14 janvier 2014 | Matériel

J'aime 27 Tweeter 18 +1 5

# La deuxième vie des tramways et des métros devient un marché prometteur

**Arrivées en milieu de vie, plusieurs dizaines de rames de tramways et de métros français vont faire l'objet d'une rénovation au cours des prochaines années. Dernier exemple en date, celle d'une partie du parc de tramways de Saint-Étienne dont le marché de trois millions d'euros a été attribué à l'entreprise de carrosserie ferroviaire Safra.**

Les anciennnes rames du tramway de Saint-Etienne. © Ch. Recoura - Cliquez pour agrandir la photo

En ces temps de disette budgétaire pour les collectivités locales, la rénovation des tramways et métros devient une solution pour prolonger de quinze à vingt ans la durée de vie des matériels de transport public.
D'autant qu'en leur ajoutant de nouveaux équipements comme la climatisation et le système d'information voyageurs embarqué (SIVE), ces rames soutiennent parfaitement la comparaison avec un matériel neuf qui coûterait entre deux à trois fois plus cher. Une deuxième vie à moindre prix.

**SUR LE MÊME THÈME**

- La deuxième vie du tram de Grenoble - 25/08/2013
- Nancy confie la rénovation de son tramway sur pneus à Arterail - 09/07/2013
- Bombardier France est en panne de commandes - 29/05/2013
- Toulouse les rames de Val 206 en prennent pour dix ans - 09/03/2012

### Middle age crisis

Les rénovations se succèdent donc puisqu'après Lille, Nantes, Grenoble et Nancy, c'est Saint-Etienne qui vient d'attribuer un nouveau contrat au carrossier industriel et ferroviaire Safra.
Prime au sortant vraisemblablement, puisque cette société d'Albi qui avait déjà remporté la modernisation de quinze rames Alstom TFS en 2004-2006 a été de nouveau choisie fin décembre 2013 par la Société des transports stéphanois. Le carrossier va rénover vingt autres rames du même type.

Pour ce contrat de trois millions d'euros environ, Safra l'a remporté face à ACC, l'entreprise tchèque Ekova et la jeune société française Arterail. Cette dernière vient d'ailleurs tout juste de livrer la première des vingt-rames de tramways sur pneus modernisées pour le compte de la Communauté urbaine de Nancy.

Les sociétés non retenues ainsi que Bombardier qui se positionne sur des dossiers à forte valeur ajoutée avec la livraison en juin 2014 des premières rames rénovées pour Grenoble, devraient avoir de nouvelles opportunités dans un avenir proche. En effet, les tramways de Montpellier, Orléans et Strasbourg sont en milieu de vie, et vont devoir rapidement faire l'objet d'un lifting pour prolonger leur "carrière".

### Nouvel appel d'offres à Lyon pour 10 millions d'euros

S'il est un dossier qui cristallise également toutes les attentions, c'est celui du métro de Lyon. La cité des Gaules doit rapidement faire rénover trente-six rames de métro MPL 85 de la ligne D, arrivées elles aussi à mi-vie. Le premier appel d'offres lancé courant 2013 ayant été déclaré infructueux, un second vient d'être relancé par le Sytral, l'autorité organisatrice des transports. Avec périmètre modifié puisque la rénovation des bogies de ce matériel incombera à Keolis, l'exploitant du réseau de transports en commun TCL.

Néanmoins, ce contrat dont l'attribution pourrait intervenir mi-2014 pour des livraisons à partir de 2015-2016 reste très significatif. Son montant devrait largement dépasser dix millions d'euros. C'est la raison pour laquelle de nombreuses sociétés se sont déjà positionnées, à commencer par Mastéris, filiale du groupe SNCF dont l'un des ateliers est situé dans la très proche banlieue lyonnaise.

En revanche, la canadien Bombardier (implanté à Crespin dans le Nord) a déjà confirmé ne pas être intéressé par ce dossier. Il pourrait toutefois regarder le marché de rénovation des rames de métro automatique Val à Toulouse qui doit éclore au cours du second semestre 2014.

Tout comme pour les tramways qui doivent être rénovés au bout de quinze ans en moyenne, les besoins de rénovation des métros s'annoncent d'ores et déjà importants. De 1975 à 2000, près de trois cents rames ont été mises en service sur les réseaux des villes de province, au bout de quinze à vingt ans, elles doivent subir une cure de jouvence.

**Olivier Constant**

J'aime 27 Tweeter 18 +1 5

Vous souhaitez apporter un complément, rectifier une information ? Contactez l'auteur

Tous les lundis matin, recevez gratuitement la newsletter de Mobilicités S'inscrire

Toutes les actualités

## FIL D'INFO

Nouveaux "mouchards" sur les autocars, obligatoires en 2019

Sans écotaxe, moins de trains et de transports en commun, juge le ministre du Budget

Hidalgo fait le "pari de la mobilité douce" contre "la voiture individuelle" de la droite

## EN DIRECT DES RÉSEAUX

RER A : la RATP tente de s'organiser pour mieux...

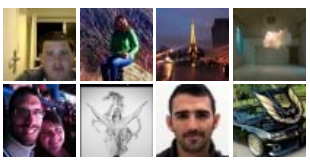
Savoie : Transdev reconduit au volant de...

Ile-de-France : les nouvelles cartes Navigo...

Retrouvez-nous sur Facebook

Mobilicités.com
J'aime

791 personnes aiment Mobilicités.com.



Module social Facebook

Voir la newsletter du 14 janvier 2014

Toutes les newsletters

S'abonner gratuitement à la newsletter