en œuvre dans le cadre de marchés existants (maîtrise d'œuvre, études, enquêtes,...). Elles peuvent être classées en trois catégories :

[Grand Dijon - Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway] Proposition de méthode et de moyens]

- Celles qui sont déjà intégrées au cahier des charges d'une mission et qui constitueront une contrainte à prendre en compte dans le lancement d'une consultation (exemple : le DCE dépôt qui inclut déjà la nécessité d'une démarche à vocation d'HQE par exemple).
 - Celles qui peuvent être intégrées à une mission existante sans modification substantielle de celle-ci.
 - Celles qui nécessitent l'enclenchement d'études de définition et d'une mise en œuvre opérationnelle spécifique (définition de la future politique de stationnement).
- Dans un second temps, un interlocuteur est alors identifié au plus vite pour la mise en œuvre de chacune des actions retenues. Il devient l'interlocuteur privilégié de la personne responsable du suivi des actions développement durable au Grand Dijon.
- Enfin un responsable devra être identifié au plus vite au sein du Grand Dijon pour suivre la mise en œuvre des actions de développement durable liées d'une manière ou l'autre au projet de TCSP. Son rôle est multiple : effectuer un suivi de la mise en œuvre des actions, valider leur conformité avec les objectifs annoncés et faire le lien avec la communication du Grand Dijon.

2.2.2 Intégration des actions dans le planning TCSP

Objectif

Une fois les actions, ou les tâches définies, il s'agit de les intégrer aux différents plannings afin de les rendre définitivement opérationnelles.

Deux options se présentent alors :

- Ces actions concernent directement la mission du maître d'œuvre dans le cadre de l'opération TCSP : elles doivent être intégrées au cahier des charges de l'opération et par voie de conséquence être nécessairement incluses au planning.
- Ces actions ont un lien direct avec la bonne réussite de l'opération en tant que projet de développement durable : cependant elles ne sont pas inscrites dans les missions du maître d'œuvre, il s'agira de les resituer dans un planning cohérent et réaliste. (Par exemple, si une action prévue consiste à accroître le plateau à piétonnier du centre ville, il sera nécessaire de replacer cette opération dans le temps et de valider sa cohérence avec le planning du projet de TCSP, celui de la réorganisation des lignes de bus... etc.)

Mise en œuvre

Réalisation d'un planning général incluant l'opération DDD dans l'opération TCSP elle-même, ainsi que l'intégration de chaque action spécifique identifiée.

Le planning est établi par le prestataire pour une période de cinq ans, allant de 2009 à 2013. Il comprend les dates clefs : lancement des marchés, période de mise en œuvre. Le planning permet également d'établir les liens avec les autres actions développement durables ou les missions d'études ou de travaux extérieurs à la mission.

Le planning permet d'identifier qui est chargé de la mise en œuvre de l'action, ainsi que les dates clefs et les temps de mise en place (études, lancement des marchés, travaux...).

Après validation des contraintes par la MOE et la MOA du projet de TCSP, le planning est remis au responsable de la mission développement durable du Grand Dijon qui aura ensuite en charge de le faire vivre.

2.2.3 Mise en place de deux tableaux de bord de suivi et d'évaluation

Objectif

Les tableaux de bord de suivi de la mise en place des actions DD viennent compléter le planning. Ils visent à évaluer l'adéquation entre les objectifs, les moyens mis en œuvre et les résultats obtenus à court, moyen ou long terme.

Les attentes des décideurs ont été exprimées en première phase et ont été traduites en objectifs par les principaux responsables du Grand Dijon. Des actions (ou des moyens) ont été proposés et retenus, il s'agit maintenant de mettre en place un outil qui permettra d'en évaluer leur efficacité et leur efficacité.

En conséquence, deux type de tableaux de bord de suivi mais aussi d'évaluation doivent être mis en place afin de :

- confronter les moyens que l'on a choisi de mettre en œuvre et les résultats escomptés. Cette analyse peut conduire à la recherche d'optimisation des moyens d'action. (évaluation de l'efficacité des actions)
- estimer si les résultats seront conformes aux objectifs attendus. (évaluation de l'efficacité par rapport aux cibles atteintes)
- prévoir des solutions de rattrapage ou de rattrapage en cas de retards pris ou non atteinte des objectifs poursuivis.

Mise en œuvre

Deux tableaux de bord sont établis pour chacune des actions :

- Un tableau de bord de suivi de la mise en place des actions DD
- Un tableau de bord de suivi de l'impact consécutif à la mise en place des actions DD – évaluation.

Deux exemples de tableau de bord sont donnés ci-après pour information.

Ces exemples montrent qu'il est nécessaire de définir des objectifs les plus concrets possibles, et de ne retenir que les objectifs qui ont un lien direct et prépondérant avec l'action DD concernée.

Des indicateurs pertinents et mesurables sont ensuite proposés, les sources et les méthodes de calculs, ainsi que l'organisme producteur de données disponibles.

A la fin de la mission, les tableaux de bord sont remis au responsable de la mission développement durable du Grand Dijon.

Tout au long de l'échelle et à tous les niveaux, chacun des acteurs doit être informé et comprendre dans quelle démarche il se place.

[Grand Dijon – Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway | Proposition de méthode et de moyens]

Tableau de bord 1 : exemple de tableau de suivi de la mise en place d'une action :

Action à suivre	Moyens quantifiés	Indicateurs pertinents et mesurables	Producteurs des informations
Adaptation des vitesses dans les zones 30 km/h	Diagnostic des niveaux de dépassement de la vitesse imposée par tranche	Etude d'enregistrement des vitesses constatées	Ville de Dijon ou Service de police ???
	Charte d'intervention de la police et renforcement des effectifs	Nombre de contrôles de police dans le secteur	Police municipale
	Budget de la police municipale	Affectation du budget	Police municipale

Tableau de bord 2: exemple de tableau de suivi de l'impact consécutif à la mise en place d'une action

Action à suivre	Objectif quantifiable	Indicateur pertinent et mesurable	Source ou méthode de calcul	Organisme producteur de données
Suppression du stationnement illégal	Taux de stationnement illégal inférieur à 10% à l'horizon 2013 de Dijon Intramuros	Nombre d'infractions constatées par enquête et nombre d'infraction quotidiennement verbalisées,	Statistiques de la police municipale Résultat de l'enquête	Police municipale Grand Dijon

2.2.4 Option : Certification ISO 14001

Parmi les actions envisageables lors de la phase 2, on peut d'ores et déjà évoquer la possibilité d'une labellisation environnementale de type ISO 14001 du projet de TCSP.

Cette certification couvre uniquement la dimension « environnement ». Le référentiel

ISO 14001 de management environnemental permet notamment de garantir une conduite rigoureuse du chantier et de l'exploitation.

Elle repose sur l'amélioration continue et la mise en place d'un Système de Management Environnemental (SME). Le SME serait bâti à l'issue de la phase 1 d'identification des actions DD.

Nous proposons de présenter en option la démarche de certification « environnement ». Le référentiel ISO 14001 de management environnemental permet notamment de garantir une conduite rigoureuse du chantier et de l'exploitation.

La mise en place de ce système de management se traduit concrètement par :

- la définition des aspects environnementaux significatifs : une liste des aspects environnementaux sera établie, avec un classement approprié :
 - par type d'activité (ou produits ou services) ;
 - par phase de réalisation (construction puis exploitation) ;
 - par domaine environnemental (bruit, eau, ...).
- l'intégration des aspects significatifs prioritaires dans un (des) programme(s) d'action pour poursuivre la démarche. Ce(s) programme(s) définissent les engagements d'amélioration du système et de la performance environnementale ;
- l'établissement d'indicateurs de performance; la performance atteinte sera mesurée par rapport à la performance prévue.

La mise en application du système est régulièrement revue, notamment par un processus d'audit du système. L'audit permet de faire le point sur le système et d'identifier d'éventuelles non-conformités :

- du système par rapport au référentiel,
- de l'application par rapport aux documents supports (procédures, guides méthodologiques, ...),
- des actions par rapports aux engagements pris.

L'organisme doit alors identifier et mettre en place des actions visant à supprimer ces non-conformités et prévenir l'apparition de nouvelles non-conformités.

C'est le demandeur qui fixe les objectifs qu'il cherchera à atteindre, en fonction des enjeux environnementaux et de ses moyens.

La certification serait pilotée par Egis Aménagement avec DSA Environnement. Elle suppose en pré-requis que le Grand Dijon nomme au sein de son équipe un référent SME qui disposera nécessaire pour participer à la construction du SME.

Le processus intègre les étapes suivantes :

- La rédaction de la documentation du SME
- Analyse environnementale
- Mise en place du SME (amélioration continue)
- Formation - Sensibilisation
- Audit interne
- Revue de Direction
- Audit en blanc
- Audit de certification

[Grand Dijon – Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway] Proposition de méthode et de moyens]

3. PLANNING ET LIVRABLES

3.1 • Planning général

Grandes étapes		Planning 1 simplifié																															
		Nov		Décembre					Janvier					Février					Mars				Avril				Mai		Juin				
Date / durée	Actions	e47	e48	e49	e50	e51	e52	e1	e2	e3	e4	e5	e6	e7	e8	e9	e10	e11	e12	e13	e14	e15	e16	e17	e18	e19	e20	e21	e22	e23	e24	e25	e26
J11	Réunion de présentation du projet																																
J12	Réunion de travail : méthode d'entretien et d'organisation du forum																																
	Présentation au GD des méthodes d'entretien et présentation des actions DD du GD																																
J21 / J22	Entretiens avec le GD																																
J23	Présentation hiérarchisation des actions																																
	Réunion de préparation du forum																																
	Journée communautaire																																
J31 / J32	Forum																																
J33	Réunion de restitution																																
	Présentation au GD de la synthèse																																
J41 / J42 / J43	Entretiens avec les grands acteurs																																
Etape 5	Présentation au GD																																
Phase 2	Répartition des tâches																																
Phase 2	Intégration des actions au planning																																
Phase 2	Mise en place des tableaux de bord de suivi																																

Un Comité Technique a comme mission de garantir le suivi technique de l'étude et de véhiculer l'information auprès des acteurs concernés.

Il est proposé de réaliser chacune des deux phases en 3 mois. Ce calendrier devrait permettre d'intégrer les objectifs et la liste des actions en annexe aux dossiers de DUP.

[Grand Dijon - Mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions « Développement Durable » dans le cadre de la réalisation de l'opération de tramway] Proposition de méthode et de moyens]

4. PROPOSITION FINANCIERE

Le montant total de la prestation correspondant à la mission d'assistance à la définition des objectifs et au cadrage des actions DD dans le cadre de l'opération de TCSP est estimé à deux cent vingt sept mille euros H.T. et se décompose comme suit :

Phase 1 – Définition des objectifs et des leviers d'action	174 000 € HT
Phase 2 – Organisation de la mise en œuvre opérationnelle	53 500 € HT
Total hors option	227 500 € HT
	272 090 € TTC
Option certification ISO 14001	39 000 € HT

Premières lignes de Tramway de l'agglomération dijonnaise

OFFRE

IDENTIFICATION

	identifiant interne	identifiant projet	nb pages
identification	3165CN	A1240_PRO_NOT_MOEG_090094_A	2 pages

	établi par	vérifié par	approuvé par
nom	Jean-Maxime RISACHER	Jean-Louis DE CARLI	Jean-Louis DE CARLI
fonction	Responsable des études	Chef de Projet	Chef de Projet
date	5 mars 2009	5 mars 2009	5 mars 2009
visé	/		

Prestation relative à la modélisation du nouveau réseau bus
OFFRE

Vous trouverez ci-jointe la description de la prestation relative à la modélisation du nouveau réseau de bus.

1. TRAVAIL RÉALISÉ DANS LE CADRE DE L'ANALYSE DE LA NOUVELLE RESTRUCTURATION BUS REMISE PAR LE GRAND DIJON DANS LE MODÈLE TERESE

Le travail consiste dans un premier temps à décrire l'itinéraire de chaque ligne de bus avec ses nouvelles fréquences en période de pointe dans le modèle TERESE.

Le réseau ainsi décrit est ensuite comparé au réseau DIVIA actuel (2008) dans le but d'évaluer l'évolution des temps de parcours des voyageurs.

2. RÉSULTATS REMIS A L'ISSUE DE L'ÉTUDE

Nous vous proposons de vous remettre les résultats suivants ;

- Carte du découpage en 100 zones de l'agglomération.
- Tableau des gains et des pertes de temps de parcours en TC (en % et en valeur absolue), avant et après mise en service du tramway et de la réorganisation des bus, pour chacune des 100 zones.
- Tableau des gains et des pertes de temps de parcours en TC pondéré par le nombre de déplacements.
- Calcul global des gains et des pertes de temps de parcours pour l'ensemble des usagers du réseau de TC.

Ces Tableaux seront accompagnés de cartes afin d'illustrer les résultats obtenus.

3. BILAN DE LA PRESTATION

Dès votre accord, nous pourrions réaliser cette prestation dans un délai de 2 semaines.

Le montant total de la prestation relative à la modélisation du nouveau réseau bus est de 3.500,00 € HT soit 4.186,00 € TTC.

ERASME NORD

TP01

582,8 juil-07

620,5 nov-08

23 sept. 09

ratio

0,939242546 juill07/nov08

taux MOEG

9,4920%

	Montant TRAVAUX ou HONORAIRES en H.T.	HONORAIRES MOEG en H.T. ramené à base juillet 07
TRAVAUX valeur Nov. 08	4 893 237,00 €	
TRAVAUX valeur Juill.07	4 595 936,38 €	436 246,28 €
HONORAIRES mission AVP sur ERASME NORD	62 830,00 €	
Rémunération RESTANTE PRO/ACT/EXE + VISA/ DET/OPC/AOR Missions complémentaires/SYN/RES/CAI/AOR/REGO		373 416,28 €

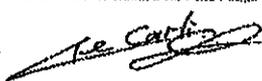
Répartition MISSION		
PRO		
ACT		164 303,00 €
EXE + VISA		
Autres missions dont:		
RES		
CAI + ACP		41 075,00 €
SYN		
DET		
OPC		168 038,00 €
AOR		
	Total	
TOTAL en H.T.		373 416,00 €

Premières lignes de TCSP de l'agglomération dijonnaise

Prestations complémentaires sur Esplanade Gare SNCF
et DSP Nouveau Réseau TC

IDENTIFICATION

identification	identifiant interne	identifiant projet	nb pages
identification	3165CN	A1240_PRO_NOT_MOEG_090348_A	3 pages

préparé par	établi par	vérifié par	approuvé par
préparé par	Jean-Louis DE CARLI	Jean-Claude LE LUHERNE	Jean-Louis DE CARLI
fonction	Chef de Projet	Directeur encadrant	Chef de Projet
date	8 septembre 2009	/	/
signature		/	

1. CONTEXTE

Le présent document a pour but de détailler les missions complémentaires réalisées à la demande du Grand Dijon concernant :

- ⇒ les études spécifiques liées à l'esplanade de la gare SNCF
- ⇒ les études liées à l'assistance à maîtrise d'ouvrage lors de la négociation de sa DSP pour l'exploitation du réseau de transports en commun de l'agglomération dijonnaise.

2. DETAIL DES PRESTATIONS SUPPLEMENTAIRES REALISEES

2.1 ETUDES COMPLEMENTAIRES EN LIEN AVEC LA GARE SNCF

Le grand Dijon a souhaité que des prestations complémentaires soient réalisées pour apporter des garanties à ses partenaires concernant le fonctionnement de l'esplanade de la gare SNCF.

Les comptages et données recueillies par Alyce-Sofreco ont été réalisés sur la base des éléments souhaités par la SNCF (hors Etudes de circulation en phase AVP).

Dans le cadre de cette demande, les missions suivantes ont été réalisées :

- Analyse des données transmises par la SNCF
- Définition du programme de comptages complémentaires
- Vérification de la proposition d'Alyce-Sofreco
- Pilotage de prestataire Alyce-Sofreco, notamment les interventions sur le terrain
- Analyse et exploitation des résultats des relevés de la campagne de comptage
- Rédaction d'un rapport spécifique concernant le fonctionnement de la gare et de ses accès en situation actuelle et à terme.
- Préparation des résultats à la SNCF
- Dessins de plans fonctionnels représentant les mouvements et les interfaces piétons / cycles / bus / cars / livraisons sur l'ensemble de l'esplanade.

2.2 ETUDES ET ANALYSES DE LA PROPOSITION DE KEOLIS POUR L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DIJONNAIS

- Analyse de la cohérence de la nouvelle proposition KEOLIS de restructuration du réseau par rapport aux résultats des études AVP du tramway :
 - Tracé des lignes de bus et sens de circulation,
 - Localisation des points d'arrêts,
 - Fréquence des lignes de bus dans les secteurs contraints (centre-ville, site mixte)
- Analyse de l'impact et de la faisabilité des propositions de Keolis sur les secteurs contraints au regard du projet tramway

Mission complémentaire – Etudes de Circulation

- Etude de la problématique de prise en compte des bus sur les sites mixtes bus/tramway (bd de Trimolet, pont de l'Arquebuse, carrefour Arquebuse/Monge,...) et rédaction de notes sur le sujet
- Recherche de solutions, définition du principe de détection des bus en entrée et sortie des sites mixtes

3. CHIFFRAGE DES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES

Le chiffrage des prestations complémentaires est précisé dans le tableau ci-contre :(val: Juill.07)

	Ingénieur confirmé	Ingénieur	Technicien Projeteur	Total € HT
<i>coût journalier</i>	965,00 €	788,00 €	473,00 €	
Etudes spécifiques liées à la problématique de l'esplanade de la gare	2	6	4	8 550,00 €
Etudes spécifiques liées à l'analyse de la proposition de KEOLIS pour la DSP des transports en commun / recherches de solutions	2	6	5	9 023,00 €
Total en € (HT)				17 573,00 €

Nous souhaitons régulariser ces missions complémentaires dans le cadre de l'avenant n°03.

Dans l'attente de votre accord,

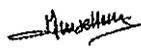
Premières lignes de Tramway de l'agglomération dijonnaise

Mission BILLETIQUE

Evaluation des prestations BILLETIQUE pour les missions PRO à AOR

IDENTIFICATION

Identification	Identifiant Interne	Identifiant projet	nb pages
Identification	3165CC	A1240_PRO_NOT_MOEG_090359_A	4 pages

Prénom nom	etabli par	verifié par	approuvé par
Prénom nom	Yves AMSELLEM	JC LE LUHERNE	JL DE CARLI
Fonction	Coordinateur Systèmes	Directeur Encadrant	Chef de Projet
Date	17 septembre 2009	21 septembre 2009	22 septembre 2009
Visa			

Groupement EGIS RAIL / Alfred PETER :

Immeuble La Grama - 15 Place Grangler - 21000 Dijon
Tél. 03 80 76 46 00 - Fax 03 80 76 46 15



Evaluation des prestations BILLETIQUE
pour les missions PRO à AOR

1. OBJET

Le Grand Dijon a confié à KEOLIS la maîtrise d'œuvre Billettique BUS/TRAM.

Une répartition des tâches a donc été faite entre SETEC (AMO), KEOLIS (MOE Billettique) et EGIS Rail (MOE Général). –cf note ref K0305_PRO_NOT_MOEG_09142B du 22/06/2009.

L'objectif de cette note est d'évaluer pour les phases PRO, DCE/ACT, VISA, DET, AOR, ESSAIS la moins-value financière pour la prestation Billettique.

Les prestations transversales de coordination Systèmes ne sont pas impactées

2. LA NOUVELLE REPARTITION BILLETIQUE

2.1 Prestations à réaliser par EGIS Rail

Dans le cadre de ce nouveau découpage, les prestations convenues d'être réalisées par EGIS Rail sont les suivantes :

- Valideurs
 - Participation à la définition des interfaces pour intégration physique dans le MR
 - Définition de l'interface avec le SAE tram
 - Transmission à Egis Rail pour Avis de la Définition de l'aspect physique
 - Réunion de validation commune à prévoir
 - Installation et mise en service dans les rames TW
 - Participation à la recette en usine
- Distributeurs de titres
 - Participation à la définition de l'aspect physique et intégration avec le mobilier de station.
 - Participation à la définition des interfaces avec la GTC
 - Installation et mise en service dans les stations TW
 - Participation à la recette en usine
- Bornes Parking
 - Participation à la définition de l'aspect physique et intégration avec le mobilier de parking
 - Participation à la définition de l'interface avec la GTC (interphonie, raccordement RIS)
 - Installation et mise en service des bornes parking

Evaluation des prestations BILLETIQUE
pour les missions PRO à AOR

- **Serveur Central**
 - Participation à la définition des interfaces pour intégration physique et fonctionnels des équipements (PCC...)
 - Réunion de validation commune à prévoir
 - Pilotage de l'installation dans les locaux tramway.

2.2 Prestations à réaliser par mission :

- **Mission PRO :**
 - Rédaction des fiches d'interface ayant trait aux équipements suivants :
 - Distributeurs de titres : définition de l'aspect physique et intégration avec le mobilier de station, définition des interfaces avec la GTC
 - Bornes Parking : définition de l'aspect physique, intégration avec le mobilier de parking, définition de l'interface avec la GTC (interphonie, raccordement RIS)
 - Valdeurs : définition des interfaces MR, SAE et Wifi.
 - Participation aux réunions de travail de mise au point avec SETEC et KEOLIS
 - Identification des préconisations en matière d'installation et des contraintes de mise en œuvre
- **Mission ACT :**
 - Mise à jour des fiches d'interfaces
 - Vérification de l'intégration des éléments du PRO dans le DCE
 - Lecture ciblée des offres des candidats (interfaces, déploiement, recette, planning) + rédaction d'un mémo d'analyse
 - Participation aux éventuelles soutenances des candidats
- **Mission VISA :**
 - Analyse des documents de spécifications des matériels : Distributeurs de titres, Valdeurs, Borne Parking et Système Central
 - Participation aux réunions de travail avec les entreprises en interface avec les matériels Billettique (ex : SAE, MR, GTC)
- **Mission DET – AOR ESSAIS :**
 - Analyse des documents de recettes

Evaluation des prestations BILLETIQUE
pour les missions PRO à AOR

- o Participation aux réunions de travail avec les entreprises en interface avec les matériels Billettique
- o Recette des matériels Billettique en usine
 - Distributeurs en station
 - Bornes sur parcs relais (Valmy et Zenith)
 - Valdeurs en embarqués
 - Serveurs centraux
- o Recette des matériels Billettique IN SITU
 - 35 Distributeurs en station
 - Bornes sur parcs relais (Valmy et Zenith)
 - 8 Valdeurs en embarqués dans 32 rames
 - Serveurs centraux

3. MOINS-VALUE SUR PRESTATION BILLETIQUE

- Pour les missions Billettique restantes PRO à AOR, le total des heures prévues est de 800 heures.
- Avec la répartition des missions comme décrites dans cette note, l'ECONOMIE est évaluée à environ 400 heures, soit en nombre de jours = 50 jours.
- La MOINS-VALUE sur la prestation BILETIQUE est égale à 48 250 € H.T.

Pour faire suite à la demande du Grand Dijon, nous souhaitons régulariser ces missions complémentaires dans le cadre de l'avenant n°03.

Dans l'attente de votre accord,

Premières lignes de Tramway de l'agglomération dijonnaise

Evolution de la mission communication
sur la période 2010-2013

IDENTIFICATION

Identification	Identifiant Interlo	Identifiant projet	nb pages
	3165CN	A3620_PRO_NOT_MOEG_090256_C01	7 pages

	Établi par	Vérifié par	Approuvé par
Établissement	Catherine LEVAILLANT	Jean-Louis DE CARLI	Jean-Louis DE CARLI
Fonction	Directeur associé MEDIACITÉ	Chef de Projet EGIS RAIL	Chef de Projet EGIS RAIL
Date	21 octobre 2009	21 octobre 2009	21 octobre 2009
Visa	/		

Evolution de la Mission Communication 2010-2013
Cadrage des attentes du Grand Dijon

SOMMAIRE

1.	POINT SUR LE CONTEXTE ACTUEL.....	3
2.	POINT SUR LES DISPONIBILITES FINANCIERES AU 30/06/2009	3
3.	CADRAGE DE L'INTERVENTION DE MEDIACITE	4
4.	PROPOSITION FINANCIERE.....	6
4.1	TRANCHE FERME : Janvier 2010 à Décembre 2011	6
4.2	TRANCHE CONDITIONNELLE TC1 : Janvier 2012 à Décembre 2012.....	7
4.3	TRANCHE CONDITIONNELLE TC2 : Janvier 2012 à Décembre 2012.....	7

Evolution de la Mission Communication 2010-2013
Cadrage des attentes du Grand Dijon

1. POINT SUR LE CONTEXTE ACTUEL

Dans le cadre de la mission Communication actuelle en 2009, l'intervention de l'agence Médiacité se structure autour :

- d'une mission de conseil mensuelle
- d'une mission de production des outils de communication selon les demandes du Grand Dijon, et notamment les décisions et les validations prises en comité de pilotage COPIL COM bi-mensuel.

Médiacité intervient sur l'ensemble de la communication du projet, et remplit les prestations suivantes

- préparation des COPIL COM (ordre du jour, supports de présentation, compte rendus)
- élaboration de cahier des charges et analyses des offres (signalétique et com chantier, site internet, maison du tram, foire gastronomique,...)
- conception des supports de communication (chantiers d'été, foire, événements (pose première pierre dépôt), objectifs publicitaires, annonces presse, maison du tram, site internet...) jusqu'au stade du BAT, la fabrication étant la plupart du temps traitée en local et gérée par la direction de la communication.
- conception d'une base de données cartographique sur l'ensemble du tracé
- gestion d'une base de données documentaires sur le projet

Elle répond en outre à toute demande ou opportunité de communication identifiée par le grand dijon.

2. POINT SUR LES DISPONIBILITES FINANCIERES AU 30/06/2009

Montant global du marché Médiacité :	422 600 € HT
Montant facturé en 2008 :	125 777 € HT
Montant facturé au 30/06/2009 :	176 901 € HT
Solde disponible au 30/06/2009 :	119 922 € HT

Compte tenu du plan de communication défini et de l'importance des actions à mettre en œuvre d'ici fin décembre (aménagement et lancement de la Maison du tram, contenu et suivi de la mise en œuvre du site internet, conception des supports de communication des travaux de l'été, conception des supports de

Evolution de la Mission Communication 2010-2013
Cadrage des attentes du Grand Dijon

démarrage des travaux,...), l'estimation du coût de la mission Communication de juillet à décembre 2009, suit un rythme moyen de 20 K€ / mois, soit une hypothèse projeté totale de 120 K€ HT d'ici fin décembre 2009. Selon ce rythme de consommation, le volume financier de la mission Communication ne disposera plus, dans le cadre du marché actuel, de moyens d'intervention à partir de décembre 2009.

3 CADRAGE DE L'INTERVENTION DE MEDIACITE

Pour que l'agence Médiacité puisse assurer la mission Communication de manière efficace et en tenant compte de l'organisation actuelle du service communication du Grand Dijon, le Grand Dijon s'est structuré en recrutant une chargée de communication dédié au projet tramway, qui aura en charge, sous l'autorité de Jérémie PENQUER, d'assurer l'interface entre la collectivité, l'agence Médiacité, le marché de communication de chantier, et plus précisément les missions suivantes :

- o préparation et suivi des commandes de communication (signalétique, supports éditoriaux, expo,...) : élaboration des briefs pour l'agence, préparation des contenus, suivi de la production, gestion des validations internes, transmission des commandes aux prestataires de fabrication (signalétique, impression, diffusion)
- o préparation des contenus de communication pour la production des supports et actions (événements jalonnant la mise en œuvre, nouvelle expo dans la Maison du tram, production d'un outil pour les enfants,...)

Jusqu'au terme de la phase chantier, soit en décembre 2012 (36 mois de Janvier 2010 à Janvier 2012), le Grand Dijon souhaite poursuivre la mission Communication dans le cadre du contrat de maîtrise d'œuvre général du tramway selon le mode de fonctionnement actuel, à savoir :

- conseils en communication sur un rythme mensuel
- production de supports, dossiers, textes suite aux demandes au jour le jour du Grand Dijon et/ou aux demandes issues et validées en COPIL COM mensuel

Dans ce cadre, la mission de l'agence sera, à partir de janvier 2010, la suivante :

- ✓ Mission continue mensuelle de prestations de conseil :
 - Participation à un COPIL COM mensuel (préparation, animation, synthèse)
 - Présence à une réunion mensuelle avec la direction de la communication (préparation, animation, synthèse)

Evolution de la Mission Communication 2010-2013
Cadrage des attentes du Grand Dijon

- Appui en conseil permanent auprès de la direction de la communication et assistance à la coordination des intervenants ;
- ✓ Mission de production de supports de communication ;
 - Production de l'ensemble des supports de communication éditoriaux et signalétiques, qu'il s'agisse de la communication chantier (tracts, lettres, invitations à des réunions, signalétique de chantier,...), des supports et actions d'accompagnement de la vie commerciale, des supports destinés aux scolaires (jeux, programme de découverte du projet,...), de l'accompagnement d'événements jalonnant la vie du chantier....

Cette mission de production est la poursuite sans interruption en janvier 2010 du mode de fonctionnement actuellement en vigueur en 2009 et existant depuis 2008.

Evolution de la Mission Communication 2010-2013
Cadrage des attentes du Grand Dijon

4. PROPOSITION FINANCIERE

Le budget prévisionnel estimé pour que la mission Communication assure l'accompagnement communication du Grand Dijon en phase travaux, c'est à dire, du premier janvier 2010 à fin décembre 2012 (36 mois) a été établi sur la base de :

- la collaboration menée jusqu'alors avec le Grand Dijon
- l'expérience de chantiers de tramway, dont Médiacité a géré la communication (SMTC Tram 3, Sytral, RFF, ...).

4.1 TRANCHE FERME : Janvier 2010 à Décembre 2011 :

Durée : 24 mois.

- Mission de conseil et de suivi mensuelle ;
 - o Cette mission, calibrée de manière forfaitaire se décompose de la manière suivante :
 - 3 jours de Directrice de mission (Catherine Levailant), soit HT 2 975 €
 - 2 jours de chargée de projet (Sylvia Grandgirard), soit HT 1 400 €
- Total Mission de conseil et de suivi sur 24 Mois x 4375 € mensuel , soit un Total de 105 000€ H.T.
- Mission de Production des supports de communication selon les propositions de l'agence, les demandes à du Grand Dijon, les besoins liés au chantier et à la valorisation du projet.

Cette mission est estimée en moyenne à 12 100 € par mois, ce qui correspond à la répartition et la mobilisation des intervenants suivants :

 - 8 jours de graphiste HT 5 280 € (maquettes et exécution des documents)
 - 5 jours de chargée de projet HT 3 500 € (suivi et coordination des intervenants en lien avec le Grand Dijon)
 - 2 jours de DA HT 1 600 € (conception de documents)
 - 2 jours d'infographiste cartographe HT 1 320 € (adaptation ou créations cartographiques)
 - forfait de frais techniques (nvois, sorties couleurs) HT 400 €

Total Production supports sur 24 mois = 290 400 € H.T.

Soit un **Total de 395 400 € H.T. de Jan.2010 à Déc.2011**

Evolution de la Mission Communication 2010-2013
Cadrage des attentes du Grand Dijon

Un tableau de suivi de la consommation budgétaire sera établi et transmis tous les mois ou tous les 2 mois au Grand Dijon, avec le détail des prestations effectuées et des temps passés.

Le Grand Dijon pourra contrôler l'état réel des contenus et des facturations.

Selon l'avancement, cette somme pourra être réduite ou prorogée sur 2012-2013 ou en cas de dépassement potentiel des travaux avant fin 2011, vous aurez la possibilité d'affermir la tranche conditionnelle TC2.

4.2 TRANCHE CONDITIONNELLE TC1 : Janvier 2012 à Décembre 2012

Durée : 12 mois

- Mission de conseils mensuelle ;
 - o Total Mission de conseils sur 12 Mois x 4375 € mensuel , soit un **Total de 52 500 € H.T.**

4.3 TRANCHE CONDITIONNELLE TC2 : Janvier 2012 à Décembre 2012

Durée : 12 mois

- Production des supports de communication sur 12 mois de Janvier 2012 à Décembre 2012 selon les demandes à venir du Grand Dijon, les adaptations et l'avancement intrinsèque du chantier.
 - o **Total Production supports sur 12 mois = 145 200 € H.T.**

Un tableau de suivi de la consommation budgétaire sera établi et transmis tous les mois ou tous les 2 mois au Grand Dijon, avec le détail des prestations effectuées.

Des ajustements de l'enveloppe prévue pourront s'avérer nécessaire au dernier trimestre de la mission lors de la phase de préparation de l'inauguration, qui est traditionnellement une période nécessitant un fort investissement en communication (campagne sécurité, marche à blanc.....).

Le Grand Dijon pourra contrôler l'état réel des contenus et des facturations. Selon l'avancement et à la fin de la mission, cette somme pourra être réduite, donc non facturée.

COMMI. TF	158 628,40
COMMI. TC1	138 031,20
COMMI. TC2	203 414,40
TOTAL COMMI.	500 066,00

	EGIS PAUL				A.PETER			
	TF - Sous-traitance	TC1 - Sous-traitance	TC2 - Sous-traitance	TC1 - Sous-traitance	TF - Sous-traitance	TC1 - Sous-traitance	TC2 - Sous-traitance	TC2 - Sous-traitance
	Sign. Aménagement	Sign. Matéria	Sign. Matéria	Sign. Matéria	Sign. Matéria	Sign. Matéria	Sign. Matéria	Sign. Matéria
Total Sous-traitance (H.T.)	648 632,20	64 710,00	138 307,96	1 846 548,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total Sous-traitance (H.T.)	4 284 473,98				266 750,00			
Total Général Sous-traitance (H.T.)	4 911 223,96							
dont TOTAL EGIS AMENAGEMENT	4 041 456,00							
dont TOTAL EGIS MOBILITE	233 077,96							
dont TOTAL EGIS	4 284 473,98							