

banc public

Magazine des transports publics de la région lausannoise

62

2011

Les tl sur la voie du développement durable

**Aux tl, le conducteur choisit lui-même
ses journées de travail... et de repos**



Notre responsabilité sociale, économique, environnementale



Michel Devanthery,
Membre de la Direction

Un chiffre...

95 millions. C'est le nombre de voyages effectués en 2010 sur les lignes des transports publics lausannois. Soit 5 millions de plus qu'en 2009 qui accusait déjà une hausse historique de la fréquentation avec 16% d'augmentation par rapport à 2008. Nous sommes toujours plus nombreux dans la région lausannoise à utiliser les transports en commun, à opter pour un mode de déplacement respectueux de notre environnement – aux t1 plus de la moitié des kilomètres sont effectués grâce à l'électricité d'origine hydraulique (pp. 6-7). Cette tendance de fréquentation à la hausse va perdurer puisque, en parallèle, l'offre est amenée à se développer et ce, dès la fin de cette année. Alors, comment ne pas s'en réjouir ?

de nombreux défis...

Aux t1, nous travaillons au quotidien pour toujours mieux vous accueillir. Nous souhaitons pouvoir répondre à vos attentes, exigeantes en matière de mobilité. Et aussi anticiper vos besoins et mettre à votre disposition des outils efficaces d'information aux voyageurs pour garantir la maîtrise de vos trajets, de votre temps (page 10). Mais nous travaillons également à honorer notre responsabilité sociale à l'interne de l'entreprise. Notre management durable du personnel de conduite en est l'illustration (pp. 4-5).

et ce constat

A titre personnel, je tiens à vous faire partager le plaisir mêlé de fierté de pouvoir travailler au sein des t1 qui ont la chance, non seulement, de poursuivre une croissance soutenue et maîtrisée, mais aussi, de s'appuyer sur une gestion proactive qui nous oblige à consolider constamment nos fonctionnements. Enfin, la satisfaction de pouvoir bénéficier du soutien des collectivités publiques qui, en acceptant de mettre le double pour chaque franc dépensé par la clientèle, font des questions de mobilité une de leurs priorités.

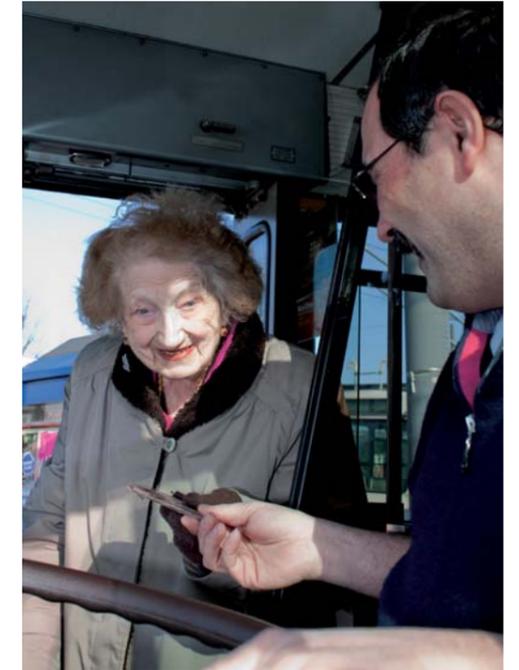
La générosité de Dame Chocolat

Chaque jour, depuis des décennies, une fidèle cliente témoigne sa reconnaissance aux conducteurs t1 en leur offrant une plaque de chocolat. Hommage.

Comme tous les matins, Lucie*, 97 ans, attend son trolley sur les hauts de Lausanne pour effectuer quelques courses au centre-ville. Elle y retrouve sa sœur, le temps d'un café-crème et d'un brin de causette. Le conducteur l'aide à grimper les marches: «Je rentre à l'avant du bus car je ne monte pas vite et j'ai envie que le conducteur me voie!» Au trajet retour, en une sorte de rituel, elle tire de sa petite valise à roulettes une plaque de chocolat qu'elle remet au chauffeur en lui murmurant «pour vos dix heures». «Tout simplement pour les remercier de faire leur travail. Vous savez, sans eux, je ne pourrais plus me rendre en ville. Je n'aurais plus de vie sociale. Je leur suis donc très reconnaissante.» Cette généreuse habitude quotidienne dure depuis plus de 20 ans, ou peut-être même plus de 30, elle ne sait plus exactement... Des plaques, donc, distribuées par milliers. «Pour nous, conducteurs aux t1, c'est plus qu'une plaque de chocolat. La présence de cette grand-maman, que nous appelons entre nous Dame Chocolat, embellit nos journées», témoigne l'un d'eux.

Des tartines au volant, quelle idée!

Lucie* voit le jour en 1914, à Lucens, où elle passe sa jeunesse. En 1940, elle emménage avec son mari à Lausanne, qu'elle n'a pas quittée depuis. Au fil des ans, les conducteurs des t1 sont devenus ses compagnons de route. Sans connaître leur nom, elle tient à les remercier. La générosité de Dame Chocolat est d'autant plus touchante qu'elle est inversement proportionnelle à ses modestes revenus. Elle a préféré renoncer à certaines dépenses plutôt que d'abandonner son rituel. Au fait, pourquoi du chocolat? «Premièrement: j'adore moi-même le chocolat, et mes plaques je ne les achète pas n'importe où, confie-t-elle. Deuxièmement: le chocolat, c'est pratique. Imaginez que je leur offre des tartines, des tartines au volant, quelle idée!». Dame Chocolat rit de bon cœur en sirotant son café, là même où, jeune sommelière, elle les servait des années durant aux habitués du quartier.



Le m2? Lucie* n'aime pas le prendre. Ses démarrages sont «un peu secs». Mais surtout, «il n'y a pas de conducteur à qui dire merci!» Son avis sur les usagers malpolis? Tranché: «Il y a parfois de drôles de zigomars. Il faut les entendre parler au conducteur... Je leur taperais bien sur la tête pour les remettre à leur place!»

Dame chocolat aurait aimé apprendre à conduire, un luxe qu'elle n'a jamais pu se permettre. La mobilité du futur? Peu importe mais une chose de certain: «Des transports en commun sans conducteur, non merci!» *eg*

*prénom d'emprunt

Sommaire

Portrait

Dame Chocolat 3

Développement durable

ATT, un outil de management durable 4
Les t1 consomment comme 3'700 ménages 6

Actu réseau

Bus prêt au départ, portes fermées 9
Maîtriser son temps, en tout temps 10
Le m1, ceinture du centre de congrès de l'EPFL 11

Entreprise

Embarquement pour la W-G 2011 12

Réseau-t

Avancée du projet 14

Partenariat

Promenons-nous dans les bois 16
Les "20 kils" font leur cirque! 20

Le quiz

La question du mois 19

Impressum

Editeur: Transports publics de la région lausannoise sa, ch. du Closel 15, CP, 1020 Renens1, 021 621 01 11 - www.t-l.ch
Responsable publication: Communication t1 Rédaction: V. Maire (resp.), M. Bohin, M. Ben Ahmed, F. Crausaz, E. Guigoz, J. Grand, P. Tirelli Conception et mise en page: L. Wyss Photos et illustrations: O. Elias, L. Wyss, Arbracadabra, Fodovi, B. Bützberger, W-G 2011, Axes forts, J-B. Sieber, 20km, Ville de Lausanne Tirage: 16 000 ex. Impression: Swissprinters Lausanne SA

Aux tl, le conducteur choisit lui-même ses journées de travail... et de repos



Un système d'organisation du travail révolutionnaire permet aux conducteurs tl de faire eux-mêmes leur planning et de concilier ainsi au mieux vie professionnelle et vie privée. L'outil séduit loin à la ronde. Explications avec Olivier Bronner, responsable tl de la Production de l'offre.

En quoi l'organisation du temps de travail des conducteurs est-elle révolutionnaire aux tl ?

Ce système que nous appelons communément ATT ou «Aménagement du temps de travail» est révolutionnaire à plus d'un titre. Premièrement, il se détourne des traditionnels tours ou grilles de travail, appelés "tournus" qu'une entreprise impose à son personnel. Aux tl, l'ATT permet au conducteur de déterminer lui-même son futur emploi du temps, parmi un choix de tours de services nombreux et variés qu'il va effectuer tout au long de l'année. Deuxièmement, l'ATT est révolutionnaire dans sa forme car il est issu d'une démarche de réflexion participative, d'un projet partenarial avec les organisations représentatives des conducteurs.

Comment ce système a-t-il vu le jour ?

Je dirais qu'il a été la réponse de l'entreprise à un important mouvement d'insatisfaction des conducteurs, en 1999. Ceux-ci se plaignaient beaucoup du système d'organisation de leur temps de travail. Entreprise et syndicat se sont alors attelés, ensemble, à trouver une nouvelle forme d'aménagement du temps de travail, innovante qui pouvait même sembler, de l'extérieur, assez folle, puisque tout est parti d'une feuille blanche sur laquelle on a lancé des idées. Puis, on s'est jeté à l'eau: l'ATT a été officiellement introduit le 14 décembre 2002.

Concrètement, comment fonctionne l'ATT ?

Pratiquement, nos conducteurs passent l'un après l'autre, par ordre "d'ancienneté", cinq fois dans l'année pour choisir sur un ordinateur les différentes journées de travail qu'ils vont effectuer. Le

système se base sur un logiciel spécialement développé pour cette utilisation et qui est un gage de sécurité puisqu'il assure très efficacement le respect des contraintes légales en termes de travail et de repos. Au cours du choix, le conducteur détermine aussi ses jours de repos. Il constitue ainsi son activité de travail et de repos pour une période de deux mois et demi. Il peut faire coïncider tel jour avec telles lignes, à sa convenance.

Le système ne défavorise-t-il pas les jeunes conducteurs en donnant la priorité aux conducteurs plus expérimentés dans l'entreprise ?

Pour un conducteur professionnel en transport public, les possibilités de faire évoluer sa carrière en restant dans le même domaine sont assez restreintes. C'est donc une tradition dans la branche que de voir ses avantages augmenter au fil des années dans l'entreprise, une forme de compensation pour services rendus. Les "anciens" se verront toujours attribuer un emploi du temps plus sympathique, les lignes les plus agréables. Avec le système du tournus, les "anciens" privilégiaient par exemple le type de rotation dit "5-2, 6-1", soit cinq jours de travail et week-ends de congé suivis de six jours de travail et le dimanche de congé... laissant les rotations plus difficiles aux conducteurs plus récents dans l'entreprise.

Et ATT reproduit cette tradition...

Oui, puisque ce sont les conducteurs les plus chevronnés qui commencent par faire leur choix. Mais ATT brasse mieux les possibilités de journées de travail: les plus "anciens" ont toujours plus de choix, en revanche, il n'ont pas davantage de privilèges. L'entreprise crée des bonifications pour rendre plus attractives les journées de travail les moins appréciées. Ce qui permet une grande qualité de choix jusqu'au dernier conducteur. Aujourd'hui, l'entreprise a confié la responsabilité de l'attribution des bonifications en fonction des types de journées de travail à la commission du personnel qui représente les conducteurs et exprime leurs souhaits.

Peut-on dire que cet outil entre dans la vision de développement durable des tl ?

Oui, il est un outil de management durable répondant ainsi à l'aspect social du développement durable. ATT est mutuellement profitable. Toute la démarche du projet est fondée sur le dialogue social. Les réflexions communes autour du système qui poursuit son évolution ont amené une meilleure connaissance des interlocuteurs et un respect mutuel très utile sur le long terme. En outre, l'ATT offre la souplesse pour mieux concilier vie privée, vie professionnelle tout en responsabilisant le conducteur. Il lui permet de dégager du temps pour s'impliquer dans la vie de la cité. Le système renforce également l'ergonomie du travail, ce qui est un plus indéniable pour la sécurité au volant où le rythme personnel, la performance de chacun est mieux prise en compte. C'est aussi un moyen de contrer l'ennui d'une longue carrière à exercer une même activité. Tous ces éléments concourent à une baisse notable de l'absentéisme et des coûts importants que le phénomène peut engendrer au sein d'une entreprise.

Et sur le plan environnemental ?

Très indirectement: l'ATT permet de choisir ses journées, ce qui implique également de décider des endroits de début et fin de service. On sélectionnera donc le dépôt où ramener son véhicule le plus proche de son lieu d'habitation, pour réduire au maximum le trajet jusqu'à son domicile. Ou alors situé à proximité d'autres connexions avec les transports publics. Ce qui peut sembler relever du détail a son impact sur l'environnement.

D'autres entreprises en Europe ou ailleurs ont-elles reproduit ce modèle ?

C'est un système qui séduit les entreprises de transports publics. D'ailleurs, l'ATT fera l'objet d'une présentation à Dubaï, en avril, dans le cadre du congrès annuel de l'Union internationale des transports publics. Plusieurs entreprises sont déjà venues à Lausanne pour voir comment, pratiquement, l'ATT se vivait au quotidien. Mais, à ma connaissance, aucune n'a reproduit l'outil.

Pourquoi ?

L'ATT implique de disposer d'un volume important de lignes et de services parmi lesquels un choix sera donc possible. La plupart des entreprises ont des conducteurs dont les habilitations sont très spécialisées en termes de véhicules, voire de lignes. Elles ne réussiront pas à mettre à disposition un choix de services assez large. Les tl ont cette chance de pouvoir former leurs conducteurs à conduire tout type de véhicules sur l'entier du réseau. L'ATT fonctionne grâce à cette polyvalence. *vm*

Yvan Merli, conducteur



« L'ATT me permet de construire mes horaires autour de ma vie privée, en fonction des lignes et des lieux de relève que je préfère.

Personnellement, en été, je privilégie les tours qui commencent à 16h30 et qui finissent à minuit, pour éviter la canicule. Pour les conducteurs récents dans l'entreprise, le choix ATT est un peu restreint car les collègues plus expérimentés ont la priorité. Au début, il faut donc avoir un peu de patience et se contenter des tranches de conduite restantes. Mais celles-ci peuvent s'avérer intéressantes: si les anciens préfèrent avoir leur dimanche de libre, un jeune sera bien content de rouler ce jour-là, car la route est plus calme, il y a moins de trafic. »



Karim Amoura, conducteur et planificateur ATT

« L'introduction de l'ATT donne beaucoup plus de souplesse. Personnellement, je m'arrange pour finir à 14h afin de réceptionner mes

enfants au sortir de l'école.

Avant l'ATT, il y avait trois types de rotations, alternant jours de travail et jours de congé. On les appelait 4-2, 5-2 ou 5-2/6-1. Le 4-2, impliquait des journées de conduite très intenses; le 5-2 et 5-2/6-1 avait l'avantage de nous laisser tous les dimanches de libre ainsi que tous les jours fériés mais l'on travaillait beaucoup en heures de pointe. »

Germano Tavares, conducteur



« Je ne suis pas un couche-tôt. Si j'ai le choix de commencer autour de 9h-10h, ça me permet de voir mes enfants le matin, de prendre le petit déjeuner avec eux.

Ce choix me plaît, il est peu rigide. Il me permet également de choisir en quel point du réseau je veux commencer et où je tiens à finir mon service. Habitant Forel, je termine au dépôt de la Borde. Si on doit prendre le train pour rentrer chez soi, on choisira une plage horaire qui fonctionne avec les horaires ferroviaires. »

Les tl consomment comme 3'700 ménages

Pour répondre à leur responsabilité environnementale, les tl ont lancé une étude afin d'identifier leur potentiel d'économies d'énergie. Une première étape a permis de déterminer l'ensemble des consommations directes de l'entreprise.

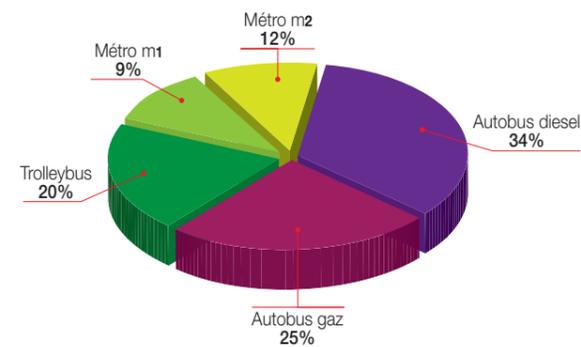
Les chiffres sont saisissants: le réseau de transports publics lausannois consomme l'équivalent de l'énergie utilisée par environ 3'700 ménages suisses en une année. Mais de quelles sources énergétiques s'agit-il et comment ces dernières se répartissent-elles au sein de l'entreprise?

On ne le rappellera jamais assez: les transports publics sont une des réponses proposées par les collectivités à différents problèmes comme la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre. Ils s'imposent donc comme un outil pour améliorer le bilan environnemental d'une région ou en limiter sa consommation d'énergie fossile.

Déterminer les consommations directes d'énergie

Comme toute entreprise, les tl ont une responsabilité vis-à-vis de l'environnement et de la société. Consciente de cet enjeu, l'entreprise s'est engagée dans une démarche dont le but visé est une gestion optimale de l'utilisation de l'énergie et des ressources, sur la durée. La première étape de cet engagement a porté sur l'étude des consommations directes d'énergie de l'entreprise. Le rapport issu de cette analyse relève ainsi que le transport de la clientèle (bus et métros) se taille la part du lion avec près de 85% de l'énergie totale consommée. Les bâtiments, principalement les dépôts route et ferroviaire, comprenant également les ateliers de réparation et des locaux administratifs, consomment pour leur part environ 15% d'énergie.

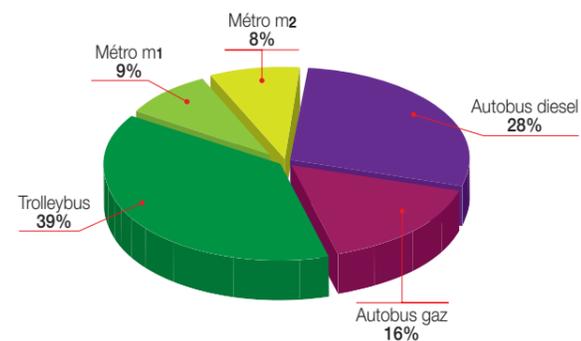
Répartition de la consommation d'énergie par mode de traction



85% de l'énergie totale pour le transport des clients

60% du parc des véhicules est alimenté par des carburants diesel et gaz naturel. Il s'agit principalement des autobus, articulés ou non, simple ou à deux étages, tous dotés de filtres à particules certifiés. Ce mode de transport reste justifié, voire indispensable, en raison des spécificités topographiques de Lausanne - rues en pente et très sinueuses, quartiers à plus faible densité de population, desserte des lignes régionales non électrifiées. Les trolleybus et les lignes de métro (m1 et m2) fonctionnent quant à eux à l'électricité et consomment les 40% restant de cette énergie.

Répartition des kilomètres parcourus par mode de traction



Cette répartition 60-40 ne reflète toutefois pas la réelle prestation fournie par les véhicules électriques. En effet, si l'on tient compte du nombre de kilomètres parcourus, il ressort que 56% d'entre eux le sont par des véhicules électriques et 44% par les autobus diesel et gaz. Cette différence résulte principalement de l'efficacité des moteurs électriques et des réseaux ferrés par rapport aux moteurs "thermiques" alimentés au diesel ou au gaz. Ainsi, le trolleybus consomme, par exemple, deux fois moins d'énergie au kilomètre qu'un autobus diesel. En moyenne, un voyage sur le réseau tl (tous modes de transport confondus) consomme environ deux fois moins d'énergie primaire que le même voyage effectué dans une voiture à essence. Le voyageur tl émet en outre quatre fois moins d'émissions de gaz à effet de serre qu'un automobiliste (lire *banc public* n. 61, déc. 2010, p.21).

15% de l'énergie totale utilisée pour les bâtiments

L'énergie consommée par les dépôts l'est principalement par le chauffage représentant 57% du total de l'énergie utilisée. Il est assuré par le chauffage à distance de la Ville de Lausanne, qui utilise judicieusement la chaleur issue de l'incinération des déchets à l'usine Tridel. L'électricité - pour l'éclairage, les différents outils et appareils, les ascenseurs, etc. - représente les 43% restant de l'énergie servant à alimenter les dépôts. L'électricité consommée par l'entreprise est garantie 100% d'origine hydraulique par les Services industriels lausannois, ceci pour l'alimentation des bâtiments comme des véhicules. 8% de l'électricité hydraulique produite par les Services industriels est nécessaire pour répondre à la demande des tl.

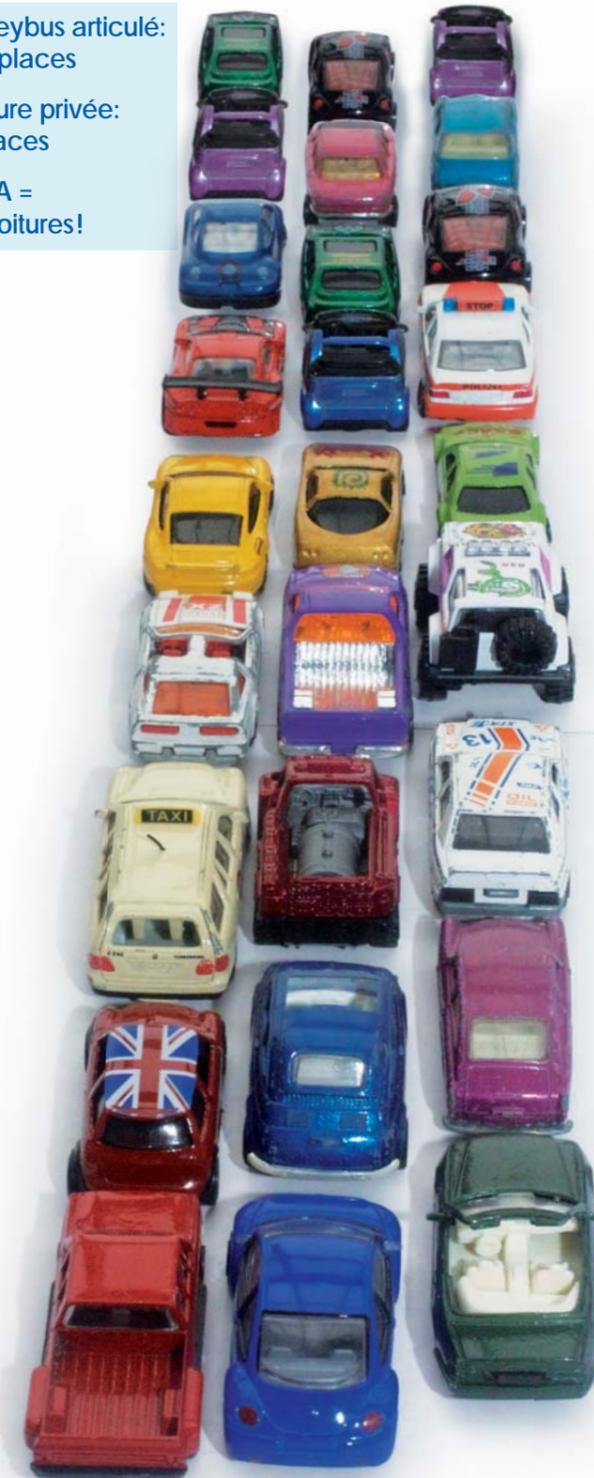
Deuxième étape: l'analyse des consommations indirectes

Les données résultant de cette première analyse vont donc être utilisées pour mettre en place des indicateurs et un suivi rigoureux des consommations énergétiques directes de l'entreprise. Les tl ne se contentent toutefois pas de ce périmètre, mais vont plus loin en adoptant une démarche réfléchie plus large, visant l'amélioration continue. Afin d'obtenir cette vision globale de la problématique énergétique, l'entreprise va entreprendre, ce printemps, une démarche originale d'analyse de ses consommations indirectes (fournitures, mobilité des collaborateurs, etc.). Un plan et des priorités d'actions autour de cette thématique seront ensuite mis en place sur la base de l'ensemble de ces résultats sur lesquels nous ne manquerons pas de revenir dans un prochain numéro de *banc public*. *./g*

Trolleybus articulé:
135 places

Voiture privée:
5 places

1 TBA =
27 voitures!



banc public

les concours

Pour participer, rendez-vous sur www.t-l.ch ou appelez
Infoline au 0900 564 900 (CHF 0.86/min depuis le réseau fixe suisse).
Tirage au sort le 16 mars 2011. Les gagnants seront avisés personnellement.

A gagner: l'une des 100 cartes de réduction pour la saison 2011-2012

Accès:  2 - Théâtre de Vidy

A gagner: l'une des 20 invitations pour les concerts de:

- Portico Quartet, dimanche 27 mars à 16h
- Vibrations Hip Hop & Jazz, jeudi 31 mars à 20h30
- Imany Duo, samedi 2 avril à 17h30

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

PYJAMA Pour vos retours nocturnes depuis le Flon, les gares CFF ou LEB,
les nuits du vendredi au samedi, du samedi au dimanche

Actu du réseau

Bus prêt au départ, portes fermées

Les tl ont lancé une campagne d'affichage pour sensibiliser leur clientèle à la problématique des arrêts tl situés à proximité immédiate de feux.

Un client tambourine à la porte. Le conducteur, désolé, lui indique le feu. Sans comprendre ce qu'on tente de lui montrer, le client tambourine encore. Le bus est pourtant toujours à l'arrêt! Pourquoi ne le laisse-t-il pas monter? Le conducteur secoue la tête, attend l'ouverture de son feu et poursuit son trajet, laissant la personne à quai, gesticulant de colère.

Garantir la fluidité du trafic, tenir l'horaire

Pourquoi le conducteur a-t-il laissé ses portes verrouillées? La réponse relève d'une question technique due à la situation de proximité entre l'arrêt de bus et le feu de signalisation attenant. Dans ces configurations (que l'on retrouve en plusieurs endroits du réseau), le bus, à l'arrêt, après avoir laissé descendre et monter les voyageurs, referme ses portes et se tient prêt au départ. Le verrouillage des portes entraîne alors la prise en compte, par liaison radio, du véhicule pour le feu tl. Ce qui lui permet de franchir le carrefour dans un délai variable, inconnu du conducteur. Un voyageur retardataire n'arrive donc plus à ouvrir les portes. A moins que le conducteur annule toute l'opération et les déverrouille mécaniquement. Conséquence: le bus perd sa phase de feu, dérégulant le fonctionnement du carrefour et perturbant la fluidité du trafic. En outre, la

tenue de son horaire n'est plus garantie. Les passagers sont mis en retard de quelques minutes. Assez pour louper une correspondance, ailleurs sur le réseau...

S'engager, ensemble

Une campagne d'affichage dans les bus, aux arrêts spécifiques munis de feux, et des flyers distribués par les conducteurs à la clientèle visent donc à sensibiliser les voyageurs à cette problématique. Une enquête a en effet révélé que 65% des personnes interrogées ignoraient le fonctionnement des feux tl, se demandant qu'elles étaient les consignes de l'entreprise à ce sujet. «On ne peut pas demander à nos passagers de connaître d'emblée le fonctionnement des feux», relève Brice le Mentec, responsable des conducteurs aux tl. «A nous de leur donner des éléments pour éclairer cette problématique. Et éviter ainsi qu'une situation, parce qu'elle n'est pas comprise, génère des malentendus qui peuvent tourner à l'agressivité. Les conducteurs sont partie prenante de cette campagne. Celle-ci vise à une meilleure connaissance de nos fonctionnements et à un engagement commun, garant d'un service de qualité.» vm



Maîtriser son temps, en tout temps

Les tl mettent à la disposition de leurs clients différents systèmes diffusant une information en temps réel.

Le temps passé dans les transports publics n'est plus une phase d'inactivité. Pendant leurs déplacements, les clients veulent pouvoir mener d'autres activités, disposer d'alternatives et pouvoir être réorientés rapidement en cas de perturbations. Les tl mettent à disposition de leurs voyageurs plusieurs moyens efficaces pour garder la maîtrise de leur temps, en tout temps.

Bornes d'information aux voyageurs, BIV

Aux arrêts, les BIV indiquent le prochain passage des véhicules en temps réel. Des messages de perturbations peuvent également s'inscrire dans la partie inférieure de l'écran.



QR codes



Aux arrêts dépourvus de BIV, les QR codes permettent d'obtenir une information directe en temps réel via un téléphone portable. Condition: disposer d'un téléphone doté de la fonction photo et configuré pour naviguer sur Internet; avoir préalablement téléchargé l'application "lecteur de code" sur www.i-nigma.mobi, par exemple.

Bornes stationnaires

Avec leur écran plats couleurs, comportant une partie multimédia, les premières bornes de ce type ont été installées à la gare CFF de Lausanne en 2009. Une vingtaine d'autres sont en cours d'installation aux principales interfaces du réseau tl.



Bornes embarquées

En test sur la ligne 17 depuis novembre dernier, ces bornes diffusent le thermomètre de ligne, les connexions et les correspondances, diverses informations multimédia ainsi que les messages de perturbation. Elles pourraient être installées, à terme, dans les véhicules lors du renouvellement de la flotte.



www.t-l.ch

Le site internet permet la consultation d'informations en temps réel (horaires, perturbations). L'application spécifique "my tl" permet de créer sa page personnelle afin d'obtenir directement les prochains départs sur ses lignes de prédilection. Condition: s'inscrire gratuitement sur www.t-l.ch ("my tl").

Application Mobilweb

Le site internet a été configuré pour être consultable depuis les "SmartPhones", iPhones ou Android. Une application spécifique pour ce type de téléphones portables est en cours de développement (disponible à la fin du printemps). *vm*

Le m1, ceinture d'un centre de congrès unique en Europe

Le futur centre de congrès de l'EPFL sera enchâssé dans le m1 auquel il donnera une grande visibilité. Les tl suivent au quotidien l'évolution du chantier.

D'ici 2013, l'EPFL ouvrira son Swiss Tech Convention Center, un centre de congrès totalement automatisé - le premier au monde! Outre ce centre de conférence grandiose appelé à accueillir des conférenciers de renom et un public international, le quartier nord connaîtra d'autres développements importants, avec des logements d'étudiants et de nombreux commerces. Un nouvel accès piétonnier permettra de relier le quartier nord au reste du campus. Le Swiss Tech Convention Center, en favorisant les échanges de savoir, amplifiera le rayonnement des hautes écoles et de la région lausannoise. Le site est déjà directement connecté au réseau de transports publics national grâce au m1 qui l'enchâsse au sud (station EPFL), à l'ouest (courbe des voies du Tir fédéral) ainsi qu'à l'est (dépôt tl d'Ecublens). Les vastes baies vitrées de ses auditoriums donneront directement sur les voies et les rames du m1.

La construction est suivie au quotidien par les tl. Bertrand Bützberger, chef de projet pour la Mise à disposition des bâtiments et infrastructures tl, coordonne ces activités: «Nous veillons à ce que les travaux n'impactent pas la sécurité de notre exploitation et, par conséquent, de notre clientèle. A notre initiative, une paroi de huit mètres de hauteur (illustration ci-dessous) a été construite pour séparer la zone du chantier et l'espace ferroviaire. Nous observons également attentivement la voie du m1 pour détecter tout mouvement résultant de travaux à proximité.»

Passage à niveau fermé entre UNIL-Sorge et EPFL

En accord avec l'Office fédéral des transports et le responsable des infrastructures de l'EPFL, les tl ont pris la décision de fermer le passage à niveau non gardé situé



entre les stations *UNIL-Sorge* et *EPFL*, principalement utilisé par les promeneurs. Ceci afin d'éviter tout report de trafic piétonnier causé par le chantier sur ce passage à niveau. «En 2012, la création d'un quai nord à la station *EPFL* ainsi que celle d'un passage sous-voie inférieur aura des conséquences sur notre exploitation. Ces créations d'infrastructures renforceront considérablement le confort d'utilisation ainsi que la sécurité de la station. Mais d'ici là, le chantier ne modifie en rien les habitudes de transport de nos clients.» *vm*

Une poussette n'est pas un Caddie!

«Il n'y a fort heureusement jamais eu d'accident grave impliquant une voiture d'enfant, explique François Rentsch, responsable tl de la sécurité de l'exploitation. Nous ne sommes cependant jamais assez prudents. Les freinages appuyés, ou ceux d'urgence, peuvent avoir de lourdes conséquences.»

De façon générale, il convient de charger normalement la voiture d'enfant, de ne pas l'alourdir par des sacs accrochés à ses poignées. Une poussette n'est pas un Caddie! De la maintenir par ses propres freins, voire de la fixer aux lanières de sécurité lorsque le véhicule est équipé à cet effet. D'autres règles prévalent également, à savoir:

- Utiliser la porte munie du pictogramme "poussette", après avoir préalablement activé le bouton spécifique poussette pour monter ou descendre du véhicule. Ce bouton assure la montée/descente de la voiture d'enfant sans craindre une fermeture automatique de la porte.
- Veiller à ne pas encombrer les couloirs de circulation, ni gêner les entrées et sorties du véhicule.
- Positionner la voiture d'enfant dans le sens de la marche pour garantir sa stabilité. Bien la tenir... et se tenir soi-même pour éviter de tomber sur elle!

Embarquement pour la W-G 2011



En juillet, la Ville de Lausanne va vibrer aux couleurs et au rythme de la World Gymnastrada Lausanne 2011. En plus de leur clientèle habituelle, les tl se préparent depuis plusieurs mois à transporter près de 30'000 voyageurs supplémentaires chaque jour.

Partage, fair-play, unité, convivialité, créativité. Tous ces qualificatifs décrivent l'esprit qui anime, depuis sa première édition en 1953, la World Gymnastrada, manifestation mondiale officielle de la «Gymnastique pour Tous», organisée par la Fédération Internationale de Gymnastique (FIG). Lausanne a été choisie pour organiser l'édition 2011.

C'est dans ce même esprit que les tl, transporteurs officiels de la manifestation, veulent accueillir et faire voyager les 30'000 participants et visiteurs attendus entre le 10 et le 16 juillet prochain. Les gymnastes provenant des cinq continents, soit près de 55 nations, seront principalement logés dans les écoles du chef-lieu mais également dans les environs. Ils augmenteront la population résidente de 25% durant les sept jours de manifestation.

100'000 voyages de plus par jour

Pour les tl, la World Gymnastrada s'impose comme un des points forts de l'année 2011. Transports et logistique constituent les clés du succès d'une manifestation de ce type. «On attend de nous une organisation impeccable et, notamment, de pouvoir effectuer tout trajet en moins de 45 minutes tout compris, explique Roger Perrin qui assure la conduite du projet pour les tl. Avec trois trajets par jour en moyenne par participant, se sont près de 100'000 voyages supplémentaires qu'il faudra assurer chaque jour. Cela correspond à une augmentation de près de 30% par rapport à un jour ouvrable normal». Durant ces deux semaines de festivités, l'offre sera renforcée sur certains axes. «Notre clientèle habituelle en profitera largement. Mais elle aura également à changer un peu ses habitudes. Pour les pendulaires, par exemple, penser à laisser son véhicule dans les parkings en périphérie. Au centre-ville, favoriser la mobilité

douce. D'ailleurs, des chemins pédestres seront balisés pour les gymnastes... et pour la population! »

Tous les spectacles se produiront dans un périmètre de 4 km avec comme lieux de ralliement: Beaulieu Lausanne (cœur de la manifestation, stands des Fédérations, Forum d'éducation), le Stade Olympique de la Pontaise (Cérémonies d'Ouverture et de Clôture, Productions en Grands Groupes), le Centre sportif de Malley (Soirées



Nationales et des Galas FIG) et Bellerive (animations dans le village). En outre, tous les jours, des spectacles gymniques gratuits seront présentés en ville (Flon, place Centrale, place de la Navigation, place de la Riponne).

Garantir la maîtrise des déplacements

Au cœur de l'événement, les tl assureront donc le leadership de l'ensemble du concept transport, en collaboration avec les CFF. «Les points "chauds" qui impliqueront de gros mouvements simultanés de l'ordre de 30'000 personnes auront lieu lors des Cérémonies d'Ouverture, dimanche 10 juillet, et de Clôture samedi 16 juillet, explique Roger Perrin. Sinon, tous les soirs, les spectacles à Malley feront se croiser 15'000 spectateurs entre 20h et 21h! Ils se dérouleront durant la rentrée progressive des véhicules au dépôt de Perrelet, nous devons donc analyser les problèmes logistiques qui vont



en résulter pour pouvoir fluidifier les mouvements et la circulation de nos véhicules. Un sacré défi! En outre, il faudra prêter une attention particulière aux arrivées et départs à la gare CFF. Les gymnastes avec tout leur matériel et leurs bagages auront besoin de beaucoup d'espace dans les bus. Quant aux fins de soirées au village à Bellerive, il s'agira de mettre sur pied des courses supplémentaires et des correspondances à la gare CFF avec les derniers trains... »

L'illustration des valeurs tl

Pour les tl, World Gymnastrada dépasse le cadre du mandat de projet, aussi important soit-il. La manifestation permettra à l'entreprise de mettre en évidence les valeurs qu'elle véhicule et les attitudes qui en découlent. Les tl vont en effet être mobilisés dans leur intégralité, des conducteurs aux approvisionnements en passant par la production des horaires, la maintenance, le personnel d'information aux voyageurs, la gestion du parc, l'informatique, la sécurité ou encore la communication.



La «Gymnastique pour Tous» offre des activités sportives variées pour tous les groupes d'âge et autres groupes cibles; il s'agit notamment de programmes gymniques avec et sans engins, ainsi que de jeux. Elle met l'accent sur les caractéristiques et traditions nationales et culturelles.

Transporter 30'000 voyageurs chaque jour signifiera:

Sens de l'accueil

- Assurer la convivialité entre les différentes clientèles
- Accueillir, chaque jour, 30'000 voyageurs
- Assurer une très haute qualité de service
- Informer et sensibiliser la clientèle habituelle
- Informer et guider les gymnastes et les touristes
- Renforcer l'image tl comme entreprise souriante et accueillante.

Professionalisme

- Etablir un, voire plusieurs horaires spéciaux en fonction des jours
- Fournir entre 20 et 40 véhicules de plus que nécessaire à l'horaire
- Assurer la production de cet horaire
- Fournir les prestations spéciales (Cérémonies d'ouverture et de clôture, spectacles à Malley, arrivées et départs des participants à la gare CFF, sorties des soirées à Bellerive)
- Renforcer l'image tl comme partenaire en mobilité fiable.

Dynamisme

- Assurer les imprévus (météo défavorable, afflux des spectateurs, spectacles en ville non planifiés)
- Ajuster la rentrée des véhicules à Perrelet
- Adapter les transports «spéciaux» aux besoins des clients
- Renforcer l'image tl comme entreprise sachant s'adapter rapidement aux situations.

Volonté de progresser

- Valoriser au maximum les ressources (véhicules, personnel, savoir-faire)
- Repenser le transport multimodal, en favorisant la mobilité douce
- Renforcer l'image tl comme entreprise sachant se remettre en question pour offrir les meilleures prestations en fonction des conditions.

Avancée du projet

Les études relatives au futur réseau-t se poursuivent à un rythme soutenu et la communication autour du projet s'intensifie.

Les élus et le grand public de l'agglomération Lausanne-Morges connaissent de mieux en mieux le projet du réseau-t. Plusieurs séances d'information publiques de même que des visites ont été organisées dans le but de rendre plus concrètes et palpables les dispositions prises jusqu'à maintenant.

Le PALM se présente à Beaulieu

Pour la première fois, les conseillers municipaux et communaux de toutes les communes de l'agglomération (1'721 personnes) ont été conviées, le 10 février dernier, à une séance d'information au Centre de congrès de Beaulieu à Lausanne. Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges y a été présenté dans sa globalité. L'exposition réunissant tous les projets a montré les détails qui n'avaient pu être exposés en session plénière.



introduit, il y a 4 ans déjà, le premier bus à haut niveau de service en France (illustration ci-dessus). Il a été très intéressant pour tous d'entendre les dirigeants de la Semitan, la société d'exploitation, tirer le bilan plus que positif de cette implantation. Il faut dire que l'urbanisme de la ville était très généreux: le BusWay a été introduit en remplacement d'une autoroute pénétrante.

Renens, sa métamorphose: une expo permanente

La gare de Renens va subir d'importants travaux qui transformeront considérablement le visage de la ville. Le projet Rayon Vert, l'arrivée du tram, le quai CFF supplémentaire, l'agrandissement des voies sont autant de projets qui intéressent tous les usagers. En mars, une exposition permanente prendra place dans le bâtiment appartenant aux CFF (gare de Renens sud, bâtiment qui abrite la Coop). Seront présents sous le même toit: les tl, le réseau-t, les CFF, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois ainsi que les communes touchées par les travaux. Infos à venir sur www.lausanne-morges.ch/axes-forts. fc

Nantes, précurseur des BHNS en France

Les conseillers municipaux des villes concernées par le réseau-t et la direction des tl se sont rendus à Nantes pour constater "de visu" l'intégration d'un bus à haut niveau de service. Nantes est une ville précurseur en la matière puisqu'elle a

«Le réseau-t aura un impact tout aussi fort que le m2»

Dans chaque numéro de *banc public*, retrouvez les acteurs du projet réseau-t. Premier portrait de cette série avec Michel Buthion, Directeur de projet.



Michel Buthion

Domicile: Crissier

Age: 61 ans

Etat civil: marié; 3 enfants

Hobbies: course à pied et danse folklorique

Mode de transport favori:
«les transports ferroviaires, par conviction écologique tout autant que par intérêt pour cette technique»

Quelle est votre formation et comment êtes-vous arrivé dans ce projet?

Je suis ingénieur en électromécanique. J'ai fait mes études dans une Ecole polytechnique française, dont la particularité était d'être une école militaire. Après les deux années théoriques, nous avons le choix soit de partir pour deux ans dans une école d'application, soit de faire de la recherche et de déposer une thèse. C'est cette voie que j'ai choisie et mes études ont porté sur l'intelligence artificielle. J'ai travaillé chez les trois plus grands constructeurs ferroviaires en Europe, de 1975 à 2003. Cette année-là, j'ai rejoint l'équipe de Marc Badoux pour la construction du m2. J'étais responsable du système de transport, autrement dit de la partie ferroviaire (automatisme, voies, énergie, véhicules, portes palières, ascenseurs, etc.).

Quelle est votre rôle dans le projet réseau-t?

En premier lieu, permettez-moi de vous en détailler brièvement la structure: le Canton de Vaud conduit politiquement le projet réseau-t en y associant les communes concernées. Il a délégué aux tl le pilotage et la maîtrise d'ouvrage. Je dirige cette équipe, qui est formée de 11 personnes. Son rôle est de construire un tram et des bus à haut niveau de service dans notre

agglomération. Concrètement, cela signifie qu'il nous appartient de définir tous les aspects techniques et économiques du projet et de préparer, pour les politiques, les dossiers qui sous-tendent les décisions relatives aux impacts sur l'aménagement de l'agglomération.

Quel est, à votre avis, le défi le plus ambitieux du projet?

J'y vois deux défis principaux: premièrement, réussir l'insertion du tram et des BHNS dans un environnement urbain très contraignant, tout en favorisant la mobilité douce et en exploitant, voire suscitant, toute opportunité d'améliorer l'environnement. Deuxièmement, soulever l'enthousiasme du public pour un projet qui, sans l'attrait technologique du m2, aura un impact positif tout aussi fort sur la qualité de vie dans notre agglomération. fc

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

Promenons-nous dans les bois de Sauvabelin

Pour célébrer le retour du printemps, une manifestation conviviale invite petits et grands à un bol d'air forestier, samedi 19 mars 2011, de 10h à 17h, dans les bois de Sauvabelin.

Dans le cadre de l'Année internationale des forêts décrétée par l'ONU en 2011, l'Association Arbracadabra, en partenariat avec le Service des forêts, domaines et vignobles de la Ville de Lausanne **FODOVI**, rend hommage à la forêt lausannoise.

Aussi, le samedi 19 mars prochain, un parcours pédestre autour du lac de Sauvabelin proposera différentes étapes: une rencontre avec des professionnels de la forêt qui expliqueront pourquoi et comment gérer cet exceptionnel patrimoine; une immersion dans l'univers féerique des contes; des stands qui éveilleront les sens et proposeront des activités en lien avec la forêt. Enfin, des concerts au pied de la Tour de Sauvabelin et une buvette où goûter les produits régionaux.

Tous les participants sont invités à contribuer à la féerie de cette journée en portant un déguisement en lien avec la thématique de la forêt. Afin de favoriser la mobilité douce, les organisateurs encouragent les visiteurs à s'y rendre en utilisant les transports publics. La manifestation aura lieu par tous les temps, ne pas oublier de s'habiller en conséquence...

arbra cadabra

L'association Arbracadabra a été créée en novembre 2010 par six personnes actives poursuivant le processus de formation «Conseil et communication en environnement», sous l'égide du WWF.

Pour en savoir plus: www.arbracadabra.ch



Programme:

Aux abords du lac, de 10h à 17h

- Présence de professionnels de la forêt
- Démonstration d'une machine de récolte de bois
- Contes
- Divers stands: éveil des sens et ateliers thématiques

Au pied de la Tour de Sauvabelin, de 10h à 17h

- Projection de photos, exposition, buvette
- Partie officielle
11h00: Intervention de Daniel Brélaz, Syndic de la Ville de Lausanne,
- Concerts:
10h30: «Aubade forestière»
14h00: «K» en solo
15h30: «Galerie B»

La forêt lausannoise, château d'eau et poumon urbain

Le m2 se joue de la déclivité lausannoise pour servir de trait d'union efficace entre le sud et le nord de la ville, le bas et le haut, l'eau et la forêt. Cette dernière représente près de 40% du territoire lausannois.

Aux portes de la ville, la forêt lausannoise est une véritable cour de récréation de 1'850 hectares qui accueille annuellement près de 1'500'000 visiteurs. D'une incroyable diversité, château d'eau et véritable poumon urbain, on y répertorie aujourd'hui de nombreuses espèces animales et végétales. Autant de raisons pour sensibiliser le public à une utilisation équilibrée de ce patrimoine sur lequel veiller à long terme.

Afin de préserver cette diversité, la gestion conduite par le Service des forêts repose sur les trois piliers du développement durable – le social, l'environnement et l'économie. En effet, la préoccupation constante des gestionnaires est tant de préserver une nature composée d'écosystèmes riches et variés, que de maintenir des postes de travail capables de produire des bois de qualité aux meilleurs coûts. Ils travaillent également à offrir un lieu de délasserment et d'activités physiques pour les habitants de la région.

EAU PURE - 5% de l'eau bue et utilisée à Lausanne provient des sources forestières joratoises

OXYGENE - La forêt lausannoise assure un poumon vert aux 380'000 habitants de la ville et de son agglomération

FAUNE ET FLORE - Ce paysage préservé sert de refuge pour des milliers d'espèces végétales et animales

LOISIRS - La forêt? Un espace de délasserment et de ressourcement aux portes de la ville

COMMERCE - Feuillus (50%) et résineux (50%), les bois sont commercialisés, principalement destinés à la construction, à l'ameublement et au chauffage

EMPLOI - La forêt lausannoise représente une cinquantaine de postes de travail

Pour en savoir plus: www.lausanne.ch/fodovi

L a u s a n n e FODOVI

JORAT

Le projet de Parc naturel périurbain du Jorat

Au terminus du m2 aux Croisettes, la ligne tl 62 extirpe le voyageur de la frénésie urbaine pour lui faire découvrir les grands espaces verdoyants joratois. Passés les 873 m du col du Chalet-à-Gobet, les arrêts *Ropraz, Montpreveyres, Corcelles-le-Jorat, Mézières, Carrouge* offrent autant de haltes pour s'imprégner de la beauté du futur Parc Naturel Périurbain (PNP) du Jorat! L'itinéraire se poursuit jusqu'à *Moudon-Gare*, terminus de la ligne.

Le projet du PNP du Jorat est né d'une volonté de certaines communes territoriales du Jorat, des propriétaires privés et publics de ses forêts et terrains agricoles, ainsi que de la Ville de Lausanne et du Canton, du Musée cantonal de zoologie et... des Brigands du Jorat de protéger et valoriser les richesses de ce patrimoine régional. L'association "Jorat, une terre à vivre au quotidien" est en phase de création. Elle représentera les intérêts et garantira la maîtrise du territoire et des projets de développement durable qu'elle se charge de coordonner et de promouvoir. A l'association d'étudier l'opportunité de créer le PNP sur le territoire joratois.

Pour en savoir plus www.lausanne.ch/expojorat

Ils roulent, emballés

Certains véhicules tI roulent sur le réseau intégralement camouflés sous un habit publicitaire. Le point sur une technique d'emballage qui rapporte.

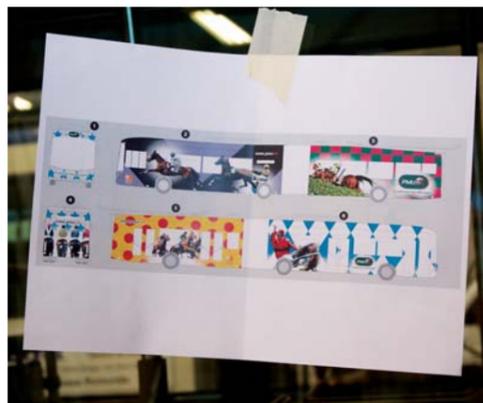
Ils sont colorés, transformés en pistes d'hippodrome ou en podium pour défilé de mode. Certains véhicules tI se distinguent du reste de la flotte par leur carrosserie intégralement recouverte d'annonces flashy et de slogans publicitaires accrocheurs. Les tI donnent, en effet, la possibilité à qui le souhaite de mettre

en circulation une publicité intégrale sur leurs bus. Ce type de prestations (affichage complet ou partiel) génère un revenu important pour l'entreprise. Les revenus publicitaires représentant un montant correspondant à environ 5% des recettes de transport. Mais, techniquement, comment se déroule cet emballage du véhicule?

Les étapes en images

1. Un commanditaire désire faire paraître une publicité intégrale sur un véhicule tI. Il prend contact avec la société générale d'affichage (SGA) – mandataire des tI – avec laquelle il signe un contrat.
2. Sur demande du commanditaire, un graphiste (agence de publicité ou de communication) prépare un visuel, calibré aux dimensions du bus. La maquette est soumise aux tI pour approbation.
3. Une entreprise spécialisée dans l'impression et la mise en place de supports spéciaux se charge de l'impression numérique du visuel sur du vinyle autocollant. La qualité du support est adaptée à la durée de la publicité. Plus celle-ci sera longue, plus le matériau choisi sera résistant. Il faudra entre 100 et 130 m² d'autocollant pour un habillage intégral.
4. Aux ateliers tI, le bus à emballer est lavé et dégraissé. La carrosserie doit être parfaitement propre et sèche pour une meilleure adhésion. Le véhicule est dénudé de ses essuie-glaces et clignotants.
5. Des réalisateurs en publicité s'attèlent à la pose des supports, du bas en haut, en commençant par l'assise du visuel. Les vitres sont recouvertes de Window, matière autocollante perforée. Pour des raisons de sécurité et de confort (éviter l'impression d'étouffement), 30% max. de la surface vitrée peut être recouverte.
6. L'autocollant est appliqué à l'aide d'un "plaqueur", les éventuelles bulles d'air chassées. Le support est parfois chauffé avec un foehn industriel dans les parties en volume pour faciliter l'adhérence.

7. Les professionnels s'attaquent au figelage: découpe délicate pour dégager les joints, pose d'un filament de scellement pour renforcer la tenue de l'autocollant et éviter les infiltrations d'eau, etc.
8. Une fois le bus emballé complètement, essuie-glaces et clignotants sont réinstallés. La signalétique du bus, les pictogrammes, le numéro de série disparus sous le visuel sont recollés pour être visibles.
9. La pose complète aura duré entre un jour et demi et deux jours et mobilisé quatre personnes.
10. A la fin du contrat, le bus sera remis dans son état d'origine (décollage des autocollants, lavage et dégraissage) au frais du commanditaire.



banc public le quiz

Choisir la bonne réponse aux trois questions suivantes.

1. Les tI disposent d'un système spécifique d'organisation du temps de travail pour leurs conducteurs. Comment se nomme-t-il?
 - a. Aménagement du temps de travail, ATT
 - b. Planification des journées de travail, PJT
 - c. Choix des tours de service, ChTS
2. Quels sont les avantages de ce système?
 - a. Il permet de concilier au mieux vie professionnelle et vie privée
 - b. Il donne la possibilité aux conducteurs d'apprendre à conduire le m2
 - c. Il diffuse dans les véhicules les informations en temps réel
3. Où les tI présenteront-ils cet outil, en avril 2011?
 - a. Toulouse
 - b. Bienne
 - c. Dubai

Participez au Quiz en vous connectant sur le site www.t-l.ch. Ou envoyez vos réponses d'ici au 2 mai à: **tI, banc public, ch. du Closel 15, 1020 Renens 1.**

Le Quiz n.61 portait sur l'extension de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) Mobilis. Les réponses justes étaient: **1a, 2d, 3a.**

Le tirage au sort a souri à:

Arthur Pasquier, Lausanne
Liliane Chanson, Prilly
Marianne Da Re, Savigny

Les gagnants recevront un chèque Reka d'une valeur de CHF 100.- ainsi qu'une carte Galaxy d'une valeur de CHF 50.-.

Bravo et merci pour votre fidélité!

Les “20 kils” font leur cirque!

La 30^{ème} édition des 20 km de Lausanne se déroulera le 30 avril sur le thème du cirque.



Cette année, clowns et acrobates animeront le départ des courses. T-shirts traditionnels et casquettes se mêleront aux nez rouges, costumes et perruques multicolores. Car sportifs et spectateurs sont eux aussi invités à se parer d'un déguisement de circonstance.

Diverses animations agrémenteront le parcours et la place de fêtes. Le Stade Pierre-de-Coubertin accueillera petits et grands sous le chapiteau dressé pour l'occasion. Le cirque Starlight et l'Ecole de cirque de Lausanne y donneront des représentations gratuites.

Au travers du thème du cirque, l'action soutenue pour l'édition 2011 est la Fondation Théodora, qui offre jeux et évasion aux enfants hospitalisés.

Les tl se réjouissent de s'associer à nouveau à cet événement populaire et auront le plaisir d'accueillir les visiteurs sur leur stand ludique. Et comme toujours, des collaborateurs tl seront de la course.



Transports publics

Le billet Mobilis permet à chaque coureur inscrit de bénéficier de la libre circulation sur les 11 entreprises de la Communauté tarifaire vaudoise (tl, CFF, MBC, CarPostal, LEB, TPN, NSTCM, GoldenPass, VMCV, Travys, AVJ). A partir du 26 avril, il vous suffit 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). La circulation des bus tl sera interrompue pour les lignes 1, 2, 6 et 25 entre 15h30 et 21h. Pour desservir la zone Maladière – avenue de Cour, une navette circulera depuis la station du m1 *Malley-métro* jusqu'à *Montole* par *Provence sud*, *Cottage* et *Montelly*. Sur la ligne 13, les arrêts *Saint-François* à *Provence Nord* ne pourront être desservis entre 17h30 et 21h.

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 par Infoline au 0900 564 900 (CHF 0.86/min depuis le réseau fixe suisse).

