

# Bus & Car

Transport de voyageurs

MUSEE DU LUXEM  
19 rue de Vaugirard 750

ervations: [www.expo-mati](http://www.expo-mati)

Match

LCI

France 2

Le Parisien

UCL

**Jean-Marc Janaillac**

Président du directoire RATP Dev

**“Nous sommes une start-up  
dans un grand groupe”**

**Vortex**

La fulgurante  
ascension

**Keolis France**

“Nous pilotons tous  
les maillons de la mobilité”

**Londres 2012**

Les transports dans  
les starting-blocks

## EXPRESS

PROJET  
PARIS-NEW YORK  
EN TRAIN !

L'idée de construire un tunnel reliant la Russie aux États-Unis en passant sous le détroit de Béring inspire. Dévoilé fin août par Vladimir Poutine, premier ministre russe, ce projet titanesque laisse en effet une porte ouverte à l'éventuelle réalisation d'une ligne ferroviaire entre Paris et New York... Ainsi, au lieu de traverser l'Atlantique en huit heures d'avion ou huit jours de bateau, une traversée ferroviaire partant de Paris, traversant toute l'Europe, la Russie et les plaines américaines jusqu'à New York prendrait à peine... deux semaines. Deux fois plus que le *Transsibérien* ! Patience, ce serait pour 2030.

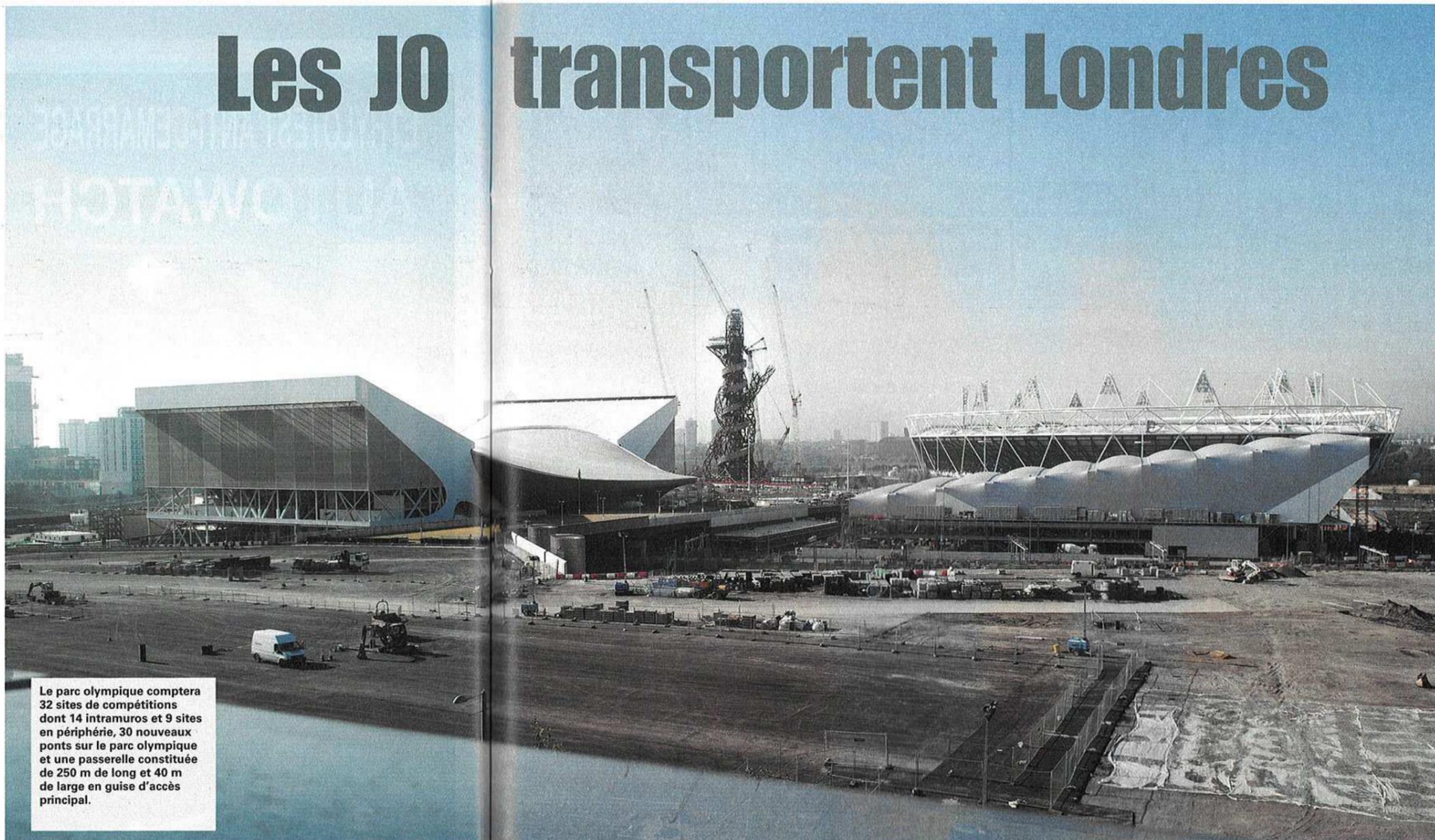
JERUSALEM  
L'INAUGURATION DU  
TRAMWAY POSE PROBLEME

Neuf ans après le lancement de l'appel d'offres, cinq ans après le début des travaux, le tramway de Jérusalem a été inauguré il y a un mois. Revendiquant un investissement d'un milliard d'euros, cette nouvelle alternative de déplacement devrait transporter 100 000 personnes par jour, soit 40 % des passagers du réseau. Pour l'heure, une première ligne de 14 km relie, via 23 stations, le sud-ouest et le nord-est de la ville. Attribué au consortium Citypass regroupant six prestataires dont les groupes français Alstom et Veolia, ce chantier semble avoir été un véritable casse-tête technique mais aussi juridique puisque les deux industriels français ont été assignés devant le tribunal de grande instance de Nanterre par des associations pro palestiniennes au motif que le tramway dessert Jérusalem Est.

LIBAN  
BEYROUTH  
EN MODES DOUX

Fin septembre, à l'occasion de la Journée mondiale de mobilisation de lutte contre le changement climatique, les rollers, vélos et trottinettes ont été à l'honneur à Beyrouth. Cette initiative s'inscrit dans le cadre d'une campagne nationale de promotion des modes de transport durable lancée dans tout le pays par plusieurs ONG environnementales qui réclament également des voies praticables pour les personnes à mobilité réduite.

## Les JO transportent Londres



Le parc olympique comptera 32 sites de compétitions dont 14 intramuros et 9 sites en périphérie, 30 nouveaux ponts sur le parc olympique et une passerelle constituée de 250 m de long et 40 m de large en guise d'accès principal.

**2012** A huit mois du coup d'envoi des Jeux olympiques de Londres, le réseau londonien est en ébullition. Nouvelles lignes, créations de gares multimodales, augmentation de capacités, c'est la folie à London. Visite dans les coulisses d'un événement version XXL.

Texte Diane-Isabelle Lautrédou

© Intermodes-Pierre Elmerich

LES chiffres ont de quoi faire pâlir les matheux récalcitrants : 203 pays, 17 800 athlètes, 2 200 médias et huit millions de téléspectateurs pour les trente-troisième Jeux olympiques, 170 pays, 4 000 athlètes ; 4 000 médias et deux millions de spectateurs pour les quatorzièmes Jeux paralympiques qui se dérouleront du 27 juillet au 14 septembre 2012. Pour Transport for London (TfL), la cible est de dix millions de passagers potentiels, ceux qui risquent de se déplacer au sein de l'agglomération pour rejoindre les 32 sites de compétition où rallier leurs lieux de séjours au village olympique. Un challenge qui ne fait pas peur à l'autorité organisatrice londonienne qui chapeaute déjà 8 500 bus, 22 000 taxis, 44 000 minicabs, des services fluviaux, une ligne de métro léger desservant les docklands de l'est de la ville et transporte quatre millions de voyageurs par jour. "Dans le cadre des JO, nous devons répondre à une triple problématique : une hausse massive de la fréquentation, une maximisation de nos capacités et une lutte contre la congestion", explique Steve Newsome, directeur des affaires européennes et internationales de TfL.

De l'avant-garde  
en avant-première

Pour mener de front ses ambitions, l'AO a d'abord choisi d'investir massivement. A la clé : une enveloppe

de sept milliards d'euros sur le seul exercice 2011/2012. Sur le terrain, cette initiative s'est traduite par la refonte complète du réseau de transport autour et à l'intérieur du parc olympique en intégrant tous les modes de transport existants au sein de la capitale : train, bus, métro, tramway, taxi, voiture ou vélo. Exemple : la navette Vitoria qui relie à 140 km/h la station olympique Stratford International à la gare internationale de Saint-Pancras en sept minutes. Complète-



Entre le 27 juillet et le 14 septembre prochains, la capitale britannique attend une déferlante de dix millions de passagers.



Utilisant les dispositifs éprouvés au quotidien, les agents déploieront pour les Jeux olympiques de Londres des moyens identiques aux 750 événements annuels de la capitale.



ment déployée en 2012, elle permettra une augmentation de 20 % de la capacité du réseau. Autre illustration : la station Green Park, où se croisent trois lignes de métros, est nouvellement équipée d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite en sous-sol, ainsi que d'une gare multimodale en surface. "Par le biais de cette refonte, nous demandons à nos usagers de chambouler complètement leurs habitudes. Nous devons prendre le temps de l'explication et de l'information si nous voulons pérenniser ces changements", assure Graham Stephens, directeur de la coordination des JO de TFL. Après avoir planché sur le déploiement de technologies d'information, la signalétique, la planification et l'organisation des sites, la gestion des systèmes d'annonce publique, la multiplication des points d'accessibilité, la billetterie a également fait partie des choix stratégiques de

l'AO et, là aussi, l'enjeu était de taille. "Pour nous, cet événement est aussi l'occasion de tester certaines innovations", reconnaît Graham Stephens. Tout droit sorti du "laboratoire d'expérimentation" de l'AO, le nouveau système d'achat de tickets bénéficie d'une technologie de pointe qui permettra aux usagers d'acheter leurs billets directement au portillon en présentant simplement leurs cartes bancaires ou leurs téléphones portables compatibles avec la norme Near field communication (NFC). A terme, ce dispositif devrait être étendu dans les bus et les taxis. Autre réalisation remarquable : la création d'un centre de coordination des transports, baptisé London surface traffic control center, où cohabitent désormais les différents opérateurs de transport du Grand Londres et la police. Avec 6 000 infrastructures surveillées via 1 200 caméras, son rôle est de garder un





"Par le biais de cette refonte, nous demandons à nos usagers de chambouler complètement leurs habitudes", assure Graham Stephens, directeur de la coordination des JO de TFL.

## Un Club européen pour l'intermodalité

Le 29 septembre dernier, le Club européen des villes et des régions intermodales a été lancé à Londres à l'occasion de la visite des coulisses des JO 2012, organisé par Intermodes. S'inscrivant dans la lignée du congrès annuel dédié à l'intermodalité, cette nouvelle entité organisera plusieurs visites techniques de sites mondiaux dont les initiatives ont été jugées exemplaires. "Au sein de ces territoires, les stratégies multimodales prennent une dimension géographique et politique qu'il nous semble important de partager. D'autant que 40 % de la population européenne vit à proximité d'une frontière", assure Nathalie Leclerc, directrice associée d'Intermodes, qui précise aussi que le prochain rendez-vous aura lieu à Genève au printemps 2012.

œil sur la mobilité en temps réel, d'informer le voyageur sur l'état du trafic et d'assurer la sécurité de l'ensemble de la voirie. "Ce centre de contrôle est vital pour garder Londres en mouvement. Désormais réunies, ces équipes peuvent travailler plus étroitement et offrir encore plus de réactivité face aux événements", assure Alan Bristow, directeur des opérations de TFL. Utilisant les dispositifs éprouvés au quotidien, les agents déploieront pour les JO des moyens identiques aux 750 événements annuels comme le carnaval de Notting Hill, le Nouvel an chinois ou le marathon de Londres, en plus grand. "Pour les JO, nous travaillons actuellement sur la base de simulations. Ils nécessiteront une planification spéciale, des détournements et des fermetures de routes qui seront ensuite communiqués aux automobilistes et aux usagers des transports", précise Garret Emmerson, chef d'exploitation du réseau de surface de TFL.

**Un développement durable**  
Dernier cheval de bataille de l'AO : le développement durable. Véritable colonne vertébrale du réseau de transport de la capitale britannique, le métro compte 274 stations, 16 lignes interconnectées d'une longueur totale de 408 kilo-



Le nouveau système billettique utilise une technologie de pointe permettant aux usagers d'acheter leurs billets directement au portillon en présentant leurs cartes bancaires ou leurs téléphones portables.



La navette Vitoria relie la nouvelle station olympique Stratford International à la gare internationale de Saint-Pancras en sept minutes.

mètres et revendique trois millions de voyages quotidiens, soit un milliard par an. Ses principaux rivaux ne sont autres que les autobus des douze transporteurs qui travaillent pour le compte de TFL et concentrent 1,8 milliard d'usagers par an avec des rotations en journée, soirée voir 24h/24 pour certains. Là aussi, l'effet JO a fait son œuvre en augmentant par exemple la vitesse des véhicules de dix km/h, impactant de fait sur leurs rotations. Des rivaux qui font cause commune dès lors qu'il s'agit d'enrayer l'usage de la voiture déjà affaiblie par l'introduction du péage urbain à l'intérieur de l'agglomération en 2003. "Dans le cadre de notre campagne de communication, nous demandons aux individus de remettre en question l'utilité de leurs

déplacements", soutient Graham Stephens. Une remise en cause nettement influencée par le développement de modes de transports alternatifs comme le vélo. Sur ce créneau, l'AO s'est d'abord attaquée à la mise en place de voies cyclables et de parkings dédiés avec un budget de 43 millions d'euros. En juillet 2010, elle a ensuite mis en circulation 6 000 vélos en libre-service sur 400 sites de la capitale. Enfin, elle envisage même de créer une dizaine "d'autoroutes cyclables" à l'horizon 2015 dont quatre sont déjà sur les rails depuis cette année. "Si notre objectif est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de nos transports de 30 %, il est également d'offrir aux visiteurs des JO une large palette de moyens de déplacements", confie Graham Stephens. ■