

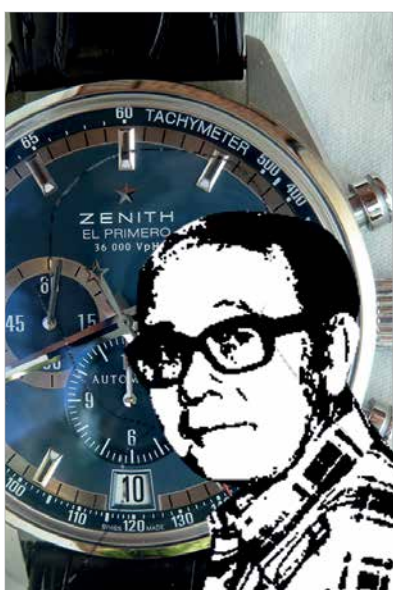
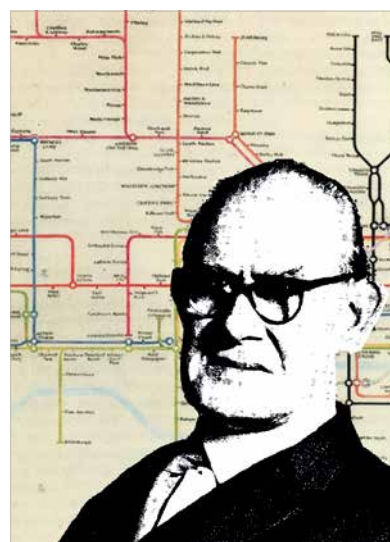


ANDY BYFORD « TRAIN DADDY »

Il a fait du transport en commun son sacerdoce. Au point que c'est lui qu'on supplie pour démêler le grand bazar de n'importe quel réseau ferroviaire dans le monde. Né à Plymouth en Angleterre, Andy Byford a commencé sa carrière dans le métro londonien avant de partir au Canada en 2012 pour reprendre en main la gestion des lignes de la *Toronto Transit Commission*. Cinq ans plus tard, elle recevra le Prix de l'*American public Transportation Association*, autant dire le Nobel dans le secteur des régies publiques. La même année, New York l'appelle au secours. La ville qui ne dort jamais a mal à son métro. L'ingénieur réorganise tout. Ces réformes sont un immense succès. La population lui donne même un surnom: «Train Daddy». En délicatesse avec Andrew Cuomo, le maire de New York, à qui il reproche d'avoir petit à petit sapé son autorité, Andy Byford quitte New York en 2020 pour prendre le poste de commissaire des transports de Londres. (EG)

LE BON PLAN D'HARRY BECK

Des lignes qui s'enchevêtrent, des stations dispersées... Comment dessiner un plan de métro immédiatement lisible pour le voyageur pressé? En 1931, le designer Harry Beck, alors employé de *London Transport*, part du principe que le réseau étant essentiellement souterrain, il est inutile de vouloir le modéliser en fonction de la réalité urbaine. Inspiré par les schémas électriques, il propose un plan simplifié où les noms des stations apparaissent sur des lignes droites colorées et reliées entre elles. Mais cette solution que Beck a développée sur son temps libre ne respecte pas les distances entre deux arrêts. Elle est rejetée par le directeur du métro et son service marketing qui la jugent trop radicale. L'ingénieur insiste. Cinq cents copies du plan seront imprimées pour être testées auprès des usagers qui l'adoptent immédiatement. Harry Beck ne sera jamais crédité pour la création de cette carte améliorée, complétée au fil du temps, et dont la grande clarté se retrouve adaptée à presque tous les métros à travers le monde. Il faudra attendre 1997, soit vingt-trois ans après sa mort, pour que soit reconnue officiellement sa lumineuse contribution au métro londonien. (EG)



L'HORLOGER DU GRENIER CHARLES VERMOT

Fondée en 1865 au Locle par Georges Favre-Jacot, baptisée Zenith par son neveu James en 1911, elle est l'une de ces manufactures qui portent haut le savoir-faire de l'horlogerie helvétique depuis son association avec l'aviateur Louis Blériot. La marque à l'étoile a pourtant bien failli disparaître. En se rapprochant du groupe électronique américain Zenith Radio Corporation au début des années 70, l'entreprise neuchâteloise passe au quartz, promesse d'avenir radieux dans un secteur alors en pleine crise. Pour faire table rase du passé mécanique de l'entreprise, ses dirigeants décident de détruire les outils de production de l'El Primero, le modèle best-seller de Zenith, premier chronographe automatique haute fréquence de l'histoire sorti en 1969. Une catastrophe pour l'horloger Charles Vermot, qui déménage dans le plus grand secret les machines et les plans techniques de la montre dans un grenier oublié de la marque. Le trésor industriel restera caché pendant dix ans. Charles Vermot le ressortira lorsque le succès du quartz périclitait, le public réclame le retour des mouvements mécaniques, sauvant ainsi la manufacture de la faillite. (EG)