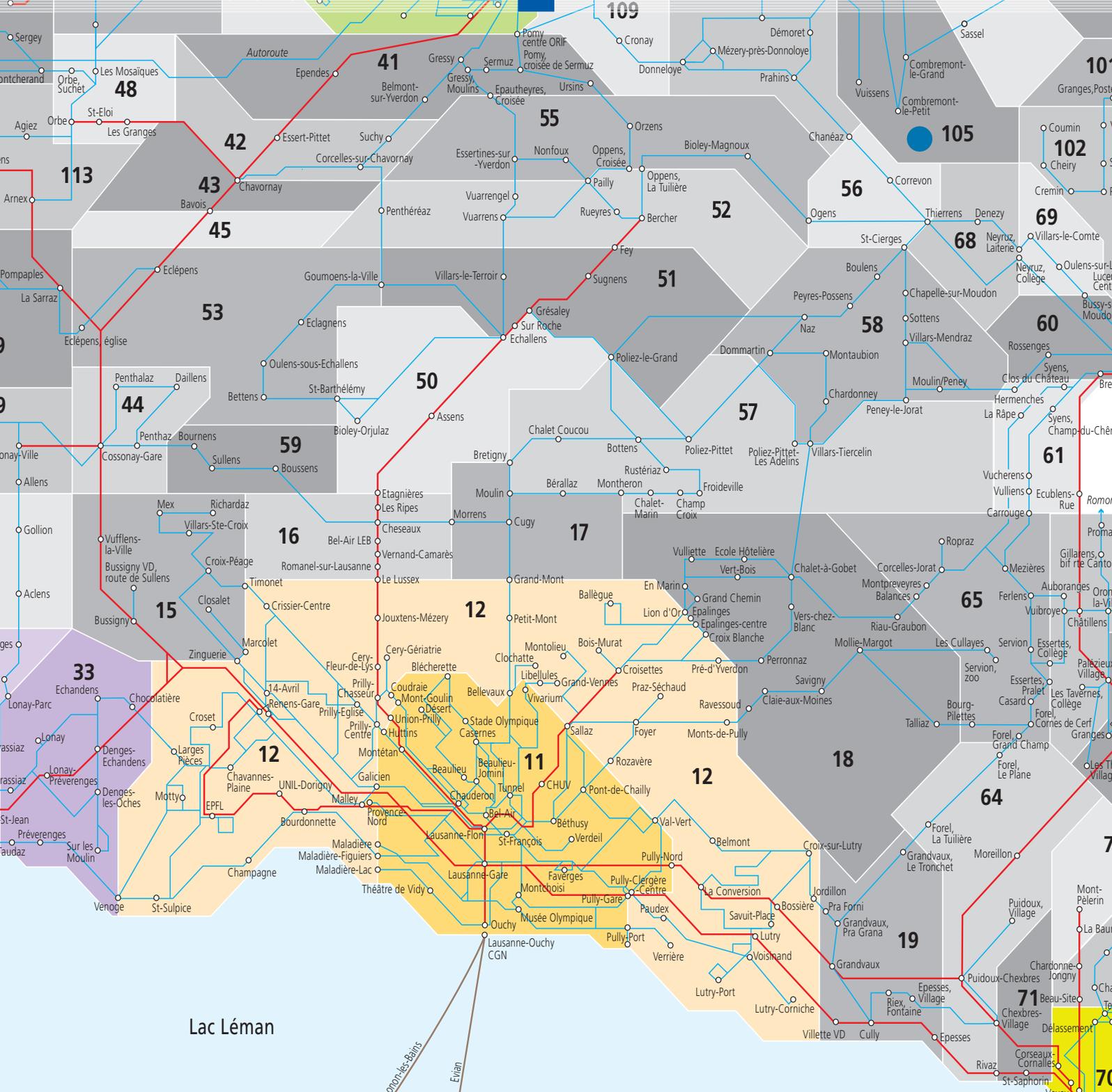


banc public

MAGAZINE DES TRANSPORTS PUBLICS DE LA RÉGION LAUSANNOISE 61 DECEMBRE 2010



Dossier
La CTV s'étend à la quasi totalité du canton

Actu réseau
Changements horaire au 12 décembre

Entreprise
Comment les tl domptent les flocons

L'avenir se lit sur les lignes des transports publics



Il est un point qui, aujourd'hui, fait l'unanimité: le développement des transports publics performants est une condition indispensable et essentielle dans la politique de développement durable que nous – citoyens et autorités politiques – voulons pour notre région, pour notre canton. Les récents entretiens de Watteville laissent même à penser que 2011 pourrait être l'année des transports, avec une série de propositions du Conseil fédéral sur le sujet.

Nous n'avons pas attendu cette prise de position pour agir à l'échelle de notre agglomération! Depuis une dizaine d'années, nous avons passé la vitesse supérieure pour développer notre réseau, étoffer nos horaires, moderniser nos véhicules et mieux informer notre clientèle, tout en pilotant de nombreuses études pour assurer la continuité et la pérennité de ces développements. Et nous ne nous arrêtons pas en si bon chemin grâce, notamment, au renforcement de notre information aux voyageurs (pp. 9 et 10), au développement des nouvelles technologies à destination des noctambules (p. 15) ou encore aux changements d'horaire attendus le 12 décembre (p. 11).

Les tl améliorent en continu leurs prestations. En parallèle, il faut aussi que les voyageurs puissent se déplacer dans de bonnes conditions partout dans le canton. A la même enseigne que de bons horaires et d'intelligentes correspondances, le titre de transport

unique et des tarifs équitables facilitent les déplacements sur les lignes des compagnies de transports publics. La Communauté tarifaire vaudoise (CTV) a été créée dans cette optique. Au 12 décembre, cette dernière sera étendue à la quasi totalité du territoire vaudois. L'appui financier important du Canton – comme le rappelle Monsieur le conseiller d'Etat François Marthaler en page 7 – et l'engagement des 11 entreprises de transport et de leur personnel depuis plus d'une année méritent d'être relevés. Une mention spéciale doit être attribuée aux équipes tl qui ont assuré le développement et la logistique de cette opération.

La CTV étendue contribuera à diminuer les déplacements en voiture. C'est donc une pierre de plus que nous ajoutons à l'édifice du développement durable, au même titre que nos actions quotidiennes que vous découvrirez en pages 20 et 21.

2010 a été riche en découvertes, en défis relevés et bien souvent gagnés. Nous espérons pouvoir vous servir encore mieux en 2011. Nous vous adressons tous nos vœux pour ces fêtes de fin d'année et un excellent cheminement dans l'an nouveau.

Thierry Carrard,
Membre de la Direction.

Impressum
 Editeur: Transports publics de la région lausannoise sa, ch du Close 15, CP, 1020 Renens 1, 021 621 01 11 - www.tl.ch
 Responsable publication: Communication tl
 Rédaction: V. Maire (resp.), M. Bohin, M. Ben Ahmed, E. Branders, F. Crausaz, E. Guigoz, J. Grand
 Conception et mise en page: L. Wyss, M. Torres Photos: O. Elias, service Parcs et Promenades, Ville de Lausanne, F. Imhof, UNIL, Joël Christin, Mobilis, PET Recycling, AFTPU Tirage: 17 000 ex. Impression: Swissprinters Lausanne SA

Sommaire

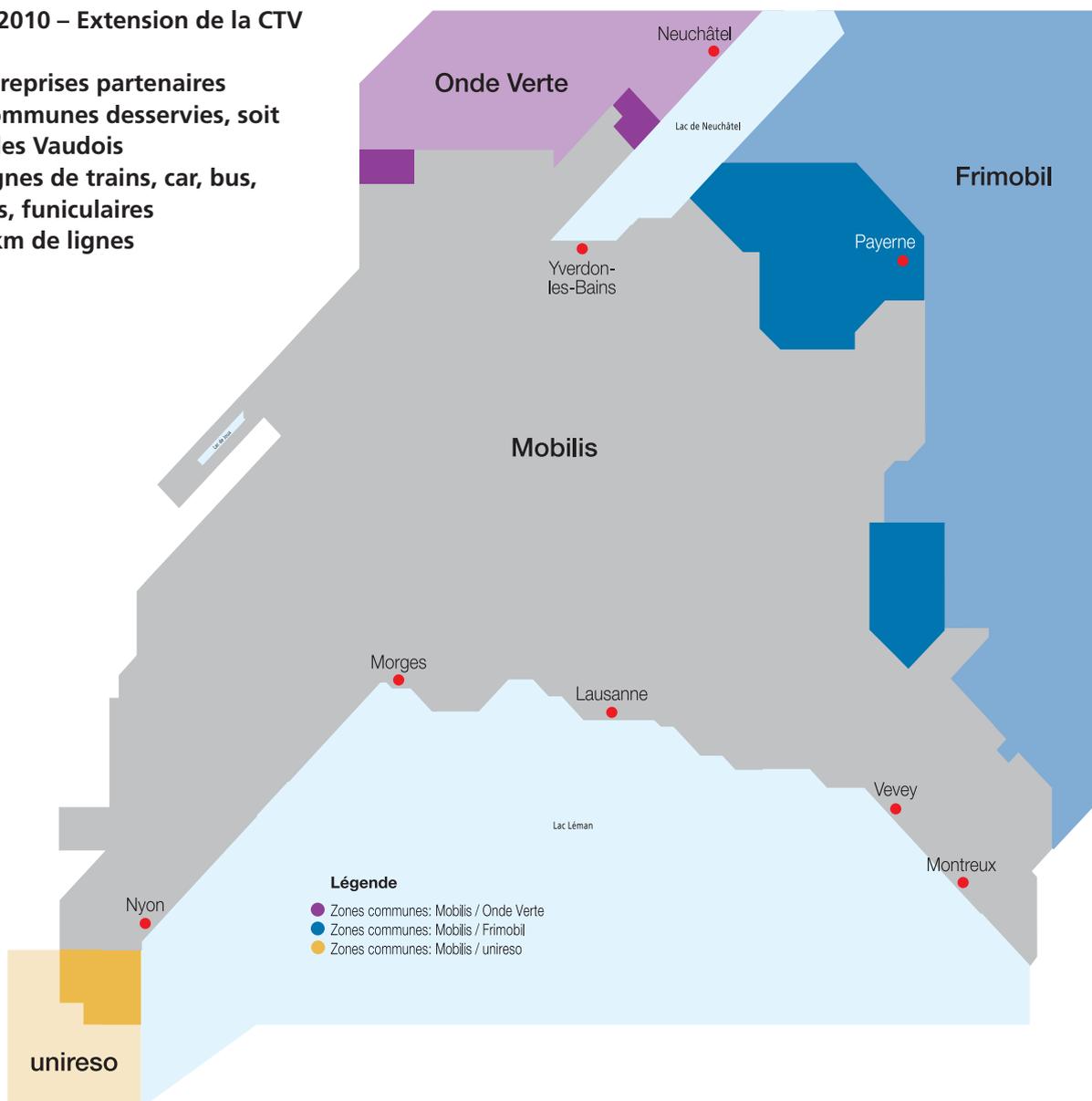
| | | |
|------------------------|--------------------------------------|----|
| Dossier Mobilis | Un seul titre de transport | 3 |
| | Votre vie de voyageur simplifiée | 4 |
| | Compagnies partenaires | 5 |
| | Interview de François Marthaler | 7 |
| | tl, entreprise gérante | 8 |
| Actu du réseau | Changements d'horaire au 12.12 | 11 |
| Entreprise | Les tl domptent les flocons | 16 |
| | Sur la voie du développement durable | 20 |
| Le Quiz | Les questions du mois | 23 |

Un seul titre de transport pour tout le canton !

Le 12 décembre, la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) s'étendra à la Riviera, dans le Nord vaudois et sur la Côte. Englobant les lignes de 11 entreprises partenaires (contre cinq jusqu'à présent), elle deviendra la troisième plus grande communauté tarifaire de Suisse, après Zürich et Berne, permettant à 93% des habitants du canton de Vaud de se déplacer avec un seul titre de transport Mobilis.

12.12.2010 – Extension de la CTV

11 entreprises partenaires
334 communes desservies, soit
93% des Vaudois
157 lignes de trains, car, bus,
métros, funiculaires
1800 km de lignes



Votre vie de voyageur simplifiée dès le 12 décembre

Un billet ou abonnement unique, un tarif unique et harmonisé en légère hausse mais globalement plus équitable. L'extension de la CTV présente de nombreux avantages et s'inscrit dans une vision politique des transports publics.

Vous habitez Arrissoules, Trélex ou Jongny, Yverdon, Nyon ou Vevey, et vous vous déplacez souvent sur les lignes de plusieurs compagnies de transport public différentes? Votre vie de voyageur va sensiblement se simplifier grâce à l'extension de la Communauté tarifaire vaudoise, dès le 12 décembre prochain.

Cette dernière, englobant jusqu'ici la couronne lausannoise, la région de Morges-Rolle, une partie du Gros-de-Vaud et de la Broye repousse ses frontières en direction du nord, de l'est et de l'ouest. Elle enveloppe désormais les districts du Jura – Nord vaudois, de Nyon et de la Riviera (Pays d'Enhaut non compris). 93% des Vaudois pourront ainsi se déplacer avec un seul titre de transport (billet ou abonnement), valable sur les lignes des 11 compagnies partenaires (p. 5).

Tarif unique et harmonisé

Un nouveau tarif entrera en vigueur dès l'extension. Appliqué au titre de transport quel qu'il soit – billet, carte journalière ou multi-jours, abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel – ce tarif, unique et harmonisé, remplacera celui de toutes les entreprises participantes. Globalement plus équitable, cette uniformisation des tarifs, si elle est amenée à simplifier la vie des clients utilisant plusieurs compagnies de transport public, aura une répercussion sur le prix des transports. Certains clients verront leur budget déplacement légèrement augmenter, tandis que d'autres y gagneront sensiblement. La balance est nettement en faveur des clients qui reçoivent globalement une diminution de prix représentant 4,3 millions de francs, montant qui correspond au manque à gagner des entreprises.

Simultanément, pour tenir compte des améliorations sensibles de l'offre de transport (nouvelles lignes, nouveaux horaires, nouveaux véhicules)

et du nouveau taux de TVA, une augmentation moyenne des tarifs de 4,8% sera appliquée dès le 12 décembre, sur l'ensemble du périmètre de la CTV. A noter toutefois que le niveau tarifaire de la CTV est plus bas que celui des autres communautés proposant une offre similaire.

Bus-train-métro: vous ne changez plus de ticket!

De votre arrêt de départ à votre arrêt de destination, vous voyagez dans une ou plusieurs zones. Le nombre de zones parcourues définit le prix et la durée de validité de votre titre de transport. La fréquence de vos déplacements vous indique si vous avez avantage à acheter un billet, une carte journalière ou un abonnement. Selon votre âge, vous bénéficiez d'une réduction. Tous les détails dans le dépliant Tickets et Tarifs (www.mobilis-vaud.ch).

Point de vente tl

Rue Haldimand 3
Lundi-vendredi, 7h30-19h
Samedi, 9h-18h

Centre Clientèle du Flon

Place de l'Europe
Lundi-vendredi, 7h-19h
Samedi, 8h-18h

www.mobilis-vaud.ch



Onze compagnies partenaires

Fiches d'identité (données 2009)



LE BON TICKET

CFF (zone Mobilis)

8 lignes ferroviaires
74 arrêts
264 km de lignes
19 millions de passagers/an



LEB

Lausanne - Echallens - Bercher

1 ligne ferroviaire
21 arrêts
24 km de lignes
2,9 millions de passagers/an
55 collaborateurs



MBC

Morges - Bière - Cossonay

11 lignes (train, bus et funiculaire)
154 arrêts
109 km de lignes
4,2 millions de passagers/an
140 collaborateurs

AVJ

Auto-transport de la Vallée de Joux

1 ligne de bus
17 arrêts
14 km de lignes
0.1 million de passagers/an
3 collaborateurs



GoldenPass

- **MOB, Montreux - Oberland - Bernois**
1 ligne ferroviaire - 12 arrêts - 15 km de lignes
- **MVR, Montreux - Vevey - Riviera**
4 lignes (train et funiculaire) - 2 arrêts - 15 km de lignes
- **Total (MOB + MVR)**
4,4 millions de passagers/an - 304 collaborateurs



CarPostal

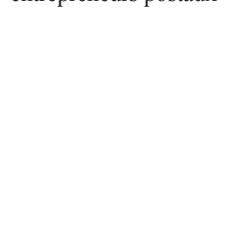
(zone Mobilis)
60 lignes de bus
842 arrêts
790 km de lignes
5,0 millions de passagers/an
205 col. y compris les entrepreneurs postaux



NStCM

Nyon - St-Cergue - Morez

1 ligne de train
17 arrêts
27 km de lignes
1,2 millions de passagers/an
45 collaborateurs



TPN

Transports publics de la Région Yvonnoise

10 lignes de bus
108 arrêts
70 km de lignes
2,3 millions de passagers/an
41 collaborateurs

VMCV

Vevey - Montreux - Chillon - Villeneuve

11 lignes de bus
287 arrêts
88 km de lignes
7,3 millions de passagers/an
120 collaborateurs



TRAVYS

Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix

12 lignes (train et bus)
147 arrêts - 125 km de lignes
3,2 millions de passagers/an
120 collaborateurs



tl

Transports publics de la région lausannoise

37 lignes (bus et métros)
445 arrêts
250 km de lignes
90 millions de passagers/an
1076 collaborateurs

La CTV... en résumé

Comment justifier une augmentation de prix ?

Améliorer la qualité ou les prestations de service à un coût. Or, depuis la dernière hausse de tarif de fin 2007, les entreprises de transport ont considérablement développé leur offre. A titre d'exemple, les tl ont mis en service le m2 et un nouveau réseau de surface, avec de nouveaux véhicules, créé de nouvelles lignes, amélioré et renforcé l'offre. Au niveau global de la CTV, ces prestations nouvelles correspondent à une augmentation de charges de plus de 10%. Par ailleurs, durant la même période, l'augmentation du renchérissement se situe aux environs de 3%. La hausse de la TVA de 0,4% est également un facteur justifiant une hausse des tarifs.

Pourquoi certains tarifs augmentent et d'autres baissent ?

L'harmonisation des tarifs implique un réajustement des prix afin de garantir l'équité des utilisateurs de l'ensemble de la CTV. Les prix peuvent aller d'une diminution de près de 25% – Vevey-Lausanne (bus à Vevey et Lausanne inclus); Ste-Croix-Yverdon (bus à Yverdon inclus) – à une augmentation allant jusqu'à 50% (billets pour les lignes urbaines d'Yverdon, par exemple). La variation de prix par rapport à l'achat séparé de 2 voire 3 titres de transport est toujours en faveur du client.

Que faire avec mon abonnement encore valable le 12 décembre ?

Tous les titres de transport émis avant le 12.12.10 garderont la même validité (parcours ou zonal) jusqu'à leur échéance. Les abonnements Mobilis «toutes zones» restent valables sur l'ensemble de l'ancien périmètre.

Bon à savoir

- Les détenteurs d'un abonnement ½ Tarif ont un prix réduit sur les billets et cartes journalières. L'abonnement général est valable sur l'ensemble des zones.
- Les enfants de 6 à 16 ans voyagent gratuitement s'ils sont accompagnés d'un parent ou grand-parent détenteur d'un titre de transport valable. Munissez-vous de la carte Junior ou Petits-enfants pour CHF 30.- par année.
- Pensez à l'abonnement !
 - Dès six trajets par semaine, l'abonnement mensuel devient meilleur marché et plus pratique que l'achat séparés de billets;
 - Avec l'abonnement annuel, vous ne payez que le prix de neuf mois jusqu'à 25 ans et dix mois au-delà.
- Nouveau! La carte multi-jours vous permet de disposer à l'avance d'un titre de transport pour six jours à choix.

Abonnement «Senior 9h»

Dès le 12 décembre, l'offre Mobilis proposera aux rentiers AVS un abonnement à tarif préférentiel, les contraignant toutefois à se déplacer en transports publics uniquement à partir de 9h du lundi au vendredi.

Cet abonnement «Senior 9h» a provoqué de fortes plaintes et oppositions, aussi bien parmi la clientèle que les milieux politiques et associatifs. Ces réactions ont été prises au sérieux par le Conseil d'administration des tl qui a demandé à la CTV de réexaminer sa position. Suite au refus de cette dernière d'entrer en matière, les tl ont sollicité les conseils d'administration des dix entreprises partenaires de remettre ce débat à leur ordre du jour en vue d'une nouvelle prise de position. Dans cette attente, les tarifs Mobilis seront appliqués dans l'entier du périmètre dès le 12 décembre, soit CHF 59.- pour un abonnement mensuel «Senior 9h», 2 zones. Les seniors se déplaçant fréquemment avant 9h peuvent, bien entendu, acquérir un abonnement «Adulte», dont le prix (mensuel, 2 zones) est de CHF 66.-

Mobilis, des millions de trajets en voiture en moins

Le Canton a impulsé la création, puis l'extension de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV). Interview de François Marthaler, conseiller d'Etat en charge du département des infrastructures.



Quels sont les objectifs du Canton en matière de mobilité?

Ils sont ambitieux et portent autant sur les aspects sociaux, environnementaux qu'économiques. L'un de ces objectifs est de faire reculer la part des déplacements

des Vaudois effectués en voiture de 75% (2005) à 70% d'ici 2012. Derrière chaque point de pourcent se cachent des millions de déplacements, c'est dire si l'objectif est très élevé, parfaitement calé sur les ambitions que le Conseil d'Etat a en matière de changement climatique et de réduction de gaz à effet de serre, en particulier de CO₂.

Comment atteindre ces objectifs?

Des transports publics performants et la mobilité douce sont les deux volets qui permettent la maîtrise du trafic individuel motorisé. Concernant la mobilité douce, la stratégie cantonale de promotion du vélo devrait nous permettre, à l'horizon 2020, de tripler sa part dans l'ensemble des déplacements. Quant aux transports publics, il faut les développer pour qu'ils attirent toujours plus de voyageurs, prenant ainsi en charge une part plus importante des déplacements.

Dans ce contexte, quel rôle joue la CTV et les tarifs Mobilis?

Mettre à disposition des usagers un seul titre de transport est un atout considérable pour rendre ces transports publics attractifs, efficaces, simples d'utilisation et équitables. Équitables, puisque le principe de base de la CTV est un prix de prestation unique pour l'utilisateur, dans l'ensemble du périmètre de la communauté. Jusqu'à présent, il pouvait exister, ici et là, des différences considérables pour les mêmes prestations: pour un déplacement de même longueur ces différences pouvaient aller du simple au triple selon les villes.

Quel rôle le Canton joue-t-il au sein de la CTV?

Le Canton a initié et impulsé l'introduction et le développement de la CTV. La ville s'étend, les ambitions augmentent: avec le projet d'agglomération Lausanne-Morges, il était logique, voire indispensable d'harmoniser les politiques tarifaires d'une zone à l'autre. De les rendre compréhensibles et de permettre la mobilité à l'échelle de l'espace de vie que constitue l'agglomération.

Quelles implications financières pour le Canton?

Au total, le Canton a investi 7,5 millions de francs. Le coût unique du projet d'extension, financé à 100% par le Canton, représente 4 millions: frais de mandat et d'organisation du projet, orchestration et coordination de l'action des onze entreprises, adaptation des systèmes de distribution, mise en place de leur gestion centralisée, frais de communication. De plus, le coût du projet informatique permettant d'assurer le contrôle des titres de transport entre entreprises partenaires s'est élevé à 3,5 millions de francs. A ceci s'ajoutent les coûts de fonctionnement de la CTV, frais récurrents annuels, pris en charge à part égale par le Canton, d'une part, et les entreprises partenaires, d'autre part, soit 702'000 francs en 2010 pour l'Etat.

Comment se dessine le futur de la CTV?

La prochaine étape consistera, en 2011-2012, à étendre l'offre Mobilis dans la Broye. L'étape suivante portera sur la région du Chablais qui pourrait entrer dans la CTV à l'horizon 2012-2013. Tout dépendra de l'orientation que prendra la future agglomération qui est en phase de démarrage entre Aigle et Monthey. Enfin, il faudra se déterminer, en 2013, sur l'opportunité d'une extension, ou non, dans le Pays d'Enhaut. Ces futures extensions doivent offrir des facilités tarifaires aux pendulaires notamment, pour autant que les pertes de recettes découlant du tarif unique soient acceptables financièrement.

vmm

Etendre la CTV, «une tâche colossale»

Les tl assurent le rôle d'entreprise gérante (ETG) pour la Communauté tarifaire vaudoise. L'extension a été possible grâce à l'engagement de nombreux secteurs de l'entreprise.

«**E**tendre la CTV est une tâche colossale. Dans ce contexte, il est extrêmement précieux de pouvoir compter sur une entreprise comme

les tl, bien organisée et disposant de compétences très pointues», se réjouit François Marthaler, conseiller d'Etat en charge des infrastructures. Pour tout dire, je ne sais pas si le Canton aurait réussi à mettre en place, dans ces délais, cette extension considérable sans les professionnels des tl. Je leur exprime ma vive reconnaissance.» En 2004, le mandat d'exploitation de la CTV a été attribué aux tl par le comité directeur de la Communauté tarifaire vaudoise – constitué des directeurs de chacune des entreprises partenaires –, avec l'accord du service cantonal de la mobilité.

En tant qu'ETG, les tl sont donc chargés de piloter, en coordination avec le responsable opérationnel CTV, des groupes de travail traitant de la gestion et de la répartition des recettes générées par la communauté tarifaire, du contrôle des données fournies par les entreprises partenaires, de la communication et du marketing. Ils apportent, en outre, un soutien administratif et technique, notamment en termes de développements informatiques nécessaires aux systèmes de distribution.

4,5 millions de trajets

«L'extension au 12 décembre a impliqué la création d'une organisation de projet de grande ampleur, souligne Roger Perrin, responsable du projet d'extension. Vingt-et-un groupes de travail inter entreprises ont été constitués, dans lesquels se sont impliquées 193 personnes, dont 53 employés tl. Il a fallu coordonner l'achat de nouveaux appareils de vente de billet et de contrôle. Mais aussi modifier les appareils existants, soit 27 systèmes différents et 3000 appareils CFF; gérer une base de données regroupant 4,5 millions de trajets

dans les distributeurs; enfin, former le personnel des entreprises partenaires et communiquer auprès de la clientèle et des collectivités.»

Un centre de compétences en distribution

En vue de l'extension, le service cantonal de la mobilité a donné comme mission aux tl de créer, en 2009, un centre de compétences spécifiquement consacré à la distribution des titres de transport. Son but: soutenir les entreprises partenaires dans l'acquisition, la mise en œuvre, l'exploitation et la maintenance des équipements de vente de billet. Un partenariat avec les Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) a ainsi permis, cet été, d'installer 14 nouveaux automates à écran tactile sur la ligne du Bière - Apples - Morges. Le 12 décembre, de nouveaux distributeurs auront fleuri sur les lignes de Transports publics de Nyon (TPN) et du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez. En outre, de nouveaux pupitres de vente pour les conducteurs ont été achetés par les tl et seront installés dans leurs bus régionaux mais aussi dans les véhicules des TPN et des MBC.

Les tl, par le biais de leur centre de compétences, assurent aussi le traitement des données en amont et en aval de tous ces équipements, en mettant à disposition des entreprises les logiciels et bases de données nécessaires pour la vente et la répartition des recettes. Un portail informatique permet aux partenaires d'accéder aux données de leur réseau. Derrière le chiffre d'affaires de la CTV – 140 millions de francs – se cachent des centaines de millions de données de comptage, des systèmes complexes de répartition de recettes qu'il a fallu mettre sur pied. Mission accomplie.

vm

Claire et Bruno, ces voix de synthèse qui vous informent

Depuis le Centre de gestion du trafic de Perrelet, des gestionnaires travaillent uniquement à informer la clientèle sur les perturbations qu'elle peut rencontrer sur le réseau. Interview de Jérôme Boutillier, responsable de l'Information aux voyageurs (IV).



Quelles sont les attentes des clients en termes d'information aux voyageurs ?

Les clients deviennent de plus en plus exigeants en la matière. Ils attendent des t1 un service de qualité en termes de ponctualité et de régularité, de confort et d'accueil, mais veulent également être informés, en temps réel, sur l'actualité du réseau. Les clients veulent connaître les causes et la durée de la perturbation ainsi que les alternatives proposées pour arriver à bon port, en temps voulu.

Comment l'entreprise répond-elle à cette demande ?

Les t1 ont réuni, en 2008, les différents moyens de transport – route, m1 et m2 – au sein d'un même Poste de Commande Centralisé, appelé le PCC. L'objectif étant de mettre en synergie les trois systèmes de transport en utilisant les moyens d'information aux voyageurs. Exemple: une perturbation qui se produit sur le m1 à Renens-Gare a des conséquences en termes de charges sur les lignes 7 et 17 jusqu'au centre de Lausanne. L'Information aux voyageurs, au centre du PCC, bénéficie rapidement de toutes les informations et peut renseigner la clientèle, assurant ainsi une information en temps réel transverse sur le réseau.

Quand l'Information aux voyageurs est-elle générée ?

Pour faire au plus simple, je dirais qu'elle peut être produite lors d'événement planifié (manifestations, chantiers, etc.) et non planifié (panne, accident, etc.). Dans ce deuxième cas, soit la perturbation est connue des gestionnaires IV et régulateurs pour s'être déjà produite, soit il s'agit d'un imprévu inconnu. Pour le m1 et le m2, 90% des perturbations non planifiées sont déjà connues et répertoriées. A ma connaissance, aucune autre entreprise de transports publics n'arrive à mettre en place un service de substitution aussi rapidement que nous, en 20 minutes.

Un carnet de substitution

Le centre de gestion du trafic des t1 a créé à l'attention des conducteurs et des régulateurs un carnet répertoriant les divers parcours des services Métrobus (MB), mis en place lors de toute interruption du m1 et du m2. Tous les cas de figure d'interruption des métros a été envisagée. «Vingt-six plans ont été établis pour le m1, vingt-huit pour le m2. Ils nous permettent de réagir extrêmement rapidement en termes d'exploitation et d'information aux voyageurs, souligne Jérôme Boutillier. Les conducteurs du service MB savent immédiatement quel est le trajet à effectuer et où se situent les arrêts provisoires. Les gestionnaires IV diffusent aussitôt l'information à la clientèle par des annonces vocales et textuelles: quel tronçon n'est plus desservi et à quel arrêt se rendre pour trouver le service Métrobus.»

Comment produit-on ces infos ?

Les gestionnaires IV ont à leur disposition une bibliothèque informatique contenant des centaines de messages qu'ils ont réfléchis et mûris, et "fabriqués" pour anticiper telle ou telle perturbation. Il s'agit ensuite d'activer le bon message au moment voulu. Lors d'imprévus, les gestionnaires créeront en direct de nouvelles informations. Dans tous les cas, l'information produite sera transmise aussi bien à l'interne de l'entreprise qu'à l'externe – nos clients bien sûr, mais aussi nos partenaires tels les CFF ou encore l'Office du Tourisme – en fonction des différents systèmes à disposition.

Quels sont précisément ces différents systèmes de diffusion ?

Lors de toutes perturbations on utilise une information "dynamique": messages électroniques diffusés sur les bornes d'information et les afficheurs, annonces vocales par les hauts-parleurs sur les quais des métros. Notre site internet www.t-l.ch et l'information via les téléphones portables constituent le troisième canal d'information aux voyageurs, et non des moindres! Pour les événements planifiés et uniquement pour ceux-ci, une information dite «statique» est réalisée, notamment sous la forme d'affiches posées dans les vitrines aux arrêts ou dans les bus.

Qui sont les gestionnaires IV ?

Des collaboratrices et collaborateurs tl qui ont été spécifiquement formés à l'interne pour cette activité par une gestionnaire formatrice. Les premières gestionnaires sont arrivées aux tl au début 2006, mais l'IV, en tant qu'entité à part entière, n'existe que depuis début 2009. C'est à ce moment-là que l'équipe s'est peu à peu renforcée et professionnalisée. Elle compte actuellement sept personnes mais est en pleine expansion pour répondre encore plus activement à un besoin toujours plus grand exprimé par nos clients. Ce sont elles qui se cachent derrière Claire et Bruno, prénoms donnés à ces voix synthétiques qui informent les voyageurs sur le réseau route et métros. Une permanence est assurée le week-end et le soir à partir de 19h30 par les régulateurs des systèmes de transport route et métros.

Quels profils recherchez-vous lors du recrutement ?

L'on est attentif à l'expression orale et aux qualités rédactionnelles des futurs gestionnaires. Il faut savoir travailler de façon très autonome tout en étant à l'aise au sein d'une équipe, gérer son stress lors d'imprévus et s'adapter immédiatement à l'actualité perturbée du réseau. En outre, il faut une excellente capacité d'analyse, de vision et de connaissance du réseau tl et une bonne maîtrise des outils informatiques.

vm



Vingt nouvelles bornes aux interfaces

Si l'IV s'attache à diffuser l'information aux voyageurs, une autre entité de l'entreprise se charge de l'acquisition et de la mise en œuvre des différents systèmes de diffusion de cette information. Différents projets sont en lien direct avec les nouvelles technologies de l'information (téléphonie mobile, internet). Exemple, les bornes stationnaires, à écrans plats couleurs, comportant une partie multimédia. Les premières ont été installées à la gare CFF en 2009. Vingt autres bornes du même type renseigneront, dès mars 2011, les clients aux principales interfaces du réseau.

Un autre projet consiste à installer des bornes à l'intérieur des véhicules. «Des écrans diffuseront le thermomètre de ligne, les connexions et les correspondances, diverses informations multimédia et les perturbations, détaille François Longchamp, responsable du projet aux tl. Depuis novembre, un bus pilote est dédié aux pré-tests sur ces bornes. Si les essais sont concluants, elles devraient progressivement être mises en service dès 2012.

Mobilité adaptée dès le 12.12.2010

En date du traditionnel changement d'horaire national, les tl adaptent et améliorent leur offre de transport sur plusieurs lignes.

Ce nouveau réseau de transition nous conduira vers deux étapes de développement du réseau route – R12 à fin 2011 et R14 à fin 2013 – qui scelleront la mise en œuvre complète de l'image directrice 2014 qui comprend, notamment, une refonte du réseau à l'ouest et son renforcement au nord.

Lignes **7 16 17 18 30 36**

Adaptation des temps de parcours; nouvel horaire participant à une desserte de qualité.

Ligne **1**

Prolongation de l'heure de pointe du soir de 18h30 à 19h30, du lundi au vendredi. Nouvelle dénomination d'arrêt pour *Mouline* qui devient *UNIL-Mouline*.

Lignes **3 22**

Amélioration de la fréquence sur la ligne 3 où le passage des véhicules se fera chaque 10' au lieu de 15' en heures de pointe du matin et du soir. Par contre, la fréquence de la ligne 22 passe à 10' au lieu de 7,5' et ce, toute la journée. Ces ajustements permettent toutefois d'améliorer l'alternance des lignes 3, 8 et 22 sur leur tronçon commun entre *Bellevaux* et *Motte*.

Ligne **12**

Amélioration de la fréquence le dimanche, entre 10h et 20h. Passage à 20' au lieu 30'.

Ligne **18**

Amélioration de la fréquence en heures creuses. Passage à 12' au lieu de 15' du lundi au vendredi.

Ligne **41**

Ajout d'une course vers Praz-Séchaud et Montolieu le samedi soir, avec un dernier départ de *Sallaz* à 00h08. L'offre des retours nocturnes devient aussi performante qu'en semaine.

Ligne **64**

Remplacement des minibus par des véhicules à gaz de plus grande capacité, le samedi en journée.



Ligne **32**

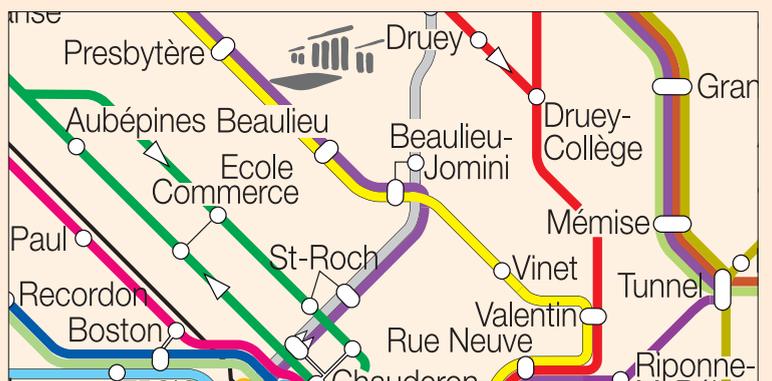
Nouveau terminus à *Galicien* (devant Malley Lumières). Liaison plus aisée avec les lignes 7, 17 et 18.

Lignes **32 33**

Tracé direct entre l'avenue de Longemalle et l'avenue du Chablais sans arrêt à *Malley*. La connexion avec le m1 se fait en surface à *Malley-Ouest* en direction de Renens et *Malley-Nord* en direction de Prilly. Les tl ne desserviront donc plus les arrêts *Malley-Sud* et *Malley*.

Beaulieu: afin de simplifier l'utilisation de l'interface et éviter tout risque de confusion, une nouvelle dénomination des arrêts *Beaulieu* est appliquée. L'arrêt *Beaulieu* de la ligne 3 et l'arrêt *Jomini* des lignes 2 et 21 deviennent *Beaulieu-Jomini*. Aucun changement de nom pour l'arrêt *Beaulieu* des lignes 2 et 21.

Dépliants horaire et plan de réseau disponibles gratuitement dans nos points de vente et sur www.t-l.ch.



A gagner:

40 invitations pour Art on Ice 2011 à la patinoire de Malley, mardi 8 février 2011, 19h30.

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 17 décembre 2010, 2 billets par personne. Les gagnants seront avertis personnellement.

Accès:  7 17 18 - Perrelet

 32 33 - Galicien

 ① - Malley

Art on Ice



LES CONCOURS
banc public

OPERA DE
LAUSANNE
ANNÉE

A gagner:

20 invitations pour «La fille de Mme Angot», opéra-comique de Charles Lecocq, production de l'Opéra de Lausanne à la Salle Métropole.

Première mise en scène lyrique d'Anémone, jeudi 30 décembre, 19h.

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 17 décembre 2010, 2 billets par personne. Les gagnants seront avertis personnellement.

Accès:  1 2 4 6 7 8

9 12 13 16

16 17 66 - Bel-Air



Maquette de costumes de Dominique Borg

UNIL-Mouline, aux portes du campus

Dans le cadre des 40 ans de l'UNIL, l'arrêt du m1 *Mouline* a été rebaptisé **UNIL-Mouline**.

Le m1 est le transport le plus performant pour la desserte de l'Ouest depuis près de 20 ans. Véritable colonne vertébrale entre les hautes écoles et la ville, il est le mode de déplacement privilégié des 15'000 étudiants et collaborateurs de l'UNIL qui rejoignent chaque jour le site universitaire.

Le 12 novembre 2010 a marqué les 40 ans du campus de Dorigny. L'occasion idéale pour rebaptiser l'arrêt m1 *Mouline*. Une cérémonie symbolique a rappelé le partenariat durable qui lie l'UNIL et les tl. Anne-Marie Depoisier,

présidente du conseil d'administration tl, et Anne-Catherine Lyon, cheffe du département de la Formation et de la Jeunesse, ont levé le voile sur le nouvel arrêt, en présence de Dominique Arlettaz, recteur de l'Université de Lausanne.

Pour davantage de cohérence entre les arrêts desservant les bâtiments de l'Université (*UNIL-Dorigny*, *UNIL-Sorge*), l'arrêt *Mouline* devient *UNIL-Mouline*. La signalétique ainsi que les plans de réseau sont également adaptés en conséquence. *mba*



La carte Galaxy sur les lignes régionales, c'est fini !

Dès le 12 décembre, les cartes Galaxy ne pourront plus être utilisées comme moyen de paiement à bord des véhicules circulant sur les lignes régionales.

L'extension de la CTV a impliqué d'harmoniser les équipements de vente dans les véhicules des onze entreprises partenaires. Dès lors, les appareils choisis et installés dans les bus régionaux tl ne reconnaîtront plus les cartes Galaxy, dont l'utilisation générale est en chute libre depuis l'installation, en 2007, des distributeurs permettant le rendu de la monnaie. Sur les lignes régionales, moins de 2% des ventes se font encore à l'aide de ce mode de paiement.

Les cartes Galaxy restent toutefois valables sur les 700 distributeurs qui équipent le réseau d'agglomération tl et les terminus urbains des lignes régionales. Pour rappel, les automates du m2 acceptent également le paiement des billets par cartes de crédit ou de débit.



Les lignes 1 et 21 "s'interlignent"

Dès le 12 décembre, l'interlignage au terminus de la Blécherette permettra de remettre les véhicules à l'heure tout en optimisant les moyens engagés sur le réseau. Explications.

Elles grimpent toutes les deux à la Blécherette, y reprennent leur souffle, avant de redégringoler la ville. L'une jusqu'à la Maladière, via St-François. L'autre jusqu'à la gare de Lausanne, en passant par Beaulieu. Dès le 12 décembre, à leur terminus commun, les lignes 1 et 21 vont être "interlignées". Autrement dit, un trolleybus de la ligne 1 arrivant à la Blécherette, à défaut de reprendre le même tracé au retour, repartira sur la ligne 21, sa girouette affichant désormais 21 *Lausanne-Gare*. Idem pour la ligne 21 qui, elle, repartira de la Blécherette en direction de St-François, indiquant 1 *Maladière*.

Si l'interlignage fonctionne déjà entre la ligne régionale 62 et la ligne 45 à *Croisettes* ou entre les lignes 47 et 66 à *Pully-Port*, les tl introduisent pour la première fois ce principe sur des lignes urbaines à fréquence élevée. «Il s'agit, dans un premier temps, d'une phase de test. Durant quatre mois environ, l'interlignage sera appliqué durant les heures creuses et en soirée, ainsi que le samedi et le dimanche, précise Marielle Desbiolles,

responsable tl de l'organisation de l'offre. Un retour d'expérience nous permettra d'évaluer ce qui a bien ou moins bien fonctionné, tant au niveau de la clientèle que des régulateurs et des conducteurs.» Peu de risque que les passagers se trompent de véhicules. Les arrêts des lignes sont distincts et les annonces vocales à l'intérieur du bus indiquent constamment, lors du départ, le numéro de la ligne et la destination. Par contre, un travail d'ajustement voire d'évolution du système informatique d'aide à l'exploitation est envisagé, accompagné d'une formation spécifique pour les régulateurs. Objectif: gérer au mieux l'effet de cascade qu'une perturbation sur une ligne pourrait engendrer sur l'autre, pour la clientèle comme pour les conducteurs (lors des relèves notamment).

Gain en temps et en moyens

De façon générale, l'interlignage permet d'optimiser l'outil de production de l'offre. Le gain se mesure premièrement au niveau du temps de battement du véhicule au terminus. «Dans le cas présent, l'interlignage permet à la ligne 1 qui a un temps de battement très limité de profiter du temps de battement plus confortable de la 21, précise Paul André Duc, collaborateur à la Production horaire. Tout en respectant le temps de battement minimum, le véhicule peut ainsi repartir à l'heure.» L'interlignage permet également d'optimiser les moyens engagés sur le réseau, en réduisant le nombre de véhicules en circulation et, par conséquent, le personnel engagé. «A offre égale, l'interlignage de la ligne 1 et 21 nous permet de laisser au dépôt un véhicule le dimanche toute la journée. En termes d'effectif, cela représente 1,5 poste de conducteur de moins sur une année. Cette ressource peut être mieux utilisée ailleurs (ligne 18 par exemple).» A terme, l'idée est d'appliquer cet interlignage aux heures de pointe, et l'étendre sur d'autres lignes. On pourrait en effet l'imaginer sur les lignes 3 et 21 au terminus de *Lausanne-Gare*, sur les lignes 4 et 25 à *Pully-Port*, ou encore les lignes 1 et 6 à la *Maladière*. Mais ce n'est encore qu'une musique d'avenir.

vm



Pyjama, un voyage au bout de la nuit

Le service Pyjama a la cote et son succès va grandissant. Les tl ont lancé leur première application de vente virtuelle pour l'achat du supplément.

1h du mat'. La place de l'Europe ne dort pas du sommeil du juste. Près de 1000 noctambules foulent, chaque week-end, son bitume entre 1h et 4h. Ils embarquent à bord des bus Pyjama pour regagner l'une des 80 communes desservies la nuit du vendredi au samedi, du samedi au dimanche et du Nouvel-An.

La parade aux distributeurs

Loïck et ses amis ont «la permission de 2h». Grâce au bus Pyjama, ils vont pouvoir rejoindre leurs pénates à temps et en toute sécurité. Ils savent qu'en plus du titre de transport Mobilis valable, ils doivent s'acquitter d'un supplément Pyjama. Les distributeurs de titres de transport étant pris d'assaut par les clubbers, ils trouvent chaque week-end la parade en utilisant la première application de vente virtuelle tl permettant l'achat du supplément Pyjama via SmartPhone (iPhone ou Android). Une fois acheté – que cela soit depuis la maison avant la fête ou en boîte de nuit – le supplément s'affiche en quelques secondes sur leur écran. Fini les minutes passées dans la file d'attente aux automates, loin le risque d'arriver trop tard pour le départ du bus!

Rien de plus facile:

- 1) S'inscrire par Internet au service sur www.service-pyjama.ch, page Supplément tl ou www.t-l.ch, bouton «Supplément Pyjama»
- 2) Installer l'application qui correspond à son type de téléphone
- 3) Acheter et recevoir son supplément en 3 clics, les soirs de sortie

Depuis 2000, le supplément Pyjama – valable sur les services tl, CFF et LEB – n'a pas subi d'augmentation tarifaire. Il passera à CHF 4.- dès le 18 décembre 2010. L'augmentation de la surtaxe se justifie notamment par les coûts supplémentaires que les services nocturnes engendrent; ces coûts concernent en particulier la surveillance permettant d'assurer la sécurité.

Nouveau look pour Pyjama

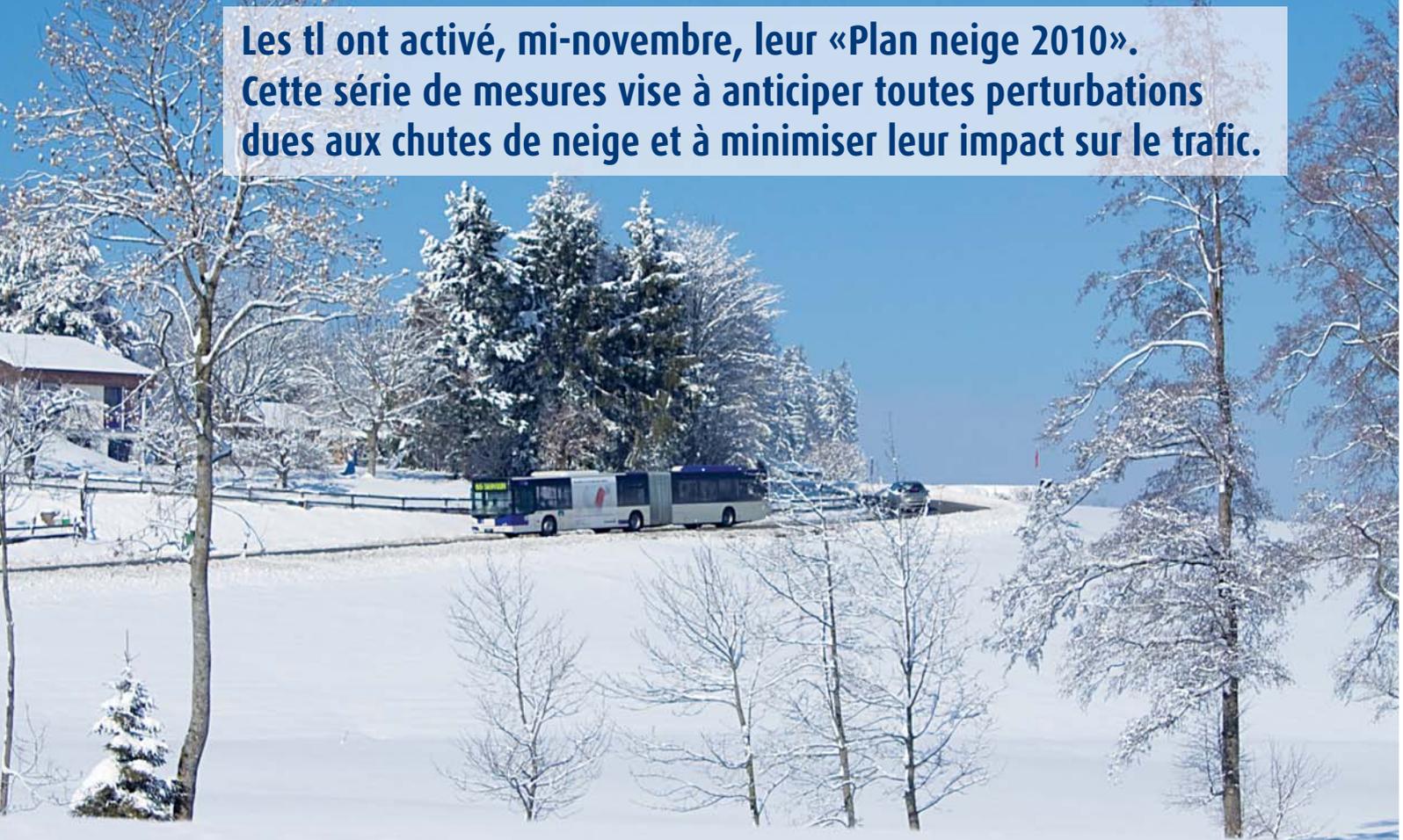
Grâce au nouveau dépliant fraîchement sorti de presse, toutes les infos utiles sont «in the pocket»! Un plan de réseau à la lecture facilitée, l'apparition d'un index par destination ainsi qu'un plan de disposition des départs du Flon, le tout au look flashy: un cocktail qui ne manquera pas de plaire aux noctambules!



Plus d'informations sous
www.service-pyjama.ch
et dans nos points de vente

Comment les tl domptent les flocons

Les tl ont activé, mi-novembre, leur «Plan neige 2010». Cette série de mesures vise à anticiper toutes perturbations dues aux chutes de neige et à minimiser leur impact sur le trafic.



La neige? «C'est bien joli de la voir tomber depuis chez moi. Lorsque je roule, je la déteste!» Pourtant, lorsque la neige, cette bête noire, tombe massivement sur Lausanne, Michel Jordan est le premier à enfiler gants et bonnet pour partir sur le réseau tl aider ses collègues en proie à des conditions de circulation délicate. Conducteur chevronné exerçant son métier depuis près de 38 ans aux tl, il fait partie d'une équipe de neuf seniors de la route, tous très expérimentés, venant en appui aux conducteurs tl en cas de météo difficile. Cette aide rapprochée au personnel roulant, mise en place pour la première fois l'hiver dernier, a été à ce point efficace que l'entreprise a logiquement décidé de la renouveler. Elle s'inscrit dans le cadre du «Plan neige», soit un paquet de mesures et une organisation spécifique mises sur pied chaque année par les tl pour faire face aux compli-

cations dues aux précipitations et assurer un service de qualité à la clientèle. Activé dès mi-novembre, ce Plan neige est généralement maintenu jusqu'en mars.

Une recette qui fait succès

«Au niveau des véhicules routiers, le bilan hivernal de l'exploitation tl n'a jamais été aussi positif qu'en 2009, se réjouit Patrick Martin, responsable de la Gestion de l'offre route. Seules quatre réclamations nous sont parvenues l'hiver dernier, dont la plainte d'une personne contrariée de s'être faite éclaboussée par un bus... Il s'agit, cet hiver, d'améliorer notre système pour faire encore mieux!». Le Plan neige s'applique aussi bien à la route qu'au rail. Décryptage des facteurs qui concourent à son succès:

- **Anticipation**

La consultation régulière de bulletins météo et d'images satellite permet à l'exploitation de se préparer aux précipitations, d'évaluer leur quantité, leur durée. Mais également de mettre en place un planning d'intervention en termes de présence sur le terrain et de moyens. Des modules de formation donnés dès l'automne – montage des chaînes à neige pour les conducteurs, sensibilisation aux routes glissantes pour les équipes de support sur le terrain – vont également dans ce sens.

- **Coordination**

Les excellentes relations entretenues avec la voirie de Lausanne, avec qui les tl sont en contact téléphonique permanent durant les fortes intempéries, ainsi que la collaboration étroite avec les autres communes et les délégués sur le réseau régional permettent de réagir rapidement et de minimiser ainsi les conséquences des perturbations.

- **Mise à disposition des moyens**

L'équipe d'appui permet un soutien rapproché aux conducteurs travaillant dans des conditions difficiles. Les délégués tl sur le réseau et les contrôleurs de titres de transport viennent aussi en renfort. Ces derniers suivent les cours de formation autour du montage des chaînes afin d'aider leurs collègues en cas de coup dur. Cette solidarité se traduit à l'interne, notamment entre la gestion de l'offre et la maintenance.

- **Mesures de régulation**

En fonction des perturbations, ces mesures permettent de maintenir les fréquences sur toutes les lignes.

- **Information aux voyageurs**

L'équipe de gestionnaires IV (pp. 9 et 10) est renforcée pour une diffusion plus rapide et des messages sur les bornes aux arrêts, dans les véhicules et sur internet, anticipant retards et perturbations.

- **Equipement**

Dotés de pneus neige ou pneus mixtes «spécifiques hiver» avec un profil neige, les véhicules sont de mieux en mieux équipés pour un déplacement plus aisé sur des routes encombrées. Les chaînes utilisées sont très efficaces. En différents points du réseau, elles peuvent être vérifiées, voire resserrées au besoin par les conducteurs seniors.

Les métros

Au niveau du rail, des équipes de maintenance sont également de piquet. Sur le m1, il s'agira principalement de nettoyer et de saler les quais. Contrairement au m2, le m1 est équipé d'un chauffage des aiguilles qui s'enclenche automatiquement au-dessous d'une certaine température. En cas de chutes de neige exceptionnelles durant la nuit, il serait envisageable de faire circuler de nuit un train sur le m1 pour éviter que la neige ne s'accumule sur la voie. En bientôt 20 ans d'exploitation, cette mesure n'a jamais été activée.

Quant au m2, les conditions hivernales difficiles durant l'hiver 2009/10 (grand froid et nombreuses précipitations) ont été la cause de plusieurs perturbations, suite notamment à la formation de glace sur les barres de guidage au niveau du pont du Vallon. Dans l'attente de solutions techniques de grande envergure (chauffage des barres de guidage, recouvrement du pont), l'exploitation a pris différentes mesures d'amélioration: application d'un produit à base de graisse sur les barres de guidage diminuant le risque de formation de glace; installation de frotteurs positifs en forme de racloir pour casser l'éventuelle glace formée. En outre, l'équipe de piquet est prête à intervenir en cas de forte formation de glace avant l'ouverture de la ligne. C'est elle qui assure également le déneigement des accès en station. *vm*



La deuxième vie des remorques tl

Revendues à des particuliers, certaines anciennes remorques tl sont reliftées et transformées. Tour d'horizon.

Depuis 2006, une dizaine de nouvelles remorques à plancher bas ont été mises en service sur le réseau lausannois. Plus confortables, elles offrent également un accès facilité aux chaises roulantes grâce à leur rampe escamotable. Mais que deviennent les anciennes remorques une fois leur service aux tl achevé?

Si certaines terminent leur carrière à la casse, d'autres bénéficient d'une seconde chance et sont revendues à des particuliers. C'est ainsi qu'une dizaine de remorques totalisant près de 25 ans de service ont déjà été revendues depuis le début des années 2000. Les tl ont également cédé plusieurs de ces anciens modèles à l'association Rétrobus Léman, qui a pour but de conserver, restaurer et exploiter des trolleybus et autobus historiques de la région lausannoise et de toute la Suisse romande.

Roulotte, vestiaires, etc.

Parmi les acquéreurs particuliers, le cirque Balloni, installé dans le canton de Thurgovie, a récemment acheté une ancienne remorque tl. Dirigé par David et Lucas Pepe Cadonau, ce sympathique petit cirque, réputé pour son spectacle estival de clowns, propose des cours aux enfants ainsi que diverses animations et activités de vacances. «Pour le moment, la remorque est entreposée dans nos quartiers d'hiver à Sirmach. L'idée est d'en faire, l'an prochain, une sorte de conservatoire avec des chambres d'hôtes, dans le même style que les roulottes que nous possédons déjà» (photo ci-contre).

L'entreprise Schenkel SA à Servion, spécialisée dans le montage et l'entretien de lignes électriques à haute tension, a transformé une remorque tl en magasin pour l'outillage. Elle abrite également les casiers des ouvriers.

Autre amateur, la société des Jeunesses de Curtilles, près de Moudon. L'ancienne remorque tl récemment acquise sera aménagée en roulotte et permettra aux membres de se déplacer et de dormir sur place lors de leurs participations aux giron du canton.



Les prochaines remorques mises à la retraite ne seront disponibles à la vente que dans quatre ans. Seule condition pour les repreneurs, la carrosserie doit impérativement être repeinte afin de ne plus arborer les couleurs de l'entreprise. Si vous rêvez d'en acquérir une afin de réaliser votre projet, comptez entre 1000 et 5000 francs (en fonction de l'état)...
eg

Le saviez-vous ?

- **Lausanne n'est pas la seule ville à exploiter des remorques tractées par des trolleybus. Les transports publics de Lucerne et de Zoug en possèdent également !**
- **Une remorque peut transporter en moyenne 80 personnes, jusqu'à 100 aux heures de pointe.**
- **Il reste encore 14 remorques à plancher haut sur le réseau lausannois. Elles devraient disparaître fin 2012 au profit de véhicules à plancher bas.**
- **Dès 2016, toutes les remorques seront progressivement remplacées par des trolleybus articulés sur le réseau lausannois.**

Emmitouflés au fil de la Vuachère

Le sentier des renards permet de rejoindre les Croisettes à Ouchy le long de la Vuachère. Une balade sauvage en pleine ville, dépaysante et instructive.

On la dit "grogneuse" pour avoir malmené la molasse en y creusant de profondes gorges. La Vuachère ravit les promeneurs citadins qui parcourent son vallon sauvage, repère des renards lausannois.

Le service des parcs et promenades lausannois propose, le 21 janvier, une balade guidée de ce chemin piétonnier inauguré en 2007. En plein hiver? Et pourquoi pas! «Le pari est osé mais en vaut le détour, se réjouit Albert Modoux, architecte-paysagiste à la Ville de Lausanne, et guide à ses heures. Le sentier, s'il n'est pas déneigé partout, reste praticable. Et l'hiver lui confère une atmosphère particulière.» Pour les petits marcheurs, la balade, longue de 8 km, peut facilement se découper en étapes, grâce à ses nombreuses connections avec les lignes tl.

Balisé par trois types de signalétique (grands et plus petits totems bicolores bleu-orange et traces du renard au sol qu'il faut dénicher comme un jeu de piste), le parcours s'effectue en 3h environ. Vingt-deux stations le ponctuent, offrant des points de vue souvent spectaculaires sur le Léman et la ville. Chaque station est agrémentée d'informations diversifiées sur le renard, la faune, la flore, l'histoire, l'hydraulique, l'urbanisme ou encore l'architecture. Le site www.lausanne.ch/vuachere vous en propose, en avant-goût, la promenade virtuelle et interactive. Une façon de bien en repérer l'itinéraire avant sa découverte in-situ.

Infos pratiques:

Départ: Croisettes (alt. 711 m), station du m2. La première balise se situe à droite de la sortie-est. Partir en direction des Prés-de-Valmont

Arrivée: Ouchy, Tour Haldimand (alt. 373 m)

Durée: 3h environ

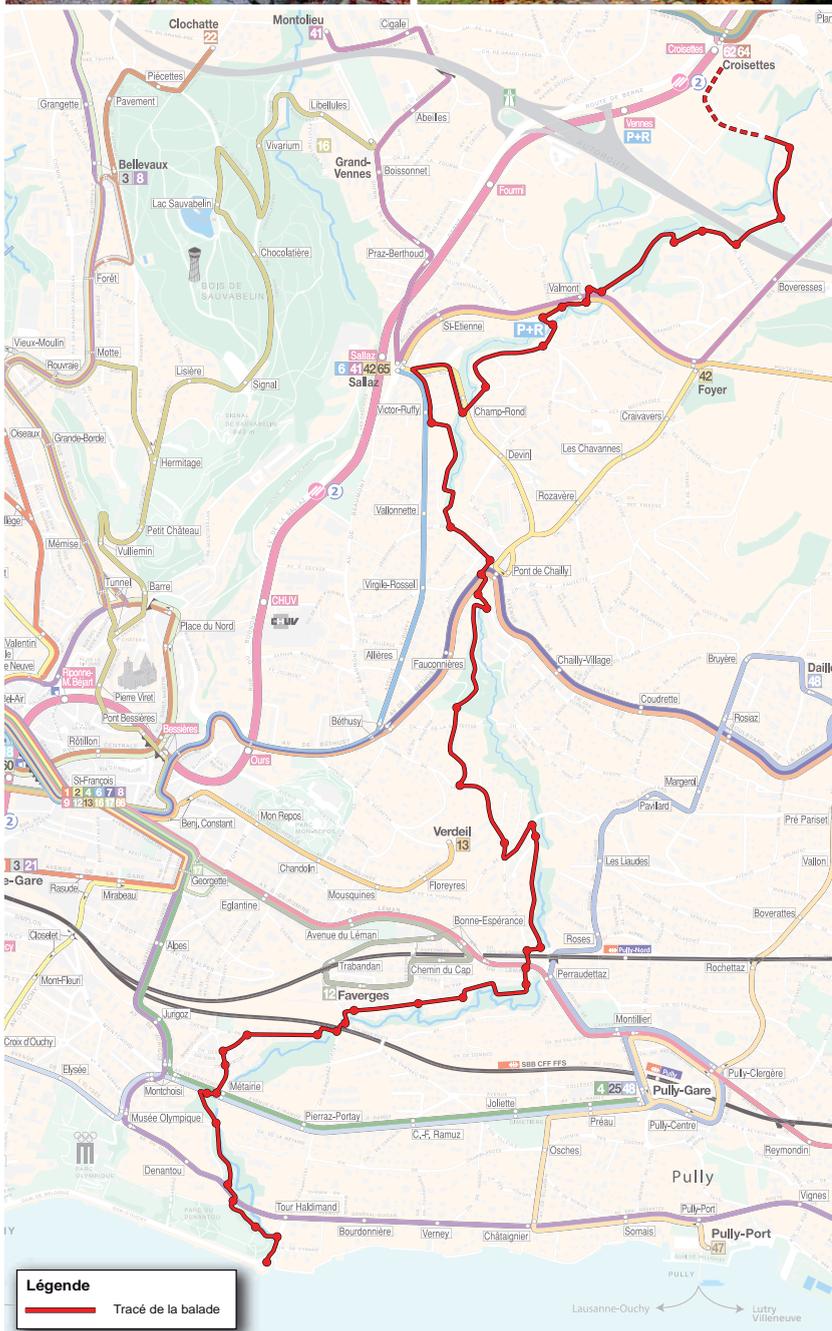
Distance: 8 km

Dénivelé: 315 m

Balade guidée:

21 janvier, en compagnie d'Albert Modoux. Rendez-vous à 14h devant la station m2 des Croisettes. Arrivée à la Tour Haldimand autour de 17h.

Inscription indispensable par tél. au 021 315 42 77 ou en ligne sur www.lausanne.ch/fodovi, balades accompagnées.



Le tri des déchets dans le m2 est un succès!

Grâce à la clientèle des tl, le tri des déchets instauré en test dans certaines stations du m2 est une réussite.

Cet été, des emplacements de tri sélectifs des déchets ont été installés dans les stations du m2, Lausanne-Flon, Lausanne-Gare et Ouchy. Ces points de tri étaient constitués de conteneurs à déchets de boisson en PET et en aluminium (Alu) et d'une poubelle classique pour les autres déchets. Le tri de l'Alu est venu s'ajouter afin d'améliorer la qualité du tri du PET mais également dans un souci d'étendre le recyclage à d'autres matières.

Les résultats obtenus pour le PET sont très positifs. La qualité du tri est excellente, avec une proportion de 93% de bouteilles PET dans les conteneurs prévus à cet effet. Le tri de l'Alu est un peu moins réjouissant, avec 70% de boissons dans les conteneurs, 30% constitués d'autres emballages ou d'autres matériaux. La réussite du recyclage passe par la qualité du tri.

Il est donc très important de rappeler que ces conteneurs sont uniquement prévus pour les emballages de boisson qui ont une filière de recyclage spécifique. Pour les autres déchets en Alu provenant des ménages privés, ainsi que les déchets en fer-blanc, ils sont à apporter dans les déchèteries de la ville.

«Ces chiffres encourageants nous poussent à vouloir les améliorer encore, se réjouit Jérôme Grand, responsable du projet pour les tl. Nous tenons à remercier chaleureusement notre clientèle. Grâce à elle, l'équivalent de 12'000 bouteilles (0.5 l) de PET et de 1500 boîtes Alu (0.5 l) ont été collectées en trois mois pour recyclage. Nos clients ont une très bonne connaissance du tri des déchets, ce qui nous permet d'envisager, en toute sérénité, d'étendre cette action à d'autres stations, voire d'y inclure d'autres types de tri.»

Du m2 à Frauenfeld, les multiples vies d'une bouteille en PET

1. En Suisse, plus de 1,4 milliard de bouteilles en PET sont mises en circulation chaque année. La bouteille en PET est l'emballage de boissons le plus apprécié dans notre pays.

2. En trois mois de tests, près de 4000 bouteilles PET ont été collectées dans les conteneurs des stations du m2.

3. Goutte Récupération SA (partenaire de PET-Recycling pour Lausanne) récupère les sacs et effectue un premier tri partiel permettant de séparer le PET d'autres déchets. Les bouteilles, compactées en ballots, sont acheminées par camion au centre de tri de Roche.

6. Les fibres en PET recyclé servent à fabriquer de nouvelles bouteilles, mais aussi des équipements de sport, des duvets de rembourrage pour les vêtements d'hiver et du mobilier, ainsi que des emballages (gobelets à yogourt, barquette de margarine ou de beurre, etc.).

5. Le PET est réduit en petits morceaux, séparé, traité. Seule une très grande qualité de pureté du PET permet de le réutiliser pour fabriquer de nouvelles bouteilles. Ce recyclage est effectué à raison de 90% en Suisse, afin d'éviter de longs transports.

4. Les ballots sont ouverts, les bouteilles triées électroniquement par couleurs. Un dernier tri, manuel, permet d'affiner cette étape du recyclage. Les nouveaux ballots sont pris en charge par des entreprises privées de recyclage, à l'exemple de RecyPET AG, basée à Frauenfeld (Thurgovie).



Vers une gestion rationnelle de l'énergie aux tl

Troquer sa voiture contre un déplacement en trolleybus émet dix fois moins de CO₂.

Depuis les années 1950, la consommation mondiale des énergies fossiles a été multipliée par cinq. Au niveau mondial, le secteur des transports qui dépend à 98% des énergies fossiles connaît la croissance la plus rapide et est responsable de 26% des émissions de gaz à effet de serre. Le problème est donc double. Il concerne, d'une part, l'épuisement de combustibles fossiles non renouvelables et, d'autre part, les conséquences qui découlent des émissions des gaz à effet de serre résultant de la consommation massive de ce type de carburant.

Voyager avec les tl: un geste en faveur de l'économie d'énergie

Les chiffres sont là: en 2009, les tl ont transporté 90 millions de voyageurs en utilisant des trolleybus, 2 lignes de métro, des autobus au gaz et des autobus diesel.

Le saviez-vous ?

En moyenne, un voyage sur le réseau tl (tous modes confondus) consomme environ deux fois moins d'énergie primaire que le même voyage effectué dans une voiture à essence. En termes d'émissions de gaz à effet de serre, le voyageur tl en émet près de 4 fois moins ! Si l'on passe aux modes trolleys et métros, ces émissions de gaz sont réduites d'un facteur 10. En effet, ces modes utilisent l'énergie électrique renouvelable fournie par les Services industriels de Lausanne, d'origine 100% hydraulique (Usine de Lavey).

L'éco-conduite, moins de carburant, moins de polluants et plus de confort

Un programme de formation à l'éco-conduite a permis de réduire la consommation des véhicules roulant au diesel. Cette dernière est passée de 70,1 litres/100 km à 66,2 litres/100km, ce qui représente une économie de 4%. En appliquant les pratiques de l'éco-conduite à tous les types de véhicules tl (gaz, diesel, électrique), et en ramenant les consommations en unités de consommation électrique, l'économie réalisée équivaldrait à la consommation électrique ménagère de 2500 habitants, et atteindrait une réduction de CO₂ de 1120 tonnes.

Le saviez-vous ?

Les nouveaux trolleybus acquis par les tl comprennent un dispositif permettant de récupérer l'énergie lorsque le véhicule est en freinage. Cette énergie est directement utilisée par un autre véhicule en phase d'accélération. Un tel système est particulièrement intéressant dans une ville qui, comme Lausanne, accuse de fortes pentes. Entre septembre 2009 et septembre 2010 la consommation a diminué de 13%. Sur l'ensemble de l'année 2010, ce ratio devrait encore augmenter en raison de la mise en circulation complète des 35 nouveaux trolleybus articulés.

Une étude pour encore progresser

Dans leur plan d'entreprise 2010/2013, les tl ont prévu de s'attaquer aux économies d'énergie et des ressources en général: une étude est en cours afin d'identifier le potentiel d'économies sur les bâtiments plus spécifiquement.

En maîtrisant ces consommations, les tl affichent non seulement un objectif d'économie mais répondent à une responsabilité environnementale. Dans ce cas spécifique, deux objectifs perçus trop souvent comme contradictoires, s'avèrent ici parfaitement compatibles.

eb

Avancée du projet

Les Chambres fédérales ont accepté, le 21 septembre dernier, d'accorder les fonds demandés pour la première étape du réseau-t.

Les demandes de crédits d'étude pour les bus à haut niveau de service, qui viendront en complément des crédits cantonaux, peuvent maintenant se poursuivre auprès des communes. Le tram, quant à lui, entre maintenant dans une phase plus concrète et le projet d'ouvrage nécessaire à la mise à l'enquête publique se prépare pour être prêt au milieu de l'année prochaine.

Grandes étapes

| | | | | | | | |
|--|---|---|---------------------------------|--|----------------------------------|---|--|
| 2010 Début des projets d'ouvrage | Fin 2010 Adoption du financement par les Chambres fédérales | Début 2011 Vote crédits d'étude communaux | 2012 Mise à l'enquête | Octobre 2013 Vote crédits d'ouvrage cantonaux et communaux | 2014 Début des travaux | 2e semestre 2017 Mise en service du tramway Renens-Lausanne | Progressivement Mise en service des bus à haut niveau de service |
|--|---|---|---------------------------------|--|----------------------------------|---|--|

- Les communes de l'agglomération vont se prononcer, d'ici le mois de mai 2011, sur les crédits d'étude de la première étape du réseau des bus à haut niveau de service. Pully l'a fait en mai dernier, les autres communes le feront dans les prochains mois.
- Le schéma directeur de l'ouest a ouvert une concertation publique. Une exposition permanente de tous les projets urbanistiques de l'ouest sera ouverte, dès le début janvier, dans un local de la gare de Renens. Les remarques et commentaires sur les différents projets sont les bienvenus (e-mail: info-axes-forts@t-l.ch).
- De nouvelles images de synthèse pour illustrer la route de Cossonay avec le réseau-t ont été produites. En voici un exemple (ci-dessous), il s'agit du secteur du Bois Genoud, à Crissier.
Les étapes du projet et les documents relatifs au réseau-t sont disponibles sur: www.lausanne-morges.ch/axes-forts



Le Quiz

Choisir la bonne réponse aux trois questions suivantes.

1. Quel est le nom donné au titre de transport unique, valable sur l'ensemble de la Communauté tarifaire vaudoise ?

- a. Mobilis
- b. Travys
- c. Atlantis

2. Parmi les 11 partenaires de la CTV, trouver l'intrus:

- a. CFF
- b. LEB
- c. CarPostal
- d. ATAC
- e. TPN
- f. NStCM
- g. TRAVYS
- h. AVJ
- i. GoldenPass
- j. VMCV
- k. tl
- l. MBC

3. Le centre de compétences distribution des tl a permis aux entreprises partenaires:

- a. d'installer des distributeurs de billets
- b. de recycler les vieux pneus d'hiver
- c. de construire de nouveaux abribus

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 27 décembre à: tl, banc public, ch. du Closel 15, 1020 Renens 1.

Le Quiz n° 60 portait sur le petit vignoble appartenant à la Ville de Lausanne, situé proche de l'arrêt Languedoc.

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

Anne-Marie Clerc, Prilly

Gregory Pavone, Renens

Chantal Reymond, Lausanne

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 félicitations !

tl boutique

Idée cadeau

Pour vos voyages sur les lignes tl en 2011, procurez-vous le carnet légendaire Moleskine® Classic. (13x21 cm, 240 pages neutres)

Prix: CHF 15.-

disponible dès le 15 décembre

Exposition et vente

Lausanne

- Centre clientèle du Flon, pl. de l'Europe
- Point de vente, r. Haldimand 3

Renens

- Centre tl, Perrelet, ch. du Closel 15

En ligne: www.t-l.ch



Mobilis, dans le sillage de l'abo-éco

La Communauté tarifaire vaudoise ne s'est pas réalisée en deux coups de cuillère à pot. Retour sur une idée qui a su faire son chemin.

C'est au début des années 80, dans le sillage de la prise en compte des questions environnementales au niveau de la politique fédérale, que se développent, en Suisse alémanique, les premiers abonnements dits «écologiques», au tarif réduit et transmissibles. Dès **1984**, l'«U-Abo» à Bâle (Umweltschutzbao) vise à encourager les déplacements en transports publics. Il devient le premier abonnement communautaire de Suisse, valable, dès **1987**, sur différentes compagnies dans la région bâloise.

C'est à cette période que les Vaudois entendent parler, pour la première fois, d'une communauté tarifaire. Sous la conduite des tl, un groupe d'entreprises soumet aux autorités un projet concernant l'ensemble du Canton mais qui ne se concrétisera jamais. Les raisons? Des incidences financières par trop élevées pour les collectivités publiques. En effet, les tarifs prévus – trop avantageux – n'auraient pas permis d'atteindre un équilibre budgétaire raisonnable entre les charges supportées par l'Etat et les recettes provenant de la vente des billets et abonnements.

En **2001**, l'ouvrage est remis sur le métier. On tire alors les leçons de l'expérience précédente en évitant les pièges qui ont fait capoter le premier projet.

La volonté des partenaires aboutit à la réalisation d'une Entente tarifaire en décembre **2002**. Elle regroupe le LEB, CarPostal et les tl. Cette approche conduit à la mise en place de la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis qui entre en vigueur en décembre **2004**.

En décembre **2007**, la CTV s'étend aux districts de Morges et de Cossonay, jusqu'à Payerne. 199 communes bénéficient de l'offre Mobilis. Le **12 décembre 2010**, la CTV englobe 93% du canton.

