

# Un tramway concentré d'innovations

**M**is en service le 18 avril, le tramway de l'agglomération rémoise est original à la fois pour son montage financier et juridique que pour ses innovations techniques. Au niveau juridique, il s'agit en effet du premier réseau de transport urbain en France à avoir recours à une concession globale dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). Le concessionnaire, Mars SAS, bénéficie d'une délégation de service public qui court jusqu'en avril 2041 et qui couvre la totalité des prestations: conception, financement et construction ... du réseau de bus et de tramway. Comme dans tout PPP, les entreprises constituées en groupement pour construire le réseau forment aussi une partie de l'actionnariat de la société concessionnaire.

## Pose mécanisée

Le chantier se caractérise par sa rapidité: moins de deux ans de travaux, avec des pointes à 700 personnes sur le terrain. Selon Christian Messelyn, président de Mars, de tels délais s'expliquent par «la mise au point



XAVIER TESTELIN

d'une organisation intégrée entre tous les acteurs – inédite en France – qui a permis une flexibilité maximale». Ce challenge a pu aussi être relevé grâce à l'emploi d'Appitrack, une méthode développée par Alstom Transport pour poser la voie de façon entièrement mécanisée sur 60% du tracé. Le principe: faire fonctionner deux machines en tandem. La première coule une dalle de béton continue (coffrage

glissant), la seconde plante les selles servant à fixer les rails. Cet attelage a permis de réduire d'un tiers le temps de pose. Reims a été la première ville à recourir à Appitrack, après Alger et Jérusalem. Reims est aussi la seconde agglomération au monde, après Bordeaux, à faire circuler un tramway en mode APS (alimentation électrique par le sol), un procédé breveté par Alstom. Ce système est utilisé sur deux

**Une rame du tramway sur l'avenue du général-de-Gaulle en partie engazonnée. Grâce à l'application de techniques innovantes, le chantier a duré moins de 2 ans.**

**FICHE TECHNIQUE Chiffres:** 11,2 km de ligne, 23 stations, 3 terminus et 18 rames. **Architectes-urbanistes:** Richez-Associés, Villes & Paysages. **Concessionnaire:** Mars SAS dont les actionnaires sont CDC Infrastructure (30%), Alstom Transport, Transdev et Groupe Bouygues (17% chacun), Caisse d'Epargne, et Fidepp/Natixis (8,5% chacun), SNC-Lavalin (2%). **Coût:** 345 millions d'euros HT.

kilomètres au centre-ville. Un choix dicté par des considérations esthétiques puisque cette technologie supprime les caténaires. La nouvelle ligne se veut également respectueuse de l'environnement avec 100000 m<sup>2</sup> de surfaces engazonnées et plantées d'arbres, et un tram qui roulera avec 60% d'électricité verte. Le chantier de génie civil a reçu le label Pavillon bleu du groupe Bouygues. ■ Frédéric Marais