

Las Vegas, la ville où même des lignes de bus gagnent de l'argent

Depuis juillet 2013, le français Keolis, via sa filiale Keolis Transit America, est aux commandes d'une partie du réseau d'autobus de Las Vegas. Notamment sur le Strip, l'avenue de sept kilomètres qui dessert les principaux hôtels-casinos de cet enfer du jeu où se pressent chaque année quarante millions de touristes. C'est sans doute la seule ligne de bus qui gagne de l'argent aux États-Unis.



Le Strip parcourt un corridor de sept kilomètres sur lequel se trouvent les principaux hôtels-casinos de Las Vegas. Des conducteurs de Keolis Transit America sont derrière le volant. © DR

Vu d'avion, le contraste est saisissant : le centre-ville de Las Vegas ne couvre que quelques kilomètres carrés mais on y trouve la plus grande concentration d'hôtels et de casinos au monde (120 000 chambres, un nombre incalculable de machines à sous et de tables de jeux). Avec des établissements qui, comme le Venetian, comptent plus de 7 000 chambres. A quatre kilomètres à peine du centre ville, l'aéroport voit débarquer chaque année quarante millions de touristes.

Et autour de Sin City (surnom de Las Vegas), un long chapelet d'habitat pavillonnaire qui abrite un million et demi d'habitants et s'étale sur plusieurs centaines de kilomètres carrés en plein désert du Mojave, le plus sec d'Amérique du Nord.

C'est sur ce territoire atypique que la filiale américaine de Keolis, Keolis Transit America (KTA), exploite depuis l'été 2013 et pour cinq ans (avec extension possible de cinq autres années) le 18ème réseau de bus américain en nombre de personnes transportées. Ou plutôt la moitié du réseau puisque RTC, l'autorité organisatrice des transports publics de Las Vegas, a divisé la gestion du réseau en deux : une partie attribuée à Keolis, l'autre à Transdev qui était aux commandes des transports depuis vingt ans.

En juillet 2013, Keolis a remporté le lot à la fois le plus important (207 bus, 540 salariés, 35 millions de passagers par an) et le plus emblématique puisqu'il comprend, outre la partie sud de la ville, la desserte du centre-ville et du Strip, cette avenue de 6,8 kilomètres qui concentre les principaux hôtels de Las Vegas et les bâtiments les plus kitschs comme cette tour Eiffel modèle réduit (165 mètres quand même) qui jouxte une reproduction de l'Opéra et de l'Arc de triomphe à la même échelle.



Les bus de Las Vegas sont recouverts de film publicitaire: sur cette photo, pour la marque de confiserie M&M's. © R.V. - Cliquez pour agrandir la photo

8 milliards de dollars de bénéfices

Le Strip et les rues alentour attirent l'essentiel des quarante millions de visiteurs annuels et la majorité des emplois. Les lignes de bus qui les desservent sont donc particulièrement chargées et rapportent beaucoup plus qu'elles ne coûtent avec une rentabilité de l'ordre de 150% (8 millions de dollars de bénéfice). A elle seule, la "Deuce" transporte près de 50 000 voyageurs par jour, autant qu'une ligne de tramway française.

Le Strip est parcouru par des dizaines de bus à double étage ou articulés, couleur or ou couverts de publicités et qui circulent de jour comme de nuit, 365 jours par an, à l'image des roulettes dans les casinos. Comme l'explique Dwight Brashear,

vice-président de KTA, la principale difficulté d'exploitation est de bien cadencer l'offre de transport sur cette artère principale qui va jusqu'à l'aéroport et les rues avoisinantes pour éviter les convois de bus, tout en maintenant une bonne régularité de passage.

Sur les 60 millions de voyages annuels (contre 22 millions en 1994 quand Transdev en a pris l'exploitation), 14 millions sont effectués sur le Strip, et sont fréquentées à 90% par des touristes.

Réseau à deux tarifs

Sur les autres lignes, l'exploitation est plus classique et la clientèle surtout constituée des habitants les plus modestes de Vegas. Il existe deux niveaux de tarifs, l'un uniquement pour les résidents, l'autre pour les touristes. Pour eux, un pass valable deux heures coûte 6 dollars (24 heures pour 8 dollars) et donne accès à tout le réseau.

Pour les résidents, le prix du ticket est fixé à 2 dollars mais ne permet pas d'emprunter les lignes du Strip, même chose pour le pass deux heures (3 dollars) ou 24 h (5 dollars). Une possibilité qui leur est offerte uniquement s'ils achètent un abonnement de 15 jours (34 dollars) ou mensuel (65 dollars).

Le RTC offre des réductions de 50% aux 6-17 ans, aux étudiants, et aux plus de 60 ans. Au total, les recettes tarifaires (65 millions de dollars) et celles de la publicité (2,5 millions) couvrent un peu plus de la moitié du coût d'exploitation du réseau. Plutôt un bon niveau quand on le compare aux 30% de moyenne en France.

Le déficit est couvert par diverses taxes, principalement celle de 12,5% sur les chambres d'hôtel qui bon an mal an, rapporte 120 millions de dollars. Une sorte de versement transport.

A noter que le RTC dont le budget annuel est de 514 millions de dollars est également compétente sur la gestion du trafic routier.

Après six mois de reprise en main par Keolis, les premiers résultats sont encourageants, assure la filiale de la SNCF : en septembre 2013, les lignes de bus qui parcourent le Strip ont accueilli le chiffre record de 1,3 million de voyages.

Robert Viennet [Suivre @robertvie75007](#)