

banc public

MAGAZINE DES TRANSPORTS PUBLICS DE LA

RÉGION LAUSANNOISE

58

mars 2010

Formation

Notre dossier, pages 3 à 7

Renens,

catalyseur de l'Ouest
pages 16 à 17

Le Quiz

Des chèques Reka à gagner !
page 19



Former et poursuivre notre développement



Nous avons à cœur de vous transporter quotidiennement, tout au long de l'année. Nous sommes très fiers de cette mission. Et nous vous sommes d'autant plus reconnaissants que vous êtes près de 89 millions à avoir voyagé sur nos lignes l'an passé. MERCI à vous tous !

En nous appuyant sur notre nouveau Plan d'entreprise 2010/2013, nous avons l'ambition d'atteindre et de dépasser, d'ici 2013, le chiffre «mythique» des 100 millions de voyageurs annuels, en vous accueillant toujours plus professionnellement grâce aux nombreuses améliorations que nous préparons sur le réseau tl.

L'atteinte de cet objectif ambitieux passe par un domaine important : la formation professionnelle. Partie méconnue de notre entreprise mais pourtant essentielle à la poursuite de son développement !

La création d'une «petite université tl» a présidé à la réalisation du m2. Le développement d'une information aux voyageurs en temps réel nous a ensuite amenés à développer à l'interne un cursus propre de formation spécifique. L'extension de notre réseau en 2009 a impliqué le recrutement et la formation de près de 100 conducteurs. Nous

sommes d'ailleurs en cours de certification pour être reconnus au niveau national comme un centre de formation continue pour la conduite route, ainsi qu'un centre d'examen agréé. Toutes ces démarches valorisent le professionnalisme de nos conducteurs et la compétence de nos formateurs.

Forts de leur responsabilité sociale, les tl ouvrent également leurs portes aux apprentis. Nous aurons bientôt près de 50 places d'apprentissage dans les domaines les plus variés allant de la mécanique aux formations généralistes, en passant par l'informatique.

L'extension de notre réseau, le développement de nos prestations nous permettent de faciliter votre quotidien. Cette mission est possible grâce à l'apport indispensable de la formation professionnelle de nos personnels. Avec l'acquisition des compétences qu'elle génère, la formation initiale et continue est source de motivation au quotidien. Les tl lui consacrent un effort important, conscients qu'au-delà de la satisfaction de répondre à des valeurs sociales et humaines, cette volonté contribue au dynamisme et à l'attractivité de notre agglomération.

Olivier Bronner,
Responsable Production de l'offre

Sommaire

Dossier	tl, entreprise formatrice	3
	Un certificat reconnaît la profession de conducteur	4
	Un apprentissage aux tl, ça vous dit ?	5
Actu du réseau	Ajustement et amélioration	8
	QR Code	9
	Ces «mastodontes» qui agacent	10
Entreprise	D'un directeur à l'autre	12
	tl, l'alternative crédible à la voiture !	13
Récréation	Le printemps à portée des tl	14
Développement du réseau	«Rayon vert», catalyseur de l'Ouest	16
	Axes forts, avancée du projet	18
Quiz	La question du mois	19
Manifestation	Brûler le pavé aux 20 kils	20

tl, entreprise formatrice

Les tl accordent une grande importance à la formation professionnelle des collaborateurs, qu'elle soit initiale ou continue. Le Plan d'entreprise 2010/2013 prévoit une intensification de cette politique de formation.

Pouvoir développer ses compétences par le biais de formations continues ou spécifiques est une source notable de motivation pour le personnel et une carte de visite pour l'entreprise. Aux tl, ce besoin de former est évident et va encore grandir d'ici 2013. «De par sa taille et le nombre de professions qui y sont regroupées, l'entreprise tl est un terrain propice où l'on peut renforcer les filières de métiers, ce qui permettra davantage de mobilité interne pour les collaborateurs», précise Laurent Regamey, responsable de la formation et du développement des compétences aux Ressources humaines.

Du côté du personnel de conduite, ce besoin de formation est indissociable du recrutement.

Formation initiale

Alors que d'autres entreprises de transport romandes préfèrent engager uniquement des professionnels de la route, les tl donnent la possibilité aux intéressés d'apprendre un nouveau métier. En effet, une fois le processus de sélection passé, les candidats recrutés à la conduite

démarrent leur carrière dans l'entreprise par une formation initiale théorique puis pratique. Elle aboutit à l'obtention obligatoire d'un certificat de capacité (*encadré p. 4*) en complément du permis de conduite car et bus.

«Il s'agit d'une réelle opportunité pour une personne qui se trouve à un carrefour dans sa vie, souligne Rita Wattenhofer, responsable de la Mise à disposition des collaborateurs au sein des Ressources humaines. Plus on avance, plus l'âge devient souvent un handicap pour réorienter son parcours professionnel et se lancer dans l'apprentissage d'un second métier». Aux tl, les candidats à la conduite ont l'avantage de pouvoir postuler depuis l'âge de 25 jusqu'à 52 ans. Cette politique en matière de formation initiale répond au rôle citoyen que joue une entreprise de service public. La responsabilité sociale des tl se traduit par la volonté de former des apprentis (lire pp. 5-7). Mais elle se manifeste également dans sa collaboration étroite avec l'Office régional de placement de l'Ouest lausannois. «Parmi les conducteurs engagés en 2009, 28% étaient en recherche d'emploi, précise Rita Wattenhofer. En ce qui concerne la formation



initiale, les tl misent sur le co-investissement : l'entreprise accepte d'investir plusieurs dizaines de milliers de francs par personne – les élèves conducteurs sont rémunérés durant leur formation – mais les candidats acceptent de leur côté d'entrer dans un nouveau métier, d'apprendre et de se remettre en question. La formation dure un an et elle est intensive. On attend des conducteurs un comportement exemplaire et d'être responsables. Attractive, cette formation initiale est aussi engageante. Elle débouche sur un métier d'avenir dans l'entreprise, accompagné d'un dispositif de formation continue, adaptée aux exigences spécifiques du métier.»

Futur Centre agréé de formation continue

Des cours de formation continue sont donnés aux conducteurs tl depuis le début des années 90 et ils n'ont cessé de se développer. «Nous allons même au-delà de nos obligations réglementaires puisque chaque conducteur bénéficie de un à plusieurs jours par an de cours relatifs soit à la gestion des conflits, à la micro-agression, à la qualité du service rendu ou encore à la l'éco-conduite», souligne Sophie Jouvenaux, responsable de la formation au sein de l'unité Production de l'offre.

Disposant de formateurs compétents, d'un programme de cours adaptés ainsi que d'une structure adéquate (salle de cours, véhicules à disposition), l'entreprise tl a tout pour se faire reconnaître comme Centre agréé de formation continue. «Notre dossier de certification est en cours d'étude auprès de l'Association des Services Automobiles à qui il revient de mettre en œuvre l'OACP (*encadré ci-contre*). Depuis janvier 2010, nous sommes également Centre d'examens reconnu pour faire passer le certificat d'aptitude à la conduite. L'objectif fixé pour 2013 est de pouvoir proposer nos compétences à des partenaires extérieurs.»

Un certificat reconnaît la profession de conducteur

Il a soufflé, en septembre 2009, comme un petit air de révolution dans l'univers de la conduite. La Confédération a en effet décidé d'appliquer l'ordonnance européenne sur l'admission à la circulation des chauffeurs professionnels – dite plus simplement OACP. Cette dernière implique l'obtention obligatoire d'un certificat de capacité en complément du permis de conduire car et bus (D/D1), et camion (C/C1). «Ce certificat nivelle par le haut la formation initiale et continue des conducteurs professionnels et la standardise, explique Sophie Jouvenaux. Il y a désormais une volonté de mettre en valeur une profession et des compétences spécifiques alors que jusqu'ici on ne reconnaissait qu'un permis.» La validité de ce certificat de capacité est limitée à cinq ans et prolongée à la condition que son détenteur réponde aux exigences en matière de formation continue, soit avoir effectué cinq jours de cours (35 heures) sur une durée de cinq ans.



Un apprentissage aux tl, ça vous dit ?

D'ici 2013, assumant pleinement sa responsabilité sociale et citoyenne, l'entreprise tl va doubler le nombre de places d'apprentissage pour proposer une formation professionnelle à 50 jeunes de la région.



La formation professionnelle aux tl est en plein essor !, se réjouit Ester Martin, responsable des apprentis au sein de l'entreprise. Jusqu'en 1970, les tl formaient environ cinq apprentis par an. Après une interruption de quelques années, ils ont repris ce domaine depuis 1986 et n'ont cessé de le faire évoluer. Entre 2003 et aujourd'hui, les tl ont vu leur nombre d'apprentis progresser de 10 à 22».

Actuellement, 22 jeunes se répartissent dans sept métiers : quatre automaticiens ; un électronicien ; un mécatronicien d'automobiles, option véhicules utilitaires ; cinq mécaniciens en maintenance d'automobiles, option véhicules

utilitaires ; trois logisticiens ; six employés de commerce ; deux informaticiens.

Avec trois filles et 19 garçons, la proportion hommes/femmes est quasiment identique à celle de l'entreprise en général (15 % pour les apprentis, environ 13 % pour les collaboratrices).

En termes d'organisation...

«Former des apprentis nécessite une organisation et une infrastructure importante, précise Ester Martin. Nous devons, en effet, garantir au maximum la réussite professionnelle de nos jeunes, mais également les soutenir tout au long

CE QU'ILS EN PENSENT...

INFORMATICIEN

Jonathan Meyer, 19 ans, 3^e année

«C'est un grand avantage d'être aux tl pour un apprentissage d'informaticien car on touche à tout ! Dans ma classe, certains copains ne font que préparer des PC. Ici, on fait de l'installation et de la maintenance des PC (HelpDesk) mais aussi des imprimantes, téléphones, téléphones portables. Des petits projets de programmation nous sont également confiés.

L'image que j'avais des tl avant d'y travailler, c'était celle d'une entreprise qui faisait simplement rouler des bus, que je trouvais rarement à l'heure ! On ne s'imaginerait pas tout ce qu'il y a derrière pour que ça fonctionne ! En plus, faire mon apprentissage aux tl m'a fait mieux connaître Lausanne : on est appelé à aller sur d'autres sites comme le dépôt de la Borde ou de Vennes. J'ai même découvert qu'il y a dans les rues des téléphones tl, à disposition des chauffeurs en cas de problèmes.»



MECANICIEN EN MAINTENANCE D'AUTOMOBILES, OPTION VEHICULES UTILITAIRES

Miguel Gonçalves, 17 ans, 2^e année

«Durant ma 9^e année, j'ai postulé aux tl pour faire mon apprentissage. J'ai été sélectionné après un stage de 3 jours qui m'a convaincu. J'hésitais entre électronique et mécanique. Etre mécanicien en maintenance aux tl me permettait de faire les deux ! Il y a en effet plus d'électronique sur les poids-lourds que sur les voitures.

J'étais super heureux d'obtenir la place, elle représentait pour moi la sécurité. J'ai été très bien accueilli par mes collègues qui prennent toujours du temps pour m'expliquer. Dans ma classe, on était 22 au départ, 10 cette année ! Les cours théoriques (moteurs, châssis, électricité) sont compliqués, il faut s'accrocher. Aux tl, je m'exerce à toutes sortes de travaux sur lesquels je suis testé au Centre de formation à Yverdon.



de leur formation. Pour les coacher, nous bénéficions de l'expérience d'un responsable des apprentis, de maîtres d'apprentissage et de parains/marraines également appelés "formateurs terrain"».

L'entreprise tl a conscience qu'un jeune qui se sent soutenu, valorisé et à l'aise dans sa fonction est un apprenti qui a toutes les chances de réussir. C'est pourquoi, en plus du soutien des différents intervenants adultes, une sortie annuelle, culturelle et récréative, est organisée par les apprentis eux-mêmes. Le but de cette journée est de donner la possibilité aux nouveaux venus de rencontrer les plus anciens et de tisser des liens. De créer une véritable équipe au sein de laquelle chacun puisse être sûr de trouver de l'aide à l'intérieur de la même formation, soutenu par les plus expérimentés ou alors en échangeant des connaissances entre métiers différents.

Nouveaux métiers ...

Depuis peu, l'entreprise tl forme un mécatronicien. Il s'agit de la première «volée» pour ce nouveau métier. Les premiers mécatroniciens certifiés obtiendront leur CFC en 2011. Un mécatronicien diagnostique les causes d'une panne sur des voitures ou des camions à l'aide d'instruments de mesure électroniques et d'ordinateurs. Puis, il répare, procède aux réglages et remplace partiellement ou complètement les parties endommagées. Il doit également prendre en charge la préparation des véhicules pour l'expertise et il effectue les services et mesures périodiques nécessaires au bon entretien des véhicules.

Le métier d'automaticien est un métier d'avenir pour les jeunes, une formation en pleine expansion. L'entreprise souhaite donc y mettre un accent tout particulier. Un automaticien installe, monte, met en service des robots industriels qu'il doit entretenir et réparer, de même que des éléments d'installations automatisées (pompes, ventilateurs, tableaux de commande de distributeurs d'énergie, etc.). Il peut également développer des solutions pour régler des machines dans les domaines électrique, électronique, hydraulique ou pneumatique.

CE QU'ILS EN PENSENT...

LOGISTICIENNE

Nathalie Isoz, 17 ans, 2^e année

«Être logisticienne c'est s'occuper de la gestion du matériel, du stockage et de l'inventaire des pièces, non seulement pour le matériel roulant mais aussi pour le reste de l'entreprise, l'économat et la conciergerie. C'est un travail à la fois physique et manuel et je ne me voyais pas assise dans un bureau toute la journée... J'aime particulièrement les contacts avec mes collègues. Pour ce travail, il faut être solide, moralement aussi. J'ai dû apprendre à m'affirmer, à dire les choses. Parfois, c'est difficile d'être la seule jeune femme dans un service composé uniquement d'hommes, même si maintenant ils me considèrent comme leur égale. J'ai une bonne complicité avec les autres apprentis, on s'organise des sorties et on mange ensemble à midi.»



MECATRONICIEN D'AUTOMOBILES OPTION VEHICULES UTILITAIRES

Sébastien Miletto, 18 ans, 3^e année

«J'ai fait les deux premières années de mon apprentissage de mécatronicien dans une autre société mais la formation et l'ambiance ne me convenaient pas. Après deux semaines de stage, j'ai été engagé aux tl. L'ambiance est super et le travail très varié ! Plusieurs collègues me forment sur le terrain, mais je peux déjà faire seul certains travaux. Je me sens épaulé, valorisé et ça me motive vraiment. Ici, on ne travaille pas toujours sous stress (comme cela se passe en général dans le privé), ce qui nous permet d'avoir le temps



d'apprendre. Des formations en interne sont organisées et notre maître d'apprentissage est vraiment génial. Ce qui me plaît dans cette formation c'est qu'elle nous pousse à chercher plus loin : diagnostiquer. Les tl sont assez bien perçus à l'extérieur mais ce que je trouve dommage, c'est de voir les déprédations que font les jeunes dans les bus.»

L'avenir ? Un véritable défi...

L'entreprise tl a pour objectif d'augmenter encore le nombre de places d'apprentissage et ainsi d'offrir près de 50 places d'ici à 2013. Cette augmentation va se répercuter dans les métiers où les tl sont déjà formateurs, mais également dans d'autres filières, techniques ou liées à de nouveaux métiers nécessitant le développement de nouvelles compétences. «Ces filières permettront de répondre à nos besoins pour réussir nos projets de développement durable», souligne Ester Martin.

Qui dit plus d'apprentis dit davantage d'encadrement, soit un investissement important de la part des collaborateurs. Aussi, les tl ont pour objectif de professionnaliser la formation des jeunes en accompagnant et en développant les compétences du personnel responsable. C'est pourquoi les maîtres d'apprentissage et les parrains seront épaulés, formés et bénéficieront d'une structure et d'outils adaptés à l'encadrement des jeunes en formation.

Enfin, la volonté des tl est d'engager un certain nombre d'apprentis à la fin de leur formation. «Ceci nous permettra d'assurer une partie de notre relève, que ce soit dans les métiers techniques ou ceux spécifiques au «transport

public». Les tl veulent également développer des partenariats avec des écoles professionnelles et d'autres entreprises formatrices.» Une vraie chance pour les apprentis qui pourront ainsi bénéficier de possibilités de formations complémentaires. Une aubaine pour les formateurs également qui, grâce à l'accueil de jeunes professionnels d'autres entreprises, enrichiront leurs compétences et leurs connaissances.

A bientôt... aux tl !

«Nos professionnels de demain sont les jeunes d'aujourd'hui!, relève Lauraine Ebener, responsable des Ressources humaines aux tl. Pour eux et avec eux, nous voulons nous positionner comme un employeur attractif, sensible et attentif au développement durable, responsable de son rôle social dans la formation des jeunes, dynamique et professionnel dans l'encadrement offert et mis en œuvre. Notre souhait est de les motiver à nous rejoindre... Les tl, demain, c'est plus que les transports publics, c'est une formation professionnelle, c'est un environnement en plein développement, c'est une manière de penser l'avenir...» *vm, bp*

AUTOMATICIEN

Thierry Buchs, 19 ans, 4^e année

«Automaticien, c'est juste le nouveau terme pour électromécanicien. Automaticien correspond mieux à ce qu'on fait puisqu'on utilise moins la mécanique et davantage l'électronique et l'électricité.

J'ai découvert ce métier lors du Forum des métiers où j'ai pu observer un professionnel qui réalisait un bras commandé électroniquement. J'ai trouvé ça vraiment cool et ça m'a donné envie. Sur www.orientation.ch j'ai ensuite vu que les tl engageaient des apprentis dans ce domaine. J'arrive au bout de ma formation et je réalise que j'ai vraiment choisi le bon métier! Le bilan est positif. Bien sûr, dans chaque entreprise il y a du pour et du contre. Aux tl, j'ai été bien suivi. On a le temps d'approfondir, de poser toutes les questions, on ne connaît pas le stress des entreprises privées. Autre avantage de faire son apprentissage aux tl: on a droit à l'abonnement général et ça, ce n'est vraiment pas rien!»



EMPLOYÉ DE COMMERCE

Samuel Favre, 16 ans, 1^{ère} année

«J'ai postulé aux tl suite à une annonce mais je connaissais déjà l'entreprise, car un membre de ma famille y a travaillé. J'ai débuté mon apprentissage au service Approvisionnements et, depuis quelques semaines, j'ai changé de service. Le travail aux Appros était varié et l'ambiance sympa. J'ai apprécié de pouvoir faire part de mes idées et qu'elles soient prises en compte. Mes initiatives ont été bien perçues et même si je ne faisais pas juste, mes collègues m'ont toujours soutenu. Je travaille depuis peu au bureau des constats, c'est donc plein de nouveautés. Je pense que faire mon apprentissage aux tl est un plus pour mon avenir professionnel, car c'est une grande entreprise connue dans la région et qui me semble être perçue comme une entreprise qui évolue. J'apprécie beaucoup l'ambiance entre apprentis, nous sommes vraiment un groupe soudé.»



Ajustement et amélioration sur le réseau tl

Depuis sa mise en service en décembre dernier, R10 rencontre un succès significatif. A l'aide de mesures d'observation efficaces, les tl ont pu opérer les premiers ajustements sur les lignes 32 et 33. En outre, l'offre m2 a été améliorée.

La mise en service de Réseau 08 l'a déjà prouvé l'an dernier avec les premières adaptations apportées au réseau dès janvier 2009 : les tl n'attendent plus les changements d'horaire nationaux de décembre pour réagir et perfectionner leur réseau ! Il en va de même pour R10.

32 33 Meilleure alternance des lignes

Afin de répondre au plus près aux demandes des clients, les tl optimisent l'alternance des lignes 32 et 33 sur leur parcours commun entre *Malley* et *Renens-Piscine*.

42 Création de l'arrêt *Les Chavannes*

Les utilisateurs de la ligne 42 *Sallaz - Foyer* connaissaient déjà l'arrêt *Les Chavannes* (direction *Sallaz*). Depuis début février, cet arrêt existe également en direction *Foyer*.

Retardée en raison de manque d'espace, la création de cet arrêt résulte de l'initiative généreuse d'un propriétaire du quartier qui a proposé la mise à disposition à bien plaisir d'une partie de son terrain permettant l'aménagement de l'arrêt. Un geste salué tant par l'entreprise que par les habitants du quartier !

Nouvelle amélioration de l'offre

Avec des prestations déjà optimisées le 24 août dernier, grâce à une fréquence passant de 3'15'' à 2'50'' en heures de pointe, le m2 peut se targuer de transporter depuis six mois quelque 600 voyageurs supplémentaires par heure entre *Lausanne-Gare* et *Sallaz*. Un gain en capacité très appréciable, doublé d'une amélioration du confort dans les rames pour les clients.

Suite à de constantes analyses sur le terrain, les tl sont à même de mettre en adéquation les mouvements des clients voyageurs avec l'offre proposée. Aussi, l'heure de pointe du matin a été prolongée de 30' en semaine (7h-9h). A noter également une amélioration des fréquences selon des plages ponctuelles (heures creuses et soir), le vendredi entre 20h et minuit, le samedi entre 19h et minuit, ainsi que le dimanche entre 14h et 21h.



QR Code

Au service d'une mobilité facilitée

Késako ?

Le QR Code (Quick Response Code) est un code-barre gorgé d'informations cryptées que l'œil humain ne sait pas déchiffrer et que seuls des lecteurs spécifiques comprennent. Ce petit quadrilatère énigmatique est en somme un carré magique. Tous les téléphones portables équipés de la fonction appareil photo savent le lire via un logiciel de décodage téléchargé au préalable.

Testé et approuvé

Depuis novembre dernier, la clientèle du m1 a déjà pu se familiariser avec ces carrés pixelisés. Affichés dans les vitrines d'information, les QR Codes permettent aux voyageurs d'obtenir, directement sur leur téléphone portable, les prochains départs en temps réel ainsi que des informations liées au trafic: un véritable plus pour nos clients!

Suite au succès de ce test, les tl déploient cette technologie sur une majorité d'arrêts dépourvus de bornes d'information. Vous les verrez donc fleurir progressivement sous forme d'autocollants, en premier lieu sur le réseau régional, puis sur celui d'agglomération. 500 arrêts se verront équipés lors du trimestre à venir.

Nouvelles perspectives

Cette nouvelle technologie qu'est le QR Code laisse entrevoir bien d'autres applications. De l'opération promotionnelle au recrutement de personnel, en passant par d'éventuels systèmes de paiement, les tl planchent déjà sur de futurs développements.



L'abc du voyageur-cycliste

L'alternative bus

Le bus ou le métro reste l'outil de mouvement par excellence pour les piétons désireux de se rendre rapidement d'un lieu à un autre tout en bénéficiant de confort.

Le cycliste, lui, dispose déjà de son propre mode de transport de prédilection; le transport public représente donc pour lui une alternative de mobilité ponctuelle.

Si la place le permet

C'est le matin et en fin de journée que nous enregistrons les plus fortes affluences dans nos véhicules. Il est alors quasi impossible de monter à bord avec un vélo. Les cyclistes peuvent embarquer leur deux-roue uniquement si la place le permet.

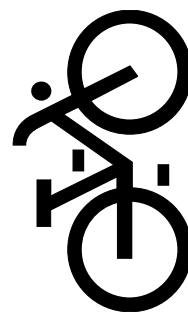
L'accès privilégié

Un pictogramme contre la porte du bus indique l'accès à la plate-forme recommandée.

Quant au m2, l'accès pour les vélos est indiqué sur les portes palières (dir. Croisettes: dernière porte; dir. Ouchy: première porte). La plate-forme appropriée est signalée par un pictogramme à l'intérieur de la rame.

Le bon ticket

Les tarifs de la Communauté tarifaire vaudoise s'appliquent au transport des vélos. Référez-vous aux informations sur les distributeurs. Les vélos pliables dans leur housse ainsi que les petits vélos d'enfant voyagent gratuitement. Le respect de ces règles permet aux cyclistes et aux passagers de cohabiter en parfaite harmonie! mb



Ces «mastodontes» tl qui agacent

Des plaintes de riverains font suite à l'engagement de véhicules à trop forte capacité dans des rues estimées trop petites, ou en heures creuses. La réponse de l'exploitant.



Lorsque les riverains d'Epalinges ou de Saint-Sulpice voient circuler des véhicules tl dans certains quartiers, les plaintes parviennent auprès de notre interlocutrice à la clientèle. On avance la taille des véhicules disproportionnée et inadaptée aux lieux de passage, la difficulté de croisement avec des véhicules privés, la visibilité obstruée par ces «monstres», les nuisances sonores, la pollution. Mais encore, des dépenses inutiles car, aux yeux de beaucoup, un «gros» bus circulant «à vide» en dehors des heures de pointe est le signe du gaspillage de l'argent public. Le point sur quelques idées toutes faites avec Marielle Desbiolles, responsable de l'organisation de l'offre aux tl.

Pour un exploitant de transport public, le nombre de passagers à transporter en heures de pointe détermine le type de véhicule mis en circulation.

La cadence, la typologie routière et la disponibilité des véhicules rentrent également en ligne de compte. Si on fait le parallèle avec la voiture individuelle, l'usage majoritaire qui en sera fait déterminera la catégorie de véhicule. Une famille choisira plus volontiers une grande voiture même si les enfants ne sont pas à bord une bonne partie du temps ! Il n'en reste pas moins que l'exploitant reste très à l'écoute des autorités communales et de ses clients, et se soucie d'engager des véhicules adaptés à l'environnement dans lequel ils circulent.



Adapter la taille du véhicule aux différents taux de fréquentation de la journée coûte moins cher



On a certes toujours ce sentiment de gâchis en voyant un autobus (articulé ou non) peu rempli en plein après-midi ! Mais faire rouler un bus articulé pour l'heure de pointe du matin, l'échanger

contre un bus à gaz plus petit en heure creuse qu'on remplace à nouveau, le soir venu, par un véhicule de plus grande capacité générerait, au contraire, un coût d'exploitation supplémentaire par les entrées et sorties du dépôt qui se multiplieraient.

Sur certaines lignes, il est inutile d'augmenter la fréquence en heures dites «creuses» puisque, par définition, les véhicules y circulent à vide.



Une augmentation de fréquence répond toujours à une demande soit actuelle, soit future (construction de nouveaux logements, mise en place d'une offre attractive incitant les habitants à

laisser leur voiture pour le bus). Elle est toujours le résultat d'une volonté politique, soutenue par les clients actuels du transport public. Si certains riverains se plaignent, par exemple, d'une fréquence améliorée à 10' (contre 20' précédemment), et désirent diviser par deux le passage des véhicules dans leur quartier, d'autres souhaitent la renforcer ailleurs.

Réduire la cadence de 10' à 20' sur une ligne divise par moitié les nuisances sonores et la pollution.



Un bus tl ne pollue pas forcément plus et ne fait pas davantage de bruit que la multitude de voitures qu'il remplace grâce au report modal (résultat du changement d'un mode de déplacement vers un autre).

Une fréquence améliorée à 10' contre 20' est plus attractive pour le client qui choisira par conséquent de prendre le bus plutôt que d'utiliser sa voiture. Tous les véhicules tl répondent aux normes environnementales en vigueur. Tous circulent sur des routes qui, légalement, permettent leur passage. Toutefois, dans certains quartiers, les mesures de modération de trafic mises en place pour limiter les vitesses excessives des voitures individuelles péjorent la circulation de nos véhicules qui doivent parfois «zigzaguer» pour passer. Les croisements peuvent devenir délicats, alors même que le bus est «plein» d'enfants se rendant à l'école.

Pour maintenir une offre constante sur le réseau, des interlignages de véhicules (un même véhicule dessert deux lignes différentes) sont parfois nécessaires.



L'exemple le plus parlant, car le plus visible, concerne les autobus deux-étages engagés sur la ligne régionale 62 qui prennent parfois le relais sur la ligne 45 (quartiers de Bois-Murat et Tuileries). Cela évite un temps d'attente important aux Croisettes pour la ligne 62 et des moyens supplémentaires sur la ligne 45. Les coûts sont donc maîtrisés. *vm*

D'un directeur à l'autre

Gaston Abetel a marqué l'histoire des tl, dirigeant l'entreprise de 1962 à 1979. Décédé en décembre dernier, cet homme a su mettre les tl sur les rails de la modernité, malgré une situation financière pour le moins difficile.

« Gaston Abetel, à son arrivée aux tl, a été confronté au comment gérer des bus vides, comment assurer un service minimum mais performant à l'époque du boom de l'automobile. Aujourd'hui, le paradigme s'est inversé, explique Michel Joye, directeur actuel : nous sommes confrontés à la question de savoir comment nous pouvons gérer des (trolley)bus et des métros pleins et faire en sorte d'accueillir tous les clients en leur offrant un service de qualité. La mobilité n'est plus une affaire de liberté, elle est devenue un droit. »

1962-1979 : rationaliser, moderniser

« Gaston Abetel, ingénieur EPFL, était un véritable gentleman. Toujours habillé chic, il avait un phrasé distingué et beaucoup d'humour », se souvient Jean-Pierre Kallenbach, son succes-

de transport qu'il n'a cessé de privilégier malgré son coût important – a demandé à l'entreprise de gros investissements. Il lui a fallu à la fois terriblement rationaliser, tout en développant le réseau. Il est à l'origine de l'agrandissement et de la modernisation du dépôt de la Borde. »

Les mesures de rationalisation mettent paradoxalement les tl sur les rails de la modernité : en décidant de supprimer le receveur, la direction tl fait une économie de personnel qu'il est possible d'attribuer à de nouvelles lignes. En outre, c'est l'époque où apparaissent les premières machines à émettre des billets installées aux arrêts. Gaston Abetel développe également l'entente tarifaire entre les compagnies. Pour la première fois, les tl participent avec d'autres entreprises de transport à un achat groupé de 100 véhicules. Dix-huit nouveaux trolleybus à commande électronique sont ainsi mis en service en 1975 à Lausanne. Sous son ère, on prend conscience de l'importance du service à la clientèle qui se développera largement durant la direction de Jean-Pierre Kallenbach.

Anticiper la desserte sur l'Ouest

En 1964, Gaston Abetel est « l'homme fort » de l'exposition nationale. Durant la manifestation, les tl transportent près de cinq millions de personnes et exploitent la télécabine reliant Ouchy au site de Bellerive, d'une capacité de 1200 personnes à l'heure. « En reprenant la direction tl, ma première impression a été celle d'une société dont la richesse était son personnel. Monsieur Abetel a insufflé un esprit d'entreprise fait de compréhension réciproque et incitant à la fidélité et à la loyauté des collaborateurs. Il a su anticiper l'essor de la mobilité en mettant en place un transport des étudiants depuis la gare CFF de Lausanne vers les Hautes Ecoles. Il m'a fortement sensibilisé au besoin d'une desserte performante à l'Ouest. » L'Ouest qui, aujourd'hui, occupe plus que jamais toute l'attention des planificateurs de la mobilité de demain. *vm*



De gauche à droite : Michel Joye, Jean-Pierre Kallenbach, Gaston Abetel, juin 1999.

seur dès 1979. En 1962, lorsque Gaston Abetel devient sixième directeur de la Société des tramways lausannois – fraîchement étatisée –, il doit pourtant faire face au déficit immédiat de redonner aux transports publics ce que l'essor de la voiture lui a fait perdre : sa rapidité, sa ponctualité, son attrait. « La situation financière était très difficile à cette période, souligne Jean-Pierre Kallenbach. Le remplacement des dernières lignes de tram par des trolleybus – par ailleurs mode

tl, l'alternative crédible à la voiture !

Depuis les mises en service du m2 et de R08, les tl entendent proposer, à fin 2013, 30% de prestations route supplémentaires. Il est également prévu de densifier la desserte sur le Nord et l'Ouest lausannois, d'augmenter la capacité des métros, et de généraliser l'information en temps réel aux arrêts et dans les véhicules. Interview de Michel Joye, directeur.



tants et aux pendulaires de sortir de l'agglomération aussi aisément qu'ils y entreront.

Une attention particulière portera sur l'information aux voyageurs...

Oui, nous allons l'étoffer grâce à une information en temps réel généralisée dans toutes les stations et aux arrêts. L'objectif étant d'anticiper afin que le client puisse s'orienter plus facilement. Dans les véhicules, des écrans diffuseront les connexions et les correspondances avec les autres lignes, les temps de parcours, les perturbations. Tous nos services disposeront, d'ici 2013, d'un accès à plancher bas. Les tl feront l'acquisition de 100 nouveaux véhicules (dont 66 trolleybus articulés), soit en renouvellement d'anciens véhicules, soit pour répondre à l'extension du réseau.

Comment qualifier ce nouveau Plan d'entreprise 2010/2013 ?

Il est la continuation réjouissante d'un développement de l'offre pour la clientèle qui a pris son élan concret en 2008. Les mises en service du m2 et du R08 ont en effet lancé une nouvelle dynamique des transports publics dans l'agglomération. Notre réseau ne va cesser d'évoluer jusqu'en 2014 ! Ce plan traduit les ambitions des collectivités publiques.

Que va-t-il apporter à la clientèle ?

Il prévoit globalement une augmentation de 30% de prestations route supplémentaires d'ici 2013 ; 85% de départs tl en plus se feront de la gare de Renens. Le réseau tl s'oriente donc vers un réseau aussi homogène au centre qu'à l'ouest. Avec *Lausanne-Flon – Lausanne-Gare*, la gare de Renens forme la deuxième étoile qui structure le réseau tl. Cela permettra aux habi-

Des séances ont été organisées afin de communiquer aux collaborateurs tl les résultats visés par ce nouveau Plan.

Quelles ont été les réactions ?

Ce Plan a été fort bien accueilli ! Il représente une démarche d'entreprise qui touche l'ensemble du personnel. Il prévoit nombre d'améliorations à l'interne qui doivent apporter davantage de plaisir au quotidien. Une enquête de satisfaction menée l'an dernier auprès des collaborateurs a proposé des pistes d'amélioration que l'on veut suivre.

A quoi tous ces objectifs tendent-ils ?

Les tl veulent pouvoir se positionner comme l'alternative crédible à la voiture en visant une utilisation encore plus intuitive du réseau. Nous oeuvrons à ce que, dans le futur, notre clientèle n'ait plus besoin d'un mode d'emploi d'utilisation des tl, ni d'horaires à consulter à l'avance.

vm

Le printemps à portée des tl



Le service des forêts, domaines et vignobles de la Ville de Lausanne propose de nombreuses balades accompagnées pour une découverte sur mesure du patrimoine vert lausannois. Florilège aux portes du printemps.

Land art autour de l'œuf et bricolage

A l'assaut de la nature créative !

Organisées à l'intention des familles et des enfants, ces événements naissent en forêt, au Chalet-à-Gobet, à l'ombre des fayards ou d'un refuge forestier. Afin d'aiguiser l'éveil de la forêt auprès des jeunes pousses, une animatrice et un forestier-animateur proposent un regard créatif sur le sous-bois et les cimes pour créer avec les outils de Dame Nature. Sculptures et peintures éphémères viendront ainsi colorer la forêt, l'espace d'un instant. Une partie bricolage est ensuite proposée selon l'inspiration et le matériel rassemblé par les organisateurs : bijoux, joujoux, hiboux, tout y passe !

Des créations à faire pâlir un lapin !

A l'approche de Pâques, la première sortie de la saison sera organisée sur le thème de l'œuf. Une après-midi (ré)créative qui ravira les enfants et leurs parents. Le Lapin en frémit d'avance, mais n'est pas fourni !

Prochains rendez-vous :

- Land art autour de l'œuf :
me 17 mars
- Bricolages et Land Art :
me 7 avril, me 19 mai, me 16 juin

Départ devant le centre sportif de Mauvernay, Chalet-à-Gobet à 14h, fin des festivités à 17h. Durée : 3h.

Les bus n°s 45 et 62 partent en direction du Chalet-à-Gobet depuis le terminus m2, aux Croisettes. Retour idem.

Prix : CHF 5.- par enfant. Les enfants sont sous la responsabilité de leurs parents.



De Sauvabelin au musée de géologie

La descente depuis Sauvabelin

En compagnie d'un géologue du musée cantonal de géologie de Lausanne et d'un forestier de la Ville, cette sortie vous fera connaître les sous-sols des hauts de la Ville. Au départ de Sauvabelin, cette balade cheminera à proximité du Vivarium pour longer ensuite le Flon et ses falaises de molasse. Quelques traces fossiles vous permettront d'imaginer le dernier passage du glacier du Rhône.

L'ascension du musée

L'itinéraire se poursuivra par la montée des marches du musée de géologie sis à la place de la Riponne où vous trouverez par vous-mêmes l'écho de tout ce qui vous aura été conté cet après-midi-là ! Une ultime descente des marches vous amènera sur la place de la Palud, dont le nom signifie le «marais» en patois vaudois. Une belle image de fin pour se remémorer les anciens paysages lausannois de l'origine du monde...

Prochain rendez-vous : ma 9 mars

Départ devant l'Auberge de Sauvabelin à 13h35 ; fin de la balade vers 17h30, Place de la Palud.

Le bus tl n° 16 part à 13h18 de Saint-François. Arrivée Lac de Sauvabelin à 13h30. Itinéraire d'environ 3km ; durée 4h. Prix : CHF 16.-, entrée au musée de géologie incluse.

Du Chalet-à-Gobet à Bressonnaz, à pedibus

En piste pour le Nord vaudois !

Emmenée par deux forestiers, cette virée pédestre s'adresse aux bons marcheurs qui avancent vite et ne reculent devant presque rien ! Une pistée de 20km en toute convivialité, soit 7h de marche par monts et par vaux, de sentiers boisés en chemins agricoles. Le départ est donné à 9h30 au Chalet-à-Gobet. Après un solide échauffement, départ pour une tracée à travers les bois du Jorat et une découverte du grand Nord vaudois et de ses cultures.

Arrêt intermédiaire à midi

Afin de reprendre des forces, le pique-nique se fera à l'ombre d'un sapin, le temps d'avaler une lichette de Gruyère joratois. Poursuite ensuite de l'itinéraire sous les conseils avisés de vos deux guides forestiers. Aux portes de Moudon, arrivée à Bressonnaz où vous sauterez dans le bus tl n° 62 qui vous ramènera à bon port au terminus du m2. Une balade réservée aux bons marcheurs munis de solides chaussures de marche.

Prochain rendez-vous: ma 13 juillet
Départ devant le centre sportif de Mauvernay,
Chalet à Gobet, à 9h30, arrivée vers 17h.
Itinéraire d'environ 20km; durée 7h env.
Pique-nique à emporter avec vous.

Les bus tl n°s 45 et 62 partent en direction
du Chalet-à-Gobet depuis le terminus m2,
aux Croisettes. Retour depuis Bressonnaz.
Bus tl n° 62 à 17h13. Prix: CHF 10.-.



Les balades FoDoVi, ça vous dit ?

C'est au cours de sa législature 2002/2006 que la Municipalité de Lausanne a émis la volonté de développer l'accueil de son patrimoine forestier, viticole et agricole, afin de le faire plus largement connaître aux habitants et aux visiteurs.

Son service des forêts, domaines et vignobles (FoDoVi) s'est alors attelé à la mise en œuvre d'une série de projets visant à valoriser son patrimoine vert, et c'est en 2003 que sont nées les balades accompagnées. Grâce aux connaissances de ses forestiers, ces sorties permettent aujourd'hui de présenter à la population une palette de curiosités naturelles et insoupçonnées, aux portes de la ville.

Au fil des thèmes, le périmètre s'agrandit: découverte des domaines viticoles et partenariats divers viennent compléter l'offre, et des spécialistes de tous poils sont également conviés à partager leurs connaissances avec le public. Afin de privilégier la mobilité douce, les itinéraires sont facilement accessibles en transports publics.

Le catalogue est édité deux fois l'an et propose une quarantaine d'événements liés au patrimoine vert lausannois.

Vous obtiendrez le programme auprès du secrétariat FoDoVi (021 315 42 77; www.lausanne.ch/fodovi), ou directement dans les bureaux Infocité de la Palud et de Chauderon.

Etienne Elsner, Responsable promotion et communication
Ville de Lausanne, Service des forêts, domaines et vignobles

Agenda

Les sorties printemps 2010, en un coup d'œil :

Mars

De Sauvabelin au musée de Géologie	mardi 9 mars
Land art autour de l'oeuf	mercredi 17 mars
Une après-midi avec les bûcherons	mercredi 31 mars

Avril

Bricolages et land art	
L'étang de la Bressonne et ses grenouilles	mercredi 7 avril
La forêt en VTT -	mercredi 14 avril
Visite du Territoire Tranquille	
La balade des oiseaux	jeudi 22 avril
	mardi 27 avril

Mai

Nordic Walking dans les bois du Jorat	
Bricolages et land art	mardi 4 mai
«Caves ouvertes» avec Pierre Corajoud	mercredi 19 mai
Après-midi sureau avec une herboriste	ve 21 et sa 22 mai
	mercredi 26 mai

Juin

Balade herboriste et culinaire	
Balade des papillons	mercredi 2 juin
Balade du miel avec Pierre Corajoud	jeudi 3 juin
Bricolages et land art	samedi 12 juin
Mesdemoiselles les libellules	mercredi 16 juin
	mardi 22 juin

«Rayon vert», ce catalyseur de l'Ouest

Le réaménagement de la gare CFF de Renens, dont le chantier se déroulera entre 2013 et 2016, va redessiner les transports publics dans l'Ouest lausannois et booster le développement urbanistique de la région. Explications avec Ariane Widmer, responsable de projet au Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL).

En décembre dernier, l'inauguration des deux nouvelles lignes tl du R10 – lignes 17 et 36 – ont concrètement lancé la révolution urbanistique de l'Ouest.

Oui, le mouvement est donné, et il est tout à fait correct de parler de révolution ! Le manque de transports publics résulte de la difficulté de se coordonner sur des territoires hétérogènes et explique dans une large mesure l'engorgement du réseau de rues à Renens et dans l'Ouest lausannois. C'est aussi la raison principale du retard pris dans le développement des équipements publics intercommunaux et des espaces publics. Sans transports en commun performants, peu de chance de disposer d'un gymnase, par exemple...

Comment l'offre tl va-t-elle évoluer ces prochaines années ?

Elle va se faire progressivement, par étapes successives jusqu'en 2014, date de la réalisation totale de l'Image directrice 2014 prévue par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Six lignes de (trolley)bus desserviront alors la gare CFF de Renens, d'où se feront 85% de départs supplémentaires par rapport à 2008, m1 et (trolley)bus inclus. La capacité du m1 sera renforcée pour répondre aux demandes croissantes des Hautes Ecoles. Enfin, en 2016, le futur tram tracera un nouvel axe performant est-ouest entre Renens et le Flon.

Le renforcement de l'offre tl vient en complémentarité du développement de l'offre ferroviaire.

Oui, bien sûr. Qu'il s'agisse du futur RER ou du trafic ferroviaire national, la gare de Renens sera desservie, à l'horizon 2020, par neuf différents trains par heure contre sept aujourd'hui.

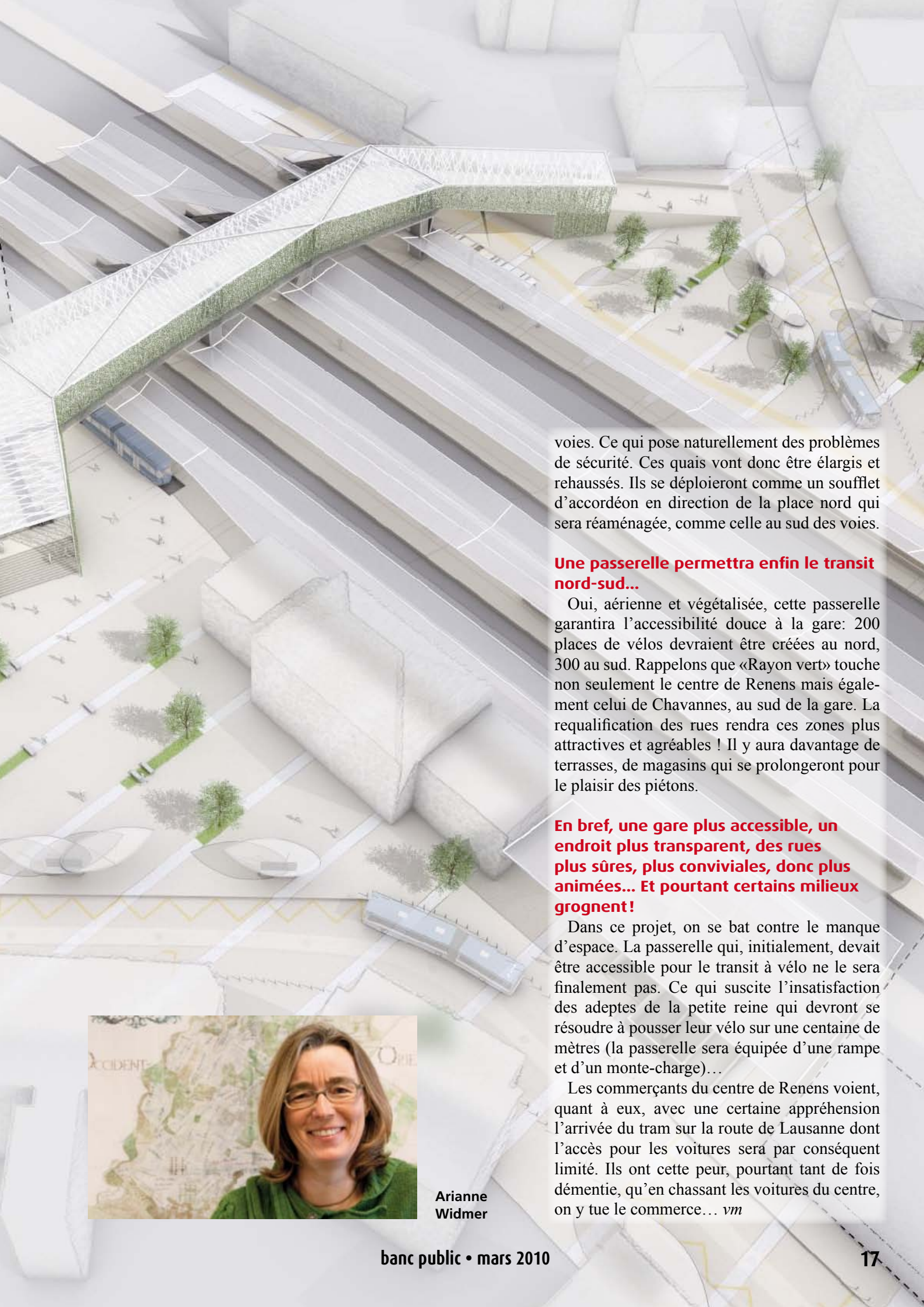
Cette gare est déjà un centre intermodal interrégional, mais le Projet «Rayon vert» qui prévoit son réaménagement en 2016 va la positionner comme une plaque tournante de première importance qui doit accompagner les développements de l'Ouest lausannois. Elle est appelée à devenir, à l'horizon 2020, la troisième gare de Suisse romande en termes de bassin de population desservi.

Parlez-nous un peu du «Rayon vert»...

C'est un projet global de réaménagement, ambitieux et exemplaire, dans ce sens qu'il illustre le principe de collaboration intercommunale qui trouve son impulsion dans la démarche des projets d'agglomération. Il implique comme partenaires, outre quatre communes, le Canton de Vaud, les CFF et les tl. D'autre part, «Rayon vert» est le catalyseur de nombreux projets qui touchent à la fois la technique ferroviaire, l'immobilier, l'espace public et le transport public urbain. Enfin, le projet permettra une nouvelle gestion de la mobilité qui a pour conséquence d'augmenter la valeur des terrains. Ce qui implique également des partenariats avec des propriétaires privés.

Sur quoi va porter concrètement cet immense chantier ?

Les quais CFF sont actuellement sous-dimensionnés et ne répondent plus aux normes en vigueur. A l'heure de pointe du matin, on assiste aujourd'hui à un véritable chaos humain si bien qu'on voit régulièrement des gens traverser les



voies. Ce qui pose naturellement des problèmes de sécurité. Ces quais vont donc être élargis et rehaussés. Ils se déploieront comme un soufflet d'accordéon en direction de la place nord qui sera réaménagée, comme celle au sud des voies.

Une passerelle permettra enfin le transit nord-sud...

Oui, aérienne et végétalisée, cette passerelle garantira l'accessibilité douce à la gare: 200 places de vélos devraient être créées au nord, 300 au sud. Rappelons que «Rayon vert» touche non seulement le centre de Renens mais également celui de Chavannes, au sud de la gare. La requalification des rues rendra ces zones plus attractives et agréables ! Il y aura davantage de terrasses, de magasins qui se prolongeront pour le plaisir des piétons.

En bref, une gare plus accessible, un endroit plus transparent, des rues plus sûres, plus conviviales, donc plus animées... Et pourtant certains milieux grognent !

Dans ce projet, on se bat contre le manque d'espace. La passerelle qui, initialement, devait être accessible pour le transit à vélo ne le sera finalement pas. Ce qui suscite l'insatisfaction des adeptes de la petite reine qui devront se résoudre à pousser leur vélo sur une centaine de mètres (la passerelle sera équipée d'une rampe et d'un monte-charge)...

Les commerçants du centre de Renens voient, quant à eux, avec une certaine appréhension l'arrivée du tram sur la route de Lausanne dont l'accès pour les voitures sera par conséquent limité. Ils ont cette peur, pourtant tant de fois démentie, qu'en chassant les voitures du centre, on y tue le commerce... *vm*



Arienne
Widmer

Avancée du projet

Respectant le planning établi, les acteurs du Projet d'Agglomération Lausanne – Morges (PALM) ont déposé le dossier d'avant-projets des Axes forts auprès de la Confédération à fin décembre 2009; la demande de concession pour le tramway a, quant à elle, été remise à fin février. Le moment est maintenant venu d'entamer les phases concrètes.

● Appels d'offres

Dès le mois de mars, les appels d'offres auprès des mandataires sont lancés pour les projets partiels 2 et 3, à savoir le tramway de la gare de Renens à la place de l'Europe de Lausanne. Cela représente une dizaine de mandats d'ingénierie.

● Dans les communes...

Les Axes forts concernent aussi l'intégration de trolleybus à haut niveau de service dans les communes de Paudex, Pully, Lutry, Lausanne (dessertes Bellevaux et Chailly, tronçon Chauderon – St-François) et le trajet Crissier – Prilly. Sur la base des avant-projets, un gros travail d'analyse et de créativité doit être fait autour des requalifications urbaines inhérentes et/ou suscitées par l'arrivée des Axes forts, voulues et financées par les communes elles-mêmes. D'ici fin mars, celles-ci auront fait des choix quant aux travaux à entreprendre; les coûts globaux pourront ainsi être affinés.

● Le dépôt

Plusieurs sites destinés à recevoir le dépôt des trams ont été étudiés le long de la future ligne. Les impératifs étant très nombreux (surface, hauteur, proximité des voies, accessibilité des trams, etc.), l'emplacement n'a pas encore été choisi. Pour tenir ses engagements, la direction de projet s'est fixée une décision à fin juin.

● Autres projets liés au PALM

La desserte de la Blécherette est encore à l'étude. Les acteurs du projet ont jusqu'à fin juin pour déterminer la variante (tramway via la Borde, tramway en tunnel ou m3).



Agglomération
Lausanne-Morges

Les étapes du projet et les documents relatifs aux Axes forts sont disponibles sur www.agglo-lausanne-morges.ch

CULLY JAZZ.



**RENTREZ EN BUS
NAVETTES TOUS
LES SOIRS DÈS
00H30. CHF 3.-**



**LE TRAJET À
PETIT PRIX,
GRÂCE À**



PYJAMA

Pour vos retours nocturnes depuis St-François, les gares CFF ou LEB, les nuits du vendredi au samedi, du samedi au dimanche

**LE CONCOURS
banc public**

Lecteurs de banc public, tentez votre chance pour gagner l'une des 20 invitations pour les concerts de

Dog Almond, le 9 avril à 19h30

Ben l'Oncle Soul, le 16 avril à 19h30

Lole, le 14 avril à 19h30.

Pour participer, rendez-vous

sur www.t-l.ch ou appelez

Infoline au 0900 564 900 (CHF 0,86/min).

Tirage au sort le 22 mars 2010.

Les gagnants seront avisés personnellement.

Le Quiz

La question du mois

A quel Directeur tl ces événements sont-ils liés?

- 1** Michel Joye
- 2** Gaston Abetel
- 3** Jean-Pierre Kallenbach

- a** Suppression du dernier tramway lausannois (1964)
- b** Inauguration du nouveau dépôt de la Borde (1982)
- c** Mise en service du m1 (1991)

Associez le nombre et la lettre correspondante



**Le dépôt de la Borde
avant celui de 1982**

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 au 26 mars 2010 aux tl, banc public, chemin du Closel 15, 1020 Renens 1

Brûler le pavé aux 20 kils

Avec le triathlon, le marathon et le Lausanne Walking, les 20km s'imposent comme une des épreuves d'endurance incontournables de la capitale olympique. Le rendez-vous est pris pour le 24 avril.

L'édition 2009 des 20km a été celle de tous les records ! L'an dernier, plus de 17000 coureurs ont mouillé leur maillot. A l'instar du Kényan John Mwangangi qui n'a fait qu'une bouchée du parcours lausannois en 1h00'29". Jane Muia s'est imposée, elle, côté dames.

Forte de ses nombreux sponsors, cette grande fête sportive et populaire mobilise chaque année des centaines de bénévoles et n'a rien à envier au succès de l'Escalade genevoise ou de la course Morat-Fribourg. Cette 29^{ème} édition ne verra aucune modification significative de parcours mais présentera quelques nouveautés, notamment au niveau des retraits de dossards (déplacé sur le parking au nord du Stade Samaranch) et des t-shirt (déplacé à l'extrémité sud de la place de fête Pierre de Coubertin). En outre, les heures de départ seront légèrement avancées ou retardées selon la catégorie (plus de précisions sur www.20km.ch).

L'action soutenue pour cette édition 2010 est la fondation Planètes Enfants Malades dont le but est de financer tout projet susceptible d'améliorer le confort, la qualité de vie et les soins des ados et des enfants hospitalisés au CHUV et à l'Hôpital de l'Enfance.

Les tl se réjouissent de s'associer à nouveau à l'événement et auront le plaisir d'accueillir les visiteurs de la place de fête sur leur stand ludique. Les enfants pourront notamment participer à la « Roue de la mobilité ». De plus, comme chaque année, certains collaborateurs seront de la course !

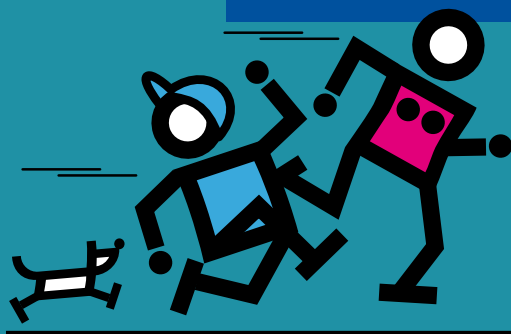


Transports publics

Le billet Mobilis permet à chaque coureur inscrit de bénéficier de la libre circulation sur tout le réseau Mobilis (tl, CFF, MBC, CarPostal, LEB). A partir du 20 avril, il vous suffira de vous rendre sur la liste de départ de Datasport, via le site www.20km.ch, de cliquer sur le lien PDF à côté de votre nom, de télécharger et d'imprimer le billet. Ce dernier est nominatif et donc non transmissible. Une pièce d'identité devra être présentée avec le billet.

Une navette tl – service offert aux participants et au public – circulera de 8h à 21h toutes les 10' entre les parkings de l'Université et Vidy-Coubertin (avec un arrêt à la Bourdonnette). Quant à la circulation des bus tl, elle sera interrompue pour les lignes 1, 2, 6 et 25 entre 15h30 et 21h env. Pour desservir la zone Maladière – Avenue de Cour, une navette circulera depuis la station du m1 Malley-métro jusqu'à Montoie par Provence sud, Cottage et Montelly.

Du personnel d'information se tiendra à la disposition des voyageurs aux principaux arrêts lausannois. Des infos complémentaires seront également diffusées sur les bornes aux arrêts, dans les véhicules, sur www.t-l.ch ou à Infoline au 0900 564 900 (0,86/minute).



les tl dans la course