

L'été à portée des tl

Dossier

Les tl maîtrisent
les perturbations

Événement

Ouest Expo 2010
du 3 au 6 juin

Le Quiz

Des chèques Reka
à gagner !

Prendre la mesure des bonnes nouvelles



Si les mauvaises nouvelles semblent se diffuser sans effort, il fait bon, de temps à autre, prendre la mesure des heureux événements ! Aux portes de l'été et de ses festivités, marqué également par différents "chantiers" que les tl entendent maîtriser afin de garantir un service de qualité pour la clientèle (notre dossier, pp. 3-8), voici quatre bonnes nouvelles récentes qui concernent notre entreprise et que nous nous réjouissons de partager avec vous :

Cinquante nouveaux conducteurs formés ont reçu leur diplôme, lors d'une cérémonie officielle en avril dernier. Les tl comptent ainsi 578 conductrices et conducteurs engagé-e-s au service de l'agglomération lausannoise, à votre service.

Les 35 nouveaux trolleybus articulés circulent sur notre réseau. Ces véhicules, très appréciés de nos clients et de nos conducteurs, donnent un joli coup de neuf à notre flotte.

Les améliorations de l'offre apportées en décembre 2009 rencontrent un beau succès !

La ligne 17 (qui relie Crissier au centre de Lausanne) transporte en moyenne 6'000 passagers par jour de semaine. L'extension de la ligne 8 de Bellevaux jusqu'à Grand-Mont séduit aussi près de 1'200 voyageurs en moyenne journalière. En outre, les tl collaborent avec la commune du Mont-sur-Lausanne pour électrifier cette extension à fin 2011.

Enfin, un nouveau record pour le m2 ! 517'000 voyageurs l'ont en effet emprunté durant une seule semaine (la troisième d'avril). Après une longue période de gestation, la nouvelle ligne de métro s'est rapidement imposée comme l'un des maillons indispensables de la mobilité de l'agglomération.

Pour compléter ce tableau "bonne humeur", signalons aussi que les tl ont pu tirer un bilan très positif du Plan d'entreprise 2005/2009 (interview p. 13). Toute l'entreprise s'engage désormais pour la réalisation d'un nouveau Plan, validé par les collectivités que nous servons.

Bonne lecture, bel été, et au plaisir de vous accueillir sur notre réseau.

Marc Badoux,
Directeur adjoint des tl

Sommaire

Dossier	L'été, le temps des chantiers	3
	Les dessus et dessous du réseau tl	4
	La ligne 12 circule en boucle	5
	Opération à voie ouverte pour le m1	6
	Le sport commence après le match !	8
Actu du réseau	Attention, je roule sans bruit !	9
	Histoires de lignes	10
	La ligne 2 en vue aérienne	11
	Vélo embarqué, si la place le permet	12
Vie d'entreprise	Les clients tl, plus nombreux et satisfaits !	13
	Au comptoir de l'Ouest	14
	Les écrans tactiles vont fleurir sur la ligne du BAM	16
Le Quiz	La question du mois	17
Partenariats	L'été à portée des tl	18

L'été, le temps des chantiers

Les tl maîtrisent au quotidien nombre d'événements pour transporter leur clientèle malgré toute perturbation. Tour d'horizon des moyens mis en œuvre à l'interne de l'entreprise pour assurer un service de qualité.

La normalité, aux tl, s'écrit "l'anormalité". Et ce, en toute saison. En effet, il ne se passe pas un jour sans que l'exploitant doive faire face à un événement imprévu, planifier la déviation (programmée ou non) d'une ou de plusieurs de ses lignes. Il fleurit en moyenne sur les 250 km de réseau tl un nouveau chantier chaque jour ouvrable. Ces trous qui éventrent la chaussée à court, moyen, voire long terme (plus de 180 chantiers en 2009 sur l'ensemble du réseau) ont un impact direct sur le passage des véhicules. A quoi viennent se greffer les manifestations (près de 200 lignes concernées en 2009), planifiées ou fortuites – rencontres sportives, foires, fêtes, festivals, cortèges ou manif – ainsi que les incidents inattendus (accidents routiers, pannes, maintenance d'infrastructures, etc.). «Contre vents et marées, nos (trolley)bus et métros doivent pouvoir transporter notre clientèle dans les meilleures conditions. Cette mission guide toutes nos activités», souligne André Keuffer, coordinateur des chantiers pour les tl (interview p. 4). Au cœur de la vie de l'agglomération, les tl sont en dialogue permanent avec les services communaux. De concert, ils coordonnent et planifient au mieux chaque événement pour éviter une dégradation trop importante du service (pp. 5 et 8). Tributaires de faits extérieurs, l'exploitant peut également être à l'origine de perturbations. Afin de donner une nouvelle jeunesse au m1 et d'améliorer sa sécurité, l'entreprise a programmé

sa fermeture intégrale durant cinq semaines, du 12 juillet au 15 août prochain, lors des vacances universitaires (pp. 6-7). Le service Métrobus assurera la substitution.

Planifier, communiquer

Pour remédier à toutes ces perturbations, les tl procèdent toujours de la même façon, habitués à travailler dans l'urgence et à réagir de façon professionnelle et efficace: planification et mise en place d'un plan de déviation pour garantir l'exploitation; communication aux voyageurs et médias. De nombreux services d'unités différentes de l'entreprise sont ainsi mis directement à contribution. «Le réseau lausannois exploite en majorité des lignes de trolleybus, ce qui, en cas de chantiers, manifestations ou tout autre type d'incidents, s'avère parfois un véritable casse-tête, souligne René Fahys, le "Monsieur manif" des tl. Même si les nouveaux trolleybus articulés sont mobiles en raison de leur moteur d'appoint plus performant.» En effet, les déviations sortent par définition des parcours normaux et doivent être assurés par des bus thermiques, moins nombreux et déjà engagés sur d'autres lignes. Une coordination étroite à l'interne, mais également entre parties concernées – services communaux, police, organisateurs, entrepreneurs – est donc indispensable à la bonne gestion de ces événements. *vm*



Les dessus et dessous du réseau tl



Coordinateur tl pour les planifications liées aux travaux, André Keuffer connaît le réseau comme le fond de sa poche. Interview.

Vous vous dites la «bête noire» des entrepreneurs, pourquoi ?

(Rires). Lorsque je suis convié aux séances pour la préparation des travaux qui vont toucher un point ou l'autre du réseau tl, j'arrive avec une liste de demandes qui, pour les entrepreneurs, sont des contraintes : s'ils veulent ouvrir la chaussée, très bien, à condition que le passage des véhicules puisse être maintenu, les horaires respectés et la sécurité de nos conducteurs et des clients transportés garantie. Par exemple, une voie de 3m de large minimum est nécessaire au passage d'un trolleybus. Je dois également contrôler que certaines fouilles soient étayées pour supporter des charges importantes.

Quels sont vos interlocuteurs principaux ?

Les services techniques de la Ville de Lausanne et des communes desservies par les tl. Mais également les corps de police et la sécurité des chantiers. Je travaille d'ailleurs davantage avec des partenaires extérieurs qu'à l'interne de l'entreprise. Il s'agit principalement des Services industriels pour tout ce qui touche à l'électricité, au gaz, au chauffage à distance, à l'eau, au multimédia, et du service Routes et mobilité lausannois et des voiries communales pour les questions relatives à la chaussées et aux conduites.

Quel type de chantier est particulièrement contraignant ?

Tout dépendra de son organisation, de sa position géographique, de la fréquence des lignes

dans le secteur. Refaire la place Saint-François, au cœur du réseau, sera évidemment particulièrement délicat. Le type de travaux effectués change également la donne. Ce qui touche à l'électricité, par exemple, est bien moins contraignant que le chauffage à distance pour lequel il y a de plus en plus de demandes et qui peut exiger jusqu'à deux mois de travaux pour une "simple" traversée de chaussée. Pour la mise en séparatif des collecteurs d'eaux claires et usées, il faut parfois creuser jusqu'à 10m de profondeur. Et plus on va en profond, plus on grignote sur la largeur de la chaussée.

Les «petits» chantiers sont-ils plus faciles à gérer ?

Non, au contraire. Un chantier qui ne paie pas de mine est en général peu organisé, donc s'avère la plupart du temps plus difficile à gérer, car, en amont, on n'aura pas forcément eu l'idée de convoquer les tl pour envisager les répercussions sur le trafic des bus.

Votre chantier le plus long ?

Il a concerné quatre lots de travaux sur l'avenue du Léman à Lausanne, entre 2006 et 2008, où il s'est agi de mettre en terre des câbles de haute tension et de changer les collecteurs. J'ai assisté à plus de deux cents réunions pour ce même chantier. Il m'arrive d'avoir dix à douze rendez-vous par jour pour des chantiers différents, j'ai compté près de mille séances en 2009... *vm*



La ligne 12 circule en boucle

En raison de travaux, le tronçon de la ligne 12 entre Saint-François et Bonne-Espérance n'est plus desservi et ce, jusqu'au 30 novembre. Les tl ont recréé un parcours qui garantit au quartier des Faverges un passage des bus toutes les 5' en heures de pointe.

La construction par les services de la Ville de Lausanne d'un collecteur séparatif sur le chemin de Bonne-Espérance prive momentanément le quartier des Faverges de sa connexion directe à Saint-François et Montbenon. En effet, depuis le 31 mai, la ligne 12 circule en boucle uniquement, desservant les arrêts *Bonne-Espérance* (ligne 12) – *Trabandan* – *Faverges* (déplacé devant le Tribunal des

mineurs) – *Perraudettaz* (nouvel arrêt) – *Bonne-Espérance* (ligne 9). Pour rejoindre la place Saint-François, les correspondances se font à *Perraudettaz* avec la ligne 9. Le parcours normal de la ligne 12 sera rétabli à la fin des travaux, soit le 30 novembre prochain.

Chaque 5' en heures de pointe

Les tl ont tenu à garantir un service et une information aux voyageurs de qualité. En raison de l'exiguïté des rues, les autobus généralement engagés sur la ligne 12 seront remplacés par des minibus. Ces derniers circuleront à une fréquence de 5' en heures de pointe la semaine (lu-ve de 6h à 20h ; 3' entre 7h et 8h30), ainsi que le samedi entre 10h et 19h. La fréquence de 10' à 15', identique à celle de la ligne 9, est assurée le reste du temps, à l'exception du dimanche où elle est de 12' à 20', là encore identique à celle de la ligne 9.

Des dépliants mentionnant ces nouveaux horaires sont disponibles dans les véhicules de la ligne 12 modifiée et dans différents commerces du quartier, mais également publiés sur notre site internet www.t-l.ch. *vm/mb*



Opération à voie ouverte pour le m1

Une fermeture de cinq semaines est prévue entre le 12 juillet et le 15 août pour, entre autres, renouveler des tronçons de voie et l'appareil de voie d'entrée et de sortie du m1. Le service Métrobus sera mis en place.

Jusqu'à présent, les travaux de maintenance courants suffisaient à soigner les maux ponctuels du m1. Or, après bientôt 20 ans de loyaux services entre *Lausanne-Flon* et *Renens-Gare*, ce système performant de desserte des hautes écoles, au tracé contraignant, a besoin d'une véritable cure de jouvence. «La voie du m1 a été posée pour la mise en service de la ligne, en juin 1991. Son usure est devenue très importante, particulièrement là où les tronçons présentent de fortes pentes et de faibles rayons de courbures», explique Isabelle Yves, responsable tl de la Mise à disposition du matériel ferroviaire. Exploité actuellement à son maximum technique, le m1 circule à une fréquence de 5' aux heures de pointe, soit un passage toutes les 2'30" en moyenne sur les portions à voie unique. En 2009, il a transporté plus de 11 millions de passagers, une fréquentation qui ne cesse d'augmenter. «Sa fiabilité doit être parfaitement assurée, souligne Isabelle Yves. Une augmentation de sa capacité est prévue crescendo à partir de décembre 2012, grâce à cinq rames supplémentaires. Cela n'impliquera pas de modification de la fréquence de passage des trains en heures de pointe, mais une augmentation de la charge puisque tous les trains circuleront en double traction.»

Courbes, cœurs et caniveaux

Les courbes donc. D'un rayon minimal de 80 mètres, ces tronçons (Epenex, EPFL, Mouline, Chamberonne) fortement sollicités ont mal à leur voie. L'usure prononcée du ballast et des rails affecte directement la stabilité de la voie, dégrade le confort du roulement, touchant également les caniveaux à câbles, avec risque de dégâts sur le système de signalisation et d'énergie... A la clé, à terme, des conséquences potentielles directes sur la sécurité de circulation des trains. En outre, les cœurs de certains appareils de voie

sont également usés, parfois jusqu'à la fissure. Leur remplacement est indispensable. «Nous allons procéder au renouvellement complet de la voie, du ballast et des caniveaux à câbles. Dans plusieurs secteurs, les cœurs des appareils de voie (aiguilles) seront également changés. Le plus gros des travaux sera fait cette année, le reste en été 2011.»

Le chantier le plus long va porter sur la création d'une zone de sécurité à l'entrée du dépôt d'Ecublens qui rendra totalement indépendants les mouvements des trains dans la zone garage des mouvements sur la ligne. Les services de la Ville de Lausanne se grefferont à cette fermeture pour y effectuer leurs propres travaux. Toutes les unités de l'entreprise sont mises à contribution, pour superviser et coordonner l'ensemble des chantiers, effectuer les procédures techniques d'arrêt mais, surtout, de remise en service du système, pour organiser la substitution et la communiquer à la clientèle.

Simplicité et robustesse

«Pour ces travaux, on tire profit des choix et des technologies opérés à la fin des années quatre-vingt, d'une mécanique élaborée sur une base ferroviaire simple et robuste, remarque Isabelle Yves. Les rames ont travaillé dans un environnement très contraignant, or leur tenue est impeccable au point de vue mécanique. Même chose pour leur look, très simple lui aussi, qui a l'avantage de ne pas avoir vieilli.» Cette cure de jouvence donnera donc au m1 un nouveau souffle pour remplir sa mission sur les 20 prochaines années. Le réaménagement de la gare CFF de Renens, la densification dans différents secteurs vont modifier l'environnement du m1 et le solliciter toujours davantage. En 1991, la ligne était urbaine entre *Lausanne-Flon* et *Provence*. Elle le sera bientôt sur l'entier de son tracé. *vm*



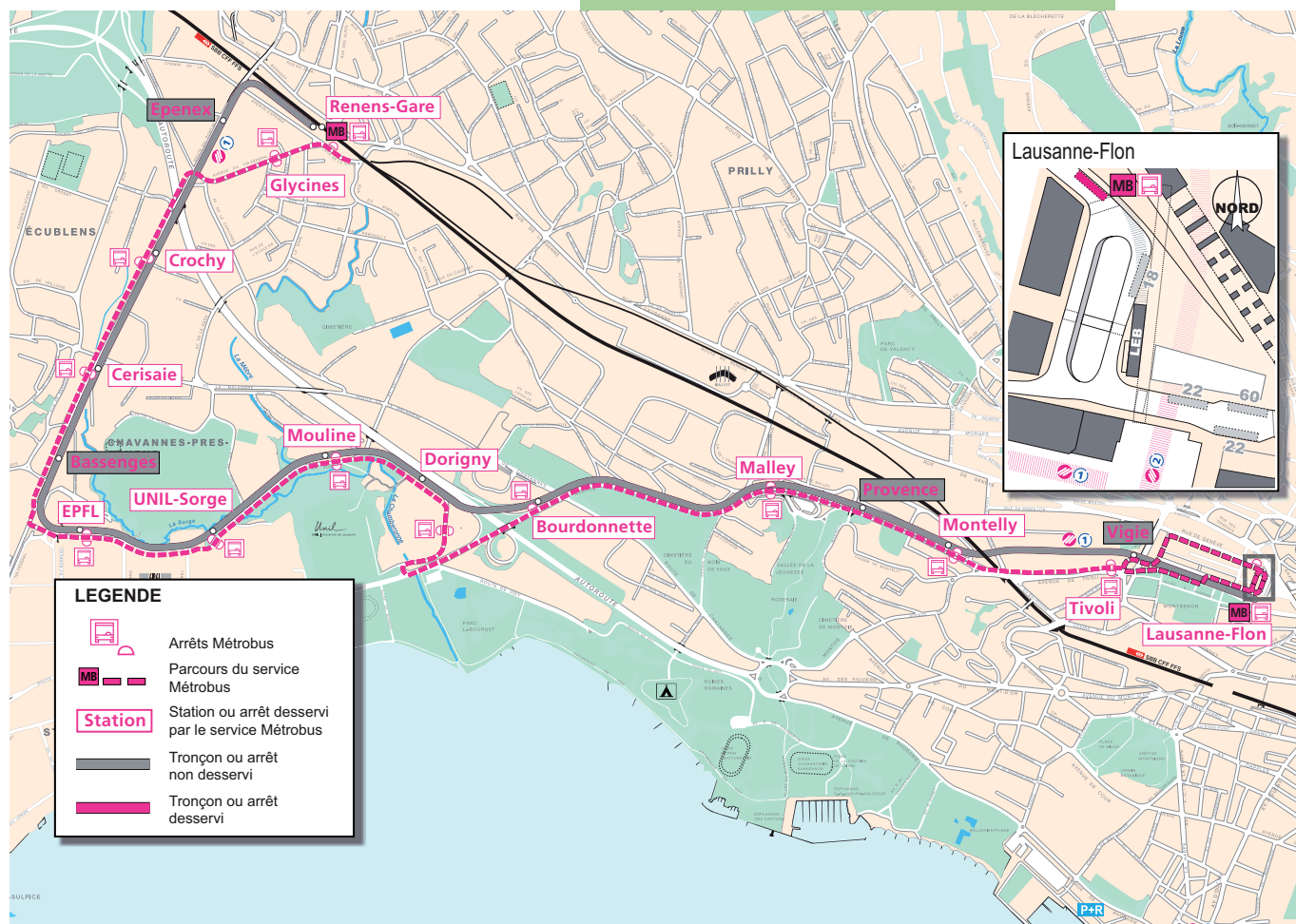


Le service Métrobus (MB), dès le 12 juillet, desservira l'ensemble des arrêts du métro m1, à l'exception de *Provence* et *Bassenges*. L'arrêt *Vigie* s'effectuera à l'arrêt *Tivoli* de la ligne 13, et celui d'*Epenex* à l'arrêt *Glycines* (ligne 32). Une signalisation spécifique sera mise en place pour accéder aux arrêts provisoires en fonction de la situation. Les horaires seront affichés dans tous les arrêts du Métrobus, dotés également de QR Codes qui permettront d'obtenir le passage des véhicules en temps réel.

Infos complémentaires sur www.t-l.ch.

Travaux et développement durable

Les tl ont mandaté plusieurs entreprises spécialisées pour effectuer ces travaux. Dans le contrat signé, une clause stipule qu'elles se doivent d'éliminer les matériaux usés – ballast, traverses, rails – en respectant l'environnement. Pour la création de la zone de sécurité du dépôt, les tl ont été obligés de défricher une parcelle arboricole appartenant à la commune d'Ecublens. Ils se sont engagés à compenser tout arbre arraché en le replantant à un endroit défini avec la commune et les gardes forestiers, soit à proximité des berges de la Venoge dans la parcelle dite «Pâquier de la Venoge».



Le sport commence après le match !

La Coupe du Monde de football 2010 se déroulera du 11 juin au 11 juillet. Les tl se préparent à transporter des milliers de fans et à faire face efficacement aux joyeux cortèges d'après match.



A la place de la Navigation, jusqu'à 10'000 supporters pourront suivre les rencontres en direct sur un écran géant. Pour transporter tout ce petit monde à destination après les matchs, une équipe de renfort composée de six conducteurs tl au volant d'autobus articulés sera engagée sur la ligne 2, ou ailleurs sur le réseau, en fonction des besoins. La fréquence du m2 sera renforcée en cas de nécessité. Pour les tl, le Mondial se profile comme un challenge qu'ils entendent relever avec brio. Il est une occasion supplémentaire de montrer aux clients de quoi leur entreprise de transport est capable... sur le terrain.

Contourner l'effervescence

Comme de coutume, le centre-ville de Lausanne risque d'être engorgé par des cortèges de fans se déplaçant à pied ou en voiture. L'objectif pour les tl est de ne pas envoyer de véhicules au milieu de cette foule passionnée pour garantir la sécurité des conducteurs et des voyageurs.

Certaines équipes étant plus festives que d'autres, ou leurs supporters plus nombreux à Lausanne, le calendrier des matchs a été passé en revue afin d'identifier les soirs susceptibles d'engendrer d'importantes perturbations. Durant ces soirées "à risques", puis quotidiennement dès les huitièmes de finale, le personnel tl sera renforcé jusqu'à la fin de l'exploitation. A l'Hôtel de police, le gestionnaire des manifestations

jouera le rôle d'intermédiaire pour coordonner les actions des tl avec le corps de police, également renforcé pour l'occasion. Enfin, au Poste de commande de Perrelet, un superviseur suivra les matchs et aura comme mission de prendre la décision de dévier (ou non) le réseau 10' à 15' avant la fin de la partie, en fonction des scores. Les résultats seront transmis aux conducteurs afin qu'ils puissent être informés de l'évolution des rencontres en direct. Ces mesures concernent les matchs débutant à 20h30.

Information aux voyageurs

Quant aux déviations possibles, plusieurs scénarii ont été établis en fonction des lieux habituellement fréquentés par les fans et, par conséquent, momentanément inaccessibles : place Saint-François, tronçon *St-François – Terreaux*, av. de Rhodanie ou encore *Lausanne-Gare – St-François – Terreaux – Lausanne-Flon*. Les conducteurs recevront toutes les indications par radio quant à l'itinéraire de substitution qu'ils devront suivre. Ces informations se retrouveront alors sur les bornes aux arrêts concernés. Ainsi, une borne située à l'arrêt *Lausanne-Gare* (sud) pourra annoncer le passage d'un véhicule de la ligne 9 en direction de Lutry. En outre, deux agents se trouveront à Saint-François pour orienter les clients. *ji*

Attention, je roule sans bruit !

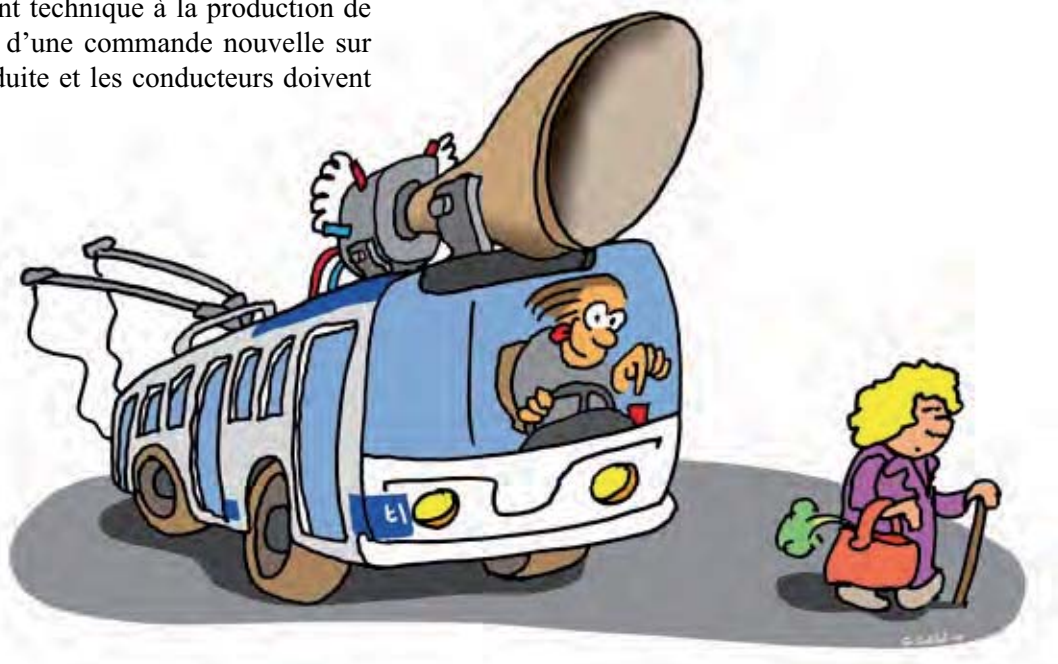
S'il participe grandement à leur confort, le "silence" des nouveaux trolleybus articulés peut être une source potentielle de danger pour les clients.

Trente-cinq nouveaux trolleybus articulés dynamisent l'image des transports publics sur le réseau tl. La clientèle goûte aux avantages de confort offerts par ces véhicules électriques flambant neufs : plancher bas et accès facilité par quatre portes électriques, air réfrigéré. Ces trolleybus roulent également sans bruit. «Revers de la médaille, ce silence peut être synonyme de danger, prévient François Rentsch, responsable aux tl de la sécurité de l'exploitation. Qui tourne le dos à la route ne l'entendra pas forcément arriver, notamment lorsqu'il pleut. Un piéton qui descend sans prévenir du trottoir peut se faire happer. Ce genre d'accident ne s'est fort heureusement jamais produit avec nos nouveaux trolleybus. Il s'agit de prévenir les risques.»

Bip bip, je passe

Sur demande des tl, le constructeur a donc doté ces véhicules d'un avertisseur sonore pour piétons, complémentaire au klaxon. «Il s'agit d'un signal acoustique d'approche, peu agressif, que les conducteurs peuvent utiliser pour avertir les piétons sans les faire sursauter», explique André Mayor, répondant technique à la production de l'offre. Il s'agit d'une commande nouvelle sur le poste de conduite et les conducteurs doivent

encore l'intégrer, en commençant par se rappeler qu'il existe et l'utiliser ensuite avec bon sens. Les clients, eux aussi, doivent se familiariser avec cette nouveauté dans le paysage sonore urbain. Le son choisi se rapproche de l'avertisseur de marche-arrière pour camion. «Lorsqu'ils l'entendent, ils ne l'identifient pas encore immédiatement, on voit les gens regarder par terre, comme s'ils cherchaient une petite voiture téléguidée.» A Neuchâtel, les trolleybus sont équipés de ce système depuis une dizaine d'années. «Les conducteurs l'utilisent systématiquement en zone piétonne, explique Pierre Moser, chef des services techniques des Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN). Sans ce signal, on n'arriverait tout simplement plus à rouler sur la place Pury à certains moments de la journée tant elle est noire de monde.» Cette fonctionnalité a même été si bien intégrée que les TN ont décidé de la rajouter sur leurs autobus articulés, très silencieux eux aussi. En l'introduisant dans leur paysage de transport, les tl pourront s'approprier ces divers retours d'expérience. *vm*



Histoires de lignes

4

L'alternance de véhicules de lignes différentes sur leur tronçon commun n'est pas toujours possible. Question de mathématique. Explications.

7

Plus un réseau de transport public grandit, plus ses lignes se croisent, parcourant pour certaines un bout de tronçon commun où l'exploitant fera en sorte d'alterner au mieux le passage des véhicules. Pour que cela soit possible, il faut que les fréquences soient compatibles. «C'est une question de mathématique, explique Paul-André Duc, collaborateur à la Production des horaires. Les fréquences doivent être multiples. Exemple facile: deux lignes à 10' de fréquence alterneront chaque 5' sur le tronçon commun. Une ligne à 5' et l'autre à 10' seront synchrones une fois sur deux.» A cela s'ajoutent différents types de contraintes qui peuvent altérer l'alternance: l'adéquation avec les horaires scolaires; un autre tronçon commun avec une autre ligne ailleurs sur le réseau; la longueur totale de la ligne; le temps de battement au terminus trop faible pour régulariser l'alternance; les véhicules à disposition, etc. Tous ces aspects conditionneront l'horaire pour chaque ligne, en heures de pointe comme en heures creuses.

8

17

Alternance, oui et non

32

Les tl font en sorte d'optimiser au mieux l'alternance, à l'exemple des lignes 4 et 8 entre Montchoisi et Saint-François, hors heures de pointe, ou encore sur les lignes 7 et 17, le soir en semaine où les fréquences sont compatibles et où une amélioration est possible. En dehors de cette tranche horaire, impossible de faire alterner de façon optimum les véhicules des lignes 7 et 17 sur leur parcours commun soit *St-François – Renens*. Pour rappel, la ligne 17, mise en service le 13 décembre 2009, a nettement amélioré l'offre de transport dans l'Ouest lausannois. Connectant *Georgette* à *Croix-Péage*, elle déleste la ligne 7 jusqu'alors surchargée, tout en desservant nouvellement la commune de Bussigny.

33

60

Les clients regrettent une "mauvaise" alternance sur le tronçon compris entre la place du Tunnel et Grand-Mont des lignes 60 et 8 (que

R10 a prolongée, une course sur deux, jusqu'à Grand-Mont). «L'alternance est impossible en raison du profil spécifique de ces lignes, explique Paul-André Duc. La 60 dessert le réseau régional, la 8 le réseau urbain. Leur type même de desserte, leur destination, leur fréquence (irrégulière sur la 60 en raison de contraintes scolaires) sont, elles aussi, trop différentes.»

Priorité aux écoliers

«L'exploitant met tout en œuvre pour proposer des horaires les plus adaptés possibles», indique Marielle Desbiolles, responsable de l'Organisation de l'offre. La réévaluation des temps de parcours proposé par R10 a modifié l'alternance à 10' sur le tronçon commun (*Malley – Censuy*) des lignes 32 et 33. «Après deux mois chaotiques de très mauvaise alternance due à un bug interne, nous avons pris des mesures correctives dans les meilleurs délais: une alternance de passage entre 8' et 12' a pu être rétablie en février dernier, qui tient compte des courses scolaires sur ces lignes, des temps de parcours et des moyens alloués. La prise en charge des écoliers vers et depuis leurs établissements scolaires est pour nous une priorité», souligne Marielle Desbiolles. En dehors du tronçon commun, toute ligne a donc sa propre vie, soumise à des contraintes spécifiques qui rendront son alternance avec d'autres (im)possible. *vm*

La ligne 2 en vue aérienne

Les mâts et équipements de la ligne aérienne sur l'avenue d'Ouchy vont être renouvelés, cet été, sans affecter le trafic. Inédit, ce chantier pilote concerne l'une des lignes historiques du réseau.



En 1938, la seconde ligne aérienne du réseau de trolleybus lausannois est construite entre Saint-François et Ouchy, via l'avenue de la Gare. Elle marque la première phase de l'extension du réseau de trolleybus lausannois, introduit en 1932, à titre d'essai, entre la Gare CFF et Ouchy, par l'avenue de la Harpe (ill. ci-dessous). Succès : plus confortable et rapide que le tram, le trolleybus séduit la clientèle qui augmente. Son exploitation se révèle même plus avantageuse sur le réseau très pentu de la capitale vaudoise. La ligne de 1938



marque donc le début de la fin du tram à Lausanne (disparu en 1964 mais dont la réapparition est prévue à l'horizon 2016 !). Quelques-uns des mâts d'origine, dits en "treillis" (ill. à droite) en raison de leur structure reconnaissable, corrodés certes, mais toujours fiables, jalonnent encore le tracé de l'actuelle ligne 2.

«Suite à un contrôle général des mâts sur le réseau entre 2006 et 2007, nous avons constaté que nombre d'entre eux devaient être remplacés à terme. La ligne 2 a été choisie pour y mener un projet pilote», explique Bruno Ruivo, gestionnaire des travaux pour la ligne aérienne. Le chantier est inédit puisque, depuis la création du réseau, les tl n'ont jamais réalisé un renou-

vellement de mâts d'une telle envergure : si 13 mâts seront conservés en raison de leur bon état, 18 existants seront en revanche remplacés ; huit nouveaux installés et six supprimés et remplacés par quatre scellements (points de fixation sur les façades). «La collaboration étroite avec le service de l'électricité de la Ville de Lausanne a permis de mettre en commun 16 mâts qui auront la double fonction de support et pour la ligne aérienne et pour les consoles de l'éclairage public. Dans la mesure du possible, nous essayons de privilégier les scellements, moins coûteux à installer et plus faciles à entretenir. Le facteur esthétique entre également en compte car l'ancrage a peu d'emprise sur le domaine public au contraire du mât qui envahit trottoir ou espace vert.» Certains de ces points de fixation ne sont plus utilisés. Il en subsiste d'époque, travaillés en rosace par exemple (ill. ci-dessus), ou fondus à la couleur du bâtiment. Autre trace de l'histoire, quelque 320m de fil de cuivre datant encore de 1938 que les tl vont remplacer.

«Ce chantier nous permettra de remodeler la ligne, d'optimiser son tracé et sa géométrie en vue de la circulation prochaine des nouveaux trolleybus articulés. Mais aussi de la rehausser pour l'adapter aux normes actuelles de l'Office fédéral des transport (OFT)», précise encore Bruno Ruivo. Le passage sous-voies CFF du Closelet constitue l'un des deux passages les plus bas et délicats du réseau tl. L'ouvrage, d'une hauteur de 4,5m implique de faire passer la ligne aérienne bien en deçà des normes fixées par l'OFT à 5,5m minimum. «En conséquence, bien que la ligne aérienne occupe cet emplacement depuis son origine, une dérogation nous a été accordée. Il n'en reste pas moins que la ligne est si proche actuellement de la voûte qu'elle la touche presque par endroit. Nous allons profiter de ces travaux pour assainir et sécuriser ce secteur.» *vm*



Vélo embarqué, si la place le permet !

Les tl tiennent à garantir la mobilité combinée. Il est donc possible de charger son vélo dans les véhicules. En respectant toutefois certaines conditions.

Remonte-pente géant, le m2 est pris d'assaut à la belle saison par les cyclistes qui embarquent de plus en plus leur vélo dans les rames, particulièrement en station d'Ouchy. En toute transparence avec les différentes associations défendant les intérêts de la petite reine – que les tl ont consultées à ce sujet –, l'exploitant a revu les règles régissant l'accès des vélos dans les véhicules ainsi que les conditions de transport. Ceci afin de garantir la combinaison mobilité douce et transport public, tout en permettant aux cyclistes et autres passagers à bord de cohabiter harmonieusement.

Une nouvelle signalétique a donc été apposée à l'extérieur de chaque véhicule afin d'indiquer la porte d'accès recommandée. Le même pictogramme se trouve également à l'intérieur, sur la plate-forme adéquate. Si l'accès varie en fonction du type de véhicule, les conditions d'embarquement restent identiques: uniquement lorsque la place le permet !



Bus

L'accès se fait par la porte centrale ou arrière, si la place le permet.

m1

Deux portes par rame sont réservées aux vélos, si la place le permet.

m2

Si la place le permet, max. 3-4 vélos sont autorisés. Ils embarqueront par la dernière porte de la rame côté sud (Ouchy). En cas de forte affluence, leur transport peut être interdit ponctuellement.

Le bon ticket

Un tarif spécial s'applique au transport des vélos sur l'entier du réseau de la Communauté tarifaire vaudoise. Le billet s'achète aux distributeurs selon la même procédure qu'un titre de transport pour voyageur.

Plein tarif: vélo transporté par un adulte.

Tarif réduit: vélo transporté par un enfant (6-16 ans), par un détenteur de l'abonnement général ou ½ tarif.

Gratuit: vélo pliable dans sa housse, ainsi que petit vélo d'enfant.

QR Code

L'info en temps réel sur l'ensemble du réseau tl

Au vu des excellents résultats obtenus par l'introduction des QR Codes dans les vitrines situées sur le parcours du m1, l'application a été généralisée à la majorité des arrêts du réseau tl. La totalité des 600 arrêts dépourvus de borne d'information sont donc désormais équipés de ce code-barre gorgé d'informations cryptées.

Tous nos clients dotés de téléphone portable possédant la fonction "appareil photo" peuvent obtenir directement sur leur mobile les prochains départs en temps réel ainsi que des informations liées au trafic.

Plus d'infos sur www.t-l.ch/qrcode.mb/vm



Les clients tl, toujours plus nombreux et satisfaits !

Les tl ont lancé en début d'année leur Plan d'entreprise 2010/2013, forts d'un Plan précédant particulièrement réussi. Bilan des années 2005 à 2009 avec Anne-Marie Depoisier, présidente du Conseil d'administration.



En quoi le Plan d'entreprise 2005/09 a-t-il été décisif pour les tl ?

Il a permis la réalisation et la mise en service du m2 que le peuple vaudois attendait impatiemment depuis la votation de 2002 ! Les tl ont intégralement restructuré leur réseau de surface, R08, en fonction de ce nouvel axe et développé des prestations nouvelles. En parallèle, l'entreprise s'est agrandie, engageant davantage de personnel pour faire face à ses besoins et adaptant par conséquent son mode de management.

Ces réalisations ont eu un grand impact sur la clientèle...

En 2009, les tl ont transporté 16,7 millions de clients de plus qu'en 2005, soit une augmentation de 22,5%. Il faut remercier nos clients qui, répondant massivement présents et sachant s'adapter rapidement, légitiment nos efforts. Je m'étonne toujours du peu de temps qu'il a fallu aux voyageurs pour apprivoiser le m2 et leur nouveau réseau. C'est le signe qu'il manquait un service de ce type, permettant de se déplacer plus facilement.

Le «profil» de la clientèle tl a-t-il changé ?

Oui. Entre 2005 et 2009, les clients ont modifié leurs habitudes de transport. Durant sa première année complète d'exploitation, en 2009, le m2 a comptabilisé près de 22 millions de voyages, c'est énorme ! Cela signifie, entre autres, que les clients ne sont plus seulement "captifs", c'est-à-dire obligés de prendre les transports en

commun pour se déplacer, mais que beaucoup ont fait le choix d'utiliser les (trolley)bus et les métros qu'ils estiment plus efficaces. Cette nouvelle clientèle arrive avec des exigences différentes et oblige les tl à répondre rapidement à leurs besoins.

Les clients sont également davantage satisfaits...

En ce qui concerne la rapidité, les horaires et les fréquences de passage, la satisfaction de la clientèle est en effet passée de 84% en 2006 à 91% en 2009. Le capital sympathie à l'égard des conducteurs a également augmenté de 77% à 81% durant cette même période. La clientèle est sensible à l'image positive et dynamique des tl qui acceptent de se remettre en question, corrigent les imperfections de leur réseau et font rouler des véhicules neufs et plus confortables.

La relation entre les tl et les collectivités a-t-elle évolué ?

Elle s'est clairement renforcée. Les communes ont changé d'attitude par rapport au transport public. Certaines ont conscience depuis de nombreuses années du rôle essentiel de la mobilité au niveau de l'agglomération. D'autres étaient jusqu'alors plus réservées. En cinq ans, il y a eu un ralliement collectif autour de la cause. Ce qui a permis aux tl de lancer un nouveau Plan d'entreprise ambitieux 2010/2013. La question aujourd'hui face à cet engouement est de savoir comment se donner les moyens financiers d'assumer cette volonté... *vm*

Au comptoir de l'Ouest

Les acteurs de la mobilité participeront à Ouest Expo 2010. Cette grand-messe économique de l'Ouest lausannois aura lieu du 3 au 6 juin à la patinoire de Malley. Au programme, de nombreuses expositions, conférences et animations offertes au public.

L'Ouest lausannois n'en finit pas de faire parler de lui! Et pour cause. Regroupant huit communes – Renens, Ecublens, Bussigny-près-Lausanne, Crissier, Chavannes-près-Renens, Saint-Sulpice, Prilly et Villars-Ste-Croix –, plus de 65'000 habitants, 40'000 places de travail, 3'300 entreprises, il est une force économique en pleine mutation, en pleine expansion.

Pour son 100^{ème} anniversaire, la SICOL, Société industrielle et commerciale de l'Ouest lausannois (anciennement SIC de Renens), s'est associée à la SIC de Prilly pour mettre en place Ouest Expo 2010 qui ouvre ses portes du 3 au 6 juin, au Centre intercommunal de glace de Malley. Événement économique phare de la région, Ouest Expo offre aux entreprises et aux acteurs économiques une plate-forme de rencontres et d'échanges. Histoire de faire mieux connaissance avec la population.

Une cinquantaine d'exposants y tiendront donc leur stand; urbanisme, développement économique, promotion des PME, formation professionnelle seront autant de thèmes débattus lors de différentes conférences. «Le meilleur atout de notre région est sans conteste les hautes

écoles, assure Stéphane Rezso, président de la SICOL. L'EPFL et L'Unil sont le berceau du savoir, ils génèrent progrès et nouveaux entrepreneurs. Cette dynamique a modifié le tissu

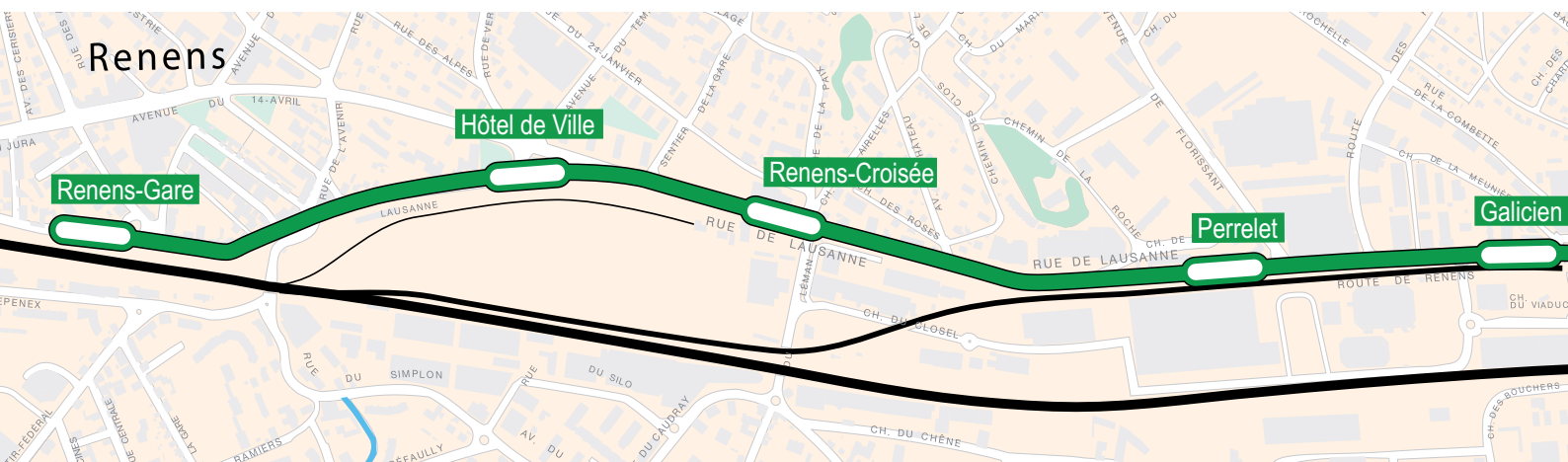
économique de l'Ouest faisant passer son statut de banlieue industrielle et populaire à celui de région hyper active. Si elle se tourne vers les nouvelles technologies, la région

présente encore une mixité de places de travail. Le bassin de population est grand et il est facile d'y recruter. »

A l'Ouest, le nouveau

Une exposition spécialement consacrée à la mobilité dans l'ouest réunira les tl, les Axes forts de transports publics urbains ainsi que les CFF. Elle permettra aux visiteurs de se familiariser avec les grandes étapes de développement des transports en commun planifiées ces prochaines années pour l'agglomération. «Le développement des transports publics est évidemment déterminant pour la vie économique de la région, souligne Stéphane Rezso. Mais pour que l'offre en mobilité soit complète, il faut que chaque mode de transport s'y retrouve:

Le tracé du futur tram Renens-Gare à Lausanne-Flon



À vos agendas

un réseau routier efficace doit permettre l'acheminement des matières premières; les lignes de transport en commun irriguer le flux des personnes qui entrent et sortent de la région; le rail nous connecter rapidement au réseau national. Tous ces développements sont planifiés pour l'ouest qui rattrape, depuis quelques années, son retard au niveau de l'agglomération.»

Essor des transports publics

Petit retour dans l'histoire. En 1904, le tramway vient d'arriver à l'ouest, et la Gazette de Lausanne écrit: «Renens-Gare se développe d'une façon extraordinaire, qui fait penser aux villes d'Amérique. Les maisons y poussent comme des champignons après la pluie.» Un siècle plus tard, l'histoire semble se répéter.

Les transports publics entendent jouer un rôle majeur dans ce développement, avec de nouvelles infrastructures (halte de Prilly-Malley, tramway, trolleybus à haut niveau de service). La mise en service de Réseau 08, en 2009, a marqué le début d'un étoffement de l'offre qui va se poursuivre régulièrement ces prochaines années: augmentation progressive de la cadence de la ligne 18 reliant Crissier au Flon – créée en 2004, cette ligne est un succès. Elle est passée de 1,2 à 2,2 millions de voyageurs entre 2004 et 2009 –; mise en service de la ligne 17 reliant *Croix-Péage* (Bussigny) à *Georgette*; restructuration des lignes de l'ouest en 2012; prolongation de la ligne 25 de trolleybus de *Bourdonnette* à Renens en 2014...

Deux chiffres illustrent cet accroissement important des prestations: à la gare de Renens, le nombre de départs de (trolley)bus et du m1 à l'heure de pointe va passer de 44 (2009) à 82 en 2014. Soit l'équivalent de l'offre actuelle de Chauderon! *cj/vm/fc*

Ne manquez pas la conférence: «La ville en mouvement: enjeux urbains et défis de la mobilité à l'ouest», le 3 juin, à 18h, au Centre de glace de Malley.

Prendront part au débat: François Marthaler, conseiller d'Etat, président de la Délégation politique des Axes forts; Bertrand Schrago, responsable Planification stratégique de l'offre CFF Voyageurs; Ariane Widmer, cheffe de projet au Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) et Christophe Jemelin, responsable tl de projet Développement et planification de l'offre.

- 3 juin, 18h, Centre de glace de Malley
- Accès: lignes 7, 17, 18 et 33 arrêt *Galicien*; m1, lignes 32 et 33 arrêt *Malley*
- Plus d'info sur www.ouest-expo.ch

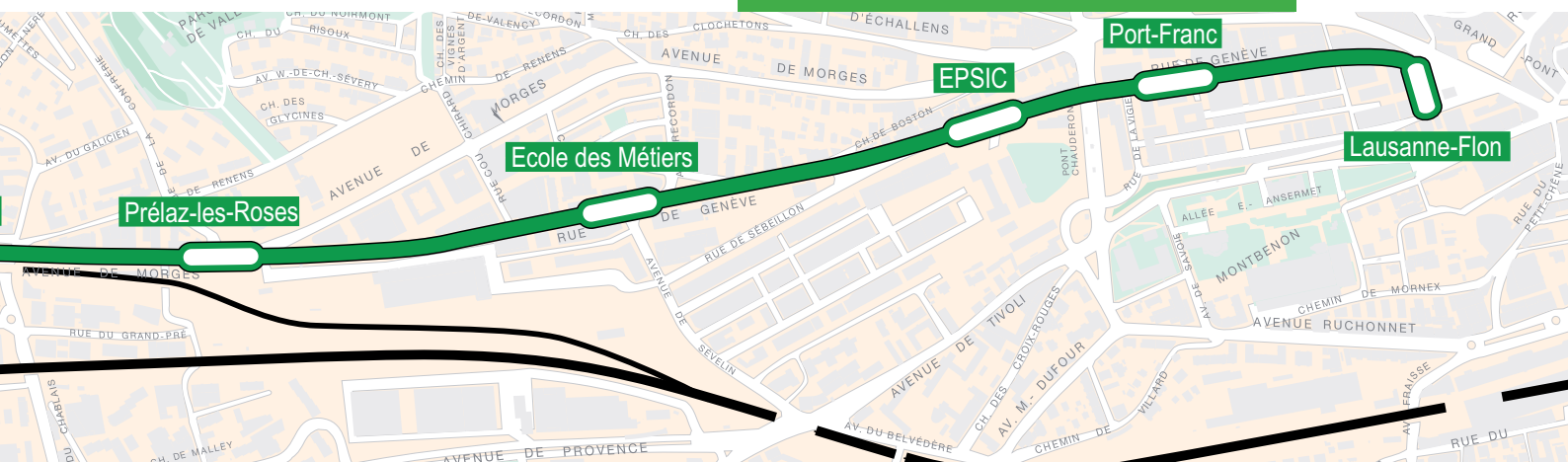
Axes forts

Le tracé du tram défini!

Suite au dépôt de la demande de la concession du tramway par le futur exploitant, en l'occurrence les tl, l'Office fédéral des transports a ouvert, en mai, avec l'appui du Canton, la consultation populaire dans les communes concernées. Le plan provisoire de la ligne (*Renens-Gare – Lausanne-Flon*) reproduit ci-dessous, en faisait partie.

En outre, les appels d'offre internationaux ont été lancés. La procédure, échelonnée jusqu'à l'automne, portera sur les travaux de génie civil, d'urbanisme, sur le trafic routier, les techniques ferroviaire, enfin, l'architecture.

Retrouvez les étapes du projet et les documents relatifs aux Axes forts sur: www.lausanne-morges.ch



Les écrans tactiles vont fleurir sur la ligne du BAM

Les tl mettent leur savoir-faire en matière de distribution des titres de transport au service d'autres partenaires de transport. Exemple sur la ligne du BAM.

Un an après sa création, le Centre de compétences en distribution des tl voit se concrétiser son premier projet en partenariat avec les Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC). Quatorze distributeurs de billets vont être remplacés sur la ligne du BAM (Bière-Apples-Morges), durant le courant de ce mois, par des automates dernier cri à écran tactile. Ils sont semblables à ceux installés dans les stations du m2, et rendront possible l'achat de titres de transport par monnaie, cartes de débit et de crédit et... billets.

Uniformiser les systèmes

«L'idée à la base de la création de ce Centre de compétences était de nous mettre à disposition d'entreprises de transport d'importance moindre, en particulier de nos partenaires de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV), pour les soutenir dans l'achat, la mise en service et l'exploitation des divers équipements de vente qui leur sont nécessaires, explique Alexandre Mischler, responsable tl de la Mise à disposition des systèmes de distribution et d'information aux voyageurs. La volonté politique étant d'uniformiser et de standardiser les systèmes de vente des compagnies de transport vaudoises, dans une optique d'économie.»

La chaîne de la distribution

L'automate moderne n'a plus rien à voir avec une machine qui se suffit à elle-même mais constitue un des maillons d'une longue chaîne. Il est nourri par des bases de données préalablement préparées et formatées par le service informatique. Il retransmet ensuite ces données de vente, traitées en back office. Il peut déclencher lui-même des alarmes techniques en cas de défaillance qui arrivent directement sur le téléphone portable du technicien de maintenance. Bref, aujourd'hui la machine n'est qu'une pièce

du puzzle complexe qu'est la distribution des titres de transport.

A l'avantage de la clientèle

Concrètement, les nouveaux automates installés dans les gares et haltes du BAM seront directement connectés aux serveurs informatiques en exploitation aux tl et toutes les données y seront stockées. Le personnel des MBC y aura accès via un portail informatique. «Nos clients seront les premiers à retirer les avantages de cette collaboration étroite avec les tl, se réjouit Michel Zimmermann, chef du projet aux MBC. L'uniformisation des systèmes de vente, souhaitée par le Canton, est une bonne chose. La CTV s'étend, le client doit pouvoir se déplacer le plus facilement possible et disposer des mêmes distributeurs où qu'il se trouve.» Face à cette petite révolution sur la ligne du BAM, la Direction des MBC souhaite pouvoir accompagner sa clientèle de façon la plus personnalisée possible. «L'ensemble de notre personnel du secteur ferroviaire sera formé à l'utilisation de ces nouvelles machines. Ils seront donc à même de répondre aux questions des clients, lesquels disposeront aussi d'un numéro de téléphone où aller chercher tout renseignement.» *vm*



ATHLETISSIMA 2010

Jeudi 8 juillet Lausanne, dès 19h30

www.diamondleague-lausanne.com

www.athletissima.ch



Les grandes stars de la planète athlé seront au rendez-vous! Les femmes s'affronteront sur 100m, 1500m, 3000m, 100m haies, saut en longueur, triple saut et au disque; les hommes se mesureront, eux, sur 200m, 400m, 800m, 3000m steeple, 400m haies, saut en hauteur, à la perche et au javelot... Spectacle et frissons garantis!

LE CONCOURS
banc public

Lecteurs de banc public, tentez votre chance pour gagner l'une des 25 invitations pour ce meeting international, le 8 juillet prochain, au stade de la Pontaise, à Lausanne.

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 juin 2010. Les gagnants seront avertis personnellement.

Le Quiz

Vous avez été nombreux à participer à notre concours précédent, le Quiz du n° 58 portait sur les directeurs tl. Les réponses étaient 2a, 3b, 3c. Le tirage au sort parmi les réponses justes a souri à :

Michel Joset, Belmont • Marie-José Feyer, Givisiez • Elisabeth Loubry, Lausanne

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

La question du mois

Qu'est-ce que le Métrobus (MB)? Choisir la bonne réponse parmi les trois propositions ci-dessous.

- 1** Un service de substitution lors de toute interruption des métros m1 et m2
- 2** Un service de substitution lors de toute interruption/ déviation des métros m1 et m2 ou bus.
- 3** Un bus double articulé de grande capacité roulant en test sur les lignes 7 et 9



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 14 juin 2010 aux tl, banc public, chemin du Closel 15, 1020 Renens 1

L'été à portée des tl

La belle saison fait éclore en ville de Lausanne nombre d'activités culturelles offertes au public. A croquer comme des fruits bien juteux.

C'est une fête d'un genre nouveau qui se profile comme une Poya urbaine. La Caravane des quartiers, première édition, sillonne Lausanne depuis fin mai et fait une première halte dans le quartier de la Borde jusqu'au 5 juin. Elle poursuivra ensuite sa route pour s'établir quelques jours à Bellevaux (31 août au 4 sept.), au Maupas (6 au 11 sept.), enfin, à Prélaz (21 au 26 sept.). «La manifestation prend le relais de la Fête de Lausanne qui faisait déjà la part belle à la diversité culturelle. La grande nouveauté réside dans le Cœur de fête qui n'est cette fois plus centralisé mais mobile, explique Nicola Di Pinto, responsable du marketing urbain à la Ville de Lausanne et initiateur du projet. Les quartiers n'ont plus besoin de se déplacer, la ville se déplace chez eux !» «L'enthousiasme a été énorme de la part des associations de quartier et de migrants, des centres socioculturels et des sociétés de développement, se réjouit Vincent Steudler, coordinateur de la manifestation. Ils ont été enchantés qu'on aille sur leur terrain et que leurs envies

soient respectées, de pouvoir puiser dans un contenu d'animations de qualité et bénéficier d'un soutien administratif et d'une communication spécifique.»

Grâce au Cœur de fête – soit un programme préétabli d'activités, d'expos et de concerts liés au Fonds interculturel lausannois subventionné par la Ville de Lausanne – les quartiers ont en effet pu faire leur marché d'animations, y ajouter d'autres rendez-vous pour définir leur propre affiche. Ces jours de fêtes permettront rencontres et dialogues entre habitants qui se croisent peut-être au quotidien sans forcément se parler. Une radio itinérante, mise sur pied pour l'occasion, recueillera témoignages et ambiances picorés sur l'espace public. Bref, la Caravane permettra de mettre en valeur l'énergie et la créativité des habitants qui s'engagent à faire vivre leur coin de ville, enrichi par le métissage des cultures.

vm

Programme complet sur
www.caravanedesquartiers.ch



Lausanne pimpante, Lausanne Estivale !

Il y a les grands raouts de l'été, connus loin à la ronde, qui drainent stars et festivaliers internationaux. Il y a également Lausanne Estivale qui, cette année, pare la ville d'oriflammes colorées. Chérie des Lausannois, goûtée par les touristes, cette manifestation unique en son genre privilégie le plein-air, investit places, cours, esplanades, parcs et théâtres de verdure mais se replie également, quand il faut, à l'intérieur.

A déguster gratuitement...

«C'est le rendez-vous qu'on attend d'une année à l'autre, une parenthèse estivale magnifique, simple, conviviale et de qualité», s'enthousiasme Nicola Di Pinto. Au programme de cette 34^{ème} édition: balades pédestres "à plat", balades cyclistes "entre arbres et vieilles pierres", randonnées littéraires ou historiques, danse, théâtre, musique, visites guidées, astronomie, spectacles pour enfants, cinéma en plein air... L'ensemble des activités proposées sont gratuites et facilement accessibles à pied, en vélo ou en transport public.

... pour se rafraîchir les idées

Créée en 1974 par la Municipalité sous la dénomination "Entrée libre pour un été", la manifestation n'a cessé de prendre de l'ampleur au fil des ans. En 1976, elle offre déjà un programme complet d'une soixantaine de spectacles représentés de juin à fin août. Un dépliant est diffusé pour la première fois. Le nombre des manifestations passe de 85 en 1980 à 120 en 1986. En 2001, une association est créée qui professionnalise l'événement. Cette année, quelque 450 activités culturelles sont à l'affiche. «Lausanne Estivale a cette particularité qu'elle offre énormément de souplesse et de liberté organisationnelle, notamment au niveau des lieux et des horaires de représentation. Gratuité, qualité et accessibilité sont privilégiées. La Ville de Lausanne ainsi que la Loterie romande subventionnent totalement ou partiellement les manifestations ou prend en charge leur communication.» *vm*



Programme complet sur www.lausanne.ch/lausanneestivale,
les bureaux de Lausanne Tourisme ainsi qu'à info cité.

LA CARAVANE DES QUARTIERS LAUSANNE 2010

29 MAI
PLACE DE L'EUROPE

3-5 JUIN
LA BORDE

31 AOÛT-4 SEPT
BELLEVAUX

6-11 SEPT
LE MAUPAS

21-26 SEPT
PRÉLAZ

programme complet sur: www.caravanesdesquartiers.ch