



# EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 24 juin 2010

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. MELOTTE

Nombre de membres du Conseil de Communauté : 82

Nombre de membres en exercice : 82

Nombre de présents participants au vote : 57

Nombre de procurations : 16

### *Membres présents :*

M. François REBSAMEN	M. André GERVAIS	M. Alain LINGER
M. Pierre PRIBETICH	M. Alain MILLOT	M. Franck MELOTTE
M. Jean ESMONIN	M. Benoît BORDAT	M. Louis LAURENT
Mme Colette POPARD	M. Joël MEKHANTAR	M. Michel ROTGER
M. Rémi DETANG	M. Christophe BERTHIER	M. François NOWOTNY
M. Jean-Patrick MASSON	Mme Anne DILLENSEGER	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
M. José ALMEIDA	M. Georges MAGLICA	M. Claude PICARD
M. François DESEILLE	Mme Nelly METGE	M. Pierre PETITJEAN
M. Patrick CHAPUIS	Mme Elizabeth REVEL-LEFEVRE	Mme Claude DARCIAUX
M. Michel JULIEN	Mme Elisabeth BIOT	M. Nicolas BOURNY
Mme Marie-Françoise PETEL	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
M. Gérard DUPIRE	M. Alain MARCHAND	M. Gilles MATHEY
Mme Catherine HERVIEU	M. Mohammed IZIMER	M. Jean-Claude GIRARD
M. Jean-Claude DOUHAIT	Mme Hélène ROY	Mme Françoise EHRE
M. Jean-Paul HESSE	M. Mohamed BEKHTAOUI	M. Patrick BAUDEMMENT
Mlle Badiaâ MASLOUHI	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	Mme Geneviève BILLAUT
M. Yves BERTELOOT	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Michel BACHELARD
M. Patrick MOREAU	M. Jean-Yves PIAN	M. Philippe BELLEVILLE.
M. Didier MARTIN	Mlle Stéphanie MODDE	

### *Membres absents :*

M. Jean-François DODET	M. Gilbert MENUT pouvoir à M. Patrick CHAPUIS
M. Jean-François GONDELLIER	M. Laurent GRANDGUILLAUME pouvoir à Mme Elisabeth BIOT
M. François-André ALLAERT	M. Philippe DELVALEE pouvoir à Mlle Stéphanie MODDE
M. Dominique GRIMPRET	Mme Françoise TENENBAUM pouvoir à M. Gérard DUPIRE
M. Roland PONSAA	Mme Christine DURNERIN pouvoir à Mme Catherine HERVIEU
M. Philippe GUYARD	Mlle Christine MARTIN pouvoir à M. Didier MARTIN
M. Rémi DELATTE	Mlle Nathalie KOENDERS pouvoir à Mme Anne DILLENSEGER
M. Gilles TRAHARD	Mme Myriam BERNARD pouvoir à M. Mohammed IZIMER
Mme Noëlle CABBILLARD	M. Philippe CARBONNEL pouvoir à M. Michel JULIEN
	M. Lucien BRENOT pouvoir à M. Michel ROTGER
	Mme Christine MASSU pouvoir à M. François NOWOTNY
	M. Michel FORQUET pouvoir à Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
	M. Gaston FOUCHERES pouvoir à M. Jean-Pierre SOUMIER
	M. Jean-Philippe SCHMITT pouvoir à M. Nicolas BOURNY
	M. Murat BAYAM pouvoir à M. Jean-Paul HESSE
	M. Norbert CHEVIGNY pouvoir à M. Philippe BELLEVILLE.

### **OBJET : DEPLACEMENTS**

**Tramway - Contrat de partenariat public privé pour la construction, la fourniture et la maintenance des équipements électriques et fourniture d'énergie électrique dans le cadre de la création de deux lignes de tramway - Attribution du contrat**

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L. 1414-1 et suivants relatifs au contrat de partenariat des collectivités territoriales (CGCT) ;

Vu la délibération n° GD2009-06-25-52 en date du 25 juin 2009 par laquelle le conseil de communauté a validé le principe du recours à un contrat de partenariat pour le financement, la conception, la réalisation, l'entretien-maintenance, le gros entretien renouvellement des ouvrages et équipements relevant des lots courant fort et courants faibles ainsi que la fourniture de l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des deux lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise (Grand Dijon), de l'éclairage public installé par le Titulaire et du dépôt mixte bus-Tramway, après avis du comité technique paritaire et de la commission consultative des services publics locaux ;

Vu l'évaluation préalable au recours au contrat de partenariat annexée à la délibération de principe susvisée ;

Vu le rapport détaillé d'analyse de l'offre du Président comportant en outre l'information sur le coût prévisionnel global du contrat, en moyenne annuelle, pour le Grand Dijon et l'indication de la part que ce coût représente par rapport à la capacité de financement annuelle du Grand Dijon (à savoir l'ensemble des recettes de l'exercice entraînant des mouvements réels) au sens de l'article L. 1414-10 du CGCT ;

Vu le projet de contrat de partenariat et ses annexes et notamment :

- la convention tripartite Grand Dijon – Tramway Energie Dijon - Kéolis venant préciser l'étendue des droits, obligations et responsabilités de chacune des parties, en cohérence avec l'ensemble des obligations contractuelles auxquelles chacune des parties est tenue au titre du contrat qui la lie avec le Grand Dijon ;
- les actes d'acceptation de la cession de créance opérée dans les conditions de l'article L.313-23 et suivants du Code monétaire et financier ;
- la convention tripartite créanciers financiers relative notamment aux conditions et modalités du financement ;

Vu l'avis du Bureau ;

### **EXPOSE PREALABLE**

Dans le cadre de la création des deux lignes de tramway, le Grand Dijon a lancé une procédure de passation d'un contrat de partenariat qui porte sur la conception, la construction, la mise en service, la maintenance/gestion et le gros entretien renouvellement des équipements énergie du tramway.

Le périmètre du contrat de partenariat porte sur le financement, la conception, la construction, le gros entretien renouvellement, la maintenance et la fourniture des éléments suivants :

- Équipements de production et distribution d'énergie,
- Éclairage public,
- Signalisation ferroviaire et routière,
- Équipements de station et installations électriques diverses,
- Fourniture de l'énergie pour tout le système de transport.

Le périmètre du contrat de partenariat intègre trois tranches de travaux :

- **La tranche 1** désigne une première tranche de travaux portant sur l'ensemble des composants du système de transport inclus dans le périmètre du contrat de partenariat et comportant les ouvrages et équipements relatifs au dépôt, à la ligne A des stations De Gaulle (incluse) jusqu'à Zénith (incluse) et à la ligne B des stations Gare (incluse) jusqu'à Quétigny (incluse), soit la totalité de la ligne B ;

- **La tranche 2** désigne une deuxième tranche de travaux portant sur l'ensemble des composants du système de transport inclus dans le périmètre du contrat de partenariat et comprenant les équipements et ouvrages de ligne A entre De Gaulle (exclus) jusqu'à la station Chenôve (incluse) et de Zénith (exclus) à P+R Valmy (inclus) ;

- **La tranche 3** désigne une troisième tranche de travaux portant sur l'installation des panneaux photovoltaïques du dépôt mixte bus-Tramway.

Le Contrat serait conclu pour une durée de 26 ans (312 mois), sous réserves des stipulations des articles 4.3 (Recours et retrait), 4.4 (Causes Légitimes), 28 (Résiliation pour faute), 29 (Résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général), 30 (Résiliation pour cas de Force Majeure) et 34 (Modification du Contrat) ainsi que du respect d'une durée d'exécution effective de 286 mois à compter de la Date Effective de Mise à Disposition des Ouvrages et Equipements de la Tranche 1.

### **Rappel synthétique de la procédure de passation suivie**

Dans le respect des articles L. 1414-1 et suivants du CGCT, et avant de s'engager dans un tel schéma contractuel, le Grand Dijon a réalisé une évaluation préalable portant sur l'éligibilité du projet à un tel contrat sur les plans économique, financier, juridique et administratif/technique, en établissant notamment la comparaison avec un montage classique mené sous maîtrise d'ouvrage publique.

Au terme d'une procédure de dialogue compétitif, et après publication d'un avis d'appel public à la concurrence et réception de trois candidatures, une offre finale unique a été remise, celle du groupement INEO/FIDEPPP (mandataire INEO), INEO étant une filiale du groupe GDF-SUEZ et FIDEPPP (Fonds d'Investissements et de Développement des Partenariats Publics-Privé) étant l'instrument du groupe Caisse d'Epargne qui investit en France dans toutes les formes de contrat de partenariat.

Comme précisé dans les documents de la consultation, une société de projet spécifique a été créée par les membres de ce groupement pour être titulaire du contrat de partenariat et se nomme Tramway Energie Dijon.

### **Jugement de l'offre remise au regard des critères d'appréciation des offres et après prise en compte des conclusions de l'évaluation préalable**

Conformément au règlement de la consultation, l'offre du candidat a été appréciée au regard des critères de jugement suivants, en prenant par ailleurs en compte les résultats de l'évaluation préalable :

Coût global de l'offre	25%
Maîtrise du prix de la fourniture d'énergie	15%
Degré de prise de risque à la charge du candidat	15%
Pertinence de l'organisation et des moyens en phase projet (5%), en phase fonctionnement-maintenance (5%) et dans la gestion des interfaces avec les acteurs du tramway (5%)	15%
Qualité et adéquation de l'offre technique aux besoins fonctionnels du projet	10%
Engagement du candidat en faveur du développement durable (engagement en vue de l'insertion sociale (5%), engagement en faveur de l'environnement (5%))	10%
Pertinence du programme de gros entretien renouvellement	5%
Niveau d'engagement du candidat à confier à des PME/TPE/artisans une partie de l'exécution du contrat (part de chiffre d'affaires confiée)	5%

Au regard de ces critères, l'offre du candidat a été appréciée de la manière suivante :

#### **Coût global de l'offre**

On entend par coût global de l'offre la somme des coûts actualisés générés par la conception, le financement, la construction, l'entretien, la maintenance et l'exploitation des ouvrages et équipements ainsi que les prestations de services prévus sur la durée du contrat.

Le coût global de l'offre actualisée (VAN) (tel que détaillé dans le rapport annexé) est de 75 559 494,85 € HT et 90 369 155,84 € TTC. Non actualisé, le coût du contrat pour le Grand Dijon est de 147 425 801 € HT et 176 321 258 € TTC.

Ce coût démontre l'avantage financier du contrat de partenariat comparativement à un dispositif placé sous maîtrise d'ouvrage publique, comme précédemment exposé dans les conclusions de l'évaluation préalable.

Il est à souligner que le contrat de partenariat prévoit les conditions de participation au financement de:

- La BEI (Banque Européenne d'Investissement) dans le cadre du Contrat signé entre cette dernière et le Grand Dijon pour le financement du Tramway qui prévoit la possibilité pour les établissements traitant avec le Grand Dijon de se refinancer auprès de la BEI dans des conditions de coûts optimisées.
- La Caisse des Dépôts et Consignations par l'intermédiaire des Fonds d'Épargne. Cette participation pourra intervenir au plus tard le 29 octobre 2010, à hauteur de 25%, au maximum, du financement assis sur le Loyer irrévocable (partie de la rémunération cédée) tranche Tranche 1 et, le cas échéant, le Loyer Irrévocable Tranche 3 (tels que ces termes sont définis dans le contrat de partenariat). Un avenant sera conclu en ce sens.

Au sens des dispositions de l'article L.1414-10 du CGCT, et avec un coût annuel moyen de 7 052 850 € TTC et un niveau de recettes réelles de fonctionnement du Grand Dijon de 185 270 748,40 (sur les 3 dernières années), le ratio déterminé selon les dispositions susvisées est de 3,8%.

Les conclusions issues de l'évaluation préalable relatives à l'intérêt financier du contrat de partenariat comparativement, notamment, à un montage sous maîtrise d'ouvrage public ont été confirmées

L'offre du candidat est donc performante au regard de ce critère.

#### **Maîtrise du prix de la fourniture d'énergie**

Le Grand Dijon s'est placé dans une recherche d'anticipation et de stabilisation des prix sur un marché de l'électricité où la visibilité est faible.

Deux éléments importants sont en effet à prendre en compte :

- la suppression à terme du tarif régulé,
- une incertitude dans les années à venir sur l'équilibre offre/demande.

Il est donc fort probable que le prix de l'électricité subisse une hausse substantielle à court ou moyen terme. Il est à souligner que le coût de l'énergie représente environ 6,5% du coût d'exploitation du tramway.

Dans ce contexte d'incertitude des prix, le candidat propose et garantit un dispositif de maîtrise du coût de l'énergie jugée adaptée, comme exposé dans le rapport d'analyse de l'offre.

Il est à souligner qu'au terme du contrat de vente d'électricité issue de l'IUOM avec EDF, le candidat s'engage jusqu'à la fin du contrat de partenariat :

- à racheter l'ensemble de la production de l'usine au meilleur prix d'achat marché, le prix étant fixé par périodes de 3 ans,
- à revendre au prix de vente marché l'électricité nécessaire à la consommation du tramway.

Le candidat propose également la mise en place en collaboration avec le délégataire d'un mécanisme de maîtrise conjointe du coût de l'énergie de traction associé à un intéressement.

Ce mécanisme vise à intéresser le délégataire et la société de projet à la réduction de la consommation d'énergie, le gain réalisé étant partagé entre le délégataire, la société de projet et le Grand Dijon.

### **Degré de prise de risques à la charge du candidat**

Comme exposé de manière détaillée dans le rapport détaillé d'analyse de l'offre annexée aux présentes, le candidat accepte de prendre un certain nombre de risques fondamentaux sur toute la durée du contrat.

Sont principalement et de manière synthétique à mentionner le risque, inhérent à la maîtrise d'ouvrage portée par le titulaire du contrat, lié à la disponibilité des ouvrages et équipements sur toute la durée du contrat dont le non respect mesuré par de nombreux indicateurs de performances entraînera le paiement de pénalités, le cas échéant l'indemnisation du délégataire des transports en commun ou encore la responsabilité du titulaire vis-à-vis des tiers. Le risque délai mesurant l'aptitude du titulaire du contrat à réaliser les équipements et ouvrages dans le calendrier contractuel est pris par le candidat qui, en cas de non respect, sera doublement sanctionné par des pénalités et par l'absence de paiement de sa rémunération jusqu'à la mise à disposition effective des équipements alors même qu'il porte la charge du financement.

La prise en charge de ces risques est conforme aux conclusions de l'évaluation préalable en ce qui concerne le contrat de partenariat alors envisagé.

Il est à relever que pour certains risques dont la prise en charge avait été initialement envisagée pour le Grand Dijon dans l'évaluation préalable, le candidat a accepté le portage partiel (modifications de la législation générale et spécifique, retards dans l'obtention d'autorisation à la charge du Grand Dijon, modifications du projet voulues par le Grand Dijon).

### **Pertinence de l'organisation et des moyens en phase projet, en phase fonctionnement-maintenance et dans la gestion des interfaces avec les acteurs du tramway**

#### *En phase projet :*

Le candidat prévoit de mettre en place une organisation et des moyens permettant d'optimiser les délais de réalisation.

Son organisation garantit les gains de délais projetés par l'évaluation préalable.

#### *En phase fonctionnement-maintenance*

Le candidat propose une organisation et des moyens adaptés et cohérents avec ceux que proposerait un délégataire dans le cadre d'une DSP.

Les moyens sont optimisés car mutualisés avec ceux des filiales locales du groupe GDF-SUEZ ce qui permet de bénéficier de ressources importantes qui ne sont pas dédiées uniquement aux activités de maintenance du tramway.

#### *Dans la gestion des interfaces avec les acteurs du tramway*

Le contrat place le candidat au cœur de sa mission de maître d'ouvrage/maître d'œuvre/mainteneur.

Cette position, outre le transfert des risques qu'elle implique, supprime de nombreuses interfaces propres à un montage classique en maîtrise d'ouvrage publique et les risques consécutifs pour le Grand Dijon.

## **Qualité et adéquation de l'offre technique aux besoins fonctionnels du projet**

L'offre est en adéquation avec les besoins exprimés dans le programme fonctionnel et les aspects techniques sont bien traités par le candidat.

### **Engagement du candidat en faveur du développement durable (engagement en vue de l'insertion sociale, engagement en faveur de l'environnement)**

Dans le cadre de la réalisation du contrat de partenariat, le candidat prévoit la mise en place de plusieurs actions en faveur de l'insertion sociale par l'emploi :

- l'embauche directe ou indirecte en CDD ou CDI de personnes en difficulté d'insertion,
- la sous-traitance auprès d'organismes spécialisés dans l'emploi du public visé,
- la mutualisation des heures d'insertion générées par la collaboration avec des sociétés de placements spécialisées.

L'engagement du candidat est d'atteindre un taux de 10% d'emplois en insertion.

En matière d'environnement, le candidat s'inscrit dans une démarche de développement durable au travers de plusieurs actions :

- des panneaux photovoltaïques seront mis en place sur les bâtiments atelier et remisage ainsi que sur les ombrières de parking,
- le candidat s'engage également à « verdir ou faire verdir » 100% de la consommation d'énergie par l'obtention de certificats RECS,
- les chantiers seront conduits de manière à limiter les nuisances et feront l'objet d'une démarche « chantiers verts ».

### **Pertinence du programme Gros Entretien Renouvellement (GER)**

Le candidat, compte tenu de ses objectifs de performance, s'engage, dès la signature du contrat, sur un programme de GER permettant la bonne disponibilité des ouvrages dans le temps.

Comme précisé dans l'évaluation préalable, contrairement à un montage classique en maîtrise d'ouvrage publique, le GER est mis au centre de l'économie du contrat de partenariat offrant des garanties de qualité et de disponibilité des équipements au Grand Dijon sur le long terme.

Le programme de GER proposé apparaît pertinent.

### **Niveau d'engagement du candidat à confier à des PME/TPE/artisans une partie de l'exécution du contrat (part de chiffre d'affaires confiée)**

Le candidat s'engage à confier directement ou indirectement l'exécution d'une partie des prestations prévues au contrat à des « petites et moyennes entreprises » (PME) et à des artisans, dans les conditions suivantes :

- avant la date effective de mise à disposition des ouvrages et équipements, le titulaire s'engage à confier 5% du montant des travaux à des PME et artisans
- après la date effective de mise à disposition des ouvrages et équipements, le titulaire s'engage à confier 5% du montant des prestations d'entretien-maintenance et de gros entretien renouvellement à des PME et artisans.

La part ainsi réservée au PME-TPE, compte tenu notamment du montant des prestations, apparaît satisfaisante.

Au regard des critères d'attribution du contrat définis au règlement de consultation et en prenant en compte les conclusions de l'évaluation préalable, l'offre du candidat est donc jugée économiquement avantageuse.

## **Cession de créance**

Aux termes de l'article 40 du contrat de partenariat, conformément aux dispositions des articles L. 313-23 et suivants du Code monétaire et financier (CMF), le titulaire peut céder les créances qu'il détient sur le Grand Dijon au titre du contrat à un ou plusieurs établissements de crédit.

Le Titulaire cèdera notamment à Crédit Foncier de France 100% de sa créance représentée par le terme R1 du contrat (correspondant aux coûts d'investissement et de financement des tranches 1 et 3) (le Loyer R1).

Conformément aux dispositions de l'article L. 313-29-1 du CMF, le Grand Dijon s'engage à accepter, au sens de l'article L. 313-29 du CMF, 80 % de la somme non actualisée des Loyers R1 cédés par le titulaire.

Plus particulièrement, en application de l'article L. 313-29-1 du CMF, le Grand Dijon s'engage à accepter, au sens de l'article L. 313-29 dudit code, la cession à Crédit Foncier de France, et ses cessionnaires et successeurs :

- dans le cadre de l'Acte d'acceptation Tranche 1, du Loyer Irrévocable Tranche 1 et de l'Indemnité Irrévocable Tranche 1 (tels que ces termes sont définis dans le contrat de partenariat) qui s'y substituerait en cas de fin anticipée du contrat de partenariat ;
- dans le cadre de l'Acte d'acceptation Tranche 3, du Loyer Irrévocable Tranche 3 et de l'Indemnité Irrévocable Tranche 3 (tels que ces termes sont définis dans le projet de contrat de partenariat) qui s'y substituerait en cas de fin anticipée du contrat de partenariat.

L'acceptation de la cession de créances par le Grand Dijon de 80% de la somme non actualisée des Loyers R1 porte sur un montant de 37 234 499 € en capital et, à titre prévisionnel 27 299 628 € en intérêts.

Cette acceptation est subordonnée à la constatation par le Grand Dijon que les investissements respectivement relatifs à la tranche 1 et à la tranche 3 ont été réalisés conformément aux prescriptions du contrat de partenariat, constatation qui sera matérialisée par la signature du procès-verbal de mise à disposition des ouvrages et équipements de chaque tranche concernée, telle que prévue à l'article 9.1.4.2 du contrat.

Les modèles d'actes acceptation figurent en annexe 12 du contrat de partenariat.

## **Convention tripartite créanciers financiers**

Le Grand Dijon, les créanciers financiers et le titulaire sont convenus d'une convention tripartite dont l'objet est notamment (i) de définir les droits et obligations du Grand Dijon en cas de résiliation totale ou partielle du contrat de partenariat et (ii) les obligations du Grand Dijon envers les créanciers financiers.

Le modèle de convention tripartite créanciers financiers figure en annexe 17 du contrat de partenariat.

## **Convention tripartite Grand Dijon – Tramway Energie Dijon - Kéolis**

Il est précisé qu'après sa conception et sa réalisation, les ouvrages et équipements objets du contrat de partenariat seront mis à la disposition du Grand Dijon par le titulaire conformément aux dispositions du contrat de partenariat. Le Grand Dijon mettra ensuite lesdits ouvrages et équipements à la disposition du délégataire, la société Kéolis.

A cet égard, se trouve annexée au contrat de partenariat, la convention tripartite Grand Dijon – Tramway Energie Dijon - Kéolis venant préciser l'étendue des droits, obligations et responsabilités de chacune des parties, en cohérence avec l'ensemble des obligations contractuelles auxquelles chacune des parties est tenue au titre du contrat qui la lie avec le Grand Dijon.

Ceci étant rappelé,

LE CONSEIL,  
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,

DÉCIDÉ :

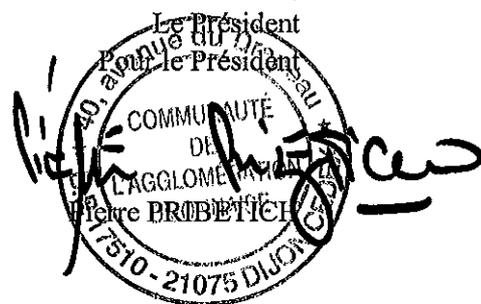
- **d'approuver** le contrat de partenariat, tel que présenté en séance, dans sa version du 24 juin 2010, pour le financement, la conception, la réalisation, l'entretien-maintenance, le gros entretien renouvellement des ouvrages et équipements relevant des lots courant fort et courants faibles ainsi que la fourniture de l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des deux lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise, de l'éclairage public installé par le titulaire et du dépôt mixte bus-Tramway, avec la société Tramway Energie Dijon pour un montant total du contrat (hors indexation) de 176321 258 € TTC (147 425 801 € HT) ;
- **d'approuver** la convention tripartite Grand Dijon – Tramway Energie Dijon - Kéolis relative à la réalisation et à l'exploitation des deux premières lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise ;
- **d'approuver** conformément à l'article 40 du contrat de partenariat, l'Acte d'acceptation Tranche 1 et l'Acte d'acceptation Tranche 3, conformes aux dispositions de l'article L. 313-29-1 du CMF, correspondant à 80% de la somme non actualisée des créances cédées constituées par le Loyer R1 (coûts d'investissement et de financement des tranches 1 et 3) (soit 37 234 499 € en capital et 27 299 628 € en intérêts et à titre prévisionnel en attente de la fixation des taux);
- **d'approuver** la convention tripartite créanciers financiers dont l'objet est notamment (i) de définir les droits et obligations du Grand Dijon en cas de résiliation totale ou partielle du contrat de partenariat et (ii) les obligations du Grand Dijon envers les créanciers financiers.
- **d'autoriser** le Président à signer le contrat de partenariat, tel que présenté en séance, dans sa version du 24 juin 2010, pour le financement, la conception, la réalisation, l'entretien-maintenance, le gros entretien renouvellement des ouvrages et équipements relevant des lots courant fort et courants faibles ainsi que la fourniture de l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des deux lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise, de l'éclairage public installé par le titulaire et du dépôt mixte bus-Tramway, avec la société Tramway Energie Dijon pour un montant total du contrat (hors indexation) de 176321 258 € TTC ((147 425 801 € HT), étant entendu que le Président n'est autorisé à apporter au contrat de partenariat, en tant que de besoin, que des modifications non substantielles ;
- **d'autoriser** le Président à signer la convention tripartite Grand Dijon – Tramway Energie Dijon - Kéolis relative à la réalisation et à l'exploitation des deux premières lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise ;
- **d'autoriser** le Président à signer, conformément à l'article 40 du contrat de partenariat, l'Acte d'acceptation Tranche 1 et l'Acte d'acceptation Tranche 3, conformes aux disposition de l'article L. 313-29-1 du CMF, correspondant à 80% de la somme non actualisée des créances cédées constituées par le Loyer R1 (coûts d'investissement et de financement des tranches 1 et 3) (soit 37 234 499 € en capital et 27 299 628 € en intérêts et à titre prévisionnel en attente de la fixation des taux), étant entendu que le Président n'est autorisé à apporter à ces actes d'acceptation, en tant que de besoin, que des modifications non substantielles ;
- **d'autoriser** le Président à signer la convention tripartite créanciers financiers dont l'objet est notamment (i) de définir les droits et obligations du Grand Dijon en cas de résiliation totale ou partielle du contrat de partenariat et (ii) les obligations du Grand Dijon envers les créanciers financiers, étant entendu que le Président n'est autorisé à apporter à ces actes d'acceptation, en tant que de besoin, que des modifications non substantielles.

PREFECTURE DE LA CÔTE-D'OR  
Déposé le :

28 JUIN 2010



Pour extrait conforme,



Convocation envoyée le 18 juin 2010  
Publié le 25 juin 2010  
Déposé en Préfecture le

Vu pour être annexé à la délibération n° 51  
du Conseil de Communauté du 24 juin 2010  
Dijon, le 25/06/2010



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR  
Déposé le :

28 JUIN 2010



## RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES FINALES

Contrat de partenariat relatif au financement, à la conception, à la réalisation, à l'entretien-maintenance, au gros entretien renouvellement des infrastructures et équipements relevant des lots courant fort et courants faibles ainsi que la fourniture de l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des deux lignes de Tramway de l'agglomération dijonnaise, et des installations de l'atelier dépôt mixte bus-Tramway en application des articles L. 1414-1 et suivants et D. 1414-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales

<b>1. Objet du rapport .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Rappel de la procédure de consultation.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Rappel du périmètre du contrat de partenariat.....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. Rappel des critères de jugement des offres.....</b>	<b>5</b>
<b>2. L'analyse des offres.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. Coût global de l'offre.....</b>	<b>5</b>
<b>2.2. Maîtrise du prix de la fourniture d'énergie.....</b>	<b>6</b>
<b>2.3. Degré de prise de risque.....</b>	<b>8</b>
<b>2.4. Pertinence de l'organisation et des moyens en phase projet, en phase fonctionnement-maintenance et dans la gestion des interfaces avec les acteurs du tramway.....</b>	<b>9</b>
<b>2.5. Qualité et adéquation de l'offre technique aux besoins fonctionnels du projet.....</b>	<b>12</b>
<b>2.6. Engagement du candidat en faveur du développement durable (engagement en vue de l'insertion sociale, engagement en faveur de l'environnement).....</b>	<b>17</b>
<b>2.7. Pertinence du programme GER.....</b>	<b>18</b>
<b>2.8. Niveau d'engagement du candidat à confier à des PME/TPE/artisans une partie de l'exécution du contrat (part de chiffre d'affaires confiée).....</b>	<b>23</b>

## **I. Objet du rapport**

### ***1.1 Rappel de la procédure de consultation***

Par délibération du Conseil communautaire en date du 25 juin 2009, le Grand Dijon a décidé, après avis du Comité paritaire et de la commission consultative des services publics locaux, de se prononcer sur le principe du contrat de partenariat pour l'exercice des missions de:

- financement,
- conception,
- réalisation,
- entretien-maintenance,
- gros entretien renouvellement.

des Ouvrages et Equipements relevant des lots courant fort et courants faibles ainsi que la fourniture de l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des deux lignes de Tramway de l'agglomération dijonnaise, de l'éclairage public installé par le Titulaire et du dépôt mixte bus-Tramway en application des articles L. 1414-1 et suivants et D. 1414-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT).

Les avis d'appel public à la concurrence ont été publiés au JOUE, au BOAMP le 27 juillet 2009.

3 candidatures ont été remises :

- Groupement INEO/FIDEPPP
- Groupement ETDE / ALSTOM
- Groupement VINCI / CEGELEC

Ces trois candidatures ont été agréées et sélectionnées par la commission prévue à l'article L.1411-5 du CGCT.

Le dossier de la consultation portant sur l'organisation d'un dialogue compétitif, comprenant notamment le programme fonctionnel, le règlement de dialogue, un projet de contrat et toutes pièces utiles à la compréhension du contexte du projet, a donc été remis à ces trois candidats.

La date de remise de l'offre initiale a été fixée au 23 janvier 2009.

Une offre a été déposée par le groupement Inéo avant la date limite de remise des offres, les deux autres candidats ayant renoncé à concourir.

Le dialogue avec les candidats s'est déroulé lors de trois séances à Dijon.

Au cours de ces séances de dialogue, le candidat a progressivement enrichi ses solutions propres à répondre aux besoins du Grand Dijon sur les plans technique, financier et juridique. Chaque séance de dialogue a fait l'objet, conformément aux termes du règlement de la consultation, d'un relevé de thèmes et a été suivie d'une convocation à une prochaine séance par laquelle le Grand Dijon sollicitait le candidat sur les points qu'il souhaitait voir enrichis.

Conformément aux dispositions de l'article L.1414-7 du CGCT, la phase de dialogue a été clôturée et l'offre finale du candidat a été requise le 30 avril 2010 pour le 2 juin 2010. La demande d'offre finale comportait les conditions d'exécution du contrat.

L'offre finale du groupement Inéo a été remise dans le délai imparti.

Conformément aux dispositions de l'article L.1414-9 du CGCT, une phase de clarifications de perfectionnement de l'offre et de compléments a été organisée avec le candidat.

Le présent rapport a donc pour objet de formuler un avis sur l'offre du candidat au regard des critères de jugement des offres précisés dans le règlement de la consultation et au vu des conclusions de l'évaluation préalable réalisée avant la délibération de principe sus évoquée.

## ***1.2. Rappel du périmètre du contrat de partenariat***

Le périmètre du contrat de partenariat porte sur le financement, la conception, la construction, le gros entretien renouvellement, la maintenance et la fourniture des éléments suivants :

- Équipements de production et distribution d'énergie,
- Éclairage public,
- Signalisation ferroviaire et routière,
- Équipements de station et installations électriques diverses,
- Fourniture de l'énergie pour tout le système de transport.

Le périmètre du contrat de partenariat intègre trois tranches de travaux :

- **La tranche 1** désigne une première tranche de travaux portant sur l'ensemble des composants du système de transport inclus dans le périmètre du contrat de partenariat et comportant les ouvrages et équipements relatifs au dépôt, à la ligne A des stations De Gaulle (incluse) jusqu'à Zénith (incluse) et à la ligne B des stations Gare (incluse) jusqu'à Quétigny (incluse), soit la totalité de la ligne B ;

- **La tranche 2** désigne une deuxième tranche de travaux portant sur l'ensemble des composants du système de transport inclus dans le périmètre du contrat de partenariat et comprenant les équipements et ouvrages de ligne A entre De Gaulle (exclus) jusqu'à la station Chenôve (incluse) et de Zénith (exclus) à P+R Valmy (inclus) ;

- **La tranche 3** désigne une troisième tranche de travaux portant sur l'installation des panneaux photovoltaïques du dépôt mixte bus-Tramway.

### **1.3. Rappel des critères de jugement des offres**

Les critères pondérés de jugement des offres précisés dans le règlement de la consultation étaient les suivants:

Coût global de l'offre	25 %
Maîtrise du prix de la fourniture d'énergie	15%
Degré de prise de risque du candidat	15%
Pertinence de l'organisation et des moyens en phase projet (5 %), en phase fonctionnement- maintenance (5%) et dans la gestion des interfaces avec les acteurs du tramway(5%)	15%
Qualité et adéquation de l'offre technique aux besoins fonctionnels du projet	10%
Engagement du candidat en faveur du développement durable (engagement en vue de l'insertion sociale (5%), engagement en faveur de l'environnement (5%)).	10%
Pertinence du programme GER	5%
Niveau d'engagement du candidat à confier à des PME/TPE/artisans une partie de l'exécution du contrat (part de chiffre d'affaires confiée)	5%

## **2. L'analyse des offres**

L'appréciation de l'offre finale remise est donc présentée ci-après au regard de ces critères ainsi que des conclusions de l'évaluation préalable.

### **2.1. Coût global de l'offre**

On entend par coût global de l'offre la somme des coûts actualisés générés par la conception, le financement, la construction, l'entretien, la maintenance et l'exploitation des ouvrages et équipements ainsi que les prestations de services prévus sur la durée du contrat.

Le coût global de l'offre actualisée est de 75 559 494,85 € HT et 90 369 155,84 € TTC.

Non actualisé, le coût du contrat pour le Grand Dijon est de 147 425 801 € HT et 176 321 258 € TTC décomposé comme suit:

- R1 (loyer financier/investissements): 80 667 659 € HT;
- R2 (loyer maintenance): 30 101 905 € HT;
- R3 (loyer GER): 9 471 760 € HT;
- R4 (loyer services – assurances, impôts et taxes, redevances et autres): 5 337 477 € HT;
- R5 (loyer énergie): 21 847 000 € HT;
- TVA: 28 895 457 €.

On soulignera que le Contrat est conclu pour une durée de 26 ans (312 mois), sous réserves des stipulations des articles 4.3 (Recours et retrait), 4.4 (Causes Légitimes), 28 (Résiliation pour faute), 29 (Résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général), 30 (Résiliation pour cas de Force Majeure) et 34 (Modification du Contrat) ainsi que du respect d'une durée d'exécution effective de 286 mois à compter de la Date Effective de Mise à Disposition des Ouvrages et Equipements de la Tranche 1.

Ce coût démontre l'avantage financier du contrat de partenariat comparativement à un dispositif placé sous maîtrise d'ouvrage publique, le gain identifié étant d'environ 10 millions d'euros TTC.

Il est à souligner que le contrat de partenariat prévoit les conditions de participation au financement de:

- La BEI (Banque Européenne d'Investissement) dans le cadre du Contrat signé entre cette dernière et le Grand Dijon pour le financement du Tramway qui prévoit la possibilité pour les établissements traitant avec le Grand Dijon de se refinancer auprès de la BEI dans des conditions de coûts optimisées.
- La Caisse des Dépôts et Consignations par l'intermédiaire des Fonds d'Epargne. Cette participation pourra intervenir au plus tard le 31 décembre 2010, à hauteur de 25%, au maximum, du financement assis sur le Loyer irrévocable (partie de la rémunération cédée) Tranche 1 et, le cas échéant, le Loyer Irrévocable Tranche 3 (tels que ces termes sont définis dans le contrat de partenariat). Un avenant sera conclu en ce sens.

Au sens des dispositions de l'article L.1414-10 du CGCT, et avec un coût annuel moyen de 7 052 850 € TTC et un niveau de recettes réelles de fonctionnement du Grand Dijon de 185 270 748,40 (sur les 3 dernières années), le ratio déterminé selon les dispositions susvisées est de 3,8%.

La note obtenue sur ce critère est de : 20/25

## ***2.2. Maîtrise du prix de la fourniture d'énergie***

L'offre distingue plusieurs phases.

Phase 1- maintien des tarifs réglementés:

Le candidat propose de rester dans le cadre des tarifs réglementés tant que ceux ci existent. Durant cette phase le Titulaire apporte une prestation de conseil et de veille. Le bilan semestriel est facturé 10 000 € HT. Ces dispositions sont pertinentes et le prix de la prestation est adapté.

Phase 2 -- disparition des tarifs réglementés:

A la disparition des tarifs réglementés le candidat propose d'assurer la prestation de Responsable d'Equilibre pour le compte du Grand Dijon. A ce titre le Titulaire recherche, pour le compte du Grand Dijon, le meilleur fournisseur d'énergie pour le système tramway. Le Titulaire fera, pour des périodes de 6 ans, des propositions qui permettront au grand Dijon d'avoir une visibilité sur sa facture énergétique.

Le prix se décomposera en:

- prix de la fourniture d'électricité (marché libre),
- prix de la distribution (marché partiellement réglementé),
- coûts relatifs à la fonction de RE (prix réglementés).

Dès cette phase le Grand Dijon pourra, s'il le souhaite, choisir un autre fournisseur que le Titulaire ou devenir son propre Responsable d'Equilibre (mais ce choix est définitif et ne permet pas de bénéficier des conditions de la phase 3). L'annexe 14 précise que, dans cette phase, la prestation de conseil et de veille disparaît.

Phase 3 – valorisation de la production de l'UIOM:

Dès que les conditions économiques le permettent (valorisation de l'indemnité de résiliation), le Titulaire (Responsable d'Equilibre) intégrera la production de l'UIOM dans son portefeuille. Il garantit au grand Dijon de racheter l'intégralité de l'électricité produite par l'UIOM à 90% du prix marché de l'électricité, compte tenu de la structure de la production. Cette disposition a pour effet de garantir au grand Dijon une maîtrise de sa facture énergétique sur le long terme. Là encore l'offre présente les caractéristiques d'une option que le Grand Dijon est libre de prendre ou de ne pas prendre.

Le candidat estime que la consommation du système tramway sera de 18,62 Gwh /an pour une facture de 1 058 k€ HT. Cette estimation est en net décalage avec celle de l'évaluation préalable qui prévoyait entre 11,11 Gwh (retour d'expérience de plusieurs systèmes tramway actuellement exploités) et une facture de l'ordre de 844 k€ HT (€ 2009). La négociation n'a pas permis d'identifier l'origine de ces écarts (vraisemblablement une surestimation par le candidat de la consommation et mauvaise interprétation du programme d'exploitation). Il n'a pas semblé utile de pousser plus loin les investigations car le comptage réel permettra d'établir la consommation et le coût réels après quelques mois d'exploitation. Sur le plan contractuel il conviendrait toutefois d'anticiper une forte baisse du loyer relatif à la fourniture d'énergie.

### **Conclusion sur l'offre Energie:**

**L'offre Énergie est globalement pertinente. Elle permet au grand Dijon d'optimiser et de maîtriser la facture énergétique du tramway sur le long terme.**

**Par ailleurs les clauses contractuelles sont relativement souples et permettent au Grand Dijon d'opter, au moment où il le souhaite, pour un autre système qu'il jugera plus avantageux. En effet la libéralisation du marché de l'électricité en est à ses balbutiements et il est possible que d'autres opportunités se présentent pendant la durée du contrat. La consommation du système tramway et la facture énergétique sont surestimés par le candidat, il conviendra d'en vérifier l'impact sur les plans contractuels et financiers.**

La note obtenue sur ce critère est de: 12/15

### *2.3. Degré de prise de risque*

Le projet de contrat fait état d'un certain nombre de risques pris par le candidat dans des proportions plus ou moins importantes.

De manière générale, on relèvera que le candidat prend en charges des risques normalement assumés par l'Autorité Organisatrice dans un dispositif sous maîtrise d'ouvrage publique.

Ainsi, à titre principal, le candidat accepte de tirer toutes les conséquences de sa responsabilité de ses missions de maîtrise d'ouvrage.

Le candidat est ainsi engagé sur un certain nombre d'indicateurs de performances portant sur la bonne disponibilité des ouvrages pour après leur mise à disposition la durée du contrat dont le non respect est sanctionné par des pénalités.

L'engagement de disponibilité des ouvrages et les indicateurs de performances afférents obligent également le candidat au respect de ses obligations souscrites en termes de maintenance et de gros-entretien-renouvellement.

La part de risques inhérente au portage de la maîtrise d'ouvrage implique également, de manière générale, que le candidat supporte les risques liés aux dommages que les ouvrages pourraient causer aux tiers.

Sur ce point, il convient de souligner que le candidat a accepté d'indemniser le délégataire du service public des transports en commun des préjudices (notamment les pertes de recettes) qui seraient causés à ce dernier par les manquements du titulaire du contrat de partenariat. Le risque n'est néanmoins pas pris intégralement supporté, étant plafonné à 1 millions d'euros par an.

Les risques pris en conséquence des retards dans la mise à disposition des ouvrages sont caractérisés par le paiement de pénalités importantes (quoique proches dans leur montant à un dispositif sous maîtrise d'ouvrage publique) plafonnées à 3 500 000 €.

On relèvera néanmoins que contrairement à un dispositif sous maîtrise d'ouvrage publique, le risque lié aux retards est sensiblement amplifié dès lors que le titulaire du contrat ne sera pas rémunéré tant que la mise à disposition ne sera pas effective, ledit titulaire devant supporter parallèlement la charge du financement.

Certaines causes légitimes portant exonération de responsabilité du titulaire sont mentionnées dans le contrat. Ces causes résultent d'évènements qui ont été considérées comme extérieures au titulaire du contrat de partenariat.

Pour autant, le Grand Dijon a obtenu durant le dialogue que le titulaire soit associé aux risques générés par certains évènements sur lesquels le titulaire est réputé ne pas avoir la maîtrise.

Ainsi, en cas de retard ou de non obtention de l'autorisation de mise en service commerciale (laquelle est à la charge du Grand Dijon), le titulaire reste soumis au respect des indicateurs de performances et donc à ses obligations contractuelles.

S'agissant des causes légitimes, et alors même que ces évènements ne résultent donc aucunement d'un fait du titulaire, le candidat accepte néanmoins de prendre en charge une partie des conséquences financières (0,5% des coûts d'investissement).

En tant que maître d'ouvrage, le titulaire sera responsable de l'ensemble des autorisations nécessaires à l'exécution de ses obligations.

Le titulaire prendra également partiellement en charge le risque lié à une modification de la législation ainsi que celui lié à une modification du projet par le Grand Dijon.

On soulignera, et cela constitue l'un des attraits du contrat de partenariat, que le candidat s'engage sur la disponibilité des ouvrages au terme du contrat via les obligations de gros entretien renouvellement et via un référentiel qualité des ouvrages en fin de contrat. Le Grand Dijon est donc assuré de bénéficier d'une qualité des ouvrages et équipements après le terme du contrat.

Enfin, doit être mentionnée la circonstance que le candidat a constitué une Société dédiée à l'exécution du contrat composée de l'actionnaire industriel et de l'actionnaire financier (sous réserve des clauses relatives à la stabilité de l'actionnariat). La mise en place de cette société permet au Grand Dijon davantage de visibilité sur la gestion du contrat et les risques afférents.

La note obtenue sur ce critère est de: 12/15

#### ***2.4. Pertinence de l'organisation et des moyens en phase projet, en phase fonctionnement-maintenance et dans la gestion des interfaces avec les acteurs du tramway***

##### **En phase projet (5%)**

L'organisation pour la réalisation des études, en phase chantier et pour la réalisation des essais apparaît pertinente et adaptée. Le partenaire prévoit de mettre en place une organisation et des moyens permettant d'optimiser les délais de réalisation.

L'équipe « Cellule Direction Projet » proposée pour le déroulage de cette opération est la suivante :

- Directeur de Projet (DPR)
- Responsable Technique (RTE)
- Responsable Administratif (RAG)
- Responsable Planning et Gestion (RPL)
- Responsable Qualité et Dossier de Sécurité (RQS)

- Responsable des Etudes Techniques (RET)
- Responsable des Essais (RES)
- Coordinateur Interfaces Techniques Internes et Externes (COI)
- Coordinateur des Travaux (COT).

L'équipe sera renforcée par un Ingénieur et une Assistante.

En plus, le Groupement, en matière de Conception/Construction, appointera un Expert ou Organisme Qualifié Agréé – EOQA, afin de réaliser un contrôle indépendant de ses études et des vérifications de ses installations. Cet organisme aura le rôle de EOQA systèmes et devra se coordonner avec le EOQA du Grand Dijon/MOEG (EOQA Coordinateur).

La note obtenue sur ce sous-critère est de: 4/5

### **En phase fonctionnement-maintenance (5%)**

Le candidat propose une organisation basée sur un nombre réduit de personnes affectées exclusivement au tramway :

- 1 responsable de l'activité (technicien supérieur expérimenté ou ingénieur)
- 1 assistant(e) administratif
- 1 chef d'équipe « courants forts » (électrotechnicien)
- 2 monteurs « courants forts »
- 1 chef d'équipe « courants faibles » (technicien signalisation)
- 0,66 technicien « courants faibles » (technicien DUT systèmes et réseaux)

Pendant les 2 premières années d'exploitation le candidat propose le renfort d'un technicien GMAO/logistique/ordonnancement pour assurer la mise en place de l'activité. Ce technicien interviendra ponctuellement par la suite.

Pour les opérations de maintenance préventive et les astreintes, les renforts suivants sont prévus:

- 3 électrotechniciens,
- 6 monteurs,
- 1 technicien niveau DUT.

Cet effectif de renfort totalise 1 équivalent temps plein affecté à la prestation.

Cet effectif permet d'assurer une couverture 6h30/19h00 du lundi au vendredi, avec un délai de mobilisation de 1h. En dehors de ces horaires, les samedis, dimanches et jours fériés, le service d'intervention est couvert par l'astreinte, mobilisable dans un délai de 2h.

L'astreinte est dédiée au tramway du Grand Dijon. Elle est organisée sur un roulement sur 4 semaines. Elle comprend un technicien « courants faibles » (2 permanents + 1 renfort + le responsable de l'activité), un électrotechnicien (1 chef d'équipe « courants forts » permanent + 3 renforts) et 2 monteurs LAC (parmi les 2 permanents et les 6 renforts).

Les permanents auront participé aux opérations de construction et essais du système. Le maintien en compétence des personnes en renfort sera assuré par la participation aux opérations de maintenance préventive et du recyclage. Les niveaux d'habilitation électrique sont spécifiés. Le candidat n'envisage pas de travaux sous tension. Les autres habilitations et permis ne sont pas évoqués. Les définitions de fonctions sont relativement explicites. Les parcours de formation sont évoqués de façon succincte. Aucun CV ne vient illustrer l'offre.

Les opérations nécessitant une compétence spécifique (support technique niveaux 3 et 4) sont sous traitées, assurées par des filiales du groupe Inéo ou des fournisseurs. Contrairement à l'offre initiale, le candidat prévoit d'internaliser la maintenance de la signalisation routière.

Le nettoyage et les mises en peinture sont sous traités à une entreprise locale non citée.

La maintenance des moteurs et équipements des appareils de voie, non fournis par la société de Projet mais maintenus par elle, n'est pas évoquée et ne semble pas être affectée à une équipe déterminée.

La note obtenue sur ce sous-critère est de: 3/5

#### **Dans la gestion des interfaces avec les acteurs du tramway (5%)**

La gestion des interfaces avec l'ensemble des acteurs du tramway est bien appréhendée par le candidat

La gestion des interfaces externes (avec des équipements ou sous-systèmes hors périmètre du PPP et avec des intervenants externes (MOEG, titulaire des lots infrastructure et Voie, concessionnaire réseaux, etc...)) démarre à partir de l'élaboration de la spécification système où les interfaces majeures sont identifiées et continue pendant toute la durée du projet jusqu'à la fin des essais. Un suivi technique des interfaces est réalisé au titre du Groupement Conception/Construction, afin d'assurer la bonne conception et réalisation des sous-systèmes à la charge du Groupement.

Des réunions internes de coordination sont organisées par le Responsable Planification et Coordination d'Interface, sous délégation du Directeur de Projet. Les représentants de travaux de chaque lot y participeront. Ils seront accompagnés par les responsables des lots concernés en cas de besoin.

Le suivi des interfaces externes avec les autres titulaires de lots (Maîtres d'oeuvres, Infrastructure, Voie), est réalisé par le Coordinateur Interfaces Techniques Internes et Externes au travers des réunions régulières d'interfaces sous la direction de la maîtrise d'oeuvre générale.

La note obtenue sur ce sous-critère est de: 4/5

## **Conclusion sur le critère organisation et moyens**

**L'organisation et les moyens humains proposés pour la phase projet et dans la gestion des interfaces avec les acteurs du tramway sont adaptés aux missions et responsabilités confiées au titulaire dans le cadre du contrat de partenariat.**

**Pour la phase fonctionnement-maintenance, l'organisation et les moyens proposés sont globalement pertinents en regard de l'activité, même s'ils sont en léger décalage par rapport à un service IF d'un délégataire: il est regrettable qu'aucun technicien ne soit présent au moment du démarrage de l'exploitation (prise de service à 6h30), les équipes d'intervention LAC sont un peu riches (usuellement 3 personnes), la polyvalence des intervenants ne semble pas être un objectif. Ce décalage est sans doute à attribuer au fait que le Titulaire compte s'appuyer, davantage qu'un délégataire, sur les ressources et compétences spécialisées d'Inéo en local et au niveau groupe. Cette spécialisation est un gage de professionnalisme mais elle a des conséquences en termes de disponibilité des agents, d'organisation et nécessite un effort de maintien des compétences propres au système tramway.**

La note obtenue sur ce critère est de: 11/15

### ***2.5. Qualité et adéquation de l'offre technique aux besoins fonctionnels du projet***

En phase construction, l'offre est en adéquation avec les besoins exprimés dans le programme fonctionnel et les aspects techniques sont bien traités par le candidat.

En phase de fonctionnement, le candidat reprend à son compte tous les critères de disponibilité définis dans le programme fonctionnel. Par ailleurs il précise les causes des indisponibilités, les fonctionnements dégradés et les conséquences sur l'exploitation et le Délégataire, ce qui indique qu'il a réalisé une analyse, même minime, de la fiabilité/disponibilité et des modes de défaillance des équipements qu'il conçoit, installe et entretient.

Le candidat précise également que le recueil des données pour le calcul de la disponibilité s'effectue avec le Système d'Aide à l'Exploitation (pour les km perdus) et à partir des signalements émis par le Délégataire sur la main courante (pour les autres critères de disponibilité). Sur ce point l'offre finale se situe en retrait par rapport à l'offre initiale qui spécifiait que la Gestion Technique Centralisée (GTC) situait l'origine de certains signalements: la GTC émet un signalement plus rapide que l'opérateur (de quelques minutes à plusieurs heures selon la nature du signalement et les circonstances).

Le candidat propose de créer des sous critères qui permettent de distinguer les indisponibilités critiques et celles qui le sont moins. Le principe est acceptable mais il génère une dilution des objectifs puisque les équipements sont séparés en deux groupes et, pour chaque groupe, un seuil est appliqué. Ce serait acceptable si l'exigence de disponibilité de l'offre était plus sévère

pour les équipements critiques que celle attendue au niveau du programme fonctionnel. L'analyse des seuils montre que cela n'est pas systématiquement le cas.

Le candidat propose une marge supplémentaire de 5% sur tous les seuils d'indisponibilité la première année d'exploitation (vs sur le seul CD1-km perdus dans son offre initiale); acceptable pour tenir compte du délai de mise au point.

Causes légitimes d'exonération:

Le projet de contrat spécifie, contrairement au programme fonctionnel, que le Titulaire bénéficie de causes légitimes qui l'exonèrent de ses obligations de respect des indicateurs de performances. Ces causes légitimes sont les suivantes:

**« Causes Légitimes postérieures à la Date Effective de Mise à Disposition de la Tranche 1, de la Tranche 2 et/ou de la Tranche 3**

*Lorsqu'ils ne résultent pas d'une faute, erreur ou négligence du Titulaire, les événements suivants sont considérés comme une Cause Légitime, mais seulement dans la mesure où leur survenance a une incidence sur la réalisation des prestations de Maintenance, de gros entretien / renouvellement ou de fourniture en énergie électrique :*

- l'annulation ou le retrait de l'Autorisation de mise en service commerciale de la Tranche 1 et/ou de l'Autorisation de mise en service commerciale de la Tranche 2 ;
- les conséquences (i) de tout manquement du Délégitaire, ou d'un tiers autorisé par ce dernier, à ses obligations contractuelles telles que définies dans la Convention tripartite Délégitaire annexée en Annexe 11 (Convention tripartite Délégitaire) au Contrat, (ii) de tout aléa affectant l'existence de la Convention tripartite Délégitaire visée en Annexe 11 (Convention tripartite Délégitaire) et (iii) du refus d'un nouveau délégitaire de signer une Convention tripartite Délégitaire rédigée dans les mêmes termes ;
- les jours de retard consécutifs à une grève générale, à une grève particulière au secteur des industries électriques et gazières et/ou à une grève interne au Grand Dijon ou au Délégitaire. Une grève interne au Titulaire ou à ses cocontractants n'est pas considérée comme une Cause Légitime ;
- les conséquences d'une rupture ou d'une insuffisance de la fourniture d'énergie ou de l'alimentation électrique non imputable au Titulaire résultant en particulier de la production, du transport et/ou de la distribution de l'électricité ;
- les troubles résultant d'inondations, de cataclysme naturel, d'hostilités et de révolutions.
- la survenance d'un cas de Force Majeure ou d'un Fait du Prince.

Par ailleurs le candidat propose d'être exonéré des obligations de performances concernant le nettoyage pendant les périodes électorales, ce qui constitue une régression par rapport au programme fonctionnel.

Evolution des critères sur les indicateurs de performances:

critère	description	Seuil1 EP	Seuil2 EP	Seuil1 OI	Seuil2 OI	Seuil1 OF	Seuil2 OF
CD1	Km perdus /km prévus	0,20%	1,00%	0,20%	1,00%	0,20%	1,00%
CD2	Absence tension hors 750V	4h	40h	4h	40h		
CD2.1	Absence 750V					4h	24h
CD2.2	Absence tension abris, BIV, billettique					30h	300h
CD3	Défaillance des systèmes de contrôle/commande ou de la transmission	4h	40h				
CD3.1	Indisponibilité de toutes les consoles GTC du PCC ou perte du RMS			4h	40h	2h	24h
CD3.2	Indisponibilité d'une console, d'un serveur ou d'une liaison réseau			40h	400h	30h	300h
CD4	Défaillance des zones de manoeuvre	40h	400h				
CD4.1	ZM en ligne inexploitable ou impossibilité de commander les itinéraires dépôt			4h	40h	4h	24h
CD4.2	Panne INDIR (ligne ou dépôt) ou panne éqpt dépôt ou panne totale du superviseur ou panne telecommande MR			40h	400h	30h	300h
CD5	Défaillances des carrefours routiers	40h	400h	40h	400h		
CD5.1	Carrefour à l'arrêt					30h	300h
CD5.2	Panne de de détection anticipée ou d'un feu routier isolé					30h	300h
CD6	Défaillance de l'éclairage public	40h	400h	40h	400h		
CD6.1	Panne de l'armoire de contrôle commande EP					24h	300h
CD6.2	Panne d'un circuit EP ou 5 ampoules HS dans un même circuit					40h	400h
CD7	Défaillances d'équipements isolés du système tramway	40h	400h	40h	400h		
CD7.1	Indisponibilité RMS, GTC ou baie CFA d'une station					24h	240h
CD7.2	Panne d'un dispositif raccordé à la baie CFA					300h	600h

Malgré l'introduction des causes légitimes et du vandalisme/accident, le critère CD1 n'a pas varié: l'offre finale est de ce point de vue en retrait par rapport au programme fonctionnel.

L'introduction du critère CD2.1 constitue un plus de l'offre finale par rapport au programme fonctionnel.

Malgré l'introduction des causes légitimes et du vandalisme/accident, le critère CD2.2 est en retrait par rapport au CD2 du programme fonctionnel (indisponibilité x 10). Pas de dilution entre CD2.2 et CD2.1 car CD2.1 n'existait pas dans le programme fonctionnel.

Le critère CD3.1 est en amélioration par rapport au CD3 suite à la négociation.

Le critère CD3.2, qui représente des indisponibilités perturbantes pour le Délégué, est en retrait par rapport au CD3. Peu de dilution entre CD3.2 et CD3.1 car les seuils de CD3.1 sont faibles.

Le critère CD4.1 est en nette amélioration (indisponibilité/10) par rapport au CD4 du programme fonctionnel. Il conviendrait de s'assurer que la SP assume l'indisponibilité des équipements situés à l'intérieur des appareils de voie (moteurs, capteurs), qui ne sont pas de sa fourniture mais dont elle assure la maintenance.

Le critère CD4.2 représente des indisponibilités qui sont très perturbantes pour le Délégué, est relativement stable par rapport au CD4 du programme fonctionnel.

Peu de dilution entre CD4.1 et CD4.2 car les seuils de CD4.1 sont faibles.

Le critère CD5.1 s'est amélioré par rapport au CD5 (- 25% sur les seuils d'indisponibilité), ce qui compense les causes légitimes et vandalisme/accidents: offre finale en phase avec le programme fonctionnel.

Le critère CD5.2 s'est amélioré par rapport au CD5 (- 25% sur les seuils d'indisponibilité), ce qui compense les causes légitimes et vandalisme/accidents. Par contre il y a une forte dilution entre CD5.1 et CD5.2 car les seuils sont égaux: offre finale en retrait par rapport au programme fonctionnel.

Le critère CD6.1 s'est amélioré par rapport au CD6 (entre - 40% et - 25% sur les seuils d'indisponibilité), ce qui compense les causes légitimes et vandalisme/accidents: offre finale en phase avec le programme fonctionnel.

Malgré l'introduction des causes légitimes et du vandalisme/accident, le critère CD6.2 a peu varié par rapport au CD6. De plus il y a une forte dilution entre CD6.1 et CD6.2 car les seuils sont proches: offre finale en retrait par rapport au programme fonctionnel.

Le critère CD7.1 s'est amélioré par rapport au CD7 (- 40% sur les seuils d'indisponibilité), ce qui compense les causes légitimes et vandalisme/accidents: offre finale en phase avec le programme fonctionnel.

Le critère CD7.2 s'est dégradé par rapport au CD7 du programme fonctionnel (indisponibilité x 7,5 pour le seuil 1) malgré l'introduction des causes légitimes et du vandalisme/accidents. Le candidat justifie sa position en raison du grand nombre d'équipements concernés: offre en retrait par rapport au programme fonctionnel.

Tableau de synthèse des évolutions des critères de performances:

CD1	Km perdus	retrait
CD2.1	Absences 750V	amélioration
CD2.2	Absences tension abris, BIV, billettique	Retrait
CD3.1	Panne totale de la GTC ou du RMS	Amélioration
CD3.2	Panne partielle de la GTC ou du RMS	Retrait
CD4.1	Perte ZM	Amélioration (vérifier la prise en compte des ADV)
CD4.2	Panne critique ZM	Stabilité (vérifier la prise en compte des ADV)
CD5.1	Perte carrefour routier	Stabilité
CD5.2	Panne critique carrefour routier	Retrait/dilution
CD6.1	Perte éclairage public	Stabilité
CD6.2	Panne critique éclairage public	Retrait/dilution
CD7.1	Perte de tous les équipements d'une station	Stabilité
CD7.2	Perte d'un équipement de station isolé (non critique)	Retrait

Concernant le nettoyage, le candidat reprend les seuils indiqués dans le programme fonctionnel (division en 3 secteurs et division par 3 des seuils). Par contre il invoque la « cause légitime » des périodes électorales. Donc l'offre est en retrait par rapport au programme fonctionnel.

Le candidat propose des pénalités qui sont assez dissuasives en cas de dépassement des seuils:

- 2€/km au delà du seuil 1 et 4€/km au delà du seuil 2 pour le CD1,
- entre 400€ et 600€ par heure au delà du seuil 1 pour les CD2.1, CD2.2, CD3.1, CD4.1, CD5.1, CD6.1 et CD7.1,
- 40€/h au delà du seuil 1 pour les CD3.2, CD4.2, CD5.2, CD6.2, CD7.2,
- 1200€/h au delà du seuil 2 du CD2.1,
- 800 €/h au delà du seuil2 pour les CD3.1, CD4.1, CD5.1, CD6.1 et CD7.1,
- 800 €/h au delà du seuil2 pour le CD2.2,
- entre 80€ et 100€ /h au delà du seuil 2 pour les CD3.2, CD4.2, CD5.2, CD6.2, CD7.2.

Pour le nettoyage, les pénalités sont de 300€/j en cas de dépassement du seuil1 et 400 €/j en cas de dépassement du seuil 2.

De plus le candidat accepte d'indemniser le Délégué lorsque le seuil1 est atteint (mention manquante dans l'annexe 7).

Toutes ces pénalités et indemnités font l'objet d'un plafond.

### **Conclusion sur les critères de disponibilité/performances:**

**Le candidat a accepté le principe des critères de disponibilité des équipements, a accepté de se voir pénalisé si les objectifs de disponibilité ne sont pas atteints et a accepté d'indemniser le Délégué.**

**Toutefois le candidat a introduit, au niveau du projet de contrat, des « causes légitimes » et des dispositions spécifiques aux conséquences d'accidents et d'actes de vandalisme qui l'exonèrent de ses obligations.**

**La comparaison des critères de performances entre le programme fonctionnel et l'offre est complexe car les seuils ont varié, des sous critères ont été créés et il convient de tenir compte des causes légitimes et des cas de vandalisme/accident.**

**Globalement le niveau de performances proposé est équivalent à celui du programme fonctionnel, à condition de vérifier que les équipements situés à l'intérieur des appareils de voie, non fournis mais maintenus par la Société de Projet, sont pris en compte.**

La note obtenue sur ce critère est de: 7/10

### ***2.6. Engagement du candidat en faveur du développement durable (engagement en vue de l'insertion sociale, engagement en faveur de l'environnement)***

#### **Insertion sociale**

Dans le cadre de la réalisation du contrat de partenariat, le candidat prévoit la mise en place de plusieurs actions en faveur de l'insertion sociale par l'emploi :

- l'embauche directe en CDD ou CDI de personnes en difficulté d'insertion
- la sous-traitance auprès d'organismes spécialisés dans l'emploi du public visé
- la mutualisation des heures d'insertion générées par la collaboration avec des sociétés de placements spécialisées.

L'engagement du candidat est d'atteindre un taux de 10% d'emplois en insertion.

La note obtenue sur ce sous-critère est de: 4/5

## Environnement

En matière d'environnement, le candidat s'inscrit dans une démarche de développement durable au travers de plusieurs actions :

- des panneaux photovoltaïques seront mis en place sur les bâtiments atelier et remisage ainsi que sur les ombrières de parking
- le candidat s'engage également à « verdir ou faire verdir » 100% de la consommation d'énergie par l'obtention de certificats RECS.
- les chantiers seront conduits de manière à limiter les nuisances et feront l'objet d'une démarche « chantiers verts ».

La note obtenue sur ce sous-critère est de: 4/5

La note globale obtenue critère est de: 8/10

### ***2.7. Pertinence du programme GER***

L'offre Gros Entretien Renouvellement (GER) du candidat comporte trois documents :

- un document décrit la politique de GER pendant la durée du Contrat,
- un document décrit les investissements GER qui seront à réaliser dans les 5 années suivant la fin du Contrat,
- un document décrit la procédure de vérification en fin de contrat.

Le processus de suivi des installations et de déclenchement des opérations GER est complet et pertinent (livre blanc).

Le tableau ci-dessous permet de comparer la politique GER prévue par le candidat et la politique GER établie au moment de l'évaluation préalable.

<b>Equipement</b>	<b>Offre finale</b>	<b>Evaluation préalable</b>
équipements HT	32-35 ans	40 ans, lissé à partir de l'année 25
transformateurs	NR	40 ans, lissé à partir de l'année 25
redresseurs	> 25 ans	40 ans, lissé à partir de l'année 25
éqpts 750V sollicités	NR	20 ans, lissé à partir de l'année 15

Équipement	Offre finale	Évaluation préalable
Éqpts 750V peu sollicités	NR	40 ans, lissé à partir de l'année 25
automates énergie	17 ans	10 ans, lissé à partir de l'année 10
Onduleurs sous stations	8 ans	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Feeders 750V	NR	40 ans, lissé à partir de l'année 25
Distribution énergie stations	NR	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Fil+armement lac TC	20 ans	40 ans, lissé à partir de l'année 25
Fil+armement lac hors TC	30 ans	40 ans, lissé à partir de l'année 25
Fil+armement dépôt	30 ans	40 ans, lissé à partir de l'année 25
Peinture poteaux lac	20 ans	40 ans, lissé à partir de l'année 25
Remplacement poteaux lac	40 ans	40 ans, lissé à partir de l'année 25
Distribution énergie EP	30 ans	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Peinture poteaux EP	20 ans	NR
Remplacement luminaires EP (standards)	10 % du parc à partir de 20 ans	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Remplacement ballasts EP	20 ans	20 ans lissé à partir de l'année 15
Remplacement luminaires EP (diodes)	10 ans	20 ans lissé à partir de l'année 15
Rénovation EP sites	NR- non chiffré	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Remplacement poteaux EP	40 ans	40 ans, lissé à partir de l'année 25
Boucles, CDV, feux de signalisation ferroviaire	15 ans	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Eqpts et moteurs ADV	NR- hors prestation	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Superviseur sig ferroviaire	15 ans	10 ans, lissé à partir de l'année 10

<b>Equipement</b>	<b>Offre finale</b>	<b>Evaluation préalable</b>
Automates sig ferroviaire	15 ans	10 ans, lissé à partir de l'année 10
Boitiers embarqués de télécommande sig ferro	15 ans	10 ans, lissé à partir de l'année 10
Controleurs carrefours et réseau fast Ethernet	15 ans.	10 ans, lissé à partir de l'année 10
Feux sig routière	12 ans	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Kits sonores R12 et R25	Années 15 à 20	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Capteurs et détecteurs boucles VP	12% du parc par an à partir année 8	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Capteurs et détecteurs boucles tramway	Années 15 à 20	20 ans, lissé à partir de l'année 15
Peinture poteaux sig routière	20 ans	NR
Rempl poteaux sig routère	> 30 ans	40 ans, lissé à partir de l'année 25
Remplacement GTC/TAV y/c platines de stations	10 ans	10 ans, lissé à partir de l'année 10
caméras	10 ans	10 ans, lissé à partir de l'année 10
Sonorisation	10 ans	10 ans, lissé à partir de l'année 10
Fibre optique	40 ans	20 ans, lissé à partir de l'année 15
RMS	12 ans	10 ans, lissé à partir de l'année 10
IPBX+...	NR – hors prestation	10 ans, lissé à partir de l'année 10
Centre de gestion tel	NR – hors prestation	10 ans, lissé à partir de l'année 10
Téléphones et interphones	10 ans	10 ans, lissé à partir de l'année 10

Les principales différences avec l'évaluation préalable sont :

- le candidat n'a pas pris en compte les équipements 750V, en se basant sur le seul REX de Nantes,
- le candidat a pris en compte une durée de vie plus importante des automates énergie,
- le candidat a pris en compte une durée de vie moins importante des onduleurs de sous stations,
- le candidat n'a pas pris en compte les feeders 750V, en se basant sur le seul REX de Nantes,
- le candidat n'a pas pris en compte la distribution BT des stations,
- le candidat a prévu la rénovation complète de la LAC sur le tronc commun,
- le candidat a prévu une mise en peinture de tous les poteaux LAC, EP et SLT,
- le candidat n'a pas pris en compte le GER de l'EP des sites particuliers,
- le candidat a pris en compte une durée de vie plus importante des automates et superviseur de signalisation ferroviaire,
- le candidat a pris en compte une durée de vie plus importante des contrôleurs de carrefours routiers,
- le candidat a pris en compte une durée de vie plus importante pour la fibre optique,
- le candidat a pris en compte le GER du photovoltaïque, non chiffré dans l'évaluation préalable.

Le candidat n'a quasiment pas anticipé sur les GER des années 30 et 40 en limitant au strict minimum le lissage avant de ces opérations.

Le candidat ne semble pas avoir budgété le GER des outillages spécifiques, véhicules de levage, GMAO, GED..., alors que ces équipements et systèmes seront à renouveler au moins une fois dans la durée du contrat.

Par ailleurs le candidat indique qu'une partie du GER est réalisé dans le cadre de la maintenance courante :

- remplacement des batteries des onduleurs des sous stations,
- campagnes de remplacement des lampes EP, y/c ballasts et starters,
- une partie des réfections des peintures des poteaux LAC, SLT, EP,
- des remplacements d'alimentations et d'éléments d'armement de la LAC,
- les remplacements des PC pour les différents systèmes,
- le remplacement partiel des équipements de signalisation ferroviaire et de signalisation routière,
- le remplacement partiel d'équipements de stations,
- le remplacement partiel de caméras.

Le candidat précise les modalités de réalisation suivantes:

- automates énergie: heures de faible trafic ou hors période d'exploitation,
- onduleurs: hors période d'exploitation,
- LAC: rien n'est spécifié; en pratique le remplacement de la LAC sur le tronç commun nécessitera un arrêt d'exploitation de plusieurs semaines,
- équipements de signalisation ferroviaire: plans bus à partir de 19h,
- automates signalisation ferroviaire: heures de faible trafic ou hors période d'exploitation,
- équipements de signalisation routière: rien n'est spécifié,
- GTC/TAV: heures de faible trafic ou hors période d'exploitation,

En pratique, le remplacement de la LAC sur le tronç commun nécessitera un arrêt de l'exploitation tramway pendant plusieurs semaines, les opérations sur la signalisation ferroviaire pourront également se faire avec du personnel du délégataire pour manœuvrer les aiguillages, les opérations sur la signalisation routière se feront en nuit ou avec de la signalisation fixe provisoire de type chantier et les opérations sur le RMS se feront vraisemblablement hors exploitation pour ne pas perturber le fonctionnement de la billettique et des autres services aux voyageurs.

#### **Conclusion sur le GER:**

**Le candidat propose une politique GER globalement pertinente, même si, concernant les équipements propres au système tramway, il s'appuie sur un retour d'expérience assez étroit.**

**Ceci induit quelques impasses mais le Grand Dijon est relativement bien protégé par les clauses contractuelles (obligation de résultat, versement du solde positif du compte GER...).**

**Le prix proposé pour le GER est très inférieur à celui de l'estimation. Cette différence s'explique par plusieurs facteurs:**

- glissement d'une partie du GER dans la maintenance courante,
- très faible anticipation des opérations GER des années >30 d'exploitation
- quelques impasses techniques (voir ci dessus)
- le candidat limite sa prise de risque sur les évolutions réglementaires et introduit la notion de « rupture technologique »

**Le candidat garantit un coût GER constant sur les 5 années qui suivent la fin normale du contrat et refuse de garantir le coût sur 15 ans conformément au programme fonctionnel. Le Grand Dijon doit anticiper une progression importante des coûts GER à partir des années 30 d'exploitation. On peut regretter que l'état des lieux de fin de contrat (annexe 6iii) soit insuffisamment spécifié.**

La note obtenue sur ce critère est de: 4/5

**2.8. Niveau d'engagement du candidat à confier à des PME/TPE/artisans une partie de l'exécution du contrat (part de chiffre d'affaires confiée)**

Conformément aux dispositions de l'article L.1414-9 du CGCT, le candidat s'engage à confier directement ou indirectement l'exécution d'une partie des prestations prévue au Contrat à des « petites et moyennes entreprises » (PME) et à des artisans, dans les conditions suivantes :

- avant la Date Effective de Mise à Disposition des Ouvrages et Equipements, le candidat s'engage à confier 5% du montant des travaux à des PME et artisans
- après la Date Effective de Mise à Disposition des Ouvrages et Equipements, le candidat s'engage à confier 5% du montant des prestations d'entretien-maintenance et de GER à des PME et artisans.

La note obtenue sur ce critère est de: 4/5

La note globale obtenue par le candidat est donc de: 78/100

Cette offre est considérée comme économiquement avantageuse, notamment après prise en compte des conclusions de l'évaluation préalable.

Le contrat de partenariat est donc attribué au groupement INEO/FIDEPPP.

Il est proposé au Conseil d'autoriser le Président à signer le contrat afférent qui lui est soumis conformément aux dispositions de l'article L.1414-10 du CGCT.



