

Intermodalité, le modèle norvégien

Intermodality : the Norwegian model

Le réseau

- Oslo, une autre idée du transport public 30
Oslo, another vision of public transport 31

Enjeux

- Le modèle nordique 32
The Nordic model 33

Les clefs du succès

- Le transport public en un clin d'œil 34
Public transport at a glance 34

En projet

- Une vision à long terme 36
A long-term vision 37

Inspirations

- À la recherche de l'inspiration 38
In search of inspiration 39

Shahinez Benabed

Bus & Car
Transport de voyageurs

intermodes
Associés à l'Institut de la Mobilité
Associés à l'Institut de la Mobilité

Oslo, une autre idée du

Les 18 et 19 juin, le Club européen des villes et des régions intermodales organisait une visite d'étude pour présenter les transports en commun de la ville d'Oslo et de sa région.

Oslo, ville modèle en matière de transports en commun et d'intermodalité ? Pour les organisateurs du Club européen des villes et des régions intermodales, la réponse ne fait aucun doute. C'est d'ailleurs pour cette raison que la quatrième journée d'étude du club s'est tenue dans la capitale norvégienne les 18 et 19 juin 2013.

« La région d'Oslo-Akershus est l'une des meilleures élèves d'Europe, explique Nathalie Leclerc, cofondatrice du club, car entre 2007 et 2011, celle-ci a vu le nombre de passagers de ses transports en commun augmenter de 60 %. » Selon elle, cet exploit a été rendu possible grâce notamment à la mise en place *« d'un système de transport efficace, parfaitement intégré au territoire et évoluant en permanence. »*

Le Club européen des villes et des régions intermodales est une initiative des organisateurs du congrès Intermodos consacré à l'intermodalité dans le transport de voyageurs. Son objectif est de compléter les sujets abordés durant le congrès qui se tient chaque année à Bruxelles, en organisant des journées d'études dans des villes européennes considérées comme exemplaires en matière d'intermodalité, et de *« favoriser le networking entre les participants »*, indique Intermodos. *« Les représentants des villes et régions européennes peuvent ainsi découvrir, dans leur réalité, des initiatives intermodales transposables au sein de leurs collectivités, et échanger sur leurs propres développements intermodaux »*, ajoute l'organisme.

Avant la région d'Oslo-Akershus, la visite de la ville de Genève, avec pour thème l'intermodalité transfrontalière, avait été organisée le 22 novembre 2012. Fin 2011, les participants avaient visité les coulisses de l'organisation des transports en commun de Londres, juste avant les jeux Olympiques. En février 2011, l'accessibilité était mise à l'honneur à Bruxelles avec l'aide de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) et SNCB Mobility. Prochaine ville sur la liste : Barcelone dès l'automne prochain. ■



transport public

Oslo: another vision of public transport

On 18 and 19 June, the European Club of Intermodal Regions and Cities organised a study visit to offer a detailed look at the public transport system of Oslo and its region.

Can Oslo be considered a model in terms of public transport and intermodality? According to the organisers of the European Club of Intermodal Regions and Cities, the answer is yes. That is why the club's fourth study visit took place in the Norwegian capital on 18 and 19 June 2013.

"The Oslo-Akershus region is one of the most shining examples in Europe," explained Nathalie Leclerc, one of the co-founders of the Club. "Between 2007 and 2011 the number of public transport passengers rose by 60%." According to her, that increase was made possible thanks to "an efficient transport system, which is fully integrated in the territory and permanently evolving."

The European Club of Intermodal Regions and Cities was created by Intermodes, a convention dedicated to intermodality in public transport. Its goal is to follow up on the subjects discussed during the convention, held in Brussels every year, by organising study visits to European cities considered benchmarks in terms of intermodality and also, according to Intermodes, "to encourage networking between the participants".

"Representatives of European regions or cities can thus discover, in reality, intermodal initiatives transposable in their communities and share their own intermodal developments", adds the organisation.

Before Oslo-Akershus, a study visit was organised in Geneva on 22 November 2012, with the focus falling on cross-border intermodality. That came after a trip to London towards the end of 2011 to gain an inside look at the city's public transport system ahead of the Olympic Games. The very first study visit took place in Brussels, meanwhile, as STIB (The Brussels Intercommunal Transport Company) and SNCB Mobility helped to kick off the series in February 2011. Next up on the list is Barcelona, with the Spanish city taking centre stage this autumn. ■

© Shahnez Benabed



La Nordie touch

En l'espace de quatre ans, la fréquentation des transports en commun de la région d'Oslo-Akershus a augmenté de 60 %. Derrière ce succès, se cache Ruter, l'autorité organisatrice des transports de la région.

Il est possible de se rendre à Oslo pour découvrir les fjords au bord d'une mer transparente et se perdre dans les forêts de sapins alentours. Mais c'est pour de tout autres raisons que le Club européen des villes et des régions intermodales avait choisi cette destination pour sa quatrième visite d'étude les 18 et 19 juin. Car la capitale norvégienne et sa région, Akershus, sont aussi un modèle en matière de transport public européen.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : entre 2007 et 2011, la fréquentation des transports en commun d'Oslo-Akershus a augmenté de 60 %. En 2010, ce sont 271 millions de trajets qui ont été effectués dans la région. Quant au trafic lié aux voitures particulières, il est resté au niveau de 2004, et ce, bien que depuis la population a augmenté de 15 %.

Derrière ce succès, se cache Ruter, l'autorité organisatrice de la région créée en 2008. Détenu à 40 % par la région d'Akershus et à 60 % par la ville d'Oslo, l'entreprise publique a su mettre en place des mesures incitatives pour développer les transports publics.

La grande stratégie payante a été de faire des préférences des usagers une ligne de conduite à suivre. À partir de là, diverses études ont été menées pour déterminer ce qui comptait le plus pour les voyageurs. « Nous nous sommes aperçus que ce qui importait le plus aux yeux de nos clients, indique Kjersti Midttun, directrice de la planification du trafic chez Ruter, c'était la fréquence de passage et le confort, bien avant le prix, nous avons donc mené des actions en conséquence. »

Cette stratégie, qui s'est mise en place en pleine période de crise économique, a pu être rendue possible grâce à une politique qui a fait ses preuves : le péage urbain. Mis en place en 1990, celui-ci a pour but de limiter les déplacements en voiture et de permettre d'engranger des recettes dont une partie est allouée aux transports publics. En 2011, la part de subvention totale a ainsi atteint 46 %, ce qui a permis de développer des actions qui n'auraient pas été possibles sans cela. Par exemple, la baisse des tarifs des transports en commun en 2011 dans la région d'Akershus. ■



The Nordic touch

The Oslo-Akershus region recently enjoyed a 60% increase in total public transport usage in the space of four years – and behind that success story lies Ruter, the local public transport authority.



© Pierre Elmerich-Intermodes

Visitors to Oslo have long made the most of their trip by heading off to discover Norway's famous fjords or losing themselves in nearby forests thick with fir trees. Despite those attractions, the European Club of Intermodal Regions and Cities had a completely different reason in mind when it selected the city for its fourth study visit on 18 and 19 June 2013. Indeed, in addition to its other claims to fame, the Norwegian capital and the Akershus region are also considered among the best Europe has to offer in terms of public transport.

The figures certainly tell a convincing tale, with total public transport usage rising by 60% between 2007 and 2011 in Oslo-Akershus. In 2010, meanwhile, no fewer than 271 million separate journeys were made on public transport. As for car traffic, that has remained steady at 2004 levels, despite a 15% increase in population over the same period.

Behind this success story lies Ruter, the local transport authority which was set up in 2008. A public company – owned 60% by Oslo city council and 40% by the

county authority in Akershus – Ruter made a difference by developing strategies to promote public transport within the region.

Ruter's central approach was to focus energy on its customers' preferences, with various studies carried out to determine what mattered most for public transport users. "We realised that the most important factors for our customers are frequency and comfort, much more so than price", explained Kjersti Midttun, Ruter's head of Traffic Planning, "we therefore decided to act accordingly."

This strategy, which took shape during the financial crisis, was facilitated by a political measure that quickly altered the public transport landscape: the toll ring. Introduced in 1990, the toll ring has served to curb car usage in the capital while raising revenue, a portion of which is dedicated to the public transport system. The percentage destined for public transport rose to 46% in 2011, and overall this extra revenue stream has made possible a number of measures which otherwise would never have come to pass. Most notably perhaps, fare prices were reduced in the Akershus region in 2011. ■



Le transport public

Public transport at a glance



© Shatinez Benabed

Une billettique high-tech « Depuis le mois d'octobre 2011, le système billettique de Ruter est presque intégralement électronique », indique Ruter. Ainsi, les personnes qui veulent éviter les files d'attente peuvent valider certains de leurs trajets directement avec leur carte de crédit, ou utiliser leur carte sans contact. Dans le futur, le système mis en place dans la région permettra d'être coordonné au niveau national, mais « il reste cependant des contrats commerciaux à passer entre des fournisseurs de service tels que Ruter, des opérateurs de train, des opérateurs de bus, etc. », précise l'entreprise.

High-tech ticketing "Our ticketing system has been almost entirely electronic since October 2011," says Ruter, the local transport authority in Oslo-Akershus. Their innovations have made it possible for travellers wanting to avoid queues to validate their travel directly by using a credit card or contactless travel card. In the future, this system will be integrated into a coordinated national ticketing network, although, Ruter adds, "its practical application will require entry into commercial billing agreements between county-based service providers such as Ruter, train operators, bus operators and others."



© Shatinez Benabed

RuterBillett : le distributeur de ticket de poche

Autre nouveauté en matière de billettique : l'application mobile baptisée RuterBillett, a été lancée en décembre 2012. Disponible sur iPhone et Android, elle permet d'acheter des tickets valables 24 heures, 7 jours ou 30 jours. Depuis son lancement, ce sont près d'un million de tickets qui ont été vendus par ce biais. À terme, Ruter espère atteindre 90 % des ventes de tickets sur internet ou smartphone à l'horizon 2017.

RuterBillett: the ticket machine in your pocket Another ticketing innovation is RuterBillett, a mobile phone application launched in December 2012. Available on iPhone and Android, it allows customers to buy tickets available for either 24 hours, seven days or 30 days. Since its launch, almost one million tickets have been purchased via the app. By 2017, Ruter hopes to sell 90 % of its tickets via the internet or mobile phones.

en un clin d'œil

Les mesures mises en place dans la région d'Oslo-Akershus ont permis de rendre les transports en commun plus simples, plus rapides et plus écologiques.

The initiatives introduced in the Oslo-Akershus region have helped public transport become simpler and faster to use as well as more environmentally friendly.

Des mesures énergiques pour lutter contre la pollution

Ruter s'engage aussi en matière d'environnement. Elle s'est fixé comme objectif d'éliminer progressivement le carburant fossile des transports publics d'ici à 2020. « Nous avons aujourd'hui toutes les solutions pour mettre en place un transport non polluant : biogaz, hydrogène, électricité... Il nous reste à déterminer laquelle choisir », indique Daniel Molin, conseiller en climat pour le conseil du comté d'Akershus. Une des solutions sur laquelle se penche Ruter : pour alimenter les bus du réseau, utiliser du biogaz provenant des déchets alimentaires et transformés dans une toute nouvelle usine de traitement construite en 2012 à Oslo. « Ruter pourra demander aux opérateurs de proposer des offres incluant des véhicules non polluants lors de prochains appels d'offres. Cependant, le problème reste toujours le financement », ajoute Daniel Molin.



Vigorous measures to fight pollution Having set itself a goal of phasing out fossil fuel usage in public transport by 2020, Ruter has also committed itself to protecting the environment. "Nowadays, we have all the solutions we need for non-polluting transport : biogas, hydro-

gen, electricity. What we need to do now is make a choice," said Daniel Molin, Climate advisor for Akershus County Council. One avenue that Ruter is exploring is the use of biogas from food waste, with a new treatment centre built in Oslo in 2012 to fuel the bus network. "Ruter could ask operators to make proposals including non-polluting vehicles during the next round of tenders," added Daniel Molin. "The issue of funding is still to be resolved, however."

Une tarification intermodale et des prix en baisse

Depuis 2011, Ruter a mis en place un nouveau système de zones et de nouveaux tarifs. Dans le même temps, l'entreprise publique a développé un système qui permet à l'utilisateur d'emprunter, avec le même titre de transport et au même prix, le ferry, le bus, le métro ou le tramway. De surcroît, grâce à la mise en place du péage urbain (cf. article précédent), les tarifs des transports en commun ont baissé, à Oslo en 2008 et à Akershus en 2011, toujours dans le but d'inciter les usagers à laisser leur voiture au garage. ■



Cheaper and intermodal tariffs Since 2011, Ruter has operated a new fare and zone system. In addition, it has developed a scheme that allows customers – with the same ticket and for the same price – to travel by ferry, bus, underground or tram. Thanks to the toll ring (cf. preceding article), meanwhile, fare prices were reduced in Oslo in 2008 and the Akershus region three years later. In each case, the goal of the transport authority has been to incite people to leave their cars at home and hop on public transport. ■

Une vision à long terme

Oslo a connu, au cours des dernières années, l'une des plus importantes croissances d'Europe en terme de population avec +2,35 % en 2011. Et cette tendance devrait se poursuivre, puisque selon plusieurs analyses, la région d'Oslo-Akershus devrait, à l'horizon 2060, accueillir près de 2,5 millions d'habitants (contre 1,2 aujourd'hui). La demande de transport public devrait être multipliée par trois. Pour faire face, l'autorité organisatrice a décidé de prendre le taureau par les cornes en mettant en place le plan d'action K2012 qui s'échelonne sur la période 2012-2060. L'objectif est de pouvoir répondre à la demande bien sûr, mais aussi d'encourager toujours plus les habitants à laisser leur voiture au garage.

Parmi les mesures emblématiques qui devraient voir le jour durant cette période, figure en tête de liste la rénovation de la gare centrale qui voit défiler 50 millions de voyageurs chaque année (dans vingt ans, ce chiffre aura doublé). Le projet imaginé par le cabinet d'architectes Space Group prévoit notamment la refonte du design global du bâtiment pour le rendre plus identifiable, et lui permettre d'accueillir les 100 millions de voyageurs qui devraient y transiter. Les travaux devraient s'achever en 2017.

Également, la réalisation d'un terminal de bus intermodal de 30 000 m² est envisagée à Oslo Central Station. Permettant de doubler les capacités d'accueil par rapport à la situation présente, il doit disposer d'une station de bus au sommet et pourra donner directement accès au métro et aux trains grâce à plusieurs étages. Le tout est estimé à 4,7 milliards de NOK dans sa version complète. Mais comme l'explique Ola Skar, planificateur principal chez Ruter : « Nous avons travaillé sur ce projet pendant des années, mais nous n'en sommes toujours qu'au début. Il reste encore à voir comment financer tout cela. » ■

Pour faire face à l'augmentation de la population qui aura lieu au cours des cinquante prochaines années, Ruter a opté pour une planification de projets allant jusqu'à 2060.



D'autres projets phares

Ruter envisage la construction de deux tunnels, ferroviaire et tramway, prévus pour entrer en service en 2030. Ils devraient notamment permettre d'accroître la fréquence des passages des rames à 5-6 minutes contre 10 environ actuellement. Et le tout pour quelque 10 milliards de NOK. L'autorité organisatrice souhaite aussi améliorer son service de tramways avec la mise à niveau du matériel roulant et l'augmentation de sa capacité via l'achat de 84 nouvelles rames (lignes de métro léger), pour un coût d'investissement et de réinvestissement de l'ordre de 3,5 milliards de NOK.

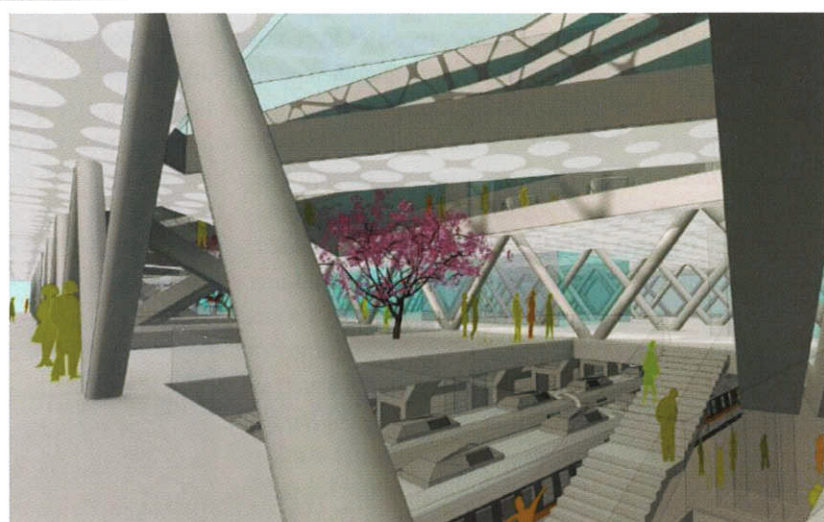
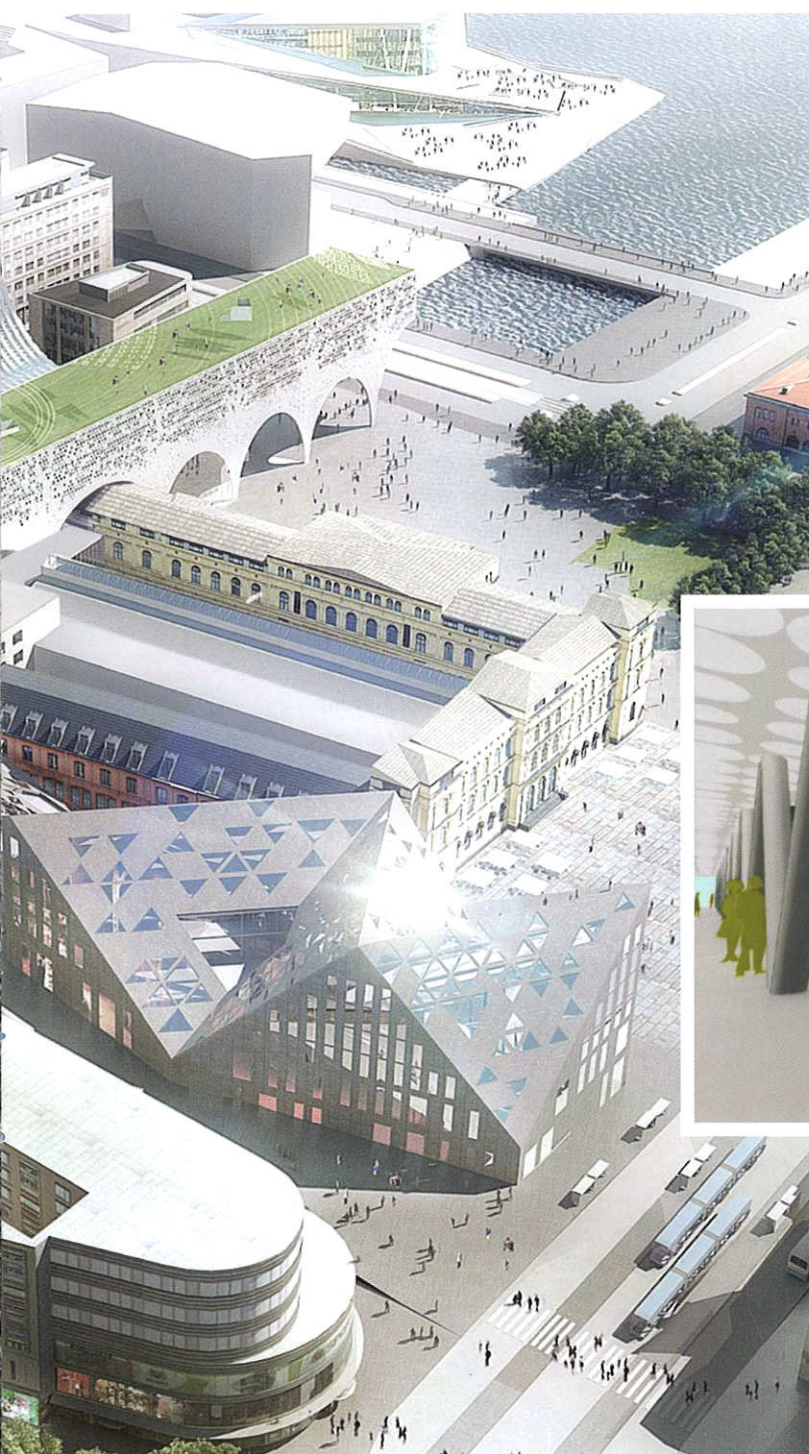
A long-term vision

Ruter is planning transport projects as far ahead as 2060 as it looks to cope with population increases projected over the next 50 years.

Over the last few years, Oslo has experienced a significant population increase compared to other European cities, with a 2.35 % rise in 2011 alone. According to several studies, the population of the Oslo-Akershus region could rise to 2.5 million by 2060, compared to 1.2 million today. Meanwhile, public transport demand is expected to grow threefold over the same period, and that has prompted the local public transport authority, Ruter, to take the bull by the horns. Their solution has been to introduce the K2012 action plan, a strategy addressing the years 2012 to 2060, with the goal being to cope with the increased demand while also encouraging people to leave their cars at home.

Top of the list of measures being devised is a plan to renovate Oslo's Central Station, which is used by 50 million passengers every year – a figure expected to double in the next two decades. The project, drawn up by the Space Group architectural firm, will result in a complete design revamp of the building in order to make it more identifiable, while allowing it to cope with the 100 million passengers per year eventually expected to be passing through. The work is due to be completed in 2017.

In addition, tentative plans exist for a 30,000m² intermodal bus terminal at the Central Station, which would double the current infrastructure's passenger capacity. This would feature a bus station on the highest floor and, thanks to its several different levels, give direct access to the underground and trains – all for an estimated cost of 4.7bn NOK. "We've worked on this project for several years, but we're still at the beginning," commented Ola Skar, Ruter's Principal Planner. "We still need to figure out how to finance it." ■



Other key projects

Ruter is planning the construction of two train and tram tunnels, expected to be ready for operation in 2030. These would increase the frequency of vehicles from today's level of one every ten minutes to one every five or six minutes, with the project set to cost around 10bn NOK. The public transport authority likewise wants to improve its tram service by upgrading its rolling stock and increasing the capacity of its vehicles by acquiring 84 new light-rail transit systems for an investment cost of 3.5bn NOK.

À la recherche de l'inspiration

La ville d'Oslo, considérée comme un modèle au niveau de la gestion de ses transports publics, envisage cependant quelques améliorations de son système et cherche l'inspiration dans d'autres pays.

A lors que nombre d'actions ont été menées avec succès dans la région d'Oslo-Akershus pour favoriser le transport public, Ruter sait que son système doit cependant être amélioré sur certains points. Par exemple, à l'heure actuelle, si certains modes de transport tels que le bus, le tram, le ferry et le métro sont soumis à la même tarification et peuvent être empruntés avec une même carte de transport, il n'en est rien lorsqu'il s'agit de louer un vélo ou d'utiliser les services d'autopartage.

« C'est un sujet sur lequel nous sommes en réflexion. On pourrait peut-être aller vers une seule carte de mobilité avec les vélos et l'autopartage intégrés dans le même système », explique Hans Cats, coordinateur de mobilité verte pour le programme Cities of the Future à Oslo. De même, si Ruter a mis en place des planificateurs de voyages permettant aux usagers de connaître la meilleure manière de se rendre d'un point A à un point B, ceux-ci n'incluent pas d'alternatives en cas de problème avec un mode de transport. « Dans le planificateur de trajet, les usagers doivent trouver des solutions alternatives eux-mêmes, nous ne sommes pas encore au point à ce sujet », reconnaît Trafikanten, la société en charge de l'information en temps réel à Oslo.

La question du financement de grands projets, tels que la rénovation de la gare centrale, se pose également. Si le péage

urbain permet déjà de mener certaines actions à bien, l'autorité organisatrice sait qu'à plus long terme, il lui sera nécessaire de trouver de l'argent. « Le péage urbain n'a pas résolu tous les problèmes. Car son succès entraîne une baisse de circulation des véhicules et donc une baisse de rentrée d'argent. La réussite devient en fait un problème », explique Daniel Molin, conseiller en climat pour le conseil du comté d'Akershus.

Pour permettre aux idées de se concrétiser « nous avons besoin de trouver les financements nécessaires. Le péage urbain n'est pas suffisant, mais le versement transport pourrait être une nouvelle étape », estime Ola Elvestuen, maire adjoint chargé des transports dans la région d'Oslo. La ville modèle cherche donc aussi ses modèles à l'étranger. ■

© Pierre Emerich-Intermodos





In search of inspiration

Already regarded as a glittering example on the public transport front, Oslo is considering a number of improvements and looking abroad for inspiration.

Although a whole range of measures have been successfully introduced to promote public transport in the Oslo-Akershus region, Ruter is aware too that a number of improvements still need to be made. For example, while bus, tram, ferry and underground travel may all be possible at the same price and using the same ticket, that system does not yet cover the renting of bicycles or car-sharing services.

"We are working on this issue", said Hans Cats, the Green Mobility Coordinator of the future Oslo. "Maybe we could manage to create a mobility card with car-sharing and bike-rentals integrated in the same system." Elsewhere, there is room for improvement with regards to Ruter's journey planner, which allows customers to find the easiest way from Point A to Point B but does not propose alternative routes in case of problems with one form of transport. "With the journey planner, customers have to find the solutions for themselves", explained

Trafikanten, a service company in charge of real time information in Oslo. "It's still a work in progress."

The question of how to fund major projects such as the renovation of Oslo's Central Station is another issue. The toll ring has made it possible to complete a number of projects, but the public transport authority knows that it will need to find more money in the long term. "The toll ring didn't solve every problem", said Daniel Molin, Climate advisor for Akershus County Council. "Its success has caused a reduction in car traffic and therefore a reduction in revenue. Its very success has actually become a problem."

According to Ola Elvestven, city commissioner for public transport and environmental affairs in the Oslo region, "We need to find the necessary finances. The toll ring is not enough on its own, but the French 'versement transport' (transport tax) system could be another step." The model city is thus looking for its own examples to follow. ■

Bus & Car

Transport de voyageurs