

17 octobre 2014 | par Marc Fresso

Méto : Siemens France et Thales gagnent des contrats à Paris et San Francisco

Actualité fournie pour les fournisseurs français de systèmes de contrôle automatique des lignes de méto. A Paris, Siemens France décroche un contrat de 45 millions d'euros pour l'extension de la ligne 14 à Paris ; à San Francisco, Thales équipera le prolongement de la ligne T du méto pour 18 millions d'euros.



Après cette extension vers le Nord, la ligne 14 du méto parisien sera étendue vers le Sud et l'aéroport d'Orly. © Ch. Recoura

Siemens France a annoncé la conclusion d'un marché de 45 millions d'euros avec la RATP. L'industriel déploiera son système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET) de type CBTC (1) sur le prolongement de six kilomètres de la ligne 14 du méto vers le nord.

Cette extension comptera quatre nouvelles stations : Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy Saint-Ouen RER et Mairie de Saint-Ouen. Au programme également : la reconfiguration de l'arrière-gare de la station Saint-Lazare, et le site de remisage et de maintenance des rames sur les Docks de Saint Ouen.

Le système de gestion des circulations automatique de Siemens est déjà déployé sur la ligne 14 existante entre Saint-Lazare et Olympiades où il garantit la circulation d'un train sans conducteur toutes les 85 secondes aux heures de pointe. C'est naturellement que Siemens France a bénéficié d'une levée d'option.

Son SAET permettra aussi d'exploiter "de façon continue et homogène, en conduite automatique et en mixité de circulation, à la fois des trains de 6 voitures (MP89 et MP05 actuellement déployés sur la ligne) et des trains de 8 voitures (dont l'acquisition est d'ores et déjà programmée)", souligne Siemens. Ce dernier avait également réalisé pour la RATP l'automatisation intégrale de la ligne 1 sans interruption de circulation.

Quand San Francisco s'équipe...

De son côté, son concurrent Thales continue d'étendre sa toile dans le méto de San Francisco. Septième opérateur de transport public aux Etats-Unis avec plus de 200 millions de personnes transportées par an, l'Agence municipale des transports de San Francisco (SFMTA) a, en effet, confié au Français le soin d'équiper le prolongement de 3 kilomètres de la ligne T du méto avec son système de gestion Seltrac.

Cette ligne du méto californien desservira un quartier très peuplé voisin de Chinatown. Le projet Central Subway doit être mis en service en 2019, et constitue la seconde phase du programme Third Street Light Rail Transit.

Le contrat, annoncé le 15 octobre 2014 par Thales, porte sur un montant relativement modeste de 18,2 millions d'euros. Mais, il a été obtenu sans coup férir, c'est-à-dire sans appel d'offres. "S'agissant de l'extension d'une ligne que nous avons équipée il y a quelques années, nous n'avons logiquement pas été remis en concurrence", indique-t-on chez Thales.

Le système de Thales de type CBTC (1), est également utilisé à Las Vegas pour la gestion du monorail.

Marc Fresso

(1) Le Communication based train control (CBTC), est un système de contrôle automatique du trafic ferroviaire qui se base sur la communication continue entre le train et des ordinateurs chargés de piloter le trafic. Il permet de réduire l'intervalle entre les trains circulant sur une même voie.