

Dijon et Brest conçoivent et négocient ensemble leur tramway

Le contexte de l'innovation : le projet de tramway du Grand Dijon

Novembre 2008, suite à une procédure de concertation publique, la Communauté d'agglomération du Grand Dijon (250 535 habitants) entérine son choix d'implanter un tramway sur fer au sein de son territoire. 2 lignes, 32 rames, un itinéraire de 20 km jalonné de 37 stations, une estimation de 90 000 voyageurs par jour... Réponse nécessaire à un réseau de bus saturé, le projet est saisi comme le fil rouge d'une mutation urbaine, déjà bien engagée, qui fera entrer la capitale de la Bourgogne avec force et atouts dans le XXI^e siècle.

L'idée innovante : Brest-Dijon, le groupement de commande de rames de tramway

Nouer un partenariat avec une autre collectivité locale elle aussi en phase d'élaboration d'un réseau de tramway afin d'effectuer une commande groupée pour l'acquisition de leur matériel roulant respectif. Convention unique en son genre, l'achat groupé de rames de tramway est une première en France dans le monde des transports publics et, au regard de son ampleur, dans l'histoire des collectivités locales.

L'objectif recherché : optimiser les coûts

La démarche vise à réaliser des économies d'échelle, tout en mutualisant les procédures de passation des marchés publics en matière de matériel roulant.

La démarche mise en œuvre

- Un partenariat unique entre la Communauté urbaine de Brest métropole océane et la Communauté d'agglomération du Grand Dijon a pu voir le jour car leurs deux grands projets de tramway présentaient des échéances et des enjeux comparables : 20 rames et un début de chantier au cours de l'été 2009 du côté des Brestois, 32 rames pour un début de chantier en janvier 2010 à Dijon.
- Le planning d'une coordination parfaite entre les deux collectivités :

Point de départ, le 27 Novembre 2008 : les deux collectivités ont signé une convention de groupement de commande à l'occasion du salon des maires et des collectivités.

Première phase du montage financier et juridique : parvenir à un accord sur le matériel roulant et aboutir à la définition d'un produit unique.

Décembre 2008 – Septembre 2009 : la sélection commune du constructeur s'est déroulée dans le cadre d'une procédure de marché négocié rythmée en trois phases :

Phase candidature : suite à un appel d'offres européen lancé fin 2008, quatre candidatures ont été déposées le 15 janvier 2009.

Phase offre : transmission du dossier de consultation aux candidats avec une remise des offres pour le 15 mai 2009.

Phase de négociation : chacun des quatre industriels a été auditionné dans le cadre de trois réunions, tenues successivement à Paris, Dijon, puis Brest.

Septembre 2009, les deux collectivités annonçaient d'une même voix le nom du lauréat retenu, le Français Alstom. L'industriel a su répondre aux exigences brestoises et dijonnaises en termes de design, de technique, de développement durable et de prix.

15 septembre 2009 : achat groupé de 52 rames à Alstom.

Le contenu de la réalisation

Le groupement de commande a consisté en l'acquisition de 52 rames, 32 pour le Grand Dijon, 20 pour Brest métropole océane...

- des rames de 30 mètres, du modèle Citadis d'Alstom
- un design commun pensé par Eric Rhinn, choisi à l'issue d'un concours lancé par la communauté urbaine de Brest.

...pour un coût total de 106,5 millions d'euros (alors que le budget initial de l'achat groupé était estimé à 120 millions), soit 2,05 millions par rame, ce qui représente une baisse de 25% par rapport à une commande de moindre importance, non mutualisée.

Les moyens humains et financiers

Un assistant à maîtrise d'ouvrage commun, Egis Rail, a été désigné pour le volet technique de la passation du marché global (rédaction du dossier de consultation des entreprises, analyse des candidatures, assistance en phase de négociations et dans la mise au point du marché).

La Sem du TCSP* de Brest, nommée coordinatrice du groupement, s'est chargée de procéder à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection et d'attribution des marchés avec l'industriel unique retenu.

Prix final du marché du matériel roulant :

Coût total des 52 rames : 106 495 953 €

Budget des 20 rames de Brest : 42 668 483 €

Budget des 32 rames de Dijon : 63 827 470 €

Coût d'une rame : 2,05 millions €

Le bilan de la réalisation

- Des économies substantielles : Le prix des rames proposé par l'industriel a permis une baisse de 25% par rapport à ce qui a pu être conclu dans d'autres agglomérations françaises.
- Une opération inédite saluée à l'échelle nationale :

Le 8 décembre 2009, les agglomérations de Brest et de Dijon ont reçu le Grand prix ingénierie du 18^{ème} Palmarès national des mobilités décerné par le magazine *Ville, rail & transports*, récompensant ainsi l'idée innovante de leur groupement de commande.

Collaboration sans précédent entre deux collectivités, ce type de contrat pourra faire des émules en France, où 14 villes avaient auparavant adopté des modèles de tramway Citadis... sans convention de la sorte.
