

ANGERS LOIRE METROPOLE

CONCESSION : DELEGATION DE SERVICE PUBLIC 2026-2031 POUR L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS ET TRANSPORTS DE PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

NOTE DE SYNTHESE - RAPPORT FINAL D'ANALYSE DES OFFRES A L'ISSUE DES 4 REUNIONS DE NEGOCIATIONS

1. RAPPEL DU CONTEXTE

Les services publics de transports urbains et suburbains de voyageurs (Irigo) et de transport de personnes en situation de handicap (Mouv'Irigo) sont actuellement confiés à la société Ratp Dev Angers via un contrat de délégation de service public. Ce contrat, d'une durée initiale de 6 ans et prolongée de 6 mois, arrive à échéance le 31 décembre 2025.

La communauté urbaine Angers Loire Métropole, ci-après dénommée le délégant, s'est prononcée sur le principe du lancement d'une nouvelle délégation de service public pour la gestion et l'exploitation du réseau de Transport urbains et suburbains de voyageurs et de voyageurs en situation de handicap à compter du 1er janvier 2026, par délibération n°2023-288 de son Conseil communautaire en date du 11 décembre 2023.

Le contrat envisagé est une convention de délégation de service public conformément aux articles L1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales et aux articles L1121-1, L1121-3 et L3100-1 et suivants du Code de la Commande Publique.

Rappel de la procédure

- Saisine du Comité Social et Technique (CST) du 05 décembre 2023
- Saisine de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) le 06 décembre 2023
- Délibération de principe du Conseil communautaire du 11 décembre 2023
- Convention de délégation de service public (contrat de concession de service public) à conclure dans le cadre des articles L 1411-1 et suivants du CGCT et L.1121-1 du Code de la Commande Publique
- Durée de 6 ans à compter du 1er janvier 2026
- Publicité au JOUE le 18 décembre 2023 et BOAMP du 15 décembre 2023, dans la revue Ville Rail et Transport du 17 janvier 2024, et sur le profil d'acheteur d'Angers Loire Métropole (marches-securises) du 18 décembre 2023
- Deux candidatures reçues et admises à présenter une offre (Commission d'examen des DSP du 9 avril 2024)
- Envoi du document-programme aux candidats retenus le 11 avril 2024
- Date(s) limite(s) de remise des offres 08 octobre 2024 à 12h00 - Deux offres reçues par voie matérielle
 1. Ratp Dev
 2. Transdev
- Commission d'examen des délégations de service public du 26 novembre 2024 sur le choix des offres
- Approbation de la présente convention de délégation de service public par délibération du conseil communautaire du 7 juillet 2025

2. RAPPEL DES CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES

L'article L 3124-5 alinéa 1 du Code la commande publique dispose que « Le contrat de concession est attribué au soumissionnaire qui a présenté la meilleure offre au regard de l'avantage économique global pour l'autorité concédante sur la base de plusieurs critères objectifs, précis et liés à l'objet du contrat de concession ou à ses conditions d'exécution. Parmi ces critères peuvent figurer notamment des critères environnementaux, sociaux ou relatifs à l'innovation. Lorsque la gestion d'un service public est concédée, l'autorité concédante se fonde également sur la qualité du service rendu aux usagers »

Critères de l'analyse des offres, tels qu'indiqués dans le règlement de la consultation :

1/ Garanties et moyens mis en œuvre par le candidat pour assurer au mieux l'exploitation du service, appréciés au regard des éléments descriptifs et justificatifs de l'offre, portant sur les éléments suivants :

→ Qualité des propositions d'évolution du réseau Irigo au regard des projets urbains, de l'évolution de la ville et des besoins des usagers ,

- Qualité et crédibilité des propositions de solutions ou services innovantes ou alternatives pour optimiser les coûts et répondre aux demandes de franges et d'intermodalité ,
- Les aspects liés à l'exploitation du réseau adaptation de la capacité des véhicules à la fréquentation, respect des conditions d'accessibilité, optimisation des km haut-le-pied organisation du travail quotidien sur les lignes, gestion des dysfonctionnements et remontée des informations à l'AO, les propositions pour le plan de transport de substitution tramway, suivi des lignes et circuits sous-traités, vision multimodale, politique de qualité de service
- La qualité et l'offensivité de la politique commerciale et de service, pour conquérir de nouveaux usagers (dynamisation des recettes, amélioration des ratios, évolution des canaux de vente, accompagner les PDE) tout en encourageant à la marche à pied pour les courtes distances,
- Les aspects de gestion patrimoniale
 - pertinence du programme prévisionnel des investissements proposé par le candidats en lien avec le projet de l'entreprise, les évolutions à venir du réseau et la mutation du parc bus ,
 - la mobilisation de l'entreprise pour la transition énergétique du parc bus ,
 - la gestion des équipements d'intermodalité (P+R, box vélos) ,
 - la prise en compte de l'évolution des systèmes et l'expertise proposée sur le sujet (SAEIV, billettique..) ,
 - la maintenance du matériel roulant et le vieillissement des rames 302 ,
 - la vision des investissements comme sécurisation des outils de production et facteurs de productivité ,
 - la cybersécurité des installations et systèmes
- La cohérence du projet d'entreprise et de la gestion des ressources humaines avec les propositions du candidat (décomposition du temps de travail des conducteurs, maîtrise de l'absentéisme, du GVT et des éléments de rémunération, évolution du réseau, investissements, marketing) Les apports de la maison-mère et de ses filiales.
- Les propositions liées à la clause d'éco-responsabilité
 - L'adaptation aux changements climatiques des infrastructures de transports et des dépôts et la protection des personnels et usagers
 - Le dispositif d'élaboration et de suivi du BEGES
 - Le système de management environnemental et la réduction des consommations de toute nature et de la production de déchets
 - Le dispositif de commande publique écoresponsable
 - La politique d'insertion
- L'exploitation de Mouv'Irigo et la gestion du renfort souhaité par la collectivité
- Qualité de l'offre proposée en option 1 (allongement des rames de tramway)
- Qualité de l'offre proposée en option 2 (gestion du P+R définitif Montaigne)

2/Qualité, cohérence et fiabilité de l'offre financière appréciées au regard des annexes de décomposition des coûts et recettes, portant sur les éléments suivants :

- Montant des dépenses, les garanties quant à la maîtrise de leur évolution sur la durée du contrat, sur la base de la décomposition des unités d'œuvre
- Montant des recettes qui seront reversées à la collectivité Angers Loire Métropole,
- Recherche des gains de productivité au travers de la formule d'indexation (montant de la partie fixe) ou de réduction des dépenses au fil des ans, à défaut d'autres propositions ,
- Modes d'achats des énergies avec une recherche d'optimisation des coûts ,
- Engagement sur le taux de contrôle et le taux de fraude maximum ,
- Montant des coûts du plan prévisionnel d'investissement global et engagements quant aux retours sur investissements, et montant de la contribution annuelle d'équipement ,
- Niveaux des coefficients d'élasticité proposés en Annexe 2B et 2C ,
- Niveau d'aléas, de marges et des frais financiers optimisés

Le présent rapport est structuré sur la base de ces critères et sous-critères

3. DEROULEMENT DES NEGOCIATIONS

1 Analyse des offres initiales et présentation à la CDSP

L'analyse des offres initiales a été présentée à la CDSP le 26 novembre 2024
Les deux candidats ont été admis aux négociations.

2 Audition des candidats

Première audition des candidats

Une première audition des candidats a eu lieu le 09 décembre 2024.

A l'issue de ces auditions, une première série de questions et documents ont été adressés aux candidats en leur demandant une réponse pour le 15 janvier 2025

Seconde audition des candidats

Une seconde audition des candidats a eu lieu le jeudi 23 janvier 2025 avec Transdev et le vendredi 24 janvier 2025 avec Ratp Dev.

A l'issue de ces auditions, une série de questions et documents ont été adressés aux candidats en leur demandant une réponse pour le 14 février 2025.

Troisième audition des candidats

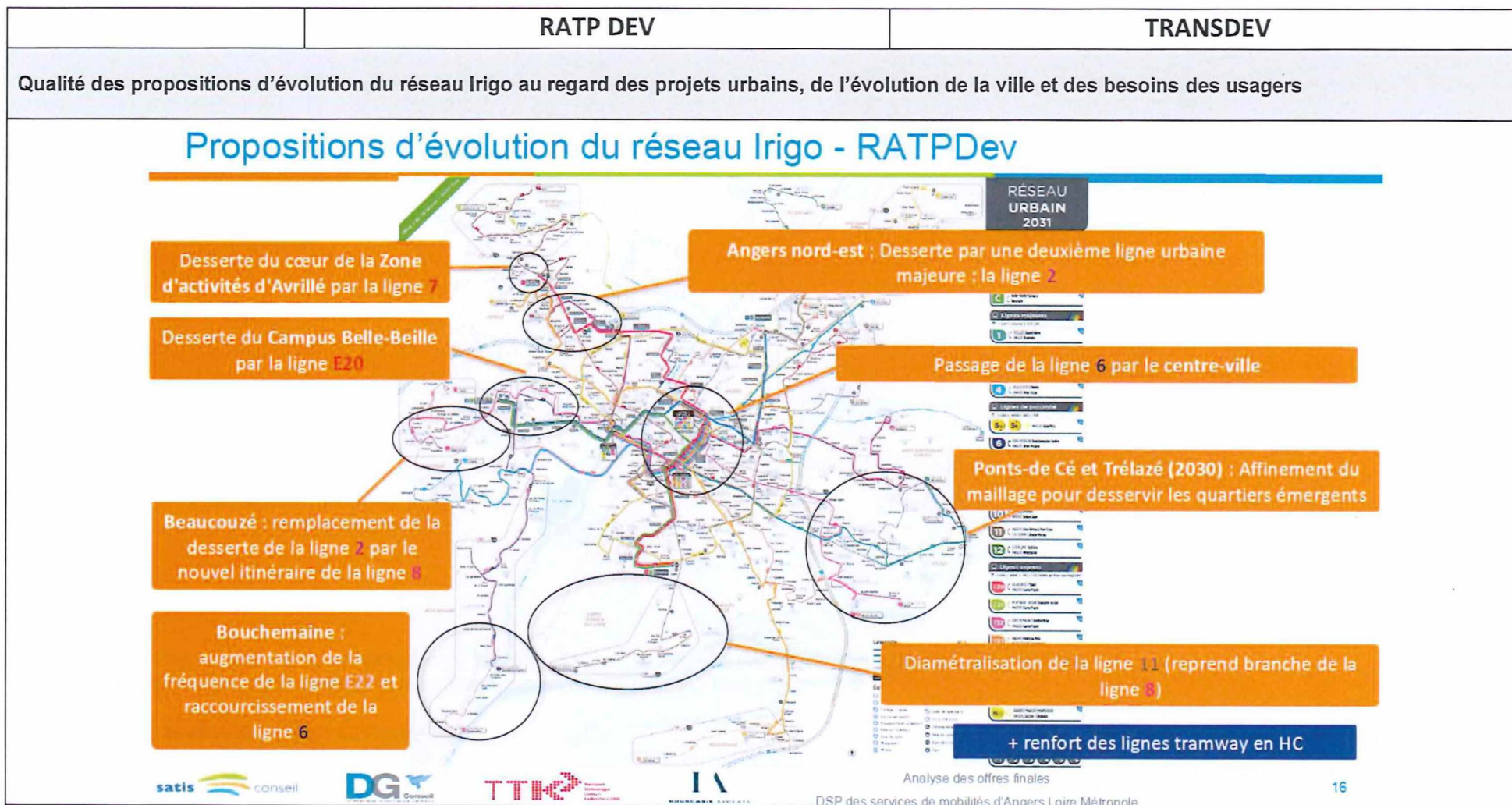
Une troisième audition des candidats a eu lieu le jeudi 27 février 2025 avec Ratp Dev et le vendredi 28 février 2025 avec Transdev.
A l'issue de ces auditions, une série de questions et documents ont été adressés aux candidats en leur demandant une réponse pour le 17 mars 2025.

Quatrième et dernière audition des candidats

Une quatrième et dernière audition des candidats a eu lieu le mardi 8 avril 2025.
Les deux candidats ont été invités à déposer leurs offres finales au plus tard le 12 mai 2025, ce qui a été fait.

En ROUGE => conforme dernière offre

4. CRITÈRE N°1 : GARANTIES ET MOYENS MIS EN ŒUVRE PAR LE CANDIDAT POUR ASSURER AU MIEUX L'EXPLOITATION DU SERVICE, APPRÉCIÉS AU REGARD DES ÉLÉMENTS DESCRIPTIFS ET JUSTIFICATIFS DE L'OFFRE



	RATP DEV	TRANSDEV
Propositions d'évolution du réseau Irigo - Transdev		
Au regard des projets urbains et de l'évolution de la ville	<u>Lignes Tram ABC :</u> Confirmation de la nécessité de lever l'option 1 en cours de DSP pour assurer les surcharges de demandes sur la A Nord avec [REDACTED] <u>Lignes bus urbaines :</u> 2026 : Barra – Hauts de St Aubin – Mayenne : Desserte par une deuxième ligne urbaine majeure : la ligne 2, en complément du tram	

Au regard des projets urbains et de l'évolution de la ville

Confirmation de la nécessité de lever l'option 1 en cours de DSP pour assurer les surcharges de demandes sur la A Nord avec [REDACTED]

2026 : Barra – Hauts de St Aubin – Mayenne : Desserte par une deuxième ligne urbaine majeure : la ligne 2, en complément du tram

	RATP DEV	TRANSDEV
	2026 remise de la ligne 7 rue Champs des Martyrs à Avrillé 2030 : Prolongation L10 vers Quantinière en renfort L1 saturée (terminus gare Trélazé) et au cœur du quartier de l'ardoise (+ habité que Gentric/Dautel) 2030 : Passage au cœur de la Monnaie (L8) 2030 : renfort en hp des lignes 2 et 6 en accompagnement de la montée en charge des Hauts de St Aubin/Mayenne Evolution itinéraire ligne 9 pour desserte Hauts de Loire 2031 : Ligne 2 prolongée jusqu'au stade Delaune / collège (intérieur du Plateau Mayenne si suffisamment urbanisé) <u>Lignes express</u> E24 renforcée en 2024 pour desserte prison avec création d'un arrêt et projet d'aménagement proposé	
Commentaire	<i>RATP DEV : Les propositions sont justifiées et adaptées La proposition d'une ligne bus 2 majeure en complément du tram A Nord est un plus permettant de désaturer la ligne en heure de pointe et attendre l'allongement de [REDACTED], ce qui est très pertinent Absence de proposition de desserte du secteur Nid De Pie pourtant en forte évolution (emplois)</i> <i>TRANSDEV</i> Avantage : RATP DEV	
Au regard des besoins des usagers	<u>Lignes Tram ABC</u> 2026 : Réduction d'offre tram en mai-juin car moins de demande étudiante notamment. 2026 Une offre de soirée étendue à 0h50 dernier départ , sauf le dimanche soir (dernier horaire ligne C ajusté pour couvrir train du soir 23h14) <u>Lignes bus urbaines</u> 2026 : Une offre de soirée étendue à 0h50, sauf le dimanche soir 2026 Réintégration du passage de la ligne 6 par le centre-ville	

	RATP DEV	TRANSDEV
	2026 Rapprochement de la ligne 11 actuelle avec la branche Sud-Ouest de la ligne 8 pour créer une nouvelle diamétrale afin de mixer les usages depuis les Gâts tout en desservant le centre-ville et la gare 2027 écart de la ligne 7 pour desservir la ZI Croix Cadeau 2028 renforts heures creuses et dimanche • Service de la ligne circulaire 5 étendu au dimanche (mais navette marché gratuite maintenue) et passage au 15min en semaine (difficile d'y insérer des articulés) • Renfort lignes 1, 2, 3, 4 le dimanche (toutes les 40') • renfort léger de la ligne 10 (besoins scolaires) <u>Lignes bus suburbaines</u> 2026 renfort L35, L31 (terminus partiel Grand Mottay pour optimiser) 2028 réduction de la 40 avec 10 rotations pour les scolaires (Brain, Andad, Corné), renforts 30, 32 et 34 2028 renfort L30, L32, L34 <u>Lignes express</u> 2026 : Renfort desserte du Campus Belle-Beille par la E20 2028 Renfort offres express 20 (Atoll), 22 (Bouchemaine), 24 (Loire Authion), 25 (St Sylvain) 2028 : renfort E24 avec prison et besoins de la commune (6h45-20h00, fréquence 20' en hp et 1h en h creuses) 2030 renfort E21 Montreuil	
Commentaire	Offre kilométrique : Offre commerciale des candidats très proche (11,3 millions de km annuels), avec une évolution comparable au fil du contrat (+5,4 % entre 2026 et 2031)	

	RATP DEV	TRANSDEV	
	Kilomètres commerciaux (moyenne/an)	Base Ratp Dev	Base Transdev
	Réseau tramway	1 412 000	
	Réseau bus	3 200 000	
	Service TAD	240 000	
	Service PMR	600 000	
	TOTAL OFFRE COMMERCIALE	5 452 000	
	<u>RATP DEV</u> : la réduction de la sur-offre de bus sur St Gemmes, sur une partie de Bouchemaine, Beaucouzé, et du tram en mai-juin est justifiée au regard de la fréquentation actuelle. Les renforts d'offre le dimanche sont intéressants mais doivent être évalués dans leurs effets car coûteux. Le renfort de la ligne 5 très utilisée est un vrai plus et correspond au constat d'une ligne en hausse continue de fréquentation. Le renfort de la ligne 35 le soir à 19h45 n'est peut être pas justifié car il y a déjà un départ à 19h15 avec 9 usagers par course. De manière générale, le planning d'évolution est détaillé et justifié, les propositions nombreuses et cohérentes. <u>TRANSDEV</u> : Distortion entre les 2 candidats sur l'heure de fin de soirée le dimanche, Ratp Dev considère que ce n'est pas nécessaire au regard des fréquentations et ajuste l'horaire par rapport à l'arrivée du dernier TGV en provenance de Paris à 23h14. Avantage : RATP DEV		
ANALYSE Qualité des propositions d'évolution du réseau	<u>RATP DEV</u> : un programme cohérent d'évolution, avec des propositions permettant de répondre à des enjeux majeurs (renfort d'offre dans le nord-ouest avec la 2 en attendant les rames allongées, ligne 5 au 1/4h d'heure, desserte ligne 10 Quantinière, renforts de lignes suburbaines. Quelques interrogations sur des sujets plus mineurs. <u>TRANSDEV</u> : Avantage : RATP DEV		

Qualité et crédibilité des propositions de solution ou services innovantes ou alternatives pour optimiser les coûts et répondre aux demandes de franges et d'intermodalité

	RATP DEV	TRANSDEV
Solutions d'optimisation des coûts	<u>Urbain analyse fréquentation et sur-offre</u> 2026 : Réduction d'offre tram en mai-juin car moins de demande étudiante 2026 : Beaucouzé : revu, prolongement L8 (arrêt de la desserte le dimanche, remplacé par IrigoFlex) 2026 : ligne 8 remplacée par ligne 11 (fréquence moindre) à St Gemmes car demande faible et renvoi sur Beaucouzé en sur-offre actuelle avec la 2 2026 branche Florilore de la 8 supprimée (remplacé par extension zonage Irigo Flex) 2027 : engagement sur la mise en place de l'interlignage en pointe en période de vacances en heures creuses en semaine scolaire (en + de l'actuel en été, samedi, dimanche et hc de vacances) 2028 : L6 coupée à Bouchemaine-bourg et renfort E22 en contrepartie jusqu'à La Pointe <u>Suburbain analyse fréquentation et sur-offre</u> 2026 Ligne 41 (Soulaines) faisant un terminus à Murs avec connexion Express et + 2 A/R Terminus partiel Grand Mottay de la ligne 31 en raison faible fréquentation branche Rochefoulque 2028 Report des kms de la 40 réduite vers la E24 renforcée <u>Scolaire</u> Non mentionné Le calendrier d'exploitation exposé par Ratp est celui de 2025 et ajoute des jours de semaine « vacances » (+ 7,4 jours) ce qui permet d'utiliser les kilomètres à meilleur escient ailleurs (renfort d'offres, amplitude, adaptation de	

	lignes...)	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> Les optimisations de ligne, d'itinéraires ou de fréquences sont argumentées au regard de certaines faibles fréquentations constatées au bout d'un an et demi de nouveau réseau 2023 Perte de desserte de Nd du Lac le dimanche (renvoi vers le tram) La coupure de la ligne 41 à Murs avec connexion obligatoire est un pari (commune et usagers à convaincre) Pas de mention de l'optimisation des circuits scolaires L'optimisation de la desserte tram ajustée en avril-juin au regard de la baisse de fréquentation permet d'éviter des kms superflus et peu productifs Le calendrier d'exploitation a été rajusté pour s'adapter à la fréquentation <u>TRANSDEV</u> Avantage : RATP DEV	
Réponses aux demandes de franges	2026 : Une offre de soirée Irigo étendue à 0h30, sauf le dimanche soir (maintien 23h15) Transport à la demande : 3 services IrigoFlex Outil unique de gestion des services Mouv'irigo, Irigo Flex et Irigo Emploi Via (ex de Caen), y compris accès par ALM pour contrôle Centrale de résa commune avec Mouv'irigo 1/ Irigo Flex : passage de [REDACTED] km en 2026 à [REDACTED] kms en 2031 kms/an et passage de [REDACTED] en 2026 à [REDACTED] voyages en [REDACTED] voyages/an ([REDACTED] en 2024) Coût moyen xxxk€/an ? Renfort Irigo Flex avec 1 A/R par jour possible Ajout de véhicules en 2026, 2028 et 2030 pour accompagner le développement du service. 100% des véhicules titulaires en motorisation électrique Taux de groupage à [REDACTED] Réservation h-2 possible, lundi au samedi soir de 7h à 19h sur les communes suburbaines et le dimanche de 9h à 19h pour le périmètre urbain Agrandissement zone F5 à Beaucozéz (en remplacement desserte régulière du dimanche supprimée) et F9 à Florilore (vers le tram pour gain de temps) Sous-traité à TitiFloris Limites fixées : Pas d'accès si d'offre régulière existante à +/- 30 minutes de	

	l'heure de départ demandée. 2/ Nouveau : Irigo Emploi en sept 26: dessertes en TAD vers les 2 ZI Est ou Ouest tôt le matin (4 à 7h) et tard le soir 20h-23h) (total 4 courses) depuis les quartiers populaires, avec tronç commun régulier et desserte en ZI sur résa au retour seulement Sous-traité à TitiFloris Passage de [REDACTED] kms à [REDACTED] kms en 2031 et [REDACTED] voyages à [REDACTED] voyages en 2031. Coût moyen [REDACTED]n ??? 3/ Optimisation et transformation Irigo nuit en sept 26 en 2 TAD de nuit du jeudi soir au samedi soir sans réservation et zonal rive droite/rive gauche sur tous les arrêts de la commune d'Angers et toute l'année depuis PI Lorraine et Cœur de Maine Fréquence à l'heure Passage de [REDACTED] kms en 2026 à [REDACTED] en 2031 et de [REDACTED] à [REDACTED] voyages en 2031 Coût xxxk€/an ??? Outil Benomad pour création des courses. Sous-traité avec des cars Évolution de +[REDACTED]% de km commerciaux pour le TAD prévue entre 2024 et 2031 Évolution de +[REDACTED]% de voyages pour le TAD prévue entre 2024 et 2031. Passage d'un taux de groupage de [REDACTED] en 2024 à [REDACTED] en 2025	
Commentaire	<i><u>RATP DEV</u> : l'offre de TAD est renouvelée avec 2 propositions intéressantes pour répondre aux besoins de mobilité de populations peu motorisées et en horaires décalées et un service de nuit élargie géographiquement Le candidat aura à valoriser l'offre Ingo Emploi pour atteindre ses cibles, qui sont souvent éloignées des canaux d'information classique (illetisme). Evolution du service IngoFlex avec un AR possible par jour Globalement les prévisions vis-à-vis du TAD sont ambitieuses avec un fonctionnement plus lisible sur la limite d'utilisation qui se traduit par une estimation d'augmentation importante des voyages et des km commerciaux</i> <u>TRANSDEV</u> Avantage : RATP DEV	
Réponses aux demandes d'intermodalité	Formation des agents commerciaux de Lorraine et du CRC à l'offre intermodale pour répondre aux demandes Covoiturage « go voit » Poursuite du soutien actuel et	

	accompagnement avec Irigo Pro et reporting P+R : • Barrière dès 2026 pour assurer un usage « TC » et non de stationnement seul. • En faire un lieu de service équipement bornes électriques lente (20% des places) et relais pickup (étude) • Réserver des places au pmr, covoiturage, box vélo avec renfort signalétique • Schéma d'implantation de jalonnement • Adhésifs aux stations Autopartage Valorisation uniquement Itinéraires piétons cf critère incitation marche à pied Vélo Mettre en relation les différents acteurs de l'écosystème vélo, notamment au moment d'événements existants (cap ou pas cap) Utilisation des dos des totems du réseau cyclable pour valoriser l'offre intermodale et créer des rdv. Capitaliser sur l'emplacement des arrêts du réseau de bus ou de tramway pour sensibiliser les voyageurs (ou les passants) à la présence d'une autre option de mobilité à proximité immédiate de l'arrêt, par exemple dans le cas du passage d'une voie verte proche d'un arrêt Amplifier les opérations qui créent des « passerelles » entre modes (exemple Cap ou pas cap)	
Commentaire	<i><u>RATP DEV</u> propositions de qualité variable, avec des actions concrètes et intéressantes (usage du dos des totems vélo, marquage places covoiturage, adhésifs en stations sur les p+r) mais d'autres sont plus floues, au conditionnel et renvoient à des possibilités d'études Pas de propositions sur la détection des besoins d'intermodalités</i> <u>TRANSDEV</u> Avantage : TRANSDEV	

ANALYSE Qualité et crédibilité des solutions ou services innovantes ou alternatives pour optimiser les coûts et répondre aux demandes de franges et d'intermodalité	<i>Avantage : RATP DEV</i>
--	-----------------------------------

Aspects liés à l'exploitation du réseau

	RATP DEV	TRANSDEV																						
Adaptation de la capacité des véhicules à la fréquentation	<table><tr><th>Base Ratp Dev</th><th>Moyenne / an</th></tr><tr><td>Services bus</td><td>308</td></tr><tr><td>dont services exploités en propre (parc ALM)</td><td>188</td></tr><tr><td>dont services sous-traités (parc propriété des sous-traitants)</td><td>120</td></tr><tr><td>Service TAD</td><td>6</td></tr><tr><td>Parc propriété des sous-traitants</td><td>1</td></tr><tr><td>Service PMR</td><td>6</td></tr><tr><td>Parc ALM mis à dispo de la sous-traitance</td><td>6</td></tr><tr><td>TOTAL Parc bus</td><td>410</td></tr><tr><td>dont parc fourni par ALM</td><td>114</td></tr><tr><td>dont parc fourni par les sous-traitants</td><td>296</td></tr></table>	Base Ratp Dev	Moyenne / an	Services bus	308	dont services exploités en propre (parc ALM)	188	dont services sous-traités (parc propriété des sous-traitants)	120	Service TAD	6	Parc propriété des sous-traitants	1	Service PMR	6	Parc ALM mis à dispo de la sous-traitance	6	TOTAL Parc bus	410	dont parc fourni par ALM	114	dont parc fourni par les sous-traitants	296	
	Base Ratp Dev	Moyenne / an																						
	Services bus	308																						
	dont services exploités en propre (parc ALM)	188																						
	dont services sous-traités (parc propriété des sous-traitants)	120																						
	Service TAD	6																						
	Parc propriété des sous-traitants	1																						
	Service PMR	6																						
	Parc ALM mis à dispo de la sous-traitance	6																						
	TOTAL Parc bus	410																						
dont parc fourni par ALM	114																							
dont parc fourni par les sous-traitants	296																							
Révision du périmètre du parc bus : Diminution du parc de 410 à 308 bus rendue possible grâce au rajeunissement du parc et à la maintenance prédictive renforcée par l'outil Maint'up. Diminution du nombre de bus articulés : de 202 à 188. Augmentation du nombre de bus standards : de 208 à 120.																								
Amélioration progressive du taux de réserve, passant de 14,9% en 2026 à 10,9% en 2031.																								
Expertise menée sur bus articulés sur la ligne 5 pour éviter un renfort de fréquence mais impossibilité : - Un tracé difficile à réaliser avec un bus articulé (surtout dans les zones où la demande est plus forte) ; - Un impact potentiellement important sur le parc véhicule.																								
Nb de bus en hp sur le réseau : • 308 (dont 188 art) en 2026 (cart avec Annexe 4A3 p 74), sans L12 (cars) et 120 dès 2027 • 308 (dont 188 art) en 2031. Sans L12 (cars) + 2v sur la 2, +1 sur la 6, +6 sur la 8 (renfort Hauts de Loire), +2 sur la 10																								
Cars et express affrétés :																								

	Nb de cars en hp sur le réseau E21 à E25 [REDACTED] en 2026, [REDACTED] en 2031 Nb de cars en hp sur le réseau L30 à 42 + L12 [REDACTED] en 2026, [REDACTED] en 2031 <u>Tram</u> Nb de rames en hp sur le réseau 32 (2026-2031) [REDACTED] courses à fort risque de surcharge sur le réseau en heures de pointe (lignes A, B et C) à l'horizon 2030. Parmi ces [REDACTED] courses critiques, [REDACTED] concernent exclusivement la ligne A Confirmation du besoin d'allongement de [REDACTED] rames tram face au constat de saturation sur la ligne A nord-ouest et à la dynamique d'apaisement du centre-ville et affectation en priorité sur cette branche. Solution comparée avec le renforcement de la seule offre de bus (redirection de la ligne 2 et augmentation de la fréquence ligne 5) « <i>De cette analyse il ressort qu'alors que la population du secteur Nord est susceptible d'augmenter de [REDACTED] entre 2024 et 2031, le [scénario 1 (bus)] induit une augmentation tout juste proportionnelle de la capacité du réseau Irigo ([REDACTED]) alors que le [scénario 2(rames longues)] permet d'apporter [REDACTED] de capacité supplémentaire »</i> <u>Minibus TPMR</u> Prochains achat avec véhicules mieux configurés avec strapontins permettant plus de souplesse Pas de véhicules + grand car risque de temps de parcours trop longs [REDACTED] véhicules pour un kilométrage passant de [REDACTED] en 2026 à [REDACTED] en 2031 <u>TAD (flex)</u> [REDACTED]	
Commentaire	<i>RATP DEV diminution de taux de réserve réaliste, compte tenu de l'âge du parc en diminution, mais de nouveau en augmentation en 2030 et 2031. Nb de bus articulés + élevé mais en lien avec renfort de la desserte nord-ouest (ligne 2) La nécessité de [REDACTED] rames longues est argumentée au regard du volume de places offert, de la croissance démographique du secteur nord-ouest et des évolutions de comportement Minibus TPMR . le candidat argumente sur la souplesse attendue avec les strapontins pour s'adapter aux besoins Le nombre de véhicules dédié à IrigoFlex est nettement renforcé</i> TRANSDEV	

	Avantage : RATP DEV	
Respect des conditions d'accessibilité	<u>Exploitation</u> L'accessibilité des lignes express aux PMR Un suivi quotidien via Pysae de l'affectation des cars permet de s'assurer que 100% de Low Entry sont affectés sur les lignes Express <u>Information voyageurs</u> Formalisation « Table d'accessibilité », avec notamment • 2 réunions de travail en salle chaque année pour 1) consolider les demandes des participants en matière d'information-voyageur 2) les informer des avancées réalisées sur les tâches identifiées lors des précédentes instances (et le cas échéant tester en séance ce qui peut l'être) 3) Partager les réclamations reçues par le réseau sur les sujets d'accessibilité, et les réponses apportées • Un travail mené en coopération avec 1 association référente sur la mise au standard FALC de l'ensemble des supports Démarche d'accessibilité de l'ensemble des outils & supports est confirmées par la certification Cap Handéo 2 projets sont également étudiés en début de contrat meilleure intégration de la plateforme d'échange pour les malentendants Acceo sur le site internet, étude de pertinence sur une solution pour les mal-voyants comme Facil'iti <u>Accessibilité sur le terrain</u> Formalisation « Table d'accessibilité », avec notamment • 1 rendez-vous terrain de type « marche exploratoire » à conserver chaque année, au printemps 2 réunions de travail en salle chaque année pour 3) Partager les réclamations reçues par le réseau sur les sujets d'accessibilité, et les réponses apportées <u>Formation</u> Sensibilisation au handicap à l'ensemble des conducteurs « sensibilisation et accueil des publics en situation de handicap et à mobilité réduite » d'une demie-journée avec atelier pratique	

Commentaire	<u>RATP DEV</u> des propositions intéressantes, qui seront à contrôler dans leur application et nécessitant un reporting à ALM si le candidat est choisi. Une formation pour l'ensemble des conducteurs est prévue <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : RATP DEV	
Optimisation des km haut le pied (kms entre dépôts et terminus sans voyages, improductifs)	Renfort d'offre en journée de manière à limiter les entrées/sorties de véhicules et les km HLP. Tx heures HLP bus+tram ~~XXXX~~ en moyenne/DSP	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> les candidats s'engagent sur une part de kms hlp relativement similaire <u>TRANSDEV</u> les candidats s'engagent sur une part de kms hlp relativement similaire AVANTAGE : EGALITE	
Organisation du travail quotidien sur les lignes	<u>Encadrement (managers de proximité des conducteurs)</u> • Ratp défend un encadrement de proximité important pour obtenir un taux d'absentéisme réduit, une accidentologie faible (taux d'encadrement élevé maintenu dans l'offre). Il insiste également sur la présence dans les lieux de prise de service. • Le candidat mise sur accompagnement individualisé et de qualité, un pilotage quotidien et à un très faible taux de turnover Conservation des principes actuels des possibilités de service des conducteurs Engagement de maintenir le taux de turnover de ~~XXXX~~. Ratp Dev appuie également sur l'importance de l'équipe de régulateurs au PCC au regard de la sensibilité du réseau tram Appui de l'outil de suivi Maint'up pour le suivi des véhicules en lignes (bus et tram)	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> le suivi des lignes et conducteurs correspond aux pratiques actuelles, avec un taux d'encadrement élevé, afin de poursuivre le climat social actuel globalement apaisé, un turn over et une accidentologie faibles. L'outil Maint'up de suivi des bus et tram est un + pour sécuriser l'activité du conducteur	

	<u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : EGALITE	
Gestion des dysfonctionnements et remontée des informations à l'AO	<u>Dysfonctionnements/événements non prévus</u> - Contact immédiat en cas d'événement notable incident d'exploitation ou corporal, événement social, alerte météo - Envoi d'un email qui détaille le type d'incident ou d'événement ainsi que l'état du trafic, pour que Angers Loire Métropole ait toutes les données en main - Une gestion coordonnée des sollicitations médias Le candidat valorise une <u>Charte</u> et un portail <u>+</u>, plate forme d'échange et reporting avec accès aux outils - Le partage de documents - Conception offre et mobilité Géocompose/Géoscol + études - Qualité de service Freshdesk (relation clients), suivi certifications, audits qualité - Offre réalisée, fréquentation, rejeu (CITIO) - QSE/RSE diag et outils de suivi des labellisation et engagements, insertion - analyse de la mobilité du territoire grâce à l'utilisation des données des smartphones et couplé avec Citio (entropy) - Exploitation / maintenance main courante, planif et résultats contrôle fraude, données Main't up - Finances rapports annuels et mensuels, gestion partagée PPI - Marketing accès à toutes les actions marketing et commerciales pour suivre leur état d'avancement - RH/social bilan social, rapport HSCT (hygiène, sécurité et conditions de travail) et aux comptes-rendus du comité social et économique, « accord et usages » de l'entreprise, la négociation annuelle obligatoire (NAO), le plan de formation	

Commentaire	<u>RATP DEV</u> La gestion des dysfonctionnements correspond aux pratiques actuelles et à la fluidité et la transparence des échanges constatées depuis de nombreuses années avec ALM Le portail GO est une version étoffée du portail actuel, avec comme nouveauté un accès direct à de nombreux logiciels métiers, qui ont un vrai intérêt pour ALM Les promesses de ce portail requièrent néanmoins 2 engagements importants - une dépose et une mise à jour régulières et effectives des documents et informations de la part du Délégué , - une disponibilité de l'équipe d'ALM pour consulter, analyser, contrôler et échanger sur les informations, ainsi que du temps également pour travailler avec les outils métiers Le dimensionnement actuellement réduit de l'équipe d'ALM ne peut permettre de profiter de l'ensemble de ces outils et des gains de productivité, de service ou financiers qui pourraient en découler <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : EGALITE	
Propositions pour le plan de transport de substitution tramway	Proposition d'un plan de substitution tramway clair, pouvant être déployé en 2024 , avec découpage par tronçons et dans l'objectif d'offrir 1000 des places-kilomètres du tramway sur le tronçon concerné (ligne T-bus prédéfinie) avec des procédures et une IV établie	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> Un engagement d'intervention un peu plus rapide que le concurrent. <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : EGALITE	
Suivi des lignes et circuits sous-traités	Moyens pour faire monter en puissance les sous-traitants (lignes suburbaines, 1 ligne de nuit et 60 circuits scolaires) <u>Organisation</u> - o 2000 dédiés au suivi de la sous-traitance (incluant suivi contrôle de l'activité de MOUV'IRIGO) - o Des contrats miroirs, avec notamment reprise des mêmes pénalités - o Un régulateur chez chaque sous-traitant pour assurer la ponctualité et garant de la mise oeuvre de l'offre chaque jour	

	○ Une réunion mensuelle de suivi avec les sous-traitants sur les sujets réalisation de l'offre / réclamations reçues et traitement / résultat des contrôles / conformité de l'accessibilité des express / évolution des effectifs et matériels roulants ○ Une réunion de suivi trimestrielle avec ALM afin de partager les résultats de qualité de service et l'activité des soustraitants ○ revue de contrat annuelle avec chaque sous-traitant et ALM (sujets contractuels, qualité de service, plan d'actions) <u>Contrôles</u> ○ ~~Des mesures qualité par contrôles mystères (SCAT)~~ ○ Des mesures qualité contradictoires des véhicules par RD Angers une fois par trimestre (propreté et état des véhicules) ○ Application de pénalités en cas de situations inacceptables ○ ~~Bilan de performance des sous-traitants par~~ mois par un prestataire extérieur (différent de SCAT) sur les sujets Accueil/véhicule/conduite. ○ Un SAE léger (~~R~~) pour tous les sous-traitants, contrôle de la réalisation de l'offre et de sa conformité ○ Fiches de suivi réclamations et incidents dans les contrats <u>Montée en compétences</u> ○ Des formations « de rentrée » effectuées par RD auprès des conducteurs des sous-traitants (sujets modifications d'offre, objectifs de qualité de service, grilles tarifaires, objectifs de sécurité, lutte contre la Fraude) <u>Réduction des GES</u> Cf critère écoresponsabilité	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> Le contrôle des TAD emploi et flex (sous-traité à TitiFloris) n'est pas mentionné Le dispositif est clair et complet, un renfort via des réunions de suivi avec ALM Le candidat intègre un dispositif de formation de rentrée auprès des sous-traitants et un renfort des contrôles terrain, en + de son personnel et du prestataire des contrôles mystère (SCAT) <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : EGALITE	
Vision multimodale	La vision multimodale est clairement affichée dans les principes du plan marketing La marque IRIGO doit être le	

	reflet de l'ensemble des mobilités • Il est proposé de communiquer sur les bénéfices de la pratique du vélo et sur sa valorisation Le candidat propose d'organiser un vélotour en lien avec l'association vélotour (événement familial et ludique pour promouvoir la pratique du vélo) • L'opération « cap ou pas cap » est proposée sous une forme multimodale et il est proposée de la renforcer (augmenter la durée, faire intervenir des décideurs locaux pour bénéficier d'un impact médiatique plus large.) • Le diagnostic personnalisé proposé aux habitants portera sur l'ensemble des modes de transport disponible sur le territoire • Ratp Dev met à disposition son expertise pour accompagner la piétonnisation du cœur de Ville et rendre visible les modes alternatifs sur l'espace public (plan piéton aux arrêts par ex, élargissement des totems vélos à l'ensemble des mobilités alternatives et possibilité d'y adosser des RDV d'information et d'échanges) Ex sur la ville d'Avrillé • Concernant le covoiturage, des actions pour poursuivre la visibilité du service et pérenniser son fonctionnement (intervention en établissements 5x/an, présence de blablacar lors du Rdv annuel, 1 événement institutionnel tous les 2 ans, action de street marketing (3x/ an), ajout d'un kit complet covoiturage dans l'offre IRIGO PRO • Renforcement du partenariat avec CITIZ au travers des communication régulières Evolution des mission des équipes d'accueil pour proposer une couverture de l'ensemble des modes de transport	
Commentaires	<u>RATP DEV</u> Le principe d'une vision multimodale est affiché dans son principe. Ratp Dev propose plusieurs actions intéressantes et pertinentes dans la continuité de ce qui existe aujourd'hui (renforcement des partenariats autour du covoiturage et de l'autopartage) ou de nouvelles actions permettant de rendre visible sur l'espace public les alternatives en donnant des exemple précis notamment sur la Ville d'Avrillé TRANSDEV AVANTAGE : EGALITE	

Politique de qualité de service	Démarche structurée avec un Système de Management Intégré pour les certifications ISO 9001 – qualité, 14 001 (environnement) et 39001-45001 (sécurité) et une organisation interne dans une approche d'amélioration continue animée par la direction QSE (suivi, reporting, planification), mais pas d'actions concrètes d'amélioration de la qualité elle-même Objectif d'améliorer la note de satisfaction client de [REDACTED] point sur la durée de la DSP ([REDACTED] en 2031) et avec des pénalités en cas de non atteinte de l'objectif (article 45 1 du contrat de DSP 10k€) Acceptation en l'état de tous les référentiels qualité du DCE, sauf TPMR Proposition d'un nouveau référentiel TAD-TPMR en s'inspirant de la norme [REDACTED] (obtention en 2027) avec des niveaux d'exigences élevés, renforcés en offre finale et en s'inscrivant dans une démarche d'amélioration continue Procédures moyennement correctement détaillées pour le suivi de la qualité des sous-traitants, avec renvoi aux clauses des contrats de sous-traitance et la description des modalités de contrôle des activités Proposition d'une démarche de certification pour la norme ISO 55001 à partir de 2026 pour une obtention en 2028 sur la gestion des actifs, permettant le suivi d'indicateurs de performance sur la fiabilité et la disponibilité des équipements [REDACTED] Qualité interne Ratp Dev étend la pratique des points 5mn à l'ensemble des services, y c le Codir	
Commentaire	<i>Une démarche très structurée par un programme de certifications et management interne pour les deux offres Des propositions de référentiels TAD-TPMR conformes aux attentes</i> <u>RATP DEV</u> La question de la qualité de la sous-traitance traitée chez RATP Dev de façon peu poussée <u>TRANSDEV</u>	

	<i>AVANTAGE : TRANSDEV</i>
ANALYSE Exploitation du réseau	<i>Avantage : EGALITE</i>

Qualité et l'offensivité de la politique commerciale et de service, pour conquérir de nouveaux usagers (dynamisation des recettes, amélioration des ratios, évolution des canaux de vente, accompagner les PDE...) tout en encourageant à la marche à pied pour les courtes distances

	RATP DEV	TRANSDEV
Qualité et l'offensivité de la politique commerciale et de service, pour conquérir de nouveaux usagers	PLAN MARKETING Le plan marketing de RATPDEV s'articule autour de 3 idées fortes 1/ la création d'une marque ombrelle IRIGO qui doit véhiculer l'idée d'une marque engagée et incarner un discours positif autour des mobilités. Les messages, pour être crédibles, doivent être relayés par un réseau d'ambassadeurs et de correspondants de communication dans les communes. Le candidat s'engage à poursuivre l'accompagnement des grands événements sur le territoire et à engager une collaboration avec la presse quotidienne régionale 2/ l'accueil et « l'aller vers .. », est l'autre principe directeur du plan marketing qui veut faire d'IRIGO une marque de toutes les mobilités. Des visites du CTT, vitrine du réseau de transport, seront proposées tout au long de l'année (payantes). Un effort important sera fait sur l'accueil de proximité avec 20 agences sur le terrain (accueil agence mobile et triporteur) 3/ des actions commerciales auprès des 4 principales cibles : les jeunes, les familles, les actifs et les seniors. Le permis mobilité pour les plus jeunes (sensibiliser les élèves dès la classe de CM2 pour un passage au collège, jeu pour les lycéens...), Un programme d'anticipation à la mobilité vertueuse avec des actions ciblées selon les profils des voyageurs (module de diagnostic personnalisé sur le site internet, défi cap ou pas cap, programme de fidélité, ...) Régulation des offres de transport pour les personnes à mobilité réduite 3.1.1. Offres de transport pour les personnes à mobilité réduite INFORMATION VOYAGEUR (IV) L'information statique revue récemment est maintenue. Deux	

	études sur la signalétique des pôles d'échanges multimodaux seront lancés en 2026 pour compléter le référentiel (pôle St Laud et Front de Maine) Un data analyst est recruté pour fiabiliser l'information. Voyager en temps réel Une expérimentation est menée pour informer les usagers sur l'affluence dans les rames de tramway Le contenu des nouveau écrans TFT seront revu en lien avec ALM pour mettre en avant l'intermodalité RATP DEV s'engage également à travailler pour une information plus inclusive en proposant une co-conception avec les acteurs concernés sous la forme de « table d'accessibilité » (3 réunions chaque année). L'objectif étant d'obtenir la certification QualiTram sur les outils et support d'information Les outils digitaux actuels sont maintenus et évolueront. RATP DEV propose d'accompagner la collectivité dans le choix du renouvellement du mobilier voyageurs ETUDES ET ENQUETES Les enquêtes et études s'organisent autour de 4 missions évaluer régulièrement l'expérience voyageur, mesurer l'appropriation et la perception de certains usages, anonymiser les données internes, partager les résultats et les enseignements Il est prévu dans le courant du contrat • Une enquête de satisfaction tous les 2 ans, • Enquête fraude tous les 2 ans • Enquête usages et attitudes tous les 5 ans • Enquête notoriété tous les 5 ans • Des études ponctuelles (nudge, enquêtes flash avec l'outil de sondage Episto) • L'analyse des données interne est fait avec des outils d'IA (analyse des réclamations), QualiTram et Episto, pour l'analyse des données de fréquentation et d'exploitation Le candidat met l'ensemble des résultats sur un portail internet et produit un observatoire des mobilités tous les 2 mois	
--	--	--

Commentaire	<u>RATP DEV</u> le plan marketing IRIGO est très centré sur la valorisation de la marque IRIGO et sa promotion Les principes du plan d'action sont exposés mais sans fil conducteur RATP DEV maîtrise les outils pour dispenser d'une information voyageur fiable et apporte une amélioration en proposant un certification Cap Handéo et un travail de co-construction avec les acteurs du handicap Sur le programme d'enquête l'offre de RATPDEV est sur des fondamentaux <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : TRANSDEV	
Dynamisation des recettes et amélioration des ratios	<u>4. [REDACTED] n.</u> Recette au voyage pas d'évolution [REDACTED] [REDACTED]voy/km avec une progression de +[REDACTED] au fil du contrat Lutte contre la fraude : [REDACTED]encadrants, [REDACTED]vérificateurs et [REDACTED]conducteurs polyvalents à [REDACTED] Taux de contrôle de [REDACTED] (100%), des procédures renforcées, l'utilisation du module [REDACTED] et de prévision de la fraude et des partenariats avec les forces de l'ordre Le candidat utilise l'outil [REDACTED] (F[REDACTED]) pour programmer les campagnes de contrôle et s'engage également sur un taux de recouvrement de [REDACTED]. Il mets en place des campagnes de sensibilisation Les conventions avec la Police Nationale et Municipale sont poursuivies.	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> Pour la lutte contre la fraude, la méthodologie et les process sont solides Le candidat ne s'engage pas vers une amélioration de la recette au voyage <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : EGALITE	
Evolution des canaux de vente	<u>Objectif de dématérialiser les supports de titre de transport</u> [REDACTED] en fin de DSP, permettant d'optimiser les coûts pour la collectivité et de préparer la suppression des distributeurs automatiques de titres (DAT) en fin de DSP (2029)	

	Le développement des alternatives aux supports physiques • 2026 multi validation open payment, instantanéité de rechargement en e-boutique, chargement titre 1 voyage chez les dépositaires, validation des tarifs Solidaire via France connect • 2027 éqt Terminaux points de vente (TPV) complet chez tous les dépositaires • 2028 réduction du type de titre papier disponibles • 2029-2031 renfort de la communication pour préparer suppression des DAT en 2031 et papier en 2031 Accompagnement des publics (CSP+, CSP-, Scol, retraités) avec messages ciblés 7 canaux différents d'achat du titre seront encore offerts en 2031	
Commentaire	<i>Une offre solide pour les deux candidats qui proposent les mêmes développements de support dématérialisés (+ le rechargement NFC dès jt 26 pour Transdev) et un accompagnement de la suppression des DAT en 2029 pour réduire les coûts de gestion Transdev propose une étape intermédiaire de test de suppression de 10 DAT (utilisés comme stocks de pièces pour la maintenance des DAT restant), ce qui permet de préparer la suppression des derniers autres DAT ensuite</i> <i>On retrouve la proposition d'agence mobile chez les 2 candidats dans le plan marketing avec un nombre équivalent d'actions</i> AVANTAGE : légère avance TRANSDEV	
Accompagnement des PDE (plans déplacement interne d'entreprises)	Engagement de réaliser un PDE interne Poursuite du dispositif IRIGO PRO en multipliant le dispositif auprès de l'ensemble des entreprises du territoire. L'objectif est de proposer une plate-forme d'accompagnement permettant d'apporter des informations et des outils aux entreprises L'offre est basée sur 2 niveaux d'accompagnement • Un kit mobilité pour les entreprises de – de 100 salariés et une information (2 fois par an a minima) pour les informer des évolutions réglementaires et des actions de mobilités sur le territoire • Pour les structures de plus de 100 salariés, il est proposé un accompagnement sur mesure	

	(simulation des potentiels de report modal) Une palette de services et de produits complète le dispositif pour accompagner concrètement les entreprises (organisation de trajets de groupe, tarifs adaptés, tarifs promotionnels sur m tickets, conception d'offre combinée) Les outils d'IRIGO PRO sont regroupés sur une partie du site internet dédié et facilement accessible Un rdv annuel sera organisé avec les structures et les acteurs de mobilité sur le territoire Engagement d'interpeller chacune des 20 300 entreprises d'ALM par une démarche Irigo Pro repensée Le candidat explique son dispositif d'approche et de démarchage (via linkedin)	
Commentaire	<i>Les deux candidats s'engagent à réaliser un plan de mobilité en interne (exemplarité) Leurs propositions sont solides et construites (structuration par niveau d'accompagnement et rendez vous annuel) mais leur approche est différente</i> <i><u>RATP DEV</u> poursuite du dispositif actuel en structurant les outils pour pouvoir les mettre à disposition de toutes les structures du territoire Il propose un suivi personnalisé des entreprises les plus importantes Une interface classique via le site internet sera proposée aux entreprises, ce qui est plus simple d'accès que des plates forme dédiées Cette approche permet de toucher toutes les structures même les moins ambitieuses et investies, et de les informer régulièrement des évolutions de l'offre mobilité et des enjeux de décarbonation De plus, RATP DEV propose une palette de service et de produits spécifiques pour les entreprises pour faciliter le passage à la mobilité décarbonnée (organisation de trajet de groupe, tarif promotionnel ou adapté, conception d'offre combinée)</i> <i><u>TRANSDEV</u></i> AVANTAGE : RATP DEV	
Encouragement à la marche à pied pour les courtes distances	Mise à disposition d'une expertise en matière de signalétique et d'information-voyageur au service des cheminements piétons en coeur de ville Les parcours d'approche piétons sont pris en compte • Un travail pour la réalisation de cheminements animés (parcours piéton enchanté) entre un point d'arrêt et un équipement majeur (par exemple entre le quai et la station de tramway) , • La matérialisation de parcours piétons (totem,	

	girouettes) • Action de promotion autour des bienfaits de la piétonisation	
Commentaire	<i>RATP DEV . Analyse intéressante, mais uniquement axée sur le centre-ville Propositions intéressantes sur la valorisation de parcours entre arrêts importants et équipements ou sur les matérialisations possibles des trajets piétons</i> <i>TRANSDEV</i> AVANTAGE EGALITE	
ANALYSE Qualité et l'offensivité de la politique commerciale et de service notamment en période de travaux et pour conquérir de nouveaux usagers tout en encourageant à la marche à pied pour les courtes distances	Avantage : TRANSDEV	

Aspects de gestion patrimoniale

	RATP DEV	TRANSDEV
Pertinence du programme prévisionnel des investissements proposé par les candidats en lien avec le projet de l'entreprise, les évolutions à venir du réseau et la mutation du parc bus	<u>PPI :</u> Objectifs - Soigner le patrimoine d'Angers Loire Métropole - Engager des investissements écoresponsables afin de réduire notre empreinte carbone - Concrétiser la transition énergétique du parc bus - Allonger la durée de vie des infrastructures et du matériel roulant du tramway de la ligne A - Maîtriser les coûts et les investissements pour la collectivité Complétude au regard des projets présentés dans l'offre et enveloppes dédiées <u>Agence Lorraine</u> ☒ projet de réaménagement de la salle de réunion au 1er étage de l'Agence Lorraine project 2025 en cours, non pris en compte dans DSP 2026 Pas d'enveloppe pour travaux en cours de DSP <u>Réseau bus</u> ☒ végétalisation arrêts bus, tests aux terminus tram Ardennes et Monplaisir ☒ Travaux sur réseau bus <u>Evolution lignes tram</u> ☒ couverture des P+R en panneaux photovoltaïques oblige à déplanter des arbres âgés de 15 ans, irréaliste ☒ peinture claire armoires tram ☒ <u>Maintenance lourde ligne A</u> Connaissance du terrain Bon état général de la ligne A et investissement maîtrisé durabilité des systèmes et coût – travaux à prévoir sont dus à l'usure normale Remplacements de 4 poutres APS station Acacias Remplacement des Appareils de Voie (ADV) en entrée/sortie CTT Remplacement ou consolidation des ADV de la ligne A en zone	

	engazonnée Rechargement du rail Changement des isolateurs de secteur de la LAC Remplacement des appareils tendeurs à moufle de la LAC Traitement de l'usure des fils de contact de la LAC Remplacement des relais de protection HTA Remplacement des relais de protection DUR Remplacement des automates ACC des SSE Renouvellement des onduleurs en SSE <u>CTT</u> ☒ Adaptation du site aux véhicules électriques (adaptation atelier pour les bus électriques et 13 postes charges VL) Réemploi passerelle mobile St Barth ☒ Travaux dépôt et atelier remplacement portes coupe feux et Kopron, relamping led de la halle, rénovation du système anti-intrusion ☒ Rénovation de l'automatisme et amélioration de la distribution de sable en STS ☒ Renouvellement des bornes wifi En 2026 car risque cybersécurité sinon ☒ Renouvellement des machines à laver les véhicules repoussé au maximum car coûteux et expertise durant la DSP <u>Dépôt de St Barthélemy</u> ☒ Adaptation du site aux véhicules électriques (chargeur mobile, zone de quarantaine, sécurisation ateliers, passerelle fixe pour maintenance en toiture, infr de charge VL électriques (9 postes, dont minibus) ☒ Travaux dépôt et atelier (reprise d'enrobé parking, rénovations dans l'atelier listées, cool roofing atelier ☒ Gros équipements remplacement des brûleurs et moteurs cabine peinture, Rétrofit des ponts JAB articulés, renouvellement du karcher eau chaude en châssisjet ☒ fin rénovation thermique bât administratif ☒ création portique de charge gaz rangée F <u>Equipements voyageurs / lignes</u> ☒ Abris bois et éclairages autonomes en suburbain ☒ Mobilier urbain multimodal (30 équipements, en lien avec projet marketing) ☒ Barriérage des P+R (hors parking Montaigne) Evolution système billettique bien intégrée ☒ Dépose des DAT en station le projet est détaillé par tâches.	
--	--	--

	☒ Renouvellement de poteaux d'arrêts fixes et provisoires Correspond aux pratiques actuelles de renouvellement ☒ Retrofit des caméras de la ligne A et des dépôts <u>Equipements embarqués et systèmes associés</u> ☒ Adaptations SAE-IV (embarqué et système central) les fonctions additionnelles demandées sont identifiées pour les années 2026-2028 ☒ Chariot de mesure de la géométrie de voie ☒ Capteur de choc pantographe ☒ Renouvellement des écrans TFT tram 302 <u>Parc de véhicules</u> ☒ Acquisition bus gaz – respecte les conditions du DCE ☒ Renouvellement par TPMR – idem, mutation vers l'électrique prévue et volume ok ☒ Adaptation du parc de véhicules légers – transition vers l'électrique – 5 légers 4 lourds ☒ Renouvellement du chariot élévateur du CTT – Matériel d'occasion au regard de l'usage ☒ Rachat de la balayeuse en location – prévu au DCE Rénovation à mi-vie des rames X02/écrans <u>CAE :</u> Objectifs - Investir en concertation avec Angers Loire Métropole - Engager des investissements écoresponsables afin de réduire notre empreinte carbone - Maîtriser les coûts et les investissements pour la Collectivité - Maîtriser les durées de vie des matériels et logiciels Budget concernant essentiellement de nouveaux développements, mises à jour logiciels et licences, les pièces détachées bus (██████████), le renouvellement des matériels informatiques identifiés comme obsolètes (██████████) et équipements, TPVs/PdC/DAC (██████████) et matériels divers (bureau, mobilier urbain, outillage maintenance, expérimentations) Un fonds d'investissement de 700 000 € est prévu	
--	--	--

Commentaire	<u>RATP DEV</u> : le candidat reprend l'enveloppe et le contenu initiaux du DCE (travaux réseau bus) et ajoute ses propositions supplémentaires Ces opérations et investissements additionnels sont argumentés et détaillés, leur opportunité justifiée, à l'exception de la solarisation de 2p+r (parkings relais) Les sujets environnementaux ont été pris en compte pour la mutation des véhicules, l'évolution du réseau (dans le sens de sa robustesse / rénovation ligne A tram) <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : EGALITE	
Mobilisation de l'entreprise pour la transition énergétique du parc bus	<u>Organisation</u> Un directeur de projet sur la durée de la DSP, qui pilote également d'autres les grands projets d'entreprise (allongement des rames, opérations de maintenance patrimoniale lourde, préparation de la rénovation des rames 302 à mi-vie) <u>Stratégie / trajectoire bus</u> Poursuite de la stratégie de substitution des bus diesels vers les bus GNV, réduction de la moyenne d'âge des bus. 53 bus sont renouvelés et dépôt de St Barthélemy uniquement dédié au gaz (fin des bus diesel à St Barthélemy en 2029) Bus (parc 143 bus) 2026-2029 achat [REDACTED] bus gaz + une travée de charge suppl 0,6M€ au dépôt St Barth Moyenne d'âge fin 29 [REDACTED] et [REDACTED] gaz Les deux années blanches (2030 et 2031) retardent l'arrivée des 1ers bus électriques obligation de maintien en exploitation de bus articulés âgés de + de 20 ans en 2032-2035. <u>Mesures proposées dans le cctp bus pour réduire la consommation des bus</u> - o Isolation, vitrage anti-uv, accès au données libre pour réglage des systèmes chauffage/ventilation/clim, pompe à chaleur, pavillon blanc - o Optimisation des consignes de températures par l'exploitant - o Boîtier drivair d'Actia et instrumentation Maint'up pour le	

	management de l'écoconduite par l'exploitant <u>Adaptation dépôt St Barth</u> Gaz : ajout d'un portique en rangée F avec 4 points de charge (pas besoin de compresseur suppl). Total 4 points de charge gaz. Possibilité de raccorder un groupe électrogène 300kVA pour la charge si coupure électrique + recourt à la station publique Pas de gaz sur les travées G et H : zone de quarantaine bus électrique à l'air libre à gauche + zone de charge bus électriques avec chargeur mobile à droite + zone mixte bus diesel et bus en maintenance au milieu. Travée J stationnement des minibus diesel et électrique avec réserve possible stationnement bus diesel standard Pas de nécessité de transformateur supplémentaire (permet charge gaz + 7 bus élec). Ajout 3 bornes charge rapide minibus TPMR 30kWh Caméras thermiques pour surveillance bus électrique atelier, entrée et zone quarantaine + détection fumée <u>Adaptation dépôt CTT</u> dédié aux bus électriques à terme Sur la base de l'étude Systra, choix MOE en 2030, 1^{ère} phase travaux en 2031 (linéaire proche du bd Boselli), 2^{ème} phase possible en 2037 Redondance de l'alimentation Avertissement sur l'instabilité réseau électrique avec l'ajout des ENR mise en place suggérée de régulateurs actifs de tension secteur triphasé (de type OSKaR®), destinés à corriger la tension délivrée Matériel surveillance et dispositif incendie selon préconisations Systra Passerelle mobile récupérée du dépôt de St Barthélémy (remplacée par une fixe) <u>Minibus</u> . Intégration en 2030-2031 dans le PPI de 4 minibus TPMR électriques en remplacement de minibus diesel (avec maintien de l'emport 4 UFR). + 4 véhicules électriques chez IrigoFlex (mais dépendant du sous-traitant Titi Floris) <u>Bus et cars des affrétés</u> pas de mention	
--	---	--

Commentaire	<u>RATP DEV</u> Le portage technique de la transition est assuré par un Directeur de projet rattaché au DG (réfèrent en charge gros projets Matériel Roulant) La trajectoire de mutation vers les bus gaz est claire, autant en terme d'achat de bus que d'adaptation du dépôt de St Barthélemy Des propositions d'ajustement du cctp bus gaz sont émises pour optimiser les consommations Le candidat établi des propositions pour une vision 2026-2040 de mutation du parc et d'évolution des dépôts, intégrant des recommandations pour l'adaptation du CTT à l'électrique (phasage, sécurité, atelier) Le candidat pilote également une démarche de mutation du parc de minibus vers l'électrique, en intégrant le sujet de l'adaptation du dépôt de St Barthélemy pour les alimenter L'ensemble présente une grande cohérence <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : RATP DEV	
Gestion des équipements d'intermodalité (P+R (parkings relai), box vélos)	<u>P+R</u> Barrière dès 2026 pour mieux en maîtriser l'usage (contrôle en sortie ou paiement via carte bleue si pas de titre validé) Maintenance et entretien des P+R en majorité externalisé, avec un plan de contrôle et de suivi de la qualité des prestataires <u>Box</u> [REDACTED] valorisé, notamment pour entretien courant Traitement des demandes clients, entretien, maintenance, conforme à l'évolution mise en place en sept 2024 et indiquée dans le DCE. Le candidat valorise les attendus d'ALM (suivi clients, études d'implantation, enquêtes d'usage, entretien) Déplacement des box prévu « Les coûts de fonctionnement associés à ces nouvelles tâches (déplacement des box et commandes de pièces) seront intégrés par RD Angers sur la base des montants actuellement portés par ALM (« à l'euro l'euro »), sans application de marge »	
Commentaire	La gestion des P+R est détaillée et équivalente Transdev se distingue avec des QR Code pour que les usagers puissent faire des signalements sur l'entretien des P+R <u>RATP DEV</u> Pas de contingentement sur le nombre de déplacements des box Les usages sont évalués mais pas d'explication sur la détection des besoins	

	<u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : RATP DEV	
Prise en compte de l'évolution des systèmes et l'expertise proposée sur le sujet (SAEIV, billettique)	La cartographie des systèmes est fournie par domaine d'activités (exploitation, maintenance...), avec une explication sur les fonctions et la visualisation des liens entre eux. Détail des logiciels en mode abonnements via frais de siège ou charges / outils Ratp / outils ALM <u>Evolutions de logiciels / mises à jour</u> - SAE (ajout de fonctions qui sont détaillées dans l'offre) - GTC (màj, obsolescences Windows) - Suivi Conducteurs (ergonomie appli et cybersécurité) - MyReport possible pour les utilisateurs de visualiser, mettre en forme et générer leur propre rapport à partir du module centre de service que nous proposons de mettre en place Ce module permettra l'accès en temps réel aux différents tableaux de bord - montée en version de la GMAO MAINTA, de la version 12 à la version X31 qui représente une opportunité d'optimisation des processus de maintenance (ergonomie, usage sur mobile/tablette, géolocalisation Arrêt du maintien de la V12 à partir de 2025 - Outils de gestion des déviations, besoin d'amélioration notamment en termes d'automatisation, de dessin et de publication de l'information <u>Remplacement de logiciels</u> Titus (2014) => VIA, équipant bcp de réseaux en France et à l'étranger <u>Nouveaux besoins</u> - Logiciel d'aide au remisage (lié à option 1) - Géocompose : Outil dédié à la restructuration du réseau. Tester plusieurs scénarios en calculant des indicateurs (population desservie, ménages à bas revenu, emplois, générateurs), par ligne, par groupe de ligne et pour le réseau complet SIRH Gestion du personnel - Gestion des entretiens annuels et professionnels - Amélioration de la précision et de la conformité	

- Gestion des talents et du développement
- Sécurité et confidentialité des données (centralisé dans un seul outil protégé)

Billettique

- Finalisation de la migration billettique 2011 vers la 2022, avec arrêt de l'interface actuelle Présentation d'une architecture-cible unique 2026-2031 ~~_____~~ K€ en CAE et ~~_____~~ k€ HT en PPI sur la durée du contrat
- 2026 **multivaldation Open Payment** (y c évolution des PdC), adaptation TPVS et extension aux dépositaires non équipés, intégration du MTicket dans les PdC, barriérage des P+R avec valideur en sortie (contrôle titre validé).
- 2027 **Retrofit des distributeurs de titres conducteurs** (DAC)
- 2028 Renouvellement progressif des PdC
- 2031 suppression des DAT

Intelligence artificielle

« Utilisations envisagées de l'IA générative étant entendu qu'à date elles visent à améliorer nos processus internes et optimiser nos services

Efficacité interne (offre, juridique, RH, direction technique, RSE)

- o ~~_____~~ Synthèse et recherche documentaire - En production (utilisation de la suite ~~_____~~ solution de notre partenaire ~~_____~~ appels d'offres)
- o ~~_____~~ Création de contenu automatisée - En production (utilisation de la suite ~~_____~~ solution de notre partenaire ~~_____~~ réponses aux appels d'offres)
- o ~~_____~~ Classification et dépouille des tickets IT - En phase de développement (Retour d'expérience en avril ~~_____~~)

Exploitation et maintenance (agents terrain)

- o ~~_____~~ Optimisation des processus - En production (groupe RATP avec SE ~~_____~~)
- o Aide à la gestion et à l'analyse des données ~~_____~~ (Expérimentation à venir communale vers le bon de travaux), Expérimentation à venir ~~_____~~ 5 e ~~_____~~ (avril 2025)
- o Assistance à la compréhension et priorisation des ~~_____~~ Expérimentation à venir Ligne de ~~_____~~ en Île-de-France (avril 2025)

	Formation et développement - o ~~Cadrement des équipes~~ : ~~responsable de l'équipe~~ en situation de crise - rôle : Cadrage réalisé, cadrage piloté - ~~Expérience client~~ (conseillers & voyageurs) - o Analyse et catégorisation des retours clients (sentiments, tendances) En service, en validation métier y compris les mesures d'impact - o ~~Accès simplifié à l'information~~ aux applications voyageurs pour un accès simplifié à l'information Cadrage réalisé, POC en cours de développement »	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> le candidat présente une vision très claire des systèmes Les évolutions souhaitées ou les nouveaux besoins sont argumentés, en lien notamment avec les risques d'obsolescence et les besoins des équipes L'ensemble présente un partage équilibré entre logiciels ALM / logiciels Groupe Ratp et abonnements à des logiciels sur étagère Les évolutions prévues sur le SAE sont claires et limitées, compte tenu de son remplacement récent L'évolution de la billettique est adaptée aux objectifs, notamment en terme de services à l'utilisateur et sécurisation avec une billettique unique Il n'est pas proposé de logiciel de suivi des actifs (hormis Maint'up pour la gestion quotidienne bus et tram), notamment la scénarisation des stratégies de gestion Le candidat propose des pistes d'usage de l'IA pertinentes en mentionnant certains projets déjà engagés par le groupe <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : RATP DEV	
Maintenance du matériel roulant et le vieillissement des rames 302	Maintenance Bus : Organisation interne structurée et cohérente, avec présentation des adaptations proposées lors des travaux du CTT, de l'assistance technique du groupe, utilisation de 4 outils de maintenance prédictive Démonstration de la connaissance des opérations de maintenance bus toutes motorisations (23 plans de maintenance) et des coûts associés). Instrumentation pour le suivi - Maint'up (outil Ratp Dev) sur 52 bus actuels et sur les futurs bus pour « diagnostiquer des anomalies qu'aucun	

	outil constructeur n'autorise » Cas d'usages explicités en Annexe 15 (suivi montée en température moteur) - Actia sur une quinzaine de bus actuels et en + sur les bus neufs <u>Maintenance des rames :</u> Démonstration de la maîtrise des opérations de maintenance des rames 302 et 305, avec des propositions d'expertises pour repousser certaines opérations afin d'optimiser les immobilisations Appui sur des procédures cohérentes, des outils et des expertises groupe Instrumentation pour le suivi - ~~Maîtrise des opérations de maintenance~~ Le logiciel ~~Plan~~ planifie les opérations de maintenance à long terme. - Filexis, main courante permet la maîtrise du nombre d'intervention corrective <u>Vieillessement Rames 302 :</u> Mutualisation des opérations de maintenance avec la rénovation à mi-vie qui sera prévue lors de la prochaine DSP, lors des opérations liées au 1,2Mkm et intègre les nouveaux équipements, suite à évolution réglementation européenne F-Gas et les opérations révision de portes Le coût de maintenance moyen est de 0, ~~1,2~~ Mkm 2026-2027 Plan de maintenance 15 ans ou 900 000 km et remplacement des sièges passagers 2028-2029 Remplacement écrans TFT (obsolescence) 2032 Remplacement girouettes (obsolescence) (post-DSP) ~~Rénovation à mi-vie/ prolongation durée de vie~~ → ~~Prévoir une équipe projet (responsable projet au sein de l'OTRM) en lien direct avec OTRM et les rames +~~ → Marché d'expertise en amont pris en charge par RD Angers sur fonctionnement entre 2029 et 2032 → Renfort équipe locale pour assistance technique	
--	---	--

	(achats/projet/juridique) du groupe RATP → expertise rames à partir de 2030-2031 → rénovation à l'horizon (y compris Révision Générale des portes) 2033-2035 → Présentation des références et expertises du groupe pour des opérations similaires expérience OK (Déjà fait avec Orlyval et à venir T2, T7, T8 d'ici la rénovation des rames d'Angers) → propose de s'affranchir du soutien du constructeur Alstom pour la conduite des dossiers sécuritaires auprès des services de l'Etat → propose d'ajouter des fonctions (système TOR, allongement rames, amélioration maintenabilité, remplacement système clim/ventilation, amélioration accessibilité, amélioration vidéo et cyber, livrée sièges, evolution Info Voyageur) – RD sera force de propositions → outil maison RATP pour aide à la décision entre la rénovation et les investissements	
Commentaire	<i> Vieillessement des rames 302 Préconisations identiques sur la prolongation de 10 ans de la durée de vie lors de la révision des 1,2Mkm et avec le report de la Révision Générale des portes à cette date</i> <i> RATP DEV : L'outil maison développé par le groupe RD, qui est un outil puissant très complet et très performant, est un atout majeur du matériel roulant. Il est très indépendant des fournisseurs. C'est un avantage très important pour le groupe RATP. L'outil maison développé par le groupe RD, qui est un outil puissant très complet et très performant, est un atout majeur du matériel roulant. Il est très indépendant des fournisseurs. C'est un avantage très important pour le groupe RATP.</i> <i> Vieillessement des rames 302 forte mobilisation de moyens internes pour Ratp Dev</i> <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : RATP DEV	
Vision des investissements comme sécurisation des outils de production et facteurs de productivité	<u>Sécurisation des outils de production</u> RATP Dev s'engage à être certifiée ISO 9001 – Gestion des processus sous deux ans après le démarrage du contrat de DSP Certification en 2028 et renouvellement en 2031 Elle sera mise en œuvre et suivie par le pôle Services Généraux Objectif Renforcer la performance des investissements, le fonctionnement des actifs, et leur durabilité. Pour le candidat => Scénariser des stratégies de gestion des actifs en fonction de	

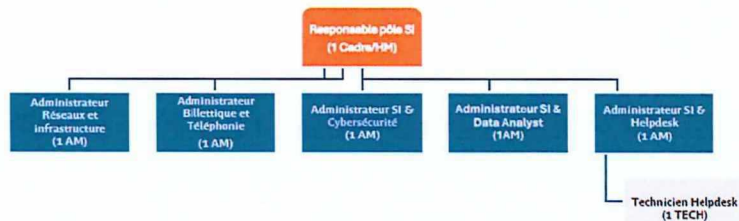
	la durée de vie , => Scénariser des plans de maintenance adaptés , => Projeter sur le long terme des trajectoires d'investissement par famille d'actifs. => Avec la certification, la gestion des actifs confiés au délégataire est auditée par un tiers extérieur, spécialisé dans le management d'actifs Les avantages pour ALM (selon le candidat) => Améliorer la prise de décision à partir de la gestion des données et des scénarios produits par RD Angers , => Améliorer une vision à long terme et globale des besoins d'investissement et de l'état des biens mis à disposition , => Avoir la garantie de la robustesse de la gestion des actifs par l'audit externe régulier Utilisation de Maint'up tram pour sécuriser l'exploitation l'adhérence du matériel roulant en interaction avec l'infrastructure, suivi usure des plaquettes de freins <u>Robustesse de l'infrastructure informatique</u> Infrastructure de stockage et de virtualisation (stockage des données et l'exploitation de tous les systèmes de l'entreprise), renouvelée tous les 6 ans pour être au niveau et gérer l'obsolescence Réplication synchrone sur 2 sites (St Barth et CTT) Remise à neuf en 2031. Les systèmes sensibles type SAE, billettique restent stockés en local. En complément, renouvellement de pare-feux, licences boîtiers VPN, virtualisation du système téléphonique pour redondance, mise à jour infra wifi, enregistreurs vidéo, caméras analogiques ligne A Total PPI et CAE [REDACTED] sur le sujet En complément, gestion des obsolescences et mises à jour des systèmes d'exploitation et bases de données montée en version des serveurs et bases de données en 2028 et 2029 ([REDACTED]) <u>Extensibilité</u> - Extension des applications de maintenance et l'exploitation [REDACTED] (projetement d' [REDACTED] différentes sources) avec vues réseaux, alertes prédictives, suivi équipements, tableaux de bord, détection les pannes des systèmes billettiques et de comptage voyageurs Déploiement sur les rames 305. Exposition des cas d'usages envisagés (Annexe 15) Exemples tram mesurer automatiquement la disponibilité des systèmes priorités feux, supervision du système de	
--	---	--

	climatisation et chauffage, limiter la consommation des matériels roulants sur le remisage et au dépôt, des portes, analyse des temps de parcours, d'écoconduite Exemples bus analyse des moteurs tournants aux terminus bus (bruit), analyse des zones de ralentissement, pannes valideurs, suivi garanties constructeurs, suivi système dépollution des zones de ralentissement, - Suivi de l'offre et des fréquentations avec CITIO et Entropy pour évaluer et corriger les évolutions d'offre - Logiciel Geocompose (construction offre de transport) - Fond innovation de la CAE, dont appel à projet annuel pour tests de concepts innovants (usage vélo cargo, kiosque mobile), améliorer les conditions de travail (exosquelette) ou anticiper les évolutions réglementaires (équipement de préparation de peinture sans solvant) - Citio Fraud Tracker pour améliorer le dispositif de lutte contre la fraude et orienter le travail des contrôleurs - CITIO pour analyser les points noirs de circulation et les pertes de vitesse commerciale - Propositions d'aménagement de voirie sur carrefour Mendes France, Bessonneau/nov et axe P. Bert pour améliorer la vitesse commerciale - Boîtiers éco-conduite Actia (dans bus neufs) - Outil VIA pour optimisation des courses TPMR et TAD	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> le candidat s'engage dans une démarche de ~~gestion~~ pour structurer et améliorer la performance de gestion du patrimoine (investissement et maintenance), avec un tiers évaluateur Cet engagement et le renouvellement de la certification peuvent constituer une garantie d'une sécurisation des outils de production Ratp explicite les enjeux du maintien de la robustesse de l'infrastructure informatique (redondance notamment) et les investissements liés (suivi de l'obsolescence, liste des matériels à renouveler) Concernant les facteurs de productivité, l'essentiel est basé sur la poursuite du déploiement de ~~Mantis~~, l'usage de ~~Citio~~, ~~Citio Fraud~~ tracker contre la ~~fraude~~, ~~Geocompose~~ pour simuler des évolutions de réseau, VIA pour optimiser l'exploitation TPMR/TAD et l'idée d'un fond innovation dans la CAE Les propositions d'aménagement de voirie sont intéressantes mais doivent s'intégrer dans une vision circulaire plus large <u>TRANSDEV</u>	

AVANTAGE : EGALITE

Cybersécurité des installations et systèmes

Renforcement de la lutte contre la cybersécurité : la politique cybersécurité robuste s'appuyant sur une organisation structurée en interne et avec l'appui du Groupe :



- La vision de l'obsolescence des matériels et logiciel est précise. Le plan d'actions associé semble exhaustif et précis.
- ~~application des exigences de la directive NIS2~~
- recrutement d'un DATA Analyst et désignation d'un référent cybersécurité au sein du Pôle SI
- Politique de sécurité basé sur le framework NIST (États-Unis)
- Une analyse de risque EBIOS-RM sera partagé avec la collectivité en début de DSP
- Une démarche projet prenant en compte les aspects sécurité
- ~~Application des exigences de NIS2~~, sans préciser le niveau. Focus sur les 10 mesures de sécurité attendues par NIS2 avec les réponses apportées et celles déjà en place.
- Des services d'expertise apportés par le groupe "pack cybersécurité »
- Le « socle de sécurité » du Groupe Ratp Dev est décrit, avec une matrice RACI (groupe et filiale).
- mesures supplémentaires en offre finale (infra SI de secours, sauvegarde, process de crise, etc.).
- La cybersécurité du matériel roulant est abordée.
- Mise en place d'un plan de continuité des activités (PCA) décliné en mode opératoires selon la typologie des événements avec un focus sur la gestion de crise cybersécurité (notamment process en cas de perte totale

	des SI), y compris mode papier/crayon à établir dès 2026	
Commentaire	<i>Contexte la réglementation NIS2 en matière de cybersécurité en France prévoit deux niveaux d'exigence : Entité Importante EI et Entité Essentielle EE Angers Loire Métropole dépassant largement le seuil envisagé devrait devenir EE, le niveau le plus exigeant Les candidats ont été encouragés à se rapprocher des exigences liées à la réglementation NIS2 mais sans préciser EI ou EE</i> <i>Les 2 offres sont assez différentes mais toutes les deux reposent de manière significative sur les ressources et expériences du groupe qui porte l'offre ainsi que sur leurs supports informatiques (matériels, logiciels et expertise) On y retrouve également des traits communs : analyse de risque, anticipation de la crise et exercices associés</i> <i>Quel que soit le candidat retenu, un besoin de démarche de partage avec la DSIN d'ALM sur les audit / contrôles / risques et traitements est à prévoir Cela permettra par ailleurs d'avoir un regard externe</i> AVANTAGE : EGALITE	
ANALYSE Aspects de gestion patrimoniale	Avantage : RATP DEV	

Cohérence du projet d'entreprise et de la gestion des ressources humaines avec les propositions du candidat (décomposition du temps de travail des conducteurs, maîtrise de l'absentéisme, du GVT et des éléments de rémunération, évolution du réseau, investissements, marketing...). Les apports de la maison-mère et de ses filiales

	RATP DEV	TRANSDEV
Décomposition du temps de travail des conducteurs	Nombre moyen d'heures / agent de conduite 1 [REDACTED] h (annexe 6A2) Nombre de journées de formation/ETP moyenne [REDACTED] (recalcul) Journées de délégation et social (y c réunions)/ETP moyenne [REDACTED] (donnée corrigée)	
Commentaire	<i>L'analyse du temps de travail a fait l'objet d'un recalcul à partir des pièces fournies, les données étant établies de manière différente</i> <i>Globalement, la décomposition du temps de travail est relativement similaire entre candidats et correspond aux ratios de la profession</i> <i>L'écart en formation est très fortement lié au nombre de recrutements prévus en conduite</i> AVANTAGE EGALITE	
Maîtrise de l'absentéisme	Objectif cible chez Ratp Dev [REDACTED] toutes catégories confondues Conducteurs bus et tram [REDACTED] => [REDACTED] en fin de DSP <u>Dispositif de suivi individuel</u> - Présentation de logigrammes d'intervention et suivi des salariés en arrêt selon la durée des arrêts distinction des actions en fonction de la durée des arrêts (inférieurs ou supérieurs à 30 jours), afin de rester en contact avec les salariés absents, dans le but de maintenir le lien avec l'entreprise et favoriser le retour à l'emploi dans les meilleures conditions. Contrôle du respect des arrêts maladie des salariés, en pratiquant ponctuellement des contrôles de présence au domicile et des contre-visites médicales <u>Suivi global</u> Suivi global avec commission bimestrielle avec le médecin du travail, la conseillère Cap Emploi, l'assistante sociale, le manager d'exploitation et le responsable méthodes/planning pour réfléchir aux aménagements possibles des conditions de travail en	

	vue de la reprise des salariés, de réduire les arrêts longue durée • Suivi dans les services : point trimestriel avec chaque directeur pour lui partager un reporting détaillé de l'absentéisme de son ou ses services, dans le respect des règles de protection des données et identifier les leviers et les actions à mettre en place spécifiquement dans son périmètre <u>Prévention</u> • Accidents du travail culture de l'information auprès de l'ensemble des salariés en affichant, sur chaque site et visible pour tous, la survenance d'un accident et le nombre de jours sans accident Cela dans le but de déclencher une prise de conscience et une approche de prévention • Prévention des risques (harcèlement sexuel, risques psycho-sociaux) • Très réceptif aux demandes de temps partiels (100% des demandes sont acceptées dans un délai de maximum 3 mois • Appui également sur le programme « Transportez-vous bien » (programme de prévention santé du transport de la CARCEPT) et sur notre mutuelle d'entreprise qui, respectivement, animent des ateliers et diffusent des conseils lors de cette semaine annuelle de la QVCT <u>Intéressement</u> Dispositifs de participation, d'intéressement et d'épargne salariale	
Commentaire	Contexte . Absentéisme conducteurs 2024 réduit [REDACTED] (le + bas des filiales RD) ([REDACTED] en 2023) Les candidats présentent tous les deux un même objectif d'absentéisme conducteurs, partant d'un point déjà bas en 2024 Le niveau d'encadrement par les managers de proximité est confirmé par les 2 candidats également AVANTAGE : EGALITE	
Maîtrise du GVT (glissement vieillesse technicité)	Evolution du taux d'ancienneté des conducteurs bus et tram [REDACTED] => [REDACTED] Taux d'ancienneté moyen [REDACTED] => [REDACTED] Augmentation de [REDACTED]	

	Effet GVT affiché par le candidat : █████.	
Commentaire	<i>Il y a peu d'écart entre les candidats, qui s'efforcent de maîtriser le niveau d'ancienneté et de GVT. Néanmoins, Transdev affiche un effet ancienneté sur les rémunérations conducteurs stabilisée à █████ tandis que Ratp Dev affiche une ancienneté passant de █████ à 1██████. Cela a une répercussion sur le volume de rémunération des conducteurs.</i> <i>Sur l'ensemble du personnel, il n'y a pas d'évolution du GVT en moyenne pour Transdev et de █████ par an pour Ratp Dev.</i> AVANTAGE : TRANSDEV	
Maîtrise des éléments de rémunération	<u>Politique générale :</u> « Le sentiment de reconnaissance est un puissant vecteur d'implication et il dépend de multiples facteurs, à commencer par l'application d'une rémunération valorisante. La politique salariale du Groupe est basée sur une redistribution équilibrée et maîtrisée des résultats de l'entreprise, que nous proposons chaque année lors des NAO. Nous nous basons sur notre outil SIRH (syst d'info pour les ressources humaines) pour faire des analyses de rémunération et des pesées de poste, par métiers et catégories et veiller à la cohérence et l'équité pour l'ensemble des équipes » « La masse salariale représente le premier centre de coût de l'entreprise et sa gestion impacte ses résultats mais également son image, celle du réseau et le climat social. » <u>Structure de rémunération :</u> « La structure de rémunération est la suivante : valeur du point × coefficient = salaire mensuel de base salaire mensuel de base + prime d'ancienneté conventionnelle + autres primes accessoires = salaire mensuel brut Les autres primes accessoires correspondent au 13ème mois et à la prime de résidence. D'autres primes viennent également en complément du salaire de base pour rémunérer des conditions de travail spécifiques (travail de nuit, travail du dimanche, astreinte...). Lorsque les résultats économiques et financiers nous le permettent, nous faisons le choix d'attribuer des primes qui viennent récompenser la contribution, individuelle ou collective,	

des collaborateurs à ces résultats et qui sont assorties de critère de présence au poste Nous ne sommes pas favorables aux primes vacances, généralisées et accessibles à tous quel que soit le présentisme et la performance »

Primes variables sur objectifs

« Nos agents de maîtrise et nos hautes maîtrises bénéficient, en complément de cette rémunération, d'une Prime Variable sur

Objectifs (PVO), validée annuellement lors de l'entretien annuel. Cette prime est fonction de leur performance et de leur contribution directe aux résultats de leur service Les critères sont définis de manière précise et transparente »

Participation, intéressement et épargne salariale

« Nous avons également des **dispositifs de participation, d'intéressement et d'épargne salariale** (PEE, PERCO) que nous reconduisons. Notre accord d'intéressement actuel a comme critères

- La qualité de service ,
- Le présentisme ,
- L'accidentologie bus et tramway ,
- L'écoresponsabilité avec les consommations de carburant, le tri des déchets. »

Ratp Dev (passant de 300 000 € en 2020 à 400 000 € en 2021)

L'augmentation de l'intéressement est cohérente avec le projet d'entreprise de RATP Dev (amélioration de la qualité et réduction de l'absentéisme = davantage de bonus qualité et davantage de bénéfice pour le délégataire = plus d'enveloppe à redistribuer dans l'intéressement des salariés, et c'est aussi parce qu'il y a plus d'intéressement que les salariés s'appliquent davantage à aller chercher les objectifs)

NAO

« Pour favoriser les conditions du dialogue social, nous déterminons un calendrier fixe de Négociation Annuelle Obligatoire (NAO), entre février et mars et nous veillons à ce que les discussions soient ouvertes, constructives et respectueuses Nous sommes soucieux de proposer chaque année, **outre la valeur du point, des mesures sociales qui répondent aux attentes de nos salariés et qui nous permettent de maîtriser l'impact sur la masse salariale** »

	Les deux candidats prévoient une augmentation maîtrisée des primes liée aux services au fil du contrat, hormis celles pour lesquelles l'ancienneté intervient (13 ^{ème} mois, Indemnité de retraite) Seules la prime du dimanche chez Ratp Dev et les primes de dimanche, fériés et nuit chez Transdev augmentent au fil du contrat, mais c'est lié au choix d'organisation des services par les candidats, et l'augmentation est la même pour les 2 candidats, de l'ordre de [REDACTED] entre 2026 et 2031													
Commentaire	RATP DEV le candidat présente une vision globale du pilotage des éléments de rémunération des salariés alliant dispositifs collectifs en majorité et dispositifs individuels sur objectifs pour certaines catégories (maîtrises et haute maîtrise), avec l'appui du SIRH pour « analyses de rémunération et des pesées de poste, par métiers et catégories et veiller à la cohérence et l'équité pour l'ensemble des équipes » TRANSDEV AVANTAGE : TRANSDEV													
Cohérence des effectifs avec l'évolution du réseau	Evolution des effectifs d'exploitation <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>2026</th><th>2031</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fonction exploitation hors conduite</td><td>[REDACTED]</td><td>[REDACTED]</td></tr> <tr> <td>Conduite bus</td><td>[REDACTED]</td><td>[REDACTED]</td></tr> <tr> <td>Conduite Tram</td><td>[REDACTED]</td><td>[REDACTED]</td></tr> </tbody> </table> Les effectifs correspondent bien à l'organigramme proposé		2026	2031	Fonction exploitation hors conduite	[REDACTED]	[REDACTED]	Conduite bus	[REDACTED]	[REDACTED]	Conduite Tram	[REDACTED]	[REDACTED]	
	2026	2031												
Fonction exploitation hors conduite	[REDACTED]	[REDACTED]												
Conduite bus	[REDACTED]	[REDACTED]												
Conduite Tram	[REDACTED]	[REDACTED]												
Commentaire	Il y a un écart d'effectifs sur la fonction exploitation hors conduite (8 ETP en + dans le tableau) sans doute affectés différemment par Ratp Dev, notamment dans les services généraux Les effectifs de conduite sont quasi similaires et leur évolution légèrement à la hausse correspond à l'augmentation des kms annuels du réseau (1 [REDACTED] [REDACTED]) AVANTAGE : EGALITE													
Cohérence des équipes avec le programme d'investissements	<u>Direction technique</u> [REDACTED] opérateurs, techniciens et encadrants pour la gestion du patrimoine transport urbain La création du « Pôle Services Généraux » a pour objectif de renforcer la gestion patrimoniale afin d'assurer la coordination des projets patrimoniaux													

	Sollicitation du centre d'expertise du groupe RATP, en particulier pour 3 sujets d'actualité : transition énergétique de la flotte des véhicules, rénovation à mi-vie des rames 302, maintenance patrimoniale de la ligne A → Propose une stratégie d'investissement robuste et optimisée (optimise les pas de maintenance de certains organes du Matériel Roulant) Internalisation des opérations stratégiques de maintenance permet la montée en compétence des ressources internes, indépendance vis-à-vis des entreprises mainteneurs et coût maîtrisé → Déjà fait pour la maintenance de la balayeuse, de la maintenance décennale des mécanismes des ADV, consolidation des poutres APS → Sera fait pour la maintenance des bornes de charge des véhicules (VL et TPMR) Intégration au Groupe métiers tram du Groupe Ratp Dev Connaissance des équipements à maintenir de par ses 6 années d'exploitation en optimisant la durée de vie des infrastructures avec une présence humaine (inspection de la voie à pied tous les 3 mois et en tramway tous les 2 mois) et des outils d'aide à la décision déjà déployés et à déployer (Maint'up, caméra sur pantographe) → Travail de fond sur les investissements de la ligne A vieillissante accompagné d'experts → Garant de la pérennité des installations Ligne B grâce aux retours d'expériences Ligne A et expert groupe RATP <u>Direction QSE</u> 1 Directeur/directrice QSE + 1 chargé environnement + un assistant QSE + un chargé hygiène HSC + 1 alternant environnement	
Commentaire	<i><u>RATP DEV</u> L'organisation de l'entreprise proposée et les effectifs associés permettent de mettre en œuvre le PPI proposé La Direction QSE est clairement identifiée et calibrée pour le portage des ambitions affichées et l'évaluation des résultats qui tiennent en partie aux investissements prévus</i> <u>TRANSDEV</u>	

	AVANTAGE : RATP DEV	
Cohérence de l'équipe avec le programme marketing	Direction Marketing et expérience client - Commercial et relations clients 2 experts - Etudes et connaissance clients 2 experts - Urbanisme (travaux, mobilier urbain) 2 experts - Communication 1 expert Total 5 experts	
<i>Commentaire</i>	AVANTAGE : EGALITE	
Apports de la maison-mère et de ses filiales	Mise en avant de l'expérience des réseaux tram gérés par Ratp (Caen, Brest, Lyon, Casablanca) et des pôles de compétence bus et tram à disposition par Ratp Exemple de convention intra-groupe fourni Insertion Fondation du Groupe RATP poursuit son accompagnement de projets angevins (AMS, ADIE) Ressource supports et logiciels mis à disposition (TRAACE par ex) et solutions techniques (Maint'up par ex) Appui mis en avant sur - Accompagner le vieillissement de la ligne A du tramway - Rénover à mi-vie les rames 302 pour les conserver 45 ans - Cybersécurité pour protéger l'infrastructure numérique et les données - mission de veille et d'information au profit d'Angers Loire Métropole - mise en oeuvre d'un programme d'innovations - formations et échanges 1 cadres mis à disposition (CODIR)	
<i>Commentaires</i>	L'expertise apportée par les 2 groupes est pointue et équivalente Le nombre de PMAD est maîtrisé, gage d'une expertise conservée localement AVANTAGE : EGALITE	

ANALYSE Cohérence du projet d'entreprise et de la gestion des ressources humaines avec les propositions du candidat. Les apports de la maison-mère et de ses filiales.	<i>Avantage : EGALITE</i>
--	----------------------------------

Propositions liées à la clause d'éco-responsabilité		
	RATP DEV	TRANSDEV
Adaptation aux changements climatiques des infrastructures de transports et des dépôts et la protection des personnels et usagers	Utilisation de l'outil de gestion d'actifs (certification ISO 14001) pour scénariser des plans d'adaptation des actifs en cas de phénomène climatique extrême et prendre les mesures associées Procédures Procédures de gestion des événements climatiques couvrant la période hivernale, la période automnale, les inondations, les périodes de canicule / sécheresse Chaleurs extrêmes - Propositions d'adaptations : avancer l'heure de pointe du matin d'une heure, lisser l'heure de pointe du soir pour mieux répartir la fréquentation, diminuer l'offre en heures creuses (peu/pas de déplacements de loisirs à 15h quand il fait 45° C à l'extérieur) - Poursuite du programme de plantations d'arbres aux arrêts + test supports bois végétalisés permettant de prolonger la zone d'ombre sur le côté des arrêts - Matériel roulant : poursuite équipement climatisation dans les bus neufs - Test peinture claire anti-chaueur (cool-roofing) puis généralisation sur 8 armoires électriques tram identifiées Une synthèse est fournie en Annexe additionnelle 16, listant les actions d'adaptation, d'atténuation, de compensation et de biodiversité, leur description et avec pour certaines des objectifs chiffrés et des coûts quand cela est mesurable	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> : l'utilisation de l'outil de gestion des actifs pour scénariser des plans d'adaptation est une bonne idée mais est succinctement abordée. Le candidat s'en tient à la poursuite de quelques actions en cours et une proposition de cool-roofing. L'annexe 16 permet néanmoins de lister les actions engageantes avec leur descriptif pour certaines <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : TRANSDEV	

Dispositif d'élaboration et de suivi du BEGES (Bilan Carbone des entreprises)	Bilan réalisé en 2023 – utilisation outil TRAACE de Ratp, basé sur méthodo Ademe (scopes 1, 2 et 3). Solution de "stratégie - climat tout en un" qui permet, en plus de piloter le bilan carbone, de construire et de suivre une trajectoire de décarbonation des transports publics à horizon 2030 et 2050 L'intégration de l'ensemble du plan d'actions dans l'outil TRAACE affiche une trajectoire de décarbonation sur les scopes 1, 2 et 3 de – 41% entre 2024 et 2031 Suivi des sous-traitants suburbains/express/scolaires A l'occasion de la revue de contrat annuelle, bilan des actions réalisées avec chaque soustraitant réalisé avec leurs bénéfices en termes de réduction de GES En 2030, dans le cadre du renouvellement des contrats de sous-traitance, le dossier de consultation intégrera des objectifs chiffrés de réduction des GES En complément, Charte Objectif CO2 signée dès 2026, bâti avec l'ADEME et portant sur 4 leviers • Les véhicules plan de maintenance adapté, gestion des pneumatiques, utilisation de lubrifiant moteur à économie d'énergie, maintenance conditionnelle (analyse d'huile moteur) permettant des actions correctives avant usure prématurée des organes tels que les moteurs, les boîtes et les ponts , • Les carburants suivi des consommations (diesel, électrique, GNV), utilisation de produits auxiliaires de combustion, maintien de la propreté des circuits d'alimentation et d'injection des moteurs diesel , • Le personnel de conduite suivi régulier de l'écoconduite et réalisation d'audits de conduite , • L'organisation et le management mise en place d'actions mobilité avec la collectivité, amélioration de l'information et de la sensibilisation des habitants de l'agglomération aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle Label conditionnée aux résultats d'un audit externe indépendant qui vérifie la fiabilité des données et l'atteinte d'un haut niveau de performance environnementale (GES) Objectif d'obtention en 2029	
Commentaire	<i><u>RATP DEV</u> la démarche est moins bien exposée mais l'outil TRAACE du groupe Ratp est particulièrement adapté et le candidat s'engage sur une réduction chiffrée des scopes 1, 2 et 3 Une démarche Objectif CO2 qui s'intègre de plus dans le BEGES, avec un monitoring des réductions GES et qui engage le candidat à obtenir le label</i>	

	<u>TRANSDEV.</u> AVANTAGE : RATP DEV	
Système de management environnemental et la réduction des consommations de toute nature et de la production de déchets	<u>SME</u> Démarche RSE 2027, avec la méthode politique générale QSE, avec outils, indicateurs et plans d'actions Rappel Outil de veille réglementaire utilisé Préventio et de mesure via la GED (gestion électronique de documents) Objectif Maintien et extension du périmètre de la certification Pilotage par la Dir QSE (4 pers + 1 alternant et 10 salariés ambassadeurs dans les services, déjà désignés) fonctionnement alloué par an. Gestion certification en 2027/2028 <u>Réduction des émissions de GES (autre que décret tertiaire)</u> - Charte Objectif CO2, avec 4 leviers véhicules / carburants / personnel de conduite/organisation (noté en BEGES) - Transition énergétique bus (20% électrique en 2029 + éco-conception des bus, avec véhicules électriques) - Bilan GES avec les sous-traitants et révision des contrats en 2030, contrôles moteurs restant allumés en centre-ville - Poursuite de la réduction de conso électrique des tramway. - Etude en 2025 des zones et périodes de ralenti moteur prolongées sur les dépôts, au terminus et en ligne pour mise en place d'actions de réduction en 2026 <u>Application du décret tertiaire</u> Poursuite de la démarche avec accompagnement de eGreen avec obj -10% (-40% depuis 2016) Accompagnement d'ALM pour la rénovation thermique des bâtiments de St Barthélemy d'Anjou (prévu dans le DCE en 2025-2026) avec propositions complémentaires - Vitrages dernière génération (confort hiver/été)	

	- film adhésif « contrôle solaire » sur les fenêtres qui ne seront pas changées (idem à Agence Lorraine et CTT) - cool roofing atelier bus (inscrit au ppi) Poursuite de la réduction de la consommation de gaz – 10% (remplacement des équipements de chauffe du « Chassijet » et brûleur cabine peinture, éco-gestes) Poursuite de la réduction de la consommation d'électricité de 10% sur les dépôts et 5% à l'Agence (relamping led et rénovation des hublots des halles du CTT, variateurs éclairage, éco-gestes et suivi accentué des températures de consigne, rénovation éclairage zone carrosserie bus) <u>Loi APER</u> Couverture en photovoltaïques des P+R Ardennes et Roseraie, en déplaçant les arbres avec portage par un tiers <u>Réduction des déchets et sécurité</u> - Sécurité limitation des rejets (rappel des procédures de contrôle produits, eau, air), suivi ICPE - Réductions à la source (tasses de café) - réemploi et économie circulaire adhésion à l'ADECC (accès à la plateforme « Solutions Partage », sorte de « Vinted » professionnel pour acheter ou vendre des matériels de seconde main). Process défini pour le don de matériaux afin d'en assurer la traçabilité - Recyclage enjeu du respect des consignes de tri qui sont appliquées réglementairement Baisse de 8% des déchets sur la durée de la DSP <u>Réduction des consommations (autre que décret tertiaire)</u> Maîtrise/ management des consommations des véhicules en mettant l'accent sur l'écoconduite - Formation de tous les conducteurs - Utilisation des véhicules M... - Baisse de consommation de 120 000 litres de carburant et 207 tonnes de CO₂ sur la durée de la DSP - Poursuite de la réduction de conso électrique des tramway (optimisation chauffage/clim, éco-stationnement, écoconduite avec optimisation marche-type, optimisation des volets d'air neuf, étude sur limitation ouverture automatique des portes, étude sur possibilité de démarche éco-conduite) <u>Eau</u> réductions importantes réalisées avant 2026, poursuite	
--	---	--

	réduction – 10% meilleur suivi machine à laver bus (internalisation), poursuivre la conversion végétale de la Plateforme tram (nouveaux tests à Ardennes et Monplaisir), suivi des conso pour détecter les fuites sur la PF tram, compteurs connectés sur les sanitaires <u>Biodiversité et adaptation</u> - installation hibernaculums et hôtels à insecte, ruches, - Compensation carbone ad [REDACTED] arbres pour [REDACTED] Tree (fin [REDACTED]). - Poursuite mise à disposition de sites-test de désimperméabilisation au dépôt de St Barthélémy auprès d'AgroCampus <u>Plan de mobilité employeur</u> Plan d'action débutant en 2026, sur déplacements pro et domicile-travail. Une synthèse est fournie en Annexe additionnelle 16, listant les actions d'adaptation, d'atténuation, de compensation et de biodiversité, leur description et avec pour certaines des objectifs chiffrés et des coûts quand cela est mesurable	
Commentaire	Les 2 candidats partent sur le principe d'[REDACTED] <u>RATP DEV</u> Le plan d'actions et la démarche sont ambitieux, mais l'empreinte numérique a été oubliée Les solutions proposées sont réalistes, à l'exception de la solarisation des p+r, qui oblige au déplacement d'arbres âgés de plus de 15 ans La Direction QSE est clairement identifiée et calibrée pour le portage des ambitions affichées <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : TRANSDEV	
Dispositif de commande publique écoresponsable	Appui sur la charte Ratp des achats responsable et le SPASER ALM, sur des actions déjà en cours de mise en œuvre et à poursuivre - Renforcement de la gestion responsable du parc informatique (not 2ème vie et application plan ALM numérique responsable) - Optimisation des process de commande, mutualisation des besoins entre services (optimisation livraisons, conso et déchets), appro local privilégié et incitation	

	- reprise/consignation des emballages - Réemploi des matériels en interne ou avec des partenaires - Evénements éco-responsables - Stratégie achat avec clause sociale et recours à des entreprises adaptées (ADAPEI, ASAR, ISTA49, ODEA, Atout Métiers) - Imposer sur les chantiers une gestion des déchets ambitieuse - Questionner les fournisseurs sur niveau satisfaction dans l'exé du contrat - Formation à l'achat éco-responsable et charte de déontologie - Conseiller ALM dans les questions aux candidats des marchés sur leur politique en matière de transition écologique => non prévu mais accompagnement possible par Ratp Dev - Valorisation de la démarche Pas de tableau de bord pour suivi proposé	
Commentaire	<i>Les candidats abordent cette question de manière différente, chacun a des avantages</i> <u>RATP DEV</u> l'approche est concrète et explicitée, avec des exemples et 10 actions précisées + 1 optionnelle L'outil de suivi n'est pas indiqué <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : EGALITE	
Politique d'insertion	Respect des engagements vis à vis des demandes d'ALDEV (reporting, contact) • Réserver une part importante des emplois de conducteurs aux publics en situation de fragilité • Valoriser la diversité des collaborateurs sensibilisation à la diversité du Codir élargi via le campus de l'inclusion • Les engager dans des actions de mentorat • Participer aux événements « emploi », « stage » du territoire et recruter autrement (outil Digital recruter, parainage via FACE, 8 contrats d'apprentissage, intérim d'insertion, Cap emploi) • Clause d'insertion dans les contrats de nettoyage • Poursuite de l'intervention de la fondation RATP pour	

	soutenir les projets locaux d'insertion en lien avec la mobilité (AMS) • Accueil chaque année des représentants des structures d'insertion • Animation de rencontres métiers dans les missions locales • Organisation « bus de l'emploi » une fois par an Total, avec un tableau prévisionnel par année fourni - <del> </del> embauches à la conduite sur la durée de la DSP de personnes en insertion total ~~1200000~~ - 8 alternants par an, total ~~720000~~ - total global ~~1920000~~ heures en interne + ~~120000~~ heures en insertion chez les sous-traitants (suburbains et prestataires de nettoyage)	
Commentaire	<u>RATP DEV</u> les propositions sont simples mais structurées et cohérentes avec des partenaires identifiés Un tableau prévisionnel par année est fourni pour les embauches conducteurs et alternants, ainsi que les sous-traitants, engageant le candidat <u>TRANSDEV</u> AVANTAGE : EGALITE	
ANALYSE Propositions liées à la clause d'éco-responsabilité	<u>RATP DEV</u> - L'adaptation aux changements climatiques correct, avec des propositions claires retenues en offre finale - Dispositif d'élaboration et de suivi du BEGES encore moyennement détaillé concernant le suivi des sous-traitants - Le SME et les consommations déchets multi-certification, suivi internes, outils et investissements pertinents, des engagements clarifiés - Le dispositif de commande publique écoresponsable approche groupe robuste - La politique d'insertion propositions claires, engagements corrects en volume <u>TRANSDEV</u>. Avantage : TRANSDEV	

Exploitation de Mouv'irigo et la gestion du renfort souhaité par la collectivité

	RATP DEV	TRANSDEV
	Principes : Maintien dissociation MOUV'IRIGO / Irigo Flex Dissociation entre circuits réguliers ESAT (iso « scolaire », une vingtaine de circuits identifiés et fournis), revus chaque trimestre et autres TAD TPMR pour d'autres motifs Opéré par Flex 49 (filiale RD) <u>Horaires revues</u> - Lundi – vendredi 6h30 – 23h00 (actuellement 20h00) - Samedi 8h00 – 23h00 (actuellement 0h30) - Dim 9h-20h TAD ESAT fonctionne de 7h à 9h puis de 16h à 18h du lundi au vendredi + adaptation aux temps partiels ARCEAU et ESAT Avrillé vendredi 11h45 <u>Réservation</u> Maintien réservation possible jusqu'à H-2 Réservation par trimestre pour les salariés des ESAT (mais possibilité de s'y ajouter en cours de trimestre), si pas de circuit possible, report sur des courses classiques mais réservation au trimestre restant possible Par téléphone du lundi au vendredi de 7h30 à 19h et le samedi de 9h à 18h Par courrier électronique à reservation@irigo.fr Depuis l'application Mobile Pour l'utilisateur, suivi réservation et arrivée véhicule via l'outil Via et sa restitution sms/appli/mail, visualisation de l'approche du véhicule sur une carte dans l'application mobile <u>Volumes</u> Passage de 1 233 voyages à 5 000 en 2031 Passage de 2 500 kms en 2026 à 6 000 en 2031 <u>Véhicules</u> 19 minibus base Master L3H2 en 2027 et suivantes (avec moins de véhicules en réserve), transition vers l'électrique pour 6 minibus sur 19 en 2031 4 UFR encore possible avec les électriques	

Prochains achats avec véhicules mieux configurés avec strapontins permettant plus de souplesse
Pas de véhicules + grand car risque de temps de parcours trop longs

Paramétrage
Paramétrage typologie des usagers, temps de prise en charge, UFR ou pas (700 paramètres)
Optimisation de l'exploitation en temps réel et capacité à optimiser les plannings en tenant compte des conditions réelles (trafic, réservations de dernière minute, annulations, travaux etc).
Données génération de tableaux de bord (performances, usagers, trajets, satisfaction, taux de refus) + génération de données brutes
Module pour le conducteur
⇒ Accès ALM précisé

Qualité de service

objectif en 2027 et reprise des engagements demandés par ALM

- info voyageur disponible à
- capacité de prise en charge des appels tél de minimum
- qualité de l'accueil téléphonique de
- taux de refus garanti inférieur à
- véhicule est ponctuel, le temps d'attente du voyageur est <
- véhicules Mouv'irigo et leurs équipements sont propres, en bon état et opérationnels
- conducteur est accueillant, la conduite est confortable et la montée/descente est sécurisée
- Toute réclamation fait l'objet d'une réponse sous 10 jours

Contrôle

=> marche à blanc 1^{er} sem 2026

Mise en place de mesures pour la Cloute Météore sur les critères « Confort, ambiance et qualité de conduite »

- 6 mesures sur (34 mesures) sur le critère « Confort, ambiance et qualité de conduite »
- 10 mesures sur (10 mesures) sur le critère « Ambiance et qualité de conduite »

Suivi et amélioration

En interne commission participative des salariés, Analyse des

	réclamations, Analyse des indicateurs Suivi contrôle de l'activité de MOUV'IRIGO assurés par la direction Exploitation de RD Angers En externe Comité de suivi ALM/TAD TPMR/ 5 associations usagers et Ccas angers <u>Réalisation d'enquêtes</u> Mesure tous les 3 ans de la satisfaction du service Mouv'Irigo (via de sondage digital Episto) En 2026, questionnaire type est présenté à ALM pour validation afin de mener la première enquête de satisfaction dédiée aux personnes à mobilité réduite	
ANALYSE Exploitation de Mouv'irigo et la gestion du renfort souhaité par la collectivité	Contexte 499 324 voyages en 2024, 578 184 km, 16 véhicules <u>RATP DEV</u> le candidat créé des circuits « ESAT » afin de dégager des moyens pour le TAD L'offre de soirée est prolongée de 20h à 23h en semaine, ce qui est un + Une démarche de qualité de service cohérente est engagée, avec notamment les clients mystères (6 mesures par trimestre, un peu léger), un comité tripartite et un suivi par la Dir Exploitation de RD Pas d'indication sur l'amélioration de la productivité des agents Le logiciel est performant, notamment en matière de gestion des aléas et optimisations temps réel ALM a accès au tableau de bord <u>TRANSDEV</u> Avantage : RATP DEV	

Qualité de l'offre proposée en option 1 (allongement des rames de tramway)

	RATP DEV	TRANSDEV
	Nécessité Oui surcharge en HP sur A/B/C à horizon 2030 ~~de rames et de courses surcharge en HP~~ Investissement dans projection financière ALM TOTAL : 4,2M€ + ~~1,2M€~~ : Adaptation outillage + Equipements rames (achat rail route pour rames 45m 3,2M€, équipement CTT et programmation (distribution de sable/ colonne levage/modif GTC/logiciel remisage) ~~0,8M€~~, valideurs titre transport ~~0,2M€~~, pièces de rechange ~~0,2M€~~, reprogrammation carrefours ~~0,2M€~~) + ~~1,2M€~~ : A ~~1,2M€~~ (besoin 2030) – Montant marché Alstom à activer <u>avant janvier 2028</u> + estimation révision -> Négo à prévoir avec Alstom pour livrer rames en 2030 - étalement dépenses 9 rames dans projection financière ALM (prochaine DSP post 2032) Reste à charge Fonct Recettes / Charges Le coût de l'allongement de ~~11 rames 2035~~ est de ~~2,0M€~~ pour une année pleine avec une induction de fréquentation de ~~1,2M€~~ voyages et ~~1,2M€~~ de recettes chez RATP Dev. Le solde est de ~~9,2M€~~ à la charge d'ALM ~~Investissement infra important à partir allongement 16 à 20 rames~~ - ~~Extension du remisage avec 8 voie~~ - ~~Augmentation capacité des 2 GSE ligne B~~ ~~Scénario allongement 11 rames répond au besoin ligne A~~ - ~~75% des rames 45 seront sur la ligne A post HP~~ - ~~En HC, les rames 45 pourront être sur le reste du réseau~~ - ~~Refor~~ Planning allongement - Phase 1 : 2026-2027 – Exploitation nominale du parc actuel - Phase 2 : 2028-2029 – prépa chantier allongement avec référent RD - Phase 3 : 2030-2031 – chantier allongement à caler avec rénovation à mi-vie et maintenance patrimoniale	

	⇒ Référent RD pendant la prépa et chantier Si option 1 est retenue, rénovation du rail route à 20 ans à prévoir (en 2031) Scenario allongement permet d'exploiter les pics de charge autre que A - Investissement 5,2 M€ (4 rames + valideurs) - Charges 1,2 M€ dont effectif maintenance 0,8 M€ Le coût unitaire MR est calculé avec les révisions de fin 2024 L'investissement MR évoluera avec les révisions	
ANALYSE Qualité de l'offre proposée en option 1 (allongement des rames de tramway)	<u>RATP DEV</u> Présentation de l'organisation interne pour le suivi des opérations et décomposition très détaillée des temps d'immobilisation, nombre d'ETP et nombre d'opérations, pour tenir compte de la disponibilité du parc, de la réserve de maintenance en lien avec les autres opérations de maintenance. Présentation très détaillée des incidences sur l'organisation de la maintenance et de l'exploitation, de la gestion de projet et du calendrier associé, des investissements complémentaires nécessaires et chiffrés sur un périmètre large. Développement d'un outil spécifique d'aide au remisage. Adaptation du stock de pièces de rechanges, Référent RD pendant la préparation et le chantier mais pas de précision sur un référent pour la contractualisation avec Alstom. <u>TRANSDEV</u> Avantage : RATP DEV	

Qualité de l'offre proposée en option 2 (gestion du P+R définitif Montaigne)		
	RATP DEV	TRANSDEV
	Proposition d'aménagements complémentaires du P+R barriérage + valideurs (60k€HT supplémentaires au PPI), places dédiées (covoiturage, pmr recharge électrique, véhicules irigo), espace de services, espaces deux-roues (y compris matériel entretien), sanitaires, signalétique Contrats d'entretien et de maintenance externalisés Plans de nettoyage bien décrits, nettoyage de la zone parking 2 fois par mois et des annexes techniques 1fois/mois Gardiennage à distance 24h/24 Entretien espaces verts par une entreprise du secteur adapté (qui interviennent déjà sur d'autres P+R) Détails fournis sur la maintenance préventive envisagée (niveau 1 à 4 de la norme AFNOR FD-X 60-000) Descriptif des procédures de maintenance corrective Les postes sont chiffrés • Nettoyage [REDACTED] • Maintenance [REDACTED] € • Sécurité [REDACTED] (déporté) • Contrôles réglementaires [REDACTED] • Energie [REDACTED] • Espaces verts [REDACTED] • Autres [REDACTED] Total 2 [REDACTED] Recettes induites 1 [REDACTED] Reste à charge 3 [REDACTED]	
ANALYSE Qualité de l'offre proposée en option 2 (gestion du P+R définitif Montaigne)	<i>La proposition de Ratp Dev est plus complète que celle de Transdev, avec un descriptif des procédures de maintenance corrective et préventive, un chiffrage plus complet, (hormis l'assurance)</i> Avantage : RATP DEV	

CONCLUSION GENERALE SUR LE CRITERE I – Garanties et moyens	<u>Dans ces conditions, l'offre de RATP DEV apparaît plus intéressante pour Angers Loire Métropole sur les points suivants :</u> - Qualité des propositions d'évolution du réseau - Qualité et crédibilité des solutions ou service innovants pour optimiser les coûts et répondre aux demandes de franges et d'intermodalité - Aspects de gestion patrimoniale - Exploitation de Mouv'Irigo - Qualité de l'offre proposée en option 1 - Qualité de l'offre proposée en option 2 <u>En revanche l'offre de TRANSDEV est plus intéressante sur :</u> - Qualité et offensivité de la politique commerciale et de service - Propositions liées à l'écoresponsabilité
--	---

5. CRITERE N°II : COHÉRENCE ET FIABILITÉ DE L'OFFRE FINANCIÈRE APPRÉCIÉES AU REGARD DES ANNEXES DE DÉCOMPOSITION DES COÛTS ET RECETTES

Montant des dépenses, garanties quant à la maîtrise de leur évolution sur la durée du contrat, sur la base de la décomposition des unités d'œuvre																																									
	RATP DEV	TRANSDEV																																							
	<table> <tr> <th></th><th>Initial</th><th>Offre finale</th></tr> <tr> <td>Km TC</td><td>75233455</td><td>260215152</td></tr> <tr> <td>Voy TC</td><td>28533372</td><td>260215152</td></tr> <tr> <td>V/K TC</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Kms TAD</td><td>111776</td><td>3668959</td></tr> <tr> <td>Km TPMR</td><td>411776</td><td>3668959</td></tr> <tr> <td>Voy TPMR</td><td>327750</td><td>322031</td></tr> <tr> <td>V/K TPMR</td><td>0,08</td><td>0,08</td></tr> <tr> <td>Charges totales</td><td>Hors redevance d'usage</td><td>Hors redevance d'usage</td></tr> <tr> <td>Charges TC</td><td>Hors redevance d'usage</td><td>Hors redevance d'usage</td></tr> <tr> <td>Charges TPMR</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Charges/km TC</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Charges/voyage TC</td><td></td><td></td></tr> </table>		Initial	Offre finale	Km TC	75233455	260215152	Voy TC	28533372	260215152	V/K TC	0	0	Kms TAD	111776	3668959	Km TPMR	411776	3668959	Voy TPMR	327750	322031	V/K TPMR	0,08	0,08	Charges totales	Hors redevance d'usage	Hors redevance d'usage	Charges TC	Hors redevance d'usage	Hors redevance d'usage	Charges TPMR			Charges/km TC			Charges/voyage TC			
	Initial	Offre finale																																							
Km TC	75233455	260215152																																							
Voy TC	28533372	260215152																																							
V/K TC	0	0																																							
Kms TAD	111776	3668959																																							
Km TPMR	411776	3668959																																							
Voy TPMR	327750	322031																																							
V/K TPMR	0,08	0,08																																							
Charges totales	Hors redevance d'usage	Hors redevance d'usage																																							
Charges TC	Hors redevance d'usage	Hors redevance d'usage																																							
Charges TPMR																																									
Charges/km TC																																									
Charges/voyage TC																																									
Ecart entre candidats :																																									

	Base Ratp Dev moyenne/an	Base Transdev moyenne/an	Base Transdev/ Base Ratp Dev moyenne/an
Km totaux	0	0	
Frais de structure			
Assurances			
Frais véhicules de service			
Information/marketing/qualité/études/innovations			
Gestion de la billettique / SAEIV			
Gestion de l'agence clientèle			
Entretien des arrêts et équipements d'intermodalité			
Gestion de l'infrastructure tramway			
Services généraux et divers (y c PMR)			
Intéressement			
Frais de siège / région			
Impôts, taxes et redevance d'usage			
Charges des dépôts			
Contrats de maintenance logiciels (Hastus, GTC...)			
Charges Covoiturage			
Autres frais			
Frais de personnel			
Personnel de contrôle			
Billettique / SAEIV			
Gestion de l'agence clientèle			
Entretien des arrêts et équipements d'intermodalité			
Gestion de l'infrastructure tramway			
Services généraux et divers			
Marge, aléas et participation			
dont participation			
TOTAL CHARGES FIXES			

Base Ratp Dev	Base Transdev
---------------	---------------

Effectif (y compris intérim et PMAD) hors personnel de sous-traitance	ETP en moyenne / an	ETP en moyenne / an
TOTAL		
Effectif conduite		
Tram		
Bus		
Effectif maintenance MR		
Tram		
Bus		
Effectif autres activités		

Comparaison des effectifs et masses salariales

Effectif [REDACTED] ETP (dont [REDACTED] conducteurs) chez RATP DEV contre [REDACTED] chez TRANSDEV Ecart de [REDACTED] ETP (représentant moins de [REDACTED] de l'effectif global)

Masse salariale supérieure chez RATP DEV ([REDACTED] contre [REDACTED] M€ TRANSDEV) coût moyen par ETP de [REDACTED] chez RATP Dev contre [REDACTED] k€ chez TRANSDEV

- Ratp Dev prend en compte un niveau de charges sociales de 2025 ([REDACTED]) contre 2024 pour TRANSDEV [REDACTED] et un effet GVT plus important (taux d'ancienneté moyen de [REDACTED] chez RATP Dev contre [REDACTED] chez TRANSDEV)
- Les éléments de rémunération des conducteurs (mais également de tous les personnel hors PMAD et intérim) reposent pour une part sur le point 100 Les consignes de chiffrage des frais de personnel indiquaient que la valeur de référence des salaires So (indice 010562766) est égale à la valeur de cet indice pour l'ensemble de l'année 2025

Ratp Dev prend en compte pour sa part une valeur de 10,86 €, correspondant au montant négocié aux dernières NAO 2025 (Ratp dev dit qu'il a pris en compte l'accord NAO avec un effet au 1er janvier 2025, notamment la hausse du point 100 de [REDACTED] alors que cette hausse ne s'applique qu'à compter de mars 2025). Cela a pour conséquence de majorer l'offre de Ratp Dev d'environ [REDACTED]

Nota un écart est constaté sur le montant du taux de charge appliqué [REDACTED] % chez Ratp Dev contre [REDACTED] % chez Transdev, lié à la structure de paie et par conséquent au taux d'allègement de cotisation sociale d'assurance maladie

En synthèse, l'impact du décalage des deux propositions sur le taux de charges social initial représente un impact d'environ [REDACTED] par an en faveur de Transdev. Quoi qu'il en soit dans la mesure où ALM prend en compte au réel ces cotisations réglementaires, dans tous les cas c'est ALM qui les prend en charge.

SOLDE A CHARGE Le niveau annuel moyen sur la durée de la DSP du solde à la charge de l'AO (charges moins recettes) est de

- [REDACTED] pour RATP Dev ([REDACTED] de charges pour [REDACTED] de recettes)
- [REDACTED] pour TRANSDEV

Les écarts sont analysés dans les points suivants :

- + [REDACTED] Le taux d'assistance technique est mieux optimisé chez RATP Dev, il représente [REDACTED] des charges contre [REDACTED] chez TRANSDEV
- - [REDACTED] chez TRANSDEV, en lien avec [REDACTED]
- [REDACTED]

- Un coût moyen par ETP plus faible [REDACTED] k€/ETP contre [REDACTED] chez RATP Dev car RATP Dev prend en compte un niveau de charges [REDACTED]

sociales de 2025 (██████████) contre 2024 pour TRANSDEV
contre ██████████ chez TRANSDEV))

et un effet GVT plus important (taux d'ancienneté moyen de ██████████)

- **k€ sur les charges variables** chez TRANSDEV avec un coût kilométrique €/km :
 -
 -

La proposition de TRANSDEV affiche un **niveau de charges** k€/an à celle de RATP Dev. Le tableau suivant présente les grandes lignes de cet écart (même si plusieurs autres postes de charges affichent des écarts qui se compensent entre eux).

	Base Transdev / Base Ratp Dev
Frais de structure, dont :	██████████ k€
Assurances	
Frais véhicules de service	
Gestion de la billettique / SAEIV	
Intéressement	
Frais de siège / région	
Charges des dépôts	
Autres frais	
Frais de personnel poste fixes	██████████ k€
Ecart ETP	
Charges variables	██████████ k€
Ecart Ck	
Charges de sous-traitance	██████████ k€
Ecart Ck	
Marge et aléas et participation	
	██████████ k€

RATP DEV : Le coût est plus élevé de ██████████.

ANALYSE Montant des dépenses, garanties quant à la maîtrise de leur évolution sur la durée du contrat	Il s'explique par un peu plus d'ETP, des salaires plus élevés (██) et un intéressement plus important Les coûts en matière d'entretien et de nettoyage correspondent aux standards actuels de la collectivité pour assurer un maintien en bon état des équipements mis à disposition Le ~~montant des dépenses~~ ~~est supérieur~~ ~~à celui de TRANSDEV~~ <u>TRANSDEV</u> <i>Avantage : TRANSDEV mais avec des réserves importantes sur certains postes d'économies</i>
---	---

Montant des recettes reversées à ALM qui seront reversées à la collectivité Angers Loire Métropole

	RATP DEV		TRANSDEV	
	Offre initiale €HT	Offre finale € HT	Offre initiale €HT	Offre finale € HT
Recettes trafic	42 000 000 €	Pour 2 000 000 de voyages		
Recettes accessoires	8 000 000 €			
Rec TPMP		Pour 2 000 000 voyages		
TOTAL		10 000 000 €		
Option 1		+ 1 000 000 /an		
Option 2		1 000 000 /an		
Nb de voyages 2 000 000 M en 2026 à 2 000 000 M en 2031 Recettes de trafic 2 000 000 €HT en 2026 à 2 000 000 €HT en 2031 Recette moy au km 1 000 €HT => 1 000 €HT en fin de DSP Recette moy au voy 1 000 €, inchangée <u>Recettes annexes par an</u> Recettes publicité 1 000 000 €/an ok Recettes amendes élevées 1 000 000 € mais correspond à l'optimisation des contrôles et au constat actuel Produits financiers 1 000 000 € malgré la baisse des taux Peu de recettes services spéciaux 1 000 000 € mais correspond à aujourd'hui Frais d'établissement de titres (cartes Atout rééditées) 1 000 000 € Mise à dispo de personnel 1 000 000 € en 2026, 1 000 000 € puis seulement 1 000 000 € (explication ?) Total 1 000 000 €, plutôt stable				
ANALYSE Montant des recettes reversées à ALM qui seront reversées à la	<u>Contexte DSP 2019-2025</u> Recette trafic 2024 42 000 000 € Recettes annexes 1 000 000 € (dont 1 000 000 € produits financiers et 1 000 000 € rembt assurances) Recette moy au km 1 000 € Recette moy au voy 1 000 € Les projections de fréquentation et les recettes de trafic associées sont relativement similaires entre les 2 candidats, avec un engagement de recettes			

collectivité Angers Loire Métropole	légèrement supérieur chez TRANSDEV Les recettes de trafic sont comparables (supérieurs de [REDACTED] chez RATP Dev) mais la fréquentation supérieure chez TRANSDEV Il y a davantage de recettes annexes chez TRANSDEV notamment sur les recettes de réemploi, mise à disposition de personnel et produits financiers <u>RATP DEV</u> . Recette au km supérieure (kms plus productifs) Pour un même niveau de recette moyenne au voyage la recette moyenne au km est supérieure chez Ratp Dev avec un écart qui s'accroît en fin de DSP Les recettes accessoires sont modérées et sans progression <u>TRANSDEV</u> Avantage : EGALITE
--	--

Recherche de gains de productivité au travers de la formule d'indexation (montant de la partie fixe) ou de réduction des dépenses au fil des ans, à défaut d'autres propositions		
	RATP DEV	TRANSDEV
	<u>Part fixe</u> Une part fixe [REDACTED] importante <u>Evolution Pkf moyen</u> Prix kilométrique forfaitaire moyen [REDACTED] en 2026 et [REDACTED] en 2031 soit [REDACTED] <u>Clause tunnel électricité</u> + clause tunnel de [REDACTED] et [REDACTED] Au-delà des [REDACTED] surcoût d'écart avec l'indice, reversement par ALM au-delà de [REDACTED] d'écart avec l'indice, reversement par le Déléguataire <u>Clause tunnel gaz</u> + clause tunnel de [REDACTED] (au-delà des [REDACTED] surcoût/reversement pour/par ALM)	
ANALYSE Recherche de gains de productivité au travers de la formule d'indexation (montant de la partie fixe) ou de réduction des dépenses au fil des ans, à défaut d'autres propositions	<i>Poids des indices assez proches dans les formules d'indexation de la contribution des deux candidats (hors part fixe) et conformes à la décomposition de leurs coûts. Mais part fixe de neutralisation, qui traduit le pourcentage des charges qui ne feront pas l'objet d'indexation, de [REDACTED] chez RATP Dev et [REDACTED] chez TRANSDEV</i> <i>La [REDACTED] chez RATP Dev,</i> <i>Mesure de la recherche de gain de productivité possible par l'évolution de la contribution indexée au fil des ans rapprochée de l'offre mise en place, soit l'indicateur du «Prix kilométrique forfaitaire moyen»</i> <i>- Le «Prix kilométrique forfaitaire moyen» de TRANSDEV augmente moins vite, au fur et à mesure du contrat, que celui proposé par RATP Dev, TRANSDEV propose donc un peu plus de restitution de la productivité à travers les coûts</i> <i>Les 2 propositions (part fixe chez RD et réduction pkf moyen chez TD) convergent uniquement si inflation de 25 % par an entre 2026 et 2031, ce qui semble improbable, Si l'inflation est inférieure (le plus probable), Transdev restitue davantage de gains de productivité (via les coûts) que RATP Dev (via la formule d'indexation)</i> <i>Proposition chez les 2 candidats d'une clause tunnel de partage du risque d'évolution du prix de l'électricité décorrélée de l'évolution de l'indice E. La clause tunnel de RATP Dev, est disymétrique en faveur d'ALM</i> <i>En revanche, RATP Dev propose également une clause tunnel pour le GNV (noté en achat énergie), ce qui le prémunit des hausses. Néanmoins, compte tenu du prix compétitif affiché (prix de gros T4), cette clause devrait plutôt s'appliquer dans un sens favorable pour ALM, sauf baisse forte des prix du marché du gaz</i>	

	Avantage : <i>TRANSDEV</i>
--	----------------------------

Modes d'achats des énergies avec une recherche d'optimisation des coûts		
	RATP DEV	TRANSDEV
	Gazole Bus : Travail avec les pétroliers pour assurer une sécurisation des approvisionnements, grâce notamment à la mise en place de dépôts pétroliers de secours, et également pour obtenir les meilleures conditions du marché en termes de coût 1. [REDACTED] après TICPE (Dec 24 – Fev 25) Coût [REDACTED] Total [REDACTED] TICPE déduite. Biogaz bus : [REDACTED] ([REDACTED]) 0. [REDACTED] ([REDACTED]) 5. [REDACTED] ([REDACTED]) Coût de la garantie d'origine France [REDACTED] Té [REDACTED] Electricité Tram HT : Total 4. [REDACTED] € (1. [REDACTED]) Conso 4,136kWh/km (4. [REDACTED]) Elec HT suppression 50% prix ARENH et non éligibilité comme conso électro intensif Pl [REDACTED] 10% [REDACTED] ser [REDACTED] venir Electricité Bâtiments HT : Ecc [REDACTED] Electricité BT sanitaires, Agence, p+r 10 [REDACTED] en é [REDACTED] hydro Autoconsommation : Non mentionné TOTAL ENERGIE : [REDACTED]	
	RATP DEV	

Modes d'achats des énergies avec une recherche d'optimisation des coûts		
	RATP DEV	TRANSDEV
	Gazole Bus : Travail avec les pétroliers pour assurer une sécurisation des approvisionnements, grâce notamment à la mise en place de dépôts pétroliers de secours, et également pour obtenir les meilleures conditions du marché en termes de coût 1. [REDACTED] après TICPE (Dec 24 – Fev 25) Coût [REDACTED] Total [REDACTED] TICPE déduite. Biogaz bus : [REDACTED] (prix de référence dec 24-fev25 en comptant T1 (grés volumes)). Conso [REDACTED] / 54 [REDACTED] Coût de la garantie d'origine France [REDACTED] Té [REDACTED] Electricité Tram HT : Total 4 [REDACTED] € (1 [REDACTED]) Conso 4,136kWh/km (4 [REDACTED]) Elec HT suppression 50% prix ARENH et non éligibilité comme conso électro intensif Pl [REDACTED] 10% [REDACTED] qui sera [REDACTED] venir Electricité Bâtiments HT : Elec [REDACTED] Electricité BT sanitaires, Agence, p+r 10 [REDACTED] hydro Autoconsommation : Non mentionné TOTAL ENERGIE : [REDACTED]	
	RATP DEV	

ANALYSE Modes d'achats des énergies avec une recherche d'optimisation des coûts	<u>Gazole</u> : les tarifs sont relativement similaires entre candidats (300k€ d'écart en faveur de Ratp Dev) Coût au litre légèrement supérieur à Ratp Dev mais l'impact est limité car le volume est un peu moins élevé chez Transdev. <u>kilomètres</u> : les tarifs sont également similaires. <u>Bus</u> : les tarifs sont également similaires. <u>Dev</u> : les tarifs sont également similaires. <u>2020</u> : les tarifs sont également similaires. <u>El</u> : les tarifs sont également similaires. <u>At</u> : les tarifs sont également similaires. <u>TRANSDEV</u> Avantage : RATP DEV
--	--

Engagement sur le taux de contrôle et le taux de fraude maximum																											
	RATP DEV			TRANSDEV																							
	Taux de fraude apparent : Tram : Passagers de 3,1% en 2020 à 2,8% en 2021 Bus : Passagers de 2,6% en 2020 à 2,5% en 2021 Taux de fraude dure réel : Tram : Maintien du taux 2021 (2,8%) Bus : Maintien du taux 2021 (2,5%) Engagement sur le taux de contrôle : 1,0% (+0,2%). Moyenne recettes amendes à 155,00€/an																										
ANALYSE Engagement sur le taux de contrôle et le taux de fraude maximum	<u>Contexte DSP 2019-2025 :</u> Taux de fraude apparent : <table><tr><th>Taux de Fraude Constaté</th><th>DSP objectif Contractuel</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th></tr><tr><td>Tram</td><td>4%</td><td>2,40%</td><td>2,02%</td><td>2,19%</td><td>2,68%</td><td>2,97%</td></tr><tr><td>Bus</td><td>2,50%</td><td>1,70%</td><td>2,12%</td><td>1,76%</td><td>1,99%</td><td>1,90%</td></tr></table> Taux de fraude dure réels enquêtes en 2024 : 0,4% pour le bus et 0,4% pour le tram Recettes amendes 59,70€ en 2023 Les candidats s'engagent sur des taux de fraude et de contrôle très proches. L'engagement de recette sur les amendes sont élevés mais correspondent à la tendance en cours et aux objectifs d'optimisation des contrôles Avantage : EGALITE						Taux de Fraude Constaté	DSP objectif Contractuel	2019	2020	2021	2022	2023	Tram	4%	2,40%	2,02%	2,19%	2,68%	2,97%	Bus	2,50%	1,70%	2,12%	1,76%	1,99%	1,90%
Taux de Fraude Constaté	DSP objectif Contractuel	2019	2020	2021	2022	2023																					
Tram	4%	2,40%	2,02%	2,19%	2,68%	2,97%																					
Bus	2,50%	1,70%	2,12%	1,76%	1,99%	1,90%																					

Montant des coûts du plan prévisionnel d'investissement global et engagements quant aux retours sur investissements, et montant de la contribution annuelle d'équipement

	RATP DEV		TRANSDEV		
		Offre initiale	Offre finale		
CAE		██████████ €	██████████ €		
PPI		██████████ €	██████████ €		
Allongement rames et adaptations lignes/CTT		██████████ (20 rames)	██████████ (41 rames) Dont ██████████ € frais d'adaptation lignes et CTT		
P+r Montaigne		██████████ €	██████████ €		
<u>CAE</u>					
Petit outillage ██████████					
Licences et logiciels ██████████					
• ~~Multivaluation Open payment~~ relatif par rapport à Transdev					
• Vérification du M-Ticket sur PdC ██████████					
• ~~Frais de licences~~ Hastas ██████████ basculé totalement en charge pour Transdev à la demande ALM					
• ~~Mise à jour GTS~~ dont simulateur énergie ██████████					
~~Motérialisation~~ pour la gare, 500 k€ pour le matériel et 500 k€ pour la gare					
~~Mobilier de bureau~~ ██████████					
Mobilier urbain ██████████					
Budget dédié à l'expérimentation ██████████ (dont ██████████ pour le kiosque mobile, assez coûteux)					
~~Gros engins~~ pour la gare, le double de Transdev mais correspond au régime de la gare					
<u>PPI</u>					
Agence aménagement salle de réunion 1 ^{er} étage 50k€ (note sera pris en charge sur reliquat de crédits 2025 pour un montant moindre)					
Réseau bus enveloppe ALM ██████████					
Réseau tram (enveloppe ALM ██████████ + barriérage ██████████)					

Aide à la maintenance Voie Ferrée/LAC

Travaux liés au **vieillessement Ligne A** :

- Voie Ferrée 2 Pas de travaux de changement de rail pour la période 2026-2031, Maintenance préventive annuelle (rechargement rail, meulage), travaux de confortement de 15 ADV planifiés sur les 6 ans, travaux de rénovation ADV E/S CTT en 2026
- APS remplacement poutres Acacias en 2027
- LAC Maintenance préventive (remplacement des boucles isolantes, appareil tendeurs et remplacement de portions LAC 2030) 142 k€ et inspections semestrielles avec caméra sur panto
- ENE Remplacement d'équipements
- SIF pas de travaux lourd pour la période, veille technologique
- Plateforme sous surveillance

Ligne B

- Vigilance de la pose en auget de la plateforme tram (manque de recul et pas de montant)
- Augmenter la plage de régulation de la LAC de 40°C à 50°C (pas de montant)

Expertise technique détaillée pour les investissements tram

Mi-vie rames 302 expertise

CTT enveloppe ALM (début adaptation bus élec en fin de DSP) + bornes de charge VL, renouvellement wifi et relamping led, budget petites adaptations Total => adaptations et bornes électriques pour VL coûteuses

Dépôt St Barthélemy

- enveloppe ALM (dont extension gaz et isolation bât adm)
- adaptations et bornes électriques pour VL et minibus tpmr 260 k€, divers renouvellement équipements et adaptations, cool roofing atelier, passerelle d'accès toiture en 2028 (utilisable pour le gaz au début)

Equipements embarqués bus pas de besoins

Gros entretien et équipements embarqués tram écrans TFT des rames 302, y compris adaptation logicielle du PACIS (logiciel de pilotage des équipements de la rame) 4 écrans par rames et adaptations logiciels/fixations (calcul base tarifs BC3 ALM-Alstom).

	Dotation SAEIV enveloppe ALM 3 avec montants détaillés par opération Achat bus standards et articulés pour 23 Achat minibus minibus pour 1, dont électriques Véhicules de service => réduction du parc à véhicules au lieu de Reprise balayeuse Ligne A et un chariot élévateur d'occasion 25k€ Option 1 € d'allongement des rames + d'adaptation du dépôt (détail fourni) + Impact informatique (SAE carrefours, aide au remisage, GTC) + Acquisition d'un rail-route adapté à une rame 45m (évite la rénovation à 20 ans du rail route actuel) + niveau suppl + pièces de rechange 100k€	
ANALYSE Montant des coûts du plan prévisionnel d'investissement global et engagements quant aux retours sur investissements, et montant de la contribution annuelle d'équipement	<i>Nota les budget CAE et PPI doivent être analysés comme un ensemble car certains investissements de Transdev sont à basculer en CAE.</i> <i><u>RATP DEV</u> le candidat investit fortement sur l'équipement informatique (matériel et logiciels), ce qui explique le différentiel de CAE avec Transdev (dont une partie est déporté au groupe mais ce qui n'explique pas entièrement l'écart) De manière générale, le programme d'investissement est plus argumenté et détaillé au regard des coûts, ce qui est logique venant d'un candidat en place, avec un montant global similaire Le chiffrage des besoins annexes de l'option 1 est complet et argumenté</i> <u>TRANSDEV</u> Avantage : RATP DEV	

Niveaux des coefficients d'élasticité proposés en Annexe 2B et 2C		
	RATP DEV	TRANSDEV
	Coef d'élasticité de la demande aux tarifs  Coef d'élasticité recette n fonction de l'offre 	
ANALYSE Niveaux des coefficients d'élasticité proposés en Annexe 2B et 2C	<u>Fonctionnement des clauses</u> <i>Elasticité de la demande aux tarifs</i> <i>Dans le cas où les tarifs TTC augmenteraient plus vite (respectivement moins vite) que l'inflation, on tient compte par l'effet élasticité-prix d'une tendance au fléchissement de la clientèle (respectivement à une induction de clientèle) qui va impacter l'engagement de recettes du Délégitaire</i> <i>Exemple si les tarifs augmentent de 10%, avec une inflation à seulement 2 %, les recettes de référence n'augmentent que de 6,6%</i> <i>Elasticité recette en fonction de l'offre</i> <i>En cas de modification de l'offre de transport comprise entre +/- 1% et +/- 5% du kilométrage de base, la recette Rf est ajustée en proportion de l'évolution kilométrique corrigée de l'élasticité attendue à l'augmentation de l'offre.</i> <i>Les kms ajoutés services supplémentaires hors du forfait km prévu dans la DSP sont moins productifs et vecteurs de recettes. Le coefficient vient donc minorer ces recettes supplémentaires</i> <i>Exemple 10 000 kms de renfort sur une ligne urbaine bus Recette au km bus = base 1,55€ X coef minorant 0,28 = 0,43€/km</i> <i>Engagement de recettes supplémentaires avec le renfort = 4300 € (6 200€ avec un coef à 0,40)</i> <i>RATP DEV Ratp Dev a fait un effort dans son offre finale sur le coefficient d'élasticité des recettes par rapport à l'offre initiale</i> <i>TRANSDEV</i> Avantage : EGALITE	

Niveau d'aléas, de marges et des frais financiers optimisés						
	RATP DEV			TRANSDEV		
		Offre initiale	Offre finale			
		Total	Total			
	Clause d'intéressement					
ANALYSE Niveau d'aléas, de marges et des frais financiers optimisés	<i>Fonctionnement de la clause d'intéressement</i> <i>Une clause d'intéressement demandée aux candidats pour partager 50/50 les excédents de résultats au-delà de X% du chiffre d'affaire</i> <i>Le taux est de 2,5% actuellement La clause a été activée une fois en 2020 (rétrocession 17k€ en faveur d'ALM)</i>					
	<i><u>RATP DEV</u> Ratp Dev a fait des offres initiales basées sur ses frais et ses marges. Elle a fait un effort sur la clause d'intéressement pour partager les excédents de résultats.</i>					
	<u>TRANSDEV</u>					
	Avantage : RATP DEV					

CONCLUSION GENERALE SUR LE CRITERE II – Qualité, cohérence, fiabilité de l’offre financière	<u>Dans ces conditions, l’offre de Transdev apparaît plus intéressante pour Angers Loire Métropole sur les points suivants :</u> - montant des dépenses de fonctionnement - recherche de gains de productivité <u>En revanche l’offre de Ratp Dev est plus intéressante sur :</u> - mode d’achat des énergies - montant des coûts du PPI et de la CAE - niveau d’aléa de marges et de frais financiers
---	---

6. CONCLUSION FINALE ET PROPOSITION DE CLASSEMENT

Compte tenu de ce qui précède, nous proposons de retenir l’offre du candidat RATP DEV et d’arrêter le classement suivant :

- N°1 : RATP DEV
- N°2 : TRANSDEV