

Nouvelle offre de bus et métros dès le 14 décembre

pages 3-4

Nouvelle mobilité: Lausanne se découvre un autre visage

Notre dossier m2,
pages 6-15

LE CONCOURS
banc public

Des chèques REKA
à gagner!

pages 23

08-09



Un nouveau réseau, une nouvelle ville



Cette année 2008 – historique pour les tl – ne s'achèvera pas sans une modification fondamentale de plus, la mise en service du nouveau réseau routier. Après avoir, au début août, inauguré notre nouveau Centre Clientèle du Flon, lancé notre nouveau site Internet et nous être relookés dans de nouveaux uniformes ; après avoir, à fin octobre, mis en service le premier métro automatique de Suisse, nous nous apprêtons à apporter une nouvelle modification de taille dans la mobilité de

l'agglomération lausannoise. Structuré autour de l'axe du m2, notre nouveau réseau, en plus de faciliter considérablement les déplacements, offre de magnifiques opportunités de développement.

Cette année historique illustre bien la volonté des tl, celle de proposer des prestations de transports publics de premier plan. Le niveau de ces prestations facilite certes les déplacements, mais contribue également à améliorer la qualité de vie dans l'agglomération et donc à renforcer de

manière déterminante son attractivité économique. Le développement de l'agglomération est ainsi stimulé aux niveaux démographique, culturel, sociétal, etc. Et, qui plus est, il se fait dans l'esprit du développement durable.

Déplacements aisés, haute qualité de vie et dynamisation du développement – je crois qu'on peut le dire fièrement : les tl participent au rayonnement de notre Canton, un rayonnement qui n'est pas confiné aux frontières de la Suisse, mais qui a une dimension internationale grâce aux nombreuses institutions et entreprises étrangères établies à Lausanne.

Et nous poursuivrons sur cette voie tracée en 2009 ! Les contours du réseau que nous vous proposerons dès 2014 ont d'ores et déjà été définis et représenteront une avancée encore plus marquante que celle de cette année. A cette date, nos prestations routières auront augmenté d'environ 40% par rapport à la fin de cette année !

L'ensemble du personnel tl se réjouit de vous accueillir sur son nouveau réseau et vous y souhaite la bienvenue.

Michel Joye, Directeur

Sommaire

L'actu du réseau	Une offre de transports restructurée	3
	Principaux changements	4
	Extension du réseau dès 2009	5
Dossier m2	On lui a fait la fête !	6
	Lausanne se découvre un autre visage	7
	Les jambes du métro et le modèle Dahu	10
	Les artistes du métro	11
	Les intervenants en station	12
	Vous ne voyagez pas seul...	13
Entreprise	Nouveau centre de gestion du trafic	16
	Douze nouveaux autobus	18
Agenda	Lausanne, capitale mondiale des métros	19
Boutique tl	Des idées cadeaux pour Noël !	20
Quiz	Gagnez des chèques REKA d'une valeur de CHF 100.-	23

Une offre de transports restructurée

L'arrivée du m2 ne doit pas faire oublier notre réseau routier ! Celui-ci est complètement restructuré et densifié autour de l'axe du métro automatique. La mise en service de ce nouveau réseau de surface interviendra à l'occasion du changement d'horaire national, le dimanche 14 décembre. Les nouveaux plans de lignes et horaires sont disponibles sur www.t-l.ch.

Avec les mises en service du m2 et du réseau routier, nous vous proposons, dès le 14 décembre, 12% de prestations supplémentaires. Ces changements représentent donc une importante étape du développement des tl. Le réseau routier et le m2 ont été créés dans une optique de complémentarité. Le m2 ayant une forte capacité, il permet aux voyageurs de démarrer leurs déplacements dans l'agglomération. La plupart de ses stations proposent des correspondances avec des bus et trolleybus, qui permettent une distribution plus fine des voyageurs selon leur destination.

Selon cette vocation d'axe fort, le m2 est donc relié aux autres réseaux de transports publics qui emmènent les voyageurs en ville :

- Croisettes, Sallaz et Lausanne-Flon : correspondances avec le réseau tl régional
- Lausanne-Flon : correspondances avec le LEB
- Lausanne-Gare : correspondances avec les CFF
- Ouchy : correspondances avec la CGN

En outre, les extrémités Nord et Sud du tracé du m2 sont proches des P+R afin de proposer un transport performant aux personnes qui arrivent dans l'agglomération en voiture.

Mais tout le monde ne se rend pas en un endroit proche des stations du m2... C'est pourquoi le nouveau réseau tl sera largement interconnecté au tracé du métro automatique. Parmi les principaux points de correspondances avec le réseau tl d'agglomération, on peut citer Sallaz, Ours, Lausanne-Flon (m1 et lignes de bus), Lausanne-Gare, Délices – qui propose une correspondance avec la nouvelle ligne 25 Pully – Bourdonnette et Ouchy. En outre, le réseau tl de surface est densifié et renforcé afin d'être en mesure d'absorber le grand nombre de passagers du m2 qui poursuivent leur route en (trolley)bus.

Les principales améliorations apportées par le nouveau réseau routier

Nouvelles zones desservies :

Zone	Connexion au m2 à	Lignes
Avenue Victor Ruffy	Sallaz	6
Avenue du Grey	Lausanne-Gare	21
Rues Centrale et St-Martin	Lausanne-Flon	22, 60
Elysée, Cour et Figuiers	Délices	25

Liaisons nouvelles ou plus directes :

Liaison	Ligne
Praz-Séchaud – Montolieu (via Sallaz)	41
Pully – Bourdonnette (via Délices)	25
Montelly/Verdeil – Centre-ville	13
Bellevaux/Verrière – Centre-ville	8
Blécherette – Lausanne-Gare	21
Clochatte – Place de l'Europe	22

Améliorations des fréquences :

Epalinges/Zones foraines – Croisettes

Lignes d'agglomération : en heures creuses, et le week-end

Le nouveau réseau modifie fondamentalement la mobilité en ville de Lausanne. Il restructure la ville. Si la présence d'un métro donne à Lausanne des airs de grande métropole, le nouveau réseau, en facilitant les déplacements, «rapetisse la ville», dans le sens où il permet d'accéder plus rapidement à ses quatre coins. Facilitant les déplacements, il favorise les rencontres. Dans ce sens, le réseau tl change non seulement la ville, mais également la vie de ses habitants et des personnes qui s'y rendent pour leurs loisirs ou le travail.

Principaux changements

D'autres adaptations et améliorations de notre réseau et de nos services surviennent parallèlement à la mise en place du nouveau réseau de transport. L'énumération qui suit vous permettra de devenir incollable sur notre réseau et ses modifications !

Les nouveautés entrant en vigueur le 14.12.08

Ligne 33 Desserte assurée entre Malley et Mont-Goulin en soirée et le dimanche.

Ligne 47 - 66 Une nouvelle desserte entrera en vigueur entre Belmont et Pully sur un certain nombre de courses en soirée et le dimanche.

Ligne 64 Pour mieux vous servir, l'exploitation de la ligne se fera par un service de bus régulier à une fréquence de 40 minutes en soirée. Cette prestation remplace le service à la demande Taxibus initialement prévu.

Nouveau concept de desserte des communes de Mex - Villars-St-Croix.

Ligne régionale 32 Elle fait place à la nouvelle ligne 56 (Crissier-Richardaz, Mex). A cette occasion, une nouvelle zone Taxibus sera mise en place.

Heures creuses : renforcement de l'offre.

Les déplacements liés aux loisirs sont de plus en plus nombreux. Cette évolution de la mobilité se traduit par une augmentation de la demande de transport en heures « creuses », notamment le soir et le week-end.

Pour mieux vous servir, un arrangement du service pendant ces périodes a donc été initié dès le mois d'août 2006. Aujourd'hui, cette amélioration en soirée se voit encore renforcée, étendue à d'autres lignes (4, 5, 6, 45/46, 25). En outre, une meilleure cadence des lignes est organisée le

dimanche en journée (1,2,4,6,7,8,9,21,22,25,41). Cette nouvelle offre du dimanche consiste à engager progressivement nos véhicules sur ces lignes, dès 10 h, pour atteindre le maximum vers 14 h.



Service Pyjama Il partira depuis la Place de l'Europe, au Flon, dans la nuit du vendredi 12 au samedi 13 décembre.

Les départs de bus Pyjama se feront à partir de plusieurs arrêts de bus utilisés en journée par les lignes 18, 22 et 60. Le déménagement offre l'occasion de mettre au point une nouvelle signalétique pour tous les arrêts de prise en charge, mentionnant le numéro du circuit ainsi que la destination. Les nouvelles installations correspondent totalement aux exigences du service. Il faut également noter que des changements d'horaire sont prévus lors du transfert des départs de St-François au Flon. En effet, le 2ème départ de chaque circuit est décalé de 15 minutes. Ainsi, par exemple, le bus du circuit 1 partira désormais à 4h, plutôt qu'à 3h45.

Disponible gratuitement dans nos points de vente et sur www.t-l.ch

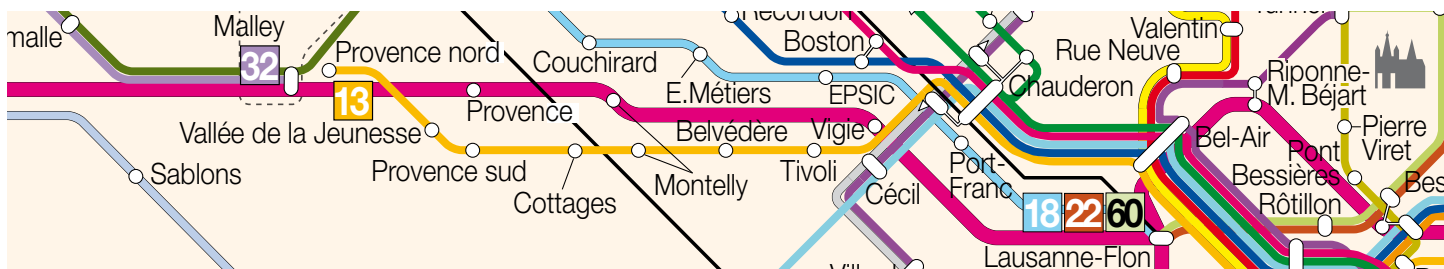
- Plan de réseau
- Horaires
- Guide «voyagez futé»
- Horaire de poche, CHF 5.-

**Vous ne vous perdrez pas !
Pour vous aider à vous familiariser
avec la nouvelle offre de transport,
le personnel d'information tl
vous renseignera directement
aux arrêts principaux,
du vendredi 12 au mercredi 17 décembre**



Une nouvelle offre dès 2010

Le nouveau réseau tl – y compris le m2 – n'est qu'une étape du développement du réseau tl. En 2014, les prestations routières des tl auront encore été augmentées de 40%. Les premières nouvelles lignes du Réseau 14 seront mises en service dès décembre 2009.



Si les améliorations du réseau se concentrent cette année sur le centre de l'agglomération lausannoise, le réseau sera ensuite étendu dans les secteurs Nord et Ouest, où il présente actuellement des lacunes. La situation y est proche de la saturation sur certaines lignes, et les développements prévus en termes d'habitants-emplois sont importants. Pour mémoire, on prévoit une augmentation de 70'000 habitants et emplois pour l'ensemble de l'agglomération à l'horizon 2020, dont une partie significative à l'ouest et au nord. En plus d'absorber ces nouveaux résidents et/ou travailleurs, le réseau de transports publics devra être à même de réaliser les objectifs de report modal du Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Celui-ci prévoit, à l'horizon 2020, un taux d'utilisation sensiblement plus élevé des transports publics.

La première étape du Réseau 14 sera réalisée dès décembre 2009 avec une desserte urbaine du Mont-sur-Lausanne par le couloir de Bellevaux et deux lignes dans l'Ouest lausannois: Croix-du-Péage – St-François (via Croix-de-Plan – Renens-Galicien) et Closalet – Renens-Gare (via Mongevon). Ces deux lignes remplaceront l'actuelle ligne 35 (Closalet – Renens-Gare). Ceci assurera une accessibilité optimale à la gare de Renens, dont le rôle sera encore renforcé avec le nouveau réseau RER, ainsi que des connexions performantes à la nouvelle halte RER de Prilly-Malley. En outre, les fréquences en heures creuses – soirées, samedis et dimanches – seront

améliorées sur les lignes actuelles 30, 32 et 33.

Extension par étapes

Après cette première étape, la réalisation du Réseau 14 se fera en deux phases ultérieures, en décembre 2011 et décembre 2013, date à laquelle le nouveau réseau sera parachévé. Il proposera, par rapport à l'offre en vigueur dès le 14 décembre, une augmentation de 40% des prestations routières (kilomètres parcourus). Cela marquera bien sûr une nouvelle étape importante dans les développements des tl, non seulement du réseau, mais également de l'entreprise: pour proposer cette offre, nous devons engager plus de 150 collaborateurs – dont 135 conductrices et conducteurs – et acquérir 34 nouveaux véhicules.

Et l'évolution du réseau n'en sera là qu'à un état intermédiaire. Le premier tronçon (Renens-Gare – Lausanne-Flon) du m3, le tram Bussigny – Nord lausannois, devrait, si la planification actuelle est respectée, être réalisé peu après 2015. Simultanément seront mises en service plusieurs lignes de (trolley)bus à haut niveau de service, c'est-à-dire des lignes sur lesquelles les (trolley)bus circulent en site propre et disposent aux carrefours de priorités importantes sur le trafic individuel. Et ensuite ? A l'instar du m2, il est probable que le m3 suscite une réorganisation des lignes autour de cet axe fort. Et les développements se poursuivront ; nous aurons l'occasion de vous en reparler en temps voulu...

Un énorme élan populaire



La popularité du m2 a été confirmée lors de son inauguration et de sa mise en service. Quelques chiffres pour s'en convaincre: 160'000 voyageurs transportés durant le week-end d'inauguration, près de 300'000 personnes aux concerts de Label Suisse marquant l'inauguration, plus de 50'000 passagers durant la première journée d'exploitation et un million de voyageurs moins de trois semaines après la mise en service.

L'inauguration du m2 aura été à la hauteur de l'événement ! Après la journée officielle du 18 septembre, trois jours de concerts ont célébré le nouveau métro grâce au festival Label Suisse de la Radio suisse romande. Ils ont attiré près de 300'000 personnes. Quant au m2, il pouvait, quelques semaines avant sa mise en exploitation, être découvert gratuitement par la population et a accueilli plus de 160'000 premiers voyageurs.

Dans son allocution, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a comparé le m2 à un «trait d'union qui [...] fait habiter tous [les Lausannois] près de la gare et près du lac », puis a sou-

ligné son importance dans le réseau national des transports publics. Se félicitant que ce projet soutenu par tout le canton devienne exemplaire au-delà des ses frontières, le Conseiller fédéral a terminé son discours par un clin-d'œil à l'écrivain vaudois Charles-Ferdinand Ramuz en disant que le m2, «c'est de la beauté sous la terre».

La Présidente des tl, Anne-Marie Depoisier, a quant à elle insisté sur les changements que le m2 apporte dans la ville, mais également dans la vie: la vie des Vaudoises et Vaudois, mais aussi la vie des tl, transformées cette année, notamment grâce au m2. Elle a également démontré que les tl contribuent dans une large mesure au rayonnement de la région et à son développement. La Présidente des tl a chaleureusement remercié tous les collaborateurs ayant participé à la magnifique réussite du projet m2.

Le vrai départ

Ouchy, lundi 27 octobre 2008, 5h20. Malgré l'heure très matinale, quelque 200 personnes se bousculent pour voyager à bord de la première rame du m2 en exploitation. A 5h26, des applaudissements remplissent le train. Il a quitté la station ! Le m2 est définitivement ouvert au public ! Et il répond à une énorme attente : il accueillera pas moins de 50'000 voyageurs durant cette première journée et le cap du millionième voyageur a été franchi à la mi-novembre.

Aujourd'hui, le m2 est entré dans la vie de ses utilisateurs. Ils voyagent à bord de manière naturelle et ont intégré ce nouveau moyen de transport – qui leur fait gagner du temps – au quotidien. Peut-être ont-ils même déjà oublié combien il leur facilite la vie, la ville...



Anne-Marie Depoisier, présidente des tl, lors de son allocution

Lausanne se découvre un autre visage

Développement d'un hyper-centre, revalorisation de son «en-bas» négligé, Lausanne gomme les effets essoufflants de sa topographie. Charpenté par le m2 et le réaménagement des lignes de trolleybus et d'autobus, le nouveau réseau de transports touche à l'identité même de la cité et modifie en profondeur l'image de la ville. Interview de Roland Ribí, ingénieur et urbaniste, auteur de l'étude d'opportunité et de faisabilité du m2.



Les ponts construits au milieu du XIXe et au tournant du XXe siècle – Grand-Pont, Bessières, Chauderon – ont inauguré l'ère de la mobilité à Lausanne, en reliant la ville par ses points hauts. Aujourd'hui, le nouveau réseau de lignes et la mise en fonction du m2 ouvrent-ils une nouvelle ère ?

Il est clair que le système de transports s'améliore de manière extraordinaire. Lausanne est une ville épouvantablement compliquée. Non seulement il y a un en-haut et un en-bas, mais

la pente de la ville est constante. Avant le m2, si vous vouliez descendre des hauts jusqu'à Ouchy, il n'y avait que le bus 2 passant par Beaulieu qui permettait de le faire sans changements. En arrivant de Chavannes par le m1 pour monter à Béthusy, il fallait grimper chercher le bus 7 à St-François. Le m2 est le premier axe performant qui traverse la ville et qui monte. Il est parfaitement connecté au m1 avec lequel les échanges vont être considérables. Il offre donc soit une continuité, soit de très bons changements sur le reste du réseau. Le saut qualitatif est extrêmement élevé.

Le pont
St-Martin à
l'abri du pont
Bessières

6 7

Lausanne se découvre un autre visage

Lausanne est en train de se dessiner un nouveau visage. Quels sont ses nouveaux traits les plus caractéristiques ?

Il y a bien sûr le Flon. En 1996, date où nous avons terminé l'étude sur le tracé du futur m2 qui a entièrement défini le système, le Flon c'était nulle part, un non-lieu en périphérie du centre, mais cela faisait déjà une vingtaine d'années que les urbanistes et les propriétaires souhaitaient le mettre en valeur. Tout s'est fait à une vitesse folle. Le boom de ces derniers mois, maintenant que l'on voit les choses vraiment aboutir, est impressionnant. L'impact économique est évidemment très grand : les commerces qui se sont installés en périphérie dans les années 60, reviennent au centre, profitant de cette nouvelle accessibilité.

Le Flon, ce «non-lieu au fond du trou», est en passe de devenir la 3e gare la plus importante de Suisse romande. N'est-il pas symbolique aussi de cette nouvelle image de la ville avec un «en-bas» remis en valeur ?

J'aime bien cette notion. Ce «aller-vers-le-bas» est un discours que j'essaie de tenir lorsque je propose aujourd'hui l'alternative d'un tram qui passe par la rue Centrale et la rue St-Martin, et pas obligatoirement dans un tunnel qui monte à Beaulieu - le grand débat de l'étude des Axes forts que j'ai aussi conduite. Ce fond de vallée a toujours été négligé. Le Rôtillon a eu beaucoup de peine à sortir du marasme. Le bâtiment des Retraites Populaires a plutôt été construit depuis le haut que le bas : son hall d'entrée se situe à la Caroline, le bas donne accès aux garages. Au-delà, un large espace reste en friche. Et pourtant, on est en plein centre. Ce bas a été abandonné car il n'y avait pas de transports publics jusqu'à la mise en place des lignes de bus du nouveau réseau.

La rue St-Martin, c'est aussi celle qu'enjambe le nouveau «pont sous le pont», une de vos fiertés !

Oui ! Si j'ai une fierté, c'est le Pont St-Martin, l'élément qui, à mon avis, change le plus la géo-

graphie. On y trouve de nouveau cette notion de double niveau, mise en échec car on est entre deux : la station Bessièrès donne accès au haut de la rue de Bourg, à la Caroline, mais aussi à la rue St-Martin. C'est exploiter cette différence de niveaux en se mettant juste entre deux, avec une station qui sert aux deux.

L'image d'un centre-ville éclaté, topographie oblige, semble aussi se transformer en un hyper-centre plus homogène...

Oui, le m2 dessert l'hyper centre par quatre arrêts, Flon, Riponne, Bessièrès, Ours. Une traversée du centre dans la continuité vous donne une autre vision du centre. Je m'explique. Prenez la Riponne et la Caroline. Ces deux endroits étaient complètement indépendants. La Riponne se raccroche à Bel-Air, par la rue piétonne Haldimand, mais de façon même pas très naturelle, et se rattache au centre-ville par le côté Palud. La Caroline se situe de l'autre côté de la vallée : il faut prendre les escaliers de l'Université, passer le Pont Bessièrès... c'est assez compliqué. Aujourd'hui, ces deux stations sont côte à côte. Les stations du m2 vous donnent des portes d'entrée dans le centre : la station m2 de la Riponne, par exemple, est bien orientée face aux rues piétonnes, alors que les arrêts de bus qui la desservent leur tournent presque le dos. On perçoit ainsi la ville différemment. Et on peut parier que certains Lausannois vont probablement être pas mal désorientés dans un premier temps...

Le m2 efface donc les contraintes topographiques ! Les Lausannois peuvent souffler...

Il gomme en tout cas les effets de la différence de niveaux. Même à la Riponne, dans une moindre mesure, car sa station dessert aussi le haut et le bas. La différence est moins importante certes : cinq mètres de dénivellation entre la place Arlaud et la place de la Riponne. Ce qui reste à améliorer, c'est l'interface du Flon, avec des arrêts Bel-Air et St-François assez éloignés.

Lausanne se découvre un autre visage

On a parlé des forts impacts économiques qui résultent du m2. Qu'en est-il des effets sur l'environnement ?

L'axe du m2 correspond à l'axe le plus pollué de l'agglomération lausannoise ! Il y a donc là une alternative à la voiture parfaitement claire. Mais attention, la voiture a horreur du vide. Des mesures ont été faites très rapidement sur les effets de la mise en service du RER de Zurich: 26% de voitures en moins pendant quelques jours pour retrouver ensuite le même nombre de véhicules. Dans votre vie et fonctionnement quotidiens, de manière consciente ou inconsciente, il y a des déplacements auxquels vous renoncez parce que c'est compliqué, en particulier en voiture. Si tout à coup cela devient facile, si vous diminuez soudainement la charge du réseau routier, les gens s'y engouffrent à nouveau et rebouchent le système. S'il n'y a pas de mesures d'accompagnement à la mise en service du m2, l'effet sera faible sur le trafic individuel et donc sur l'environnement.

Peut-on parler d'impacts socio-culturels ?

Culturellement et sociologiquement, on va rapprocher les mondes, miser davantage encore sur la proximité. Ma théorie sur le transport public est la suivante : avec le m2, on va, en particulier sur les hauts de Lausanne et Epalinges, sortir les gens de leur grosse voiture. Le haut de gamme que représente le m2, avec son haut niveau technologique qui n'a plus grand-chose à voir avec le moyen de transport à remorque bringuebalant, a une dimension psychologique importante. Le transport public doit être à la hauteur de la voiture pour séduire les gens pour qui le moyen de déplacement reste une marque de statut social. Le m2 va rendre le transport public plus attrayant, et c'est l'objectif. Il faut qu'il soit plus performant, plus agréable. Sans cette double dimension qualité et performance, il n'y aura pas de salut pour le transport public.



Roland Ribí,
ingénieur et
urbaniste

«Je ne suis pas un anti-bagnole primaire !»

Du souffle, Roland Ribí, 62 ans, en a à revendre. Lorsqu'il ne le met pas au service de projets de mobilité - sa passion - il le canalise dans la musique, au sein de l'ensemble Dix de cuivre, son seul loisir régulier. Chef du projet d'études du m1, père du tracé du m2, conduisant actuellement le rapport de faisabilité des Axes forts et donc du projet de tram de l'agglomération lausannoise, Roland Ribí a tissé à son bureau d'aménagistes et d'ingénieurs-conseils (RR&A) une solide réputation européenne. Non, assure-t-il, ce n'est pas son père cheminot qui lui a donné le goût du transport public. Gamin, il ne décollait pas de chez lui, «ma famille était peu voyageuse». Pendulaire depuis vingt ans, Roland Ribí prend le train au quotidien pour aller travailler à Genève, où, Ô grands dieux !, jamais il ne s'installera, trop attaché à son bout de Lausanne, dans le quartier des Jordils. Sa ville idéale ? Dense et de qualité, deux dimensions tout à fait compatibles. «Cela offre de la proximité, et qui dit proximité, dit mobilité douce et environnement agréable où se déplacer facilement à pied et à vélo, sans danger. Je ne suis pas un anti-bagnole primaire, mais cela implique une réduction relativement forte de l'utilisation de la voiture». Et de relever que dans les principales villes suisses, 35-40% des ménages vivent sans voiture... cet objet industriel «le plus mal utilisé, roulant seulement le 5% de sa vie, à l'arrêt le reste du temps !» Et de conclure : «Si elle reste un symbole de liberté, la bagnole l'est, dans les faits, de moins en moins. Ce qui fait que les transports publics pourront enfin prendre leur essor.»

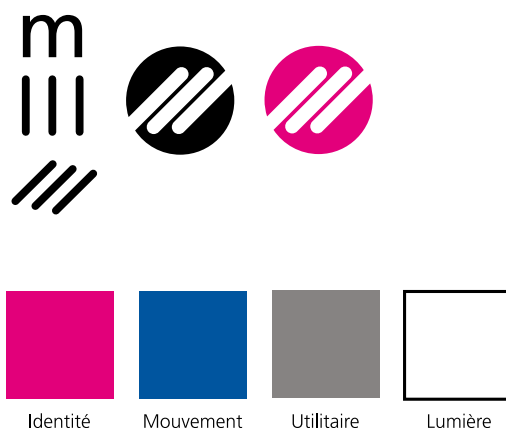
Les jambes du métro et le modèle Dahu

Déjà assimilés par les utilisateurs des tl, la signalétique du métro et les bancs et appuis dits «ischiatiques» qui habillent les stations ont leur histoire singulière. Retour sur deux créations toute en fine inclinaison.

Ergonomiques et d'une belle sobriété, les 51 bancs et 54 appuis ischiatiques se présentent sous la forme de modules à quatre places. Ils sont faits de bois d'acacias et d'acier zingué. Les lattes sont toutes identiques et aucune partie métallique n'entre en contact avec l'utilisateur.

Leur point commun, outre bien sûr de profiler l'image du métro sur l'ensemble de son tracé : la pente. Cette fichue pente, qui donne son charme à Lausanne, se lit au cœur de la nouvelle signalétique du métro, définie par Christian Moreillon de Pixit Communication. Elle sous-tend également la création du mobilier boisé des stations au point que ses concepteurs – Axel Jaccard (CCHE Architecture) et Marie Jaquier (Arcia Constructions métalliques) – ont baptisé le modèle «dahu». Il fallait en effet trouver une parade à cette inclinaison, variable d'une station à l'autre de 0% (Ouchy) à 12% (Gare). «Cette pente nous a donné du fil à retordre, mais finalement elle nous a permis de gagner l'appel d'offres!», explique Axel Jaccard, designer graphique et industriel. L'astuce? La création d'une même structure tubulaire de base applicable dans toutes les stations, sur laquelle viennent se ficher des tampons qui permettent de régler horizontalement les assises (bancs et appuis) et de les stabiliser en fonction de la pente.

Création du logotype



Pencher pour le style

Quant au logo du métro (qui s'applique désormais tout aussi bien au m2 qu'au m1), ses trois barres obliques s'inclinent à 45%, symbolisant la pente bien sûr. Mais revenons sur les étapes de sa création, telle qu'élaborée par Pixit. Tout part du « M », emblème universel du métro, qui s'affranchit d'une identité plutôt classique en donnant à ses « jambes » plus de style. Ainsi obtenues, les trois barres non reliées symbolisent les mots-clés propres au métro lausannois - vitalité, identité, émotion - en plus d'évoquer la notion de « séquence », en rapport avec la fréquence élevée des rames. Arrondies, ces mêmes barres rappellent le tube du métro. Soumis à une forte pente, le tout s'incline, s'engouffre dans les tunnels et s'entoure donc logiquement d'un cercle. L'ouverture du rond aux deux extrémités symbolise la connectivité au reste du réseau. Le tout nappé de magenta, couleur chaude, douce et artérielle, une des couleurs de base dans l'imprimerie. Donnant au métro son identité, le magenta se pose en regard du bleu traditionnel des tl. Ils s'associent tous deux au gris de l'utilitaire et au blanc/lumière de l'information.



Les artistes du métro lausannois

Claquettes et corne de brume dans le m2

Patricia Bosshard, musicienne et compositrice lausannoise, est à l'origine de l'ambiance sonore du m2.

L'initiative artistique de Patricia Bosshard de créer un jingle original pour annoncer plusieurs stations du m2 récolte un bel accueil de la part des clients. Aux claquettes annonçant l'arrêt Riponne-Maurice Béjart ; aux coups de Marie-Madeleine (la cloche la plus lourde de la cathédrale) à Bessières, à la corne de brume mêlée de mouettes signalant Ouchy, au glouglou du Flon et au gazouillis de Croisettes, on sourit, on aime. Monté tel un travail d'orfèvre (4 secondes de son seulement) grâce à la collaboration de David Scrufari, le tout est surligné par la voix emblématique de Renato Häusler, le guet de la cathédrale.

Patricia Bosshard s'est notamment inspirée du tram-train de Mulhouse pour lequel Pierre Henry, père de la musique concrète, a composé l'annonce des arrêts. Mais aussi du tram de Strasbourg où le musicien Rodolphe Burger a choisi de faire intervenir les différentes communautés représentatives de la ville pour énoncer les stations.

Outre de donner une dimension plus chaleureuse au métro, Patricia Bosshard nous offre plus largement de réfléchir à la pollution sonore ambiante : « On ne se rend plus compte, mais tous ces objets sonores qui nous entourent constamment nous usent psychiquement. Une manière de digérer cette surcharge d'infos est d'être encore plus attentif à ces bruits. Les jingles ont un côté identifiable donc sécurisant, ils doivent inciter à la prise de conscience de notre environnement sonore. »



Gérald Poussin, artiste-peintre, devant la fresque du Flon

Une gare en couleurs

Des travaux de rénovation ont permis à la station m1 Lausanne-Flon de faire «peau neuve». Un écrin rafraîchi pour les colonnes colorées de Gérald Poussin.

C'est une farandole de couleurs, une danse de motifs joyeux et aériens qui s'enroulent autour des colonnes de la gare du m1, depuis bientôt 18 ans. Un endroit chaleureux, conçu, se souvient Gérald Poussin, dans un froid de canard. Lorsque l'artiste carougeois s'attèle, début 1991, à cette «commande magique» - offerte par l'Union des Banques Suisses -, le plafond est pris par le gel. Il faudra réchauffer les colonnes pour éviter que les couleurs ne dégringolent. «Chaque pilier a son histoire, sourit-il. Ces petits palmiers-là, sur fond noir, évoquent le Kerala, au Sud de l'Inde.» L'Inde, cette «boîte d'aquarelles» qui l'éblouit et qui ne cessera de nourrir sa vie et son œuvre, Poussin en revient justement en 1991. Un voyage qui aura laissé des traces: 17 coups de couteaux reçus lors d'une agression, une épaule écrabouillée par un inconnu, en pleine rue, l'après-midi. Il sera sauvé par un touriste allemand, Kai Bradenburg, auquel il dédie, éternellement reconnaissant, la fresque du Flon. Fresque du voyage, grouillante de personnages réjouis, en partance, valise à la main. «J'aime bien revenir dans cette gare, confie l'artiste. Toutes ces couleurs disent bonjour aux gens!» A l'instar des 500 hirondelles dont il a orné le plafond de l'aéroport de Genève: le mouvement toujours, l'envol. Bon voyage!

Patricia Bosshard avec David Scrufari, ingénieur du son

Les intervenants en station, un nouveau métier

La mise en service du m2 crée de nombreux emplois. Et même de nouveaux métiers ! Parmi ceux-ci, celui d'Intervenant terrain sécurité et qualité (ITSQ) ou Intervenant en stations.

Les 23 intervenants en stations ont été engagés dès l'année dernière afin de recevoir une formation avant d'endosser leurs nouvelles responsabilités. Ils assurent une présence humaine dans les stations durant toute la période d'exploitation du premier métro automatique de Suisse. Afin de pouvoir accéder aux stations en toute circonstance, ils se déplacent d'une station à l'autre sans recourir au m2.

Les intervenants en stations assument des responsabilités d'accueil des voyageurs et d'aide à l'exploitation. Ils se tiennent à la disposition des passagers pour leur fournir des renseignements d'ordre général ou, en cas de perturbation, des consignes permettant de faire face au dérangement. Le volet technique de l'activité des intervenants en stations consiste à effectuer des interventions de dépannage ou de maintenance sur les équipements en stations (ascenseurs, portes palières, ...), en ligne (voie, appareils de voie, ...) et dans les rames. Les intervenants en stations s'assurent en outre de la propreté des stations en réalisant des actions de premier niveau ou en déclenchant des actions de plus grande envergure.

Contribution à la sécurité

Les intervenants en stations interviennent sur instructions du poste de commandement (PC m2) pour assurer les interventions de dépannage ou de fonctionnement en mode dégradé des équipements du m2. Toutes leurs actions ont pour objectif de garantir le fonctionnement automatique des trains. En cas de nécessité, ils assurent les reprises en pilotage manuel des trains supervisé par l'automatisme ou contrôlé par les trains. En cas de situation d'urgence, ils assurent la sécurité des passagers et prennent sans délai les mesures adéquates. Ces opérations sont menées sur instruction et en collaboration avec les opérateurs du PC m2 et les services d'intervention (police, pompiers, secours). En particulier, les intervenants en station transmettent au PC m2 les informations permettant la diffusion immédiate des messages ciblés et adéquats à la clientèle. Une fois le dérangement terminé, les intervenants en stations assurent la remise en service – normal ou dégradé – des équipements et installations touchés par le dysfonctionnement.

Afin de prévenir ce type d'intervention, les intervenants en stations veillent en permanence à la sécurité et à la fiabilité des équipements en réalisant certaines interventions de maintenance de 1er niveau, et en déclenchant la maintenance de 2ème niveau. Leur rôle est également préventif : ils surveillent en permanence les stations du m2 pour anticiper et traiter les éventuels défaillances et incidents techniques ainsi que les incidents et accidents de personnes.

Après une formation interne de plusieurs mois sanctionnée par une certification, les intervenants en stations interviennent de manière autonome, et dans le respect des normes et procédures de sécurité et de qualité.

Plus de 1 000 collaborateurs aux tl

L'arrivée du m2 et du nouveau réseau routier – Réseau 08 – a créé plus de 100 nouveaux emplois aux tl. Le cap des 1 000 collaborateurs a été franchi le 1^{er} décembre avec l'entrée en fonction de quelques nouveaux employés. A cette date, l'effectif s'élevait à 1'006 personnes.

Enregistré en tant que millième collaborateur, Monsieur Nicolas Samson a reçu au début juin une attention des mains de Michel Joye, directeur des tl.

Vous ne voyagez pas seul...

Que le m2 soit automatique ne signifie en aucun cas que ses passagers sont laissés seuls à bord. La sécurité est assurée par plusieurs corps de métiers internes ou externes aux tl, et il est en tout temps possible de dialoguer avec des opérateurs m2. La sécurité est au cœur des préoccupations de l'exploitant tl, et ceci depuis le démarrage du projet m2.

Des chemins de fuite bordent l'entier du tracé du m2 et permettent une évacuation rapide en cas d'incendie.



Lors de la conception du système du m2, la sécurité a déjà fait l'objet d'une attention toute particulière. Ainsi, l'automatisme du système maîtrise parfaitement les situations à risques, sachant que les erreurs humaines sont la principale cause d'accidents dans les systèmes non automatiques. La principale caractéristique du métro automatique lausannois étant la pente de son tracé – jusqu'à 12% par endroits –, le constructeur des rames

Alstom a adapté le système de freinage par rapport aux métros similaires exploités à travers le monde. Ces métros analogues déjà en service ont permis d'éprouver largement la technique d'automatismes utilisée. Elle fait de plus l'objet d'une certification au niveau suisse, et d'essais et de réglages qui ont été confirmés lors de la marche à blanc, axée sur des simulations de cas de situations dégradées.

Vous ne voyagez pas seul...

En cas d'incendie et bien que la conception des rames les rendent ignifuges, des mesures sont prises pour permettre une évacuation rapide : des chemins de fuite bordent l'entier du tracé et du personnel tl y guiderait les passagers en cas de nécessité. En outre, un système de ventilation des tunnels permet une évacuation rapide des fumées, comme l'ont prouvé les tests réalisés en début d'année. Enfin, l'exercice de sauvetage du 18 mai à la Place de l'Ours a démontré que les services d'intervention de la Ville de Lausanne – police, pompiers, ambulances, protection civile – sont aptes à gérer un accident de grande envergure, même si les scénaris catastrophe ont une probabilité quasi nulle de se réaliser.



Le dispositif d'évacuation des fumées permet de désenfumer rapidement les zones concernées

De la conception à la mise en service

On l'a compris, le système du m2 est conçu de manière à proposer un maximum de sécurité. Toutefois, avant sa mise en service, le m2 a fait l'objet d'environ quinze mois de tests durant lesquels un accent particulier a été porté sur la sécurité. Ce sont quelque 5'000 exigences qui ont été testées – en modes normal et dégradé – sous le regard de l'Office fédéral des transports (OFT), qui a validé le système avant sa mise en

exploitation. Le système a en outre fait l'objet d'un deuxième regard, porté par un Groupe sécurité ad hoc, composé d'experts en transports et en sécurité. Et, ne l'oublions pas, lors de la mise en service, les rames ont déjà parcouru plusieurs milliers de kilomètres de rodage.

Que le m2 soit automatique ne signifie pas qu'il fonctionne sans présence humaine. Situé au Centre des tl de Perrelet, le Poste de commande (PC) du m2 (lire p. 16-17) dispose en tout temps d'une vision globale du trafic : ses opérateurs peuvent suivre les trains sur des écrans de contrôle et la vidéosurveillance – implantée dans les rames et dans les stations – permet, en cas de dysfonctionnement signalé, d'évaluer la situation et de réagir adéquatement dans les meilleurs délais. En outre, chaque station et chaque rame sont équipées de bornes d'appel, qui permettent aux voyageurs de dialoguer en temps réel avec le PC, si la situation l'exige. La sonorisation des trains et stations permet enfin au PC de donner des instructions vocales aux passagers, si besoin est.

Si une intervention humaine est nécessaire, le PC peut faire appel à plusieurs échelons d'intervention. Tout d'abord, les intervenants en stations (lire p. 12), qui sont à même de gérer toute situation de crise et de venir en aide aux passagers. Au niveau du personnel tl, les contrôleurs de titres de transports peuvent également être appelés à intervenir sur le tracé du m2 – où ils assurent par ailleurs une fréquence partielle dans le cadre de leur activité de contrôle. Les échelons d'intervention suivants font appel à des ressources extérieures aux tl. Tout d'abord, la police privée qui assure la surveillance des infrastructures peut renforcer les effectifs tl quand la situation du trafic l'exige. Enfin, en cas d'incident majeur ou d'accident, les services d'intervention sont appelés par le PC m2.

Exemple d'incidents

Si un train est bloqué en tunnel suite à un événement, le PC est immédiatement et automatiquement informé de la situation. Ses opérateurs prennent donc contact avec la clientèle pour l'informer de la situation – et, le cas échéant, des mesures à prendre – et lui faire prendre patience. Un couloir permet en tout lieu de regagner la station la plus proche. Nos intervenants en stations sont dépêchés sur les lieux et guident les passa-

Vous ne voyagez pas seul...

gers sur ces chemins de fuite éclairés et équipés d'une main courante ; ils sont par ailleurs à disposition pour venir en aide aux personnes qui éprouveraient des difficultés.

Le dispositif d'évacuation des fumées permet de désenfumer rapidement les zones concernées. Dans cette situation, le PC m2 transmet aux voyageurs des consignes qu'ils doivent impérativement suivre. Les intervenants en stations viennent apporter leur soutien.



En cas d'incident majeur ou d'accident, les services d'intervention sont appelés par le PC m2.

Votre contribution à la sécurité

Nous avons largement – mais non exhaustivement – abordé ci-dessus le dispositif de sécurité intégré au m2. Par un comportement adéquat, vous pouvez également limiter les risques d'incidents durant vos trajets. Notre guide «Voyager fûté», disponible dans nos points de vente, vous indique comment optimiser votre sécurité et votre confort sur l'ensemble du réseau tl. Nous vous rappelons ici deux exemples de comportement à adopter dans le m2 :

Les portes du m2 ne doivent pas être retenues. Elles ne se rouvrent pas si elles rencontrent un obstacle à la fermeture, et leur force est supé-

rieure à celle des portes des véhicules routiers. Le signal acoustique de fermeture ne doit donc pas être interprété comme une annonce de la fermeture des portes, mais bien comme une interdiction d'entrer ou de sortir du véhicule. A l'inverse, les portes ne doivent pas être forcées : les voyageurs doivent attendre leur ouverture automatique ; s'ils tentent d'accélérer celle-ci, le seul effet produit sera un blocage du système de portes... qui retardera l'ensemble des voyageurs.

Le système de freinage du m2 est d'autant plus performant qu'il a dû être adapté à la forte déclivité du parcours. Plus que dans un bus, il est nécessaire pour les personnes voyageant debout de se tenir aux barres ou aux poignées de maintien disposées généreusement dans les véhicules.

Enfin, les règles de comportement affichées dans les stations doivent être respectées pour des raisons tant de sécurité que de bonne marche de l'exploitation. Et souvenez-vous : en tout temps, vous pouvez signaler un dysfonctionnement ou un incident à nos collaborateurs qui interviendront dans les meilleurs délais. Bonne route à bord du premier métro automatique de Suisse !



chaque station et chaque rame sont équipées de bornes d'appel, qui permettent aux voyageurs de dialoguer en temps réel avec le PC si la situation l'exige

© Gilbert Gretillat

Exploiter les synergies

Le nouveau CGT des tl a été construit en 2007 dans les locaux du centre de Perrelet. Il a été inauguré en novembre 2007 avec l'emménagement du PC route et de l'information

Le nouveau Centre de gestion du trafic (CGT) des tl a été finalisé en juillet avec l'arrivée du poste de commandes (PC) du métro m1, qui était auparavant situé à Ecublens. Il réunit désormais les PC route, m1 et m2, ainsi que l'information aux voyageurs.



voyageurs. Le PC m2 a rejoint le CGT en mai 2008 et la prise de possession de la nouvelle infrastructure s'est achevée à mi-juillet avec l'arrivée du PC m1. Véritable centre névralgique du réseau tl, le CGT emploie près de 80 collaborateurs.

Le Centre de gestion du trafic (CGT) ? - Un énorme «aquarium» sécurisé. A l'intérieur, arrangés en arcs de cercle distincts, quatre «pupitres» Route, m1, m2 et information aux voyageurs. Tous munis d'une double rangée d'écrans d'ordinateurs et de vidéosurveillance, graphiques, plans et autres microphones où s'affairent les régulateurs. Lieu névralgique puisque c'est de là que l'entier du réseau tl est piloté, de là que les conducteurs de bus et de trains reçoivent les instructions en cas de situations sortant de l'ordinaire.

Avec l'évolution et la densification de leur réseau, les tl souhaitaient améliorer la gestion du trafic et l'information à la clientèle. Ainsi, la réunion des quatre postes au sein d'un même espace permet d'exploiter de nombreuses synergies. Cette proximité facilite notamment la coordination des activités de régulation en cas de dérangement impactant deux ou trois systèmes de transport, la mise en place d'une stratégie commune et une retransmission de l'information qui en découle de manière ciblée, précise et rapide aux voyageurs.

«Les pompiers du réseau», le PC route et l'info aux voyageurs

Derrière leurs écrans et au bout de leur radio, les régulateurs de la route gèrent non seulement le réseau de bus et de trolley, mais remplacent aussi les métros à la moindre panne en mettant en place une substitution routière. A leur disposition, le SAEIV (système d'aide à l'exploitation et information voyageurs) et son informatique de pointe, qui permet de suivre en temps réel tout le réseau de surface. Car la mission des régulateurs, quel que soit leur pupitre d'ailleurs, est avant tout de suivre les lignes et de constamment les rééquilibrer afin de maintenir la bonne fréquence. «Le conducteur ne se préoccupe que de rouler et de respecter les heures de passage qu'on lui indique», précise Stéphane Laurent, responsable du PC route. Ainsi, depuis son poste, le régulateur peut ralentir un véhicule en le «bloquant». Un message radio apparaît sur le pupitre du conducteur qui a pour consigne de se déplacer jusqu'à l'arrêt suivant et d'attendre la consigne de redémarrage. Il peut aussi réaliser une «retombe» sur une ligne dégradée (dont on a dû, par exemple, supprimer un bus), outil qui lui permet de recalculer la bonne fréquence entre les véhicules. En cas de manifestations ou de travaux, une bibliothèque des déviations (256 déviations déjà programmées) permet de mettre en place un «réseau bis». Une information aux voyageurs ciblée est alors activée dans les bus et sur les bornes aux arrêts ainsi que sur le site Internet. A cet effet, une bibliothèque des bornes permet de piquer au choix différents messages pré-enregistrés, ou d'en créer de nouveaux, selon les situations.

«Annexe 14» sur ligne unique: le PC m1

Dans la demi-lune du PC m1, l'humeur est au «smiley» magnétique. Et pourtant: un parcours sur moins de 8 km, 15 stations, 17 automotrices, 10 trains en heure de pointe, 12 gares possibles de croisement et une fréquence de cinq minutes maximum. Surtout, une voie unique. Un véritable casse-tête. Les régulateurs du m1 font bien sûr avec ces contingences. «Etant donné que l'on est dans l'impossibilité de reporter les croisements, la moindre difficulté en un seul endroit peut bloquer toute la ligne», relève Yves Boog, respon-

sable du PC m1. En plus d'utiliser également le SAEIV, les régulateurs (qui conduisent 80 heures par an, afin de garder une bonne connaissance du terrain) travaillent depuis la «télécommande» qui leur permet d'avoir la position réelle des trains sur le réseau et de commander tous les éléments des installations ferroviaires (passages à niveau, chauffage des aiguilles, etc). De leur poste, ils gèrent également le parc des véhicules, à Eculens. Entre conducteur et régulateur, c'est un échange fréquent, par radio, d'«Annexe 14», un ordre protocolé rempli de part et d'autre pour éviter le blocage du réseau en cas de dérangement et permettre, malgré tout, la circulation sur le tronçon en question.

Fourmi assez large pour un monstre à trois roues: le PC m2

Derrière leur double alignée d'écrans, les opérateurs du m2 sont les conducteurs que le métro n'a pas. «Cela va même au-delà de la seule conduite du train, précise Pascal Fawer, puisqu'ils ont accès, du PC, à l'ensemble du réseau et de ses applications. Ce sont plutôt des «chefs d'orchestre»». Grisant, donc, d'être aux commandes d'un moyen de transport aussi performant. Frustrant, parfois, de ne pas pouvoir empoigner les choses concrètement sur le terrain, même si l'opérateur est en lien constant avec les ITSQ, intervenants en stations, dont ils coordonnent les opérations. «C'est à l'heure de pointe, lorsque les quais sont noirs de monde, que nous avons le plus à apprendre», souligne Pascal Fawer. A apprendre, aussi, comment mieux éduquer les utilisateurs qui doivent encore se familiariser avec leur métro, même aux heures creuses: à l'écran, une personne à mobilité réduite dans une chaise roulante sophistiquée – 3 roues et immatriculée - attend sur le quai Sallaz. Son véhicule est trop large pour l'ascenseur. Le problème est pris en charge par l'opérateur qui entre en contact radio avec l'ITSQ dépêché sur place. Grâce aux caméras placées à l'intérieur des ascenseurs qui lui permettent de comparer le nombre de catelles au sol, l'opérateur détermine quel ascenseur plus large est le plus proche. Epilogue en trois temps: le véhicule reprendra le métro sur un arrêt, sortira à Fourmi, y empruntera son ascenseur plus large d'une moitié de catelle pour retrouver l'air libre.

Douze nouveaux autobus

Les tl ont mis récemment en service deux lots de six nouveaux autobus. Ces acquisitions contribueront à l'amélioration du confort des voyageurs ; elles sont faites dans le cadre du renouvellement planifié de la flotte, qui sera achevé en 2015.



Six nouveaux véhicules
2 étages du
constructeur
MAN

Six nouveaux autobus moyens à gaz Van Hool remplacent depuis cet été les plus anciens autobus de la flotte tl, des diesels de près de vingt ans. Les nouveaux autobus à gaz répondent aux dernières normes Euro 4 en matière de rejets polluants. Ils sont équipés de ventilation réfrigérée et proposent une plus grande capacité que les anciens, notamment en places assises. Le nouveau matériel roulant est engagé sur les lignes 11, 16, 17 et 48. Après la mise en service du nouveau réseau de surface, il circulera sur les lignes 13 et 16.

Après dix ans de bons et loyaux services, les autobus à deux étages qui parcouraient nos lignes régionales 60, 62 et 65 sont eux aussi arrivés en fin de vie et ont été remplacés par du nouveau matériel. A mi-octobre, l'exploitation de six nouveaux véhicules du constructeur MAN a démarré.



Six nouveaux autobus moyens
à gaz Van Hool

Leur propulsion est assurée par un moteur diesel Euro 4 avec filtre à particules certifié vert. Ces bus proposent deux nouveaux atouts-confort à leurs passagers : ils sont équipés de ventilation réfrigérée et offrent plus de places assises que les anciens. A relever que des modèles réduits de ces deux-étages sont disponibles à notre boutique tl, au Centre clientèle du Flon ou sous www.t-l.ch.



Le renouvellement de la flotte prendra un coup d'accélérateur en fin d'année prochaine. C'est en effet à cette date que sera livré le premier lot – dix véhicules – des 35 trolleybus articulés commandés cet été au constructeur soleurois Hess. Ces trolleybus sont comparables à ceux qui roulent à Genève, Lucerne et Zurich, mais d'une nouvelle génération. Cette commande a été passée conjointement par les tl et les Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN) afin d'obtenir de meilleures conditions liées au volume.

Lausanne, Capitale mondiale des métros

L'Union internationale des transports publics (UITP) a choisi Lausanne pour tenir, du 3 au 5 décembre, son Congrès mondial des métros. A cette occasion et sur le thème de l'innovation, des orateurs du monde entier – Paris, Bruxelles, Moscou, Dubaï, Chine, etc. – ont animé diverses conférences et tables rondes.



Trois questions à Laurent Dauby, Directeur de l'UITP.

Pourquoi avoir choisi Lausanne pour tenir votre Congrès ?

La mise en service d'une nouvelle ligne, et a fortiori d'un nouveau réseau de métro reste un événement important et peu banal. La communauté des métros, représentée par l'UITP, est donc naturellement intéressée. En outre, il s'agit également d'une première pour la Suisse, pays de forte tradition et d'excellence ferroviaires. Le choix de Lausanne s'est donc imposé assez naturellement, d'autant que la collaboration entre tl et l'UITP a toujours été excellente.

Quelle est l'importance du m2 dans le monde des métros ?

Le m2 revêt un intérêt international à plus d'un titre: il s'agit de la combinaison de plusieurs défis habituellement liés à des environnements d'exploitation différents. Comment concilier les exigences du métro en termes de fréquence et d'automatisation et celles du chemin de fer de montagne en termes de performances techniques avec la sécurité au cœur du dispositif. La déclivité du m2 ainsi que son mode d'exploitation avec section en voie unique en font un cas atypique qui suscite intérêt et curiosité.

Avec son nouveau métro, Lausanne ouvre-t-elle des portes aux agglomérations de sa taille ?

Traditionnellement, la « doctrine » du transport public réservait le mode métro aux grandes agglomérations d'un million d'habitants minimum. Ce seuil paraissait indispensable pour générer une demande suffisante et justifier les investissements. Des villes moyennes, principalement en Allemagne, ont fait évoluer le tramway vers le « métro léger » en le dotant de circulation en tunnels au centre-ville. Mais l'avènement de la conduite automatique sans conducteur depuis le début des années 80 ouvre de nouvelles perspectives. Les formidables gains de productivité permettent à des villes de taille plus modeste de « se payer un métro », c'est-à-dire un service de haute qualité. Les coûts d'exploitation réduits venant largement compenser les investissements nécessaires. Rennes a ouvert le bal, suivie d'autres villes comme Bergamo ou Perugia. Je fais le pari que d'autres suivront, une fois que la confiance et le climat d'investissement seront rétablis. Mais les décideurs ne doivent pas mettre leurs projets « au frigo » car le loyer de l'argent va baisser et les activités BTP sont importantes pour enrayer la crise.



Des idées cadeaux

Noël arrive ! Et vous cherchez désespérément un cadeau original et utile pour une personne qui vous est chère... 15 articles insolites et de qualité à l'image des tl et du m2 vous sont proposés dans notre boutique tl.

Au fil d'images saisissantes, le livre et le DVD dédiés à la construction du métro m2 – premier métro automatique de Suisse - retracent une aventure humaine avec ses défis technologiques, politiques et sécuritaires. Ce nouveau moyen de transport performant a donné un nouveau souffle à la région lausannoise aujourd'hui en pleine effervescence.



Livre m2 «le défi»

208 pages, nombreuses illustrations couleurs, texte en français
Editions Favre, Lausanne.
CHF 65.-



DVD m2 «le défi audacieux de la capitale vaudoise»

Coffret de 2 DVD, 180 min.
Entretiens avec 9 personnalités étroitement liées au projet, la
progression des travaux et les moments forts des chantiers
VPS PROD, Lausanne.
CHF 36.-



m2 et le nouveau réseau 08 en accessoires de mode

Ceinture : CHF 35.-
Sacs : mini CHF 69.- maxi CHF 94.-

Idée cadeau



15 articles
à l'image des tl

Exposition et vente**Lausanne**

Centre Clientèle Flon, place de l'Europe
Point de vente, rue Haldimand 3

Renens

Centre tl, Perrelet

20 | 21

Boutique tl en ligne

www.t-l.ch

Photo Olivier Elias

L'instantané du m2



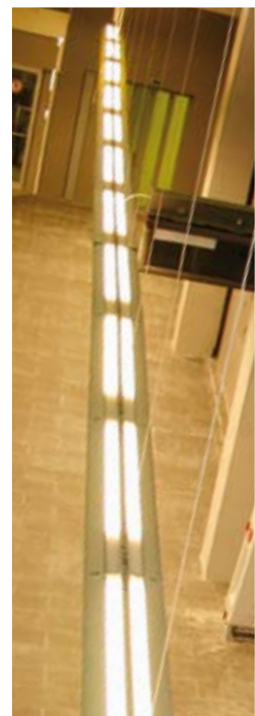
Une station nommée

Riponne - Maurice Béjart

La Ville de Lausanne, souhaitant rendre hommage au chorégraphe Maurice Béjart, disparu en novembre 2007, a demandé aux tl de rebaptiser la station Riponne du m2. L'arrêt de bus hérite également de la dénomination «Riponne – M. Béjart».

Arrivé de Bruxelles à Lausanne – où il a fondé le Béjart Ballet Lausanne – en 1987, Maurice Béjart a vécu de nombreuses années à la Place de la Riponne. C'est donc, après sa disparition, à cet endroit que la Ville de Lausanne a souhaité rendre hommage au chorégraphe de renommée mondiale, sans doute le plus illustre de ses citoyens. Et elle a souhaité rebaptiser une station du m2, un projet qui suscite lui aussi de l'intérêt bien au-delà de nos frontières nationales.

L'Office fédéral des transports (OFT) exige que les stations et arrêts de transports publics portent des noms à référence géographique. Il était donc impossible d'appeler la station simplement «Maurice Béjart», mais l'OFT a approuvé la dénomination «Riponne – M. Béjart». Par souci de clarté pour ses voyageurs, et notamment en situation de transbordement bus – métro, les tl ont également rebaptisé «Riponne – M. Béjart» les arrêts de bus de la Place de la Riponne.



Le Quiz



Vous avez été nombreux à participer à notre concours.

Le Quiz paru dans le numéro 52 concernait le nombre d'arrêts portant un nom différent desservant le réseau tl.

La réponse était 475.

Le tirage au sort parmi les réponses justes a souri à :

**Frieda Stäheli de Lausanne,
Paulette Brulhart de Lausanne,
Frédéric Ducommun de Lausanne**

qui gagnent un chèque Reka d'une valeur de CHF 100.- ainsi qu'une carte Galaxy d'une valeur de CHF 50.-.

Bravo et félicitations à tous !

La question du mois

Quel est le bon ordre des noms de métros selon la séquence des pictos

A Londres • Tokyo • Lausanne • Los Angeles • Le Caire

B Londres • Le Caire • Tokyo • Lausanne • Los Angeles

C Le Caire • Los Angeles • Tokyo • Lausanne • Londres

22 23

Participez au quiz en vous connectant sur le site www.t-l.ch, un formulaire de participation vous y attend ou envoyez vos réponses d'ici le 22 décembre 2008 aux tl, banc public, chemin du Closel 15, 1020 Renens 1.

Pousses urbaines 2008

Oups!! J'ai loupé mon arrêt!

Quel regard les enfants portent-ils sur le monde qui les entoure, particulièrement sur leur ville? C'est à ces questions que le projet de la Délégation à l'enfance de la Ville de Lausanne « Pousses Urbaines » tente de répondre. Moteur de ces réflexions, des ateliers d'expression relayés, entre autres, par les APEMS (Accueil pour enfants en milieu scolaire). Dans le cadre de la mise en service du m2 et du nouveau réseau, les enfants ont pu relater leur représentation et leurs expériences en matière de transports publics. Florilège.

"UNE FOIS, J'AI FAIT UNE GRANDE DÉCOUVERTE: MÊME SI JE NE SAIS PAS LIRE, JE PEUX ALLER TOUT SEUL DANS LE BUS: CAR LE BUS, IL PARLE... SUPER!"

*je pou le bus à l'ouvrier
et je disch à la salary*



"UNE FOIS DANS LE BUS, IL Y AVAIT DES GENS QUI S'EMBRASSAIENT. JE N'AIME PAS LES VOIR."

"UNE FOIS, J'ÉTAIS DANS LE BUS AVEC MA GRAND-MÈRE. JE JOUAI AVEC MON GAMEBOY ET MA GRAND-MÈRE M'A DIT, AU MOINS TROIS FOIS, "ON DOIT SORTIR", TOUT D'UN COUP JE LÈVE LES YEUX ET JE VOIS MA GRAND-MÈRE ME DIRE AU RÉVOIR... OUPS!! J'AVAIS LOUPÉ MON ARRÊT."

"JE DESCENDAIS DANS LE BUS AVEC MA GRAND-MÈRE ET MON PETIT FRÈRE. MA GRAND-MÈRE A OUBLIÉ DE DEMANDER L'ARRÊT. PAS DE CHANCE. NOUS AVONS DÙ REMONTER DEPUIS LA SALLAZ JUSQU'À CHEZ NOUS, ET ON ÉTAIT FATIGUÉ."

