

A Londres, Thales modernise le plus vieux métro du monde

TRANSPORT

Le français rénove la signalisation sur quatre lignes représentant 40 % du trafic du London Underground.

Vincent Collen

 @VincentCollen

— Correspondant à Londres

Debout devant un tableau de bord particulièrement vétuste, un œil sur les écrans de contrôle, Charles, un employé du métro londonien, actionne des manettes pour réguler le trafic. Le petit poste de signalisation dans lequel il travaille, niché au-dessus des voies de la station Edgware Road, date de 1926. « Cette salle fonctionne encore plus ou moins de la même façon que dans les années 1950 », explique Jim Carter, l'un des responsables de la signalisation chez Transport for London (TfL), l'organisme public qui gère les transports de la capitale britannique.

Cette petite salle sera bientôt à classer « monument historique ». Le groupe français Thales va en effet bientôt installer une nouvelle et unique salle de contrôle ultramoderne au métro Hammer-

smith, depuis laquelle l'ensemble du trafic sur cette partie du réseau sera régulé.

L'industriel français a remporté l'an dernier un contrat de 760 millions de livres (près de 900 millions d'euros au taux de change d'aujourd'hui) pour moderniser la signalisation sur quatre lignes du métro londonien : Circle, District, Metropolitan et Hammersmith & City. A elles quatre, elles représentent 40 % du trafic du London Underground.

Un réseau saturé

Il s'agit du plus gros projet de modernisation de signalisation au monde, assurent TfL et Thales. Il couvre 314 kilomètres de voies desservant 102 stations. La gestion de cette partie du réseau est particulièrement complexe car les quatre lignes sont imbriquées, les trains empruntant les mêmes voies sur une partie de leur trajet dans le centre de la capitale. Elles ont sérieusement besoin d'être modernisées pour supprimer les ralentissements actuels dont se plaignent les usagers.

Certaines parties remontent à 1863, date à laquelle ce qui était alors le premier métro du monde est entré en service. Les Londoniens apprécient toutefois le nou-

veau matériel roulant livré par le canadien Bombardier et mis en service récemment, avec des voitures climatisées.

Thales a commencé ses travaux mais les voyageurs devront patienter jusqu'en 2022 ou 2023 avant d'en voir le plein effet. Lorsque la modernisation sera complète, les métros pourront circuler toutes les deux minutes aux heures de pointe (32 par heure), ce qui permettra d'augmenter le trafic de 33 % par rapport à aujourd'hui.

Le temps presse dans une ville dont la population augmente de plus de 100.000 personnes tous les ans. Le réseau est saturé. Le trafic – 1,3 milliard de passagers en 2015, un peu moins que le métro parisien – progresse de 3 % par an. Même l'ouverture de la ligne Crossrail en 2018, une liaison est-ouest de 120 km qui augmentera les capacités du réseau de 10 %, ne suffira pas.

Thales ne compte pas s'arrêter en aussi bon chemin. Transport for London va bientôt lancer un appel d'offres pour la signalisation des trois dernières lignes qui n'ont pas encore été modernisées. « Nul doute que Thales sera intéressé », sourit Stuart Harvey. Si le groupe français remportait ce contrat, il aura réalisé la signalisation de 10 lignes du métro londonien sur 11. ■