

banc public

MAGAZINE DES TRANSPORTS PUBLICS DE LA

RÉGION LAUSANNOISE

57

décembre 2009

R10, nouvelle mobilité

Notre dossier, pages 9 à 18

Lausanne, «trolleybus-Ville»

pages 3 à 7

17

36

8



Prochaine étape : R10



R08, R10, R12 et R14. Derrière ces termes un peu barbares se cachent les étapes d'évolution de notre réseau qui permettront de vous offrir 40% de kilomètres supplémentaires, soit l'équivalent de 88 fois le tour de notre planète.

Conscients du rôle que nous avons à jouer dans le développement durable de notre agglomération, notre volonté est d'augmenter massivement le nombre de voyageurs transportés sur notre réseau. Nous avons toutefois programmé ce développement par étapes car nous voulons maîtriser notre croissance pour qu'elle soit de qualité. Préparer les nombreuses infrastructures dont nous avons besoin pour garantir un transport optimal demande en effet du temps à nos équipes, aux communes et à leurs services techniques.

Nous vous présentons aujourd'hui ce que sera votre réseau R10. Les développements en zone urbaine, notamment dans le sud-ouest et vers le Mont-sur-Lausanne sont présentés en pages 9-12. Nous continuons aussi à améliorer notre offre de transport dans le Jorat (pp. 16-18). Les communes joratoises et leurs habitants partagent avec nous une longue histoire, l'essor de nos prestations témoigne d'un attachement réciproque que nous souhaitons maintenir et développer.

R10, c'est aussi le plaisir d'accueillir au sein de notre réseau d'agglomération les communes de Bussigny et du Mont. Bienvenue aux 13'000 Bussignolais et Montains (ou aux 13'000 Mange-loups et Pique-genièvre). Certes, ils connaissent déjà une partie de notre offre de transport, mais nous espérons qu'ils pourront ainsi encore mieux en profiter.

Nous ne saurions terminer sans remercier chaleureusement les autorités communales et leurs services techniques pour la réalisation et la mise à disposition des infrastructures ainsi que les membres des Schémas directeurs de l'Ouest et du Nord qui nous ont appuyés tout au long de cette démarche. Sans oublier le millier de collaborateurs tl qui ont déjà œuvré ou vont se mettre au service de notre clientèle dès le 13 décembre.

Rendez-vous dans deux ans pour vous faire découvrir R12! D'ici là, nous vous souhaitons d'excellents voyages sur R10 et vous laissons découvrir les charmes de l'irréductible «trolleybus-Ville» (pp. 3-7).

Nous vous souhaitons, à toutes et à tous, de belles fêtes de fin d'année en compagnie des êtres qui vous sont chers.

Thierry Carrard, Responsable de l'unité
Développement de l'offre

Sommaire

Éclairage	Lausanne, irréductible "trolleybus-Ville"	3
	«Anticiper, voir loin, large et mobile»	8
R10, le dossier	Le réseau tl en route vers 2014	9
	R10 en bref	10
	Utiliser la 17 pour garantir le futur tram	11
	Offre adaptée pour Pyjama	13
	Nouvelle mobilité dès le 13 décembre	14
Réseau régional	Le régional a la cote	16
	Un réseau qui s'adapte à toutes les saisons	17
	Sports d'hiver à portée des tl	18
Actu du réseau	m2, un succès sur rail	19
En images	L'arboretum de Maude Sauvage, au Flon	20
Axes forts	Avancée du projet	21
Internet	Le QR Code, c'est quoi ?	22
Quiz	La question du mois	23

Lausanne, irréductible «trolleybus-Ville»

Les clients des tl peuvent rouler les mécaniques : sans n'y rien paraître, leur réseau de trolleybus est historique – le plus ancien d'Europe, voire du monde – mais il se révèle également comme l'un des plus denses et des plus respectueux de l'environnement.



Pionnière, Lausanne l'a été en 1932, lorsqu'elle inaugure sa première ligne de trolleybus (lire encadrés pp. 4 et 7). Rien de plus concluant en effet que ce type d'autobus à traction électrique pour gravir les fortes pentes du chef-lieu vaudois. Les trams s'y essoufflent et les autobus, partiellement introduits depuis 1929, ont un prix de revient beaucoup trop élevé. Les généraliser sur l'ensemble du réseau nécessiterait une augmentation de tarif de 30 à 40%. Impensable.

Avant cette première mise en service commerciale du trolleybus sur une ligne de tram existante, à titre d'essai pour commencer, une délégation de la Société des Tramways lausannois – déjà dite tl! – a étudié la faisabilité de son introduction en se rendant dans la ville d'Hastings, en Angleterre, qui l'exploite depuis peu. La note soumise en avril 1930 à la Direction est on ne peut plus claire : le trolleybus est

économiquement plus avantageux et plus rapide que l'autobus. Autre avantage, «la traction s'effectue presque sans bruit, sans secousse et sans odeur. A ce triple point de vue, le trolleybus est plus confortable que l'autobus.»

Silence on roule !

Sans bruit et sans odeur : deux critères sélectifs à en croire l'exploitant qui, au début des années trente, semble déjà se soucier de la qualité de l'air dans les rues de Lausanne. Quant aux nuisances sonores, les freins du tram mettent à mal les tympanes des riverains. Janine Grand, octogénaire pétillante, a habité la rue du Valentin entre 1933 et 1942 : «Imaginez le bruit terrible, métallique et crissant, du tram freinant à la descente ! Du jour au lendemain, un calme étrange a régné dans le quartier : les trolleybus circulaient sur la ligne...»

Aujourd'hui, la santé du trolleybus au niveau mondial est florissante et suscite un regain d'intérêt extraordinaire. Les réseaux existants se développent, de nouveaux sont mis en exploitation, comme en Italie ou au Venezuela (pays producteur de pétrole !). Les carnets de commande des constructeurs sont pleins. Il n'en a pourtant pas toujours été ainsi. Les réseaux de trolleybus ont même accusé une perte de vitesse dans les années huitante et nonante (lire encadré ci-dessous). Pourquoi ce revirement aujourd'hui ? Quels sont les avantages de ce mode de transport qui, lorsqu'on le voit suspendu à son fil au bout de ses perches, laisse peu de place à l'improvisation, frustre les amateurs de liberté et semble sorti d'une autre époque ?

En Suisse et dans le monde

Le trolleybus s'est particulièrement bien implanté dans les pays de l'Europe de l'Est pour des raisons de coûts essentiellement : infrastructure meilleure marché en comparaison du tramway, électricité peu onéreuse. En Bulgarie et en Roumanie, par exemple, une quinzaine de villes sont équipées d'un réseau de trolleybus. La palme revient à l'Ukraine avec plus de 40 villes. Loin d'être à la traîne, la Suisse recense 14 réseaux, un nombre particulièrement élevé en regard de la taille du pays, mais également en nombre absolu puisqu'à titre de comparaison la France et l'Allemagne revendiquent moins de cinq réseaux chacune.



Près de 80 ans d'exploitation

Après l'introduction des premiers trolleybus circulant entre Ouchy et la Gare CFF par l'avenue de la Harpe, les tl font l'acquisition, en 1937, de 32 nouveaux véhicules. L'extension du réseau, jusqu'au remplacement complet du tram par les «Batteuses» en 1964, se fera en trois étapes successives. Une évolution qui ne cessera de progresser jusque dans les années 80 : «A cette époque, on se tourne plutôt du côté de l'autobus à moteur thermique, assez puissant désormais pour affronter les déclivités lausannoises, souligne Yves Regamey, responsable tl de la Mise à disposition du système transport route. Mais si de nombreuses villes abandonnent les trolleybus, Lausanne continue à s'y accrocher.» Pionniers, les tl le sont à nouveau en 1998 lorsqu'ils passent commande pour 28 véhicules du type Neoplan. «Avec le moteur dans les roues, ces véhicules représentaient l'avenir du trolleybus. Malheureusement, il a fallu les rendre au constructeur après que deux véhicules eurent pris feu. Ceci nous aura fait perdre dix ans dans notre politique de renouvellement de la flotte», regrette le responsable tl. A quoi s'ajoute un moratoire interne à la fin des années nonante : «À cette époque de grands espoirs on été placés dans le développement de véhicules à traction électrique devenus autonomes grâce à la pile à combustion. Aujourd'hui, ces autobus n'offrent pas de véritable alternative. Tout exploitant rêve bien sûr de ne disposer que d'autobus propres, beaucoup plus souples. Mais, aux tl, notre politique de flotte s'oriente à nouveau clairement vers le trolleybus, sur les 20 prochaines années en tout cas. Il reste une solution d'avenir pour Lausanne et ses fortes pentes.» D'ici l'été prochain, ce ne sont donc pas moins de 35 nouveaux véhicules articulés Hess qui seront livrés aux tl. Ils tendent au renouvellement total du parc qui conduira à disposer, d'ici 2014, d'un ensemble de trolleybus à plancher bas, accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Petite ville, réseau costaud !

Dans ce contexte général, le réseau de trolleybus tl se positionne de façon remarquable. A l'échelon suisse tout d'abord (tableau 1), avec ses dix lignes pour une longueur cumulée de 54 km, le réseau tl se place clairement en tête de liste. Position renforcée si l'on ramène ces chiffres à la taille du réseau et à celle de l'agglomération. 22% de la longueur totale du réseau tl routier sont consacrés au trolleybus, contre 16% à Lucerne, 14% à Zürich ou 9% à Genève.

Lausanne ne soutient certes pas la comparaison avec les villes de Lyon, le plus grand réseau de France, et San Francisco, le plus grand d'Amérique du Nord (tableau 2). En revanche, lorsque les proportions sont conservées, le réseau tl se démarque nettement. A titre d'exemple, le parc de véhicules routiers tl est composé à 45% de trolleybus, contre 32 % à San Francisco et 10% à Lyon. Plus impressionnant encore, 69% des voyages du réseau routier se font sur des trolleybus à Lausanne, contre 35% à San Francisco et 13% à Lyon. Cette analyse non exhaustive (et probablement un peu réductrice, nous en conviendrons), a du moins le mérite de mettre en avant l'importance du réseau de trolleybus lausannois, le plus ancien d'Europe, le plus dense en termes de kilomètres parcourus, le plus fourni en véhicules.

Rouler ECO

La raison qui a poussé la Direction, en 1932, à introduire les premiers trolleybus à Lausanne, justifie aujourd'hui encore le développement de ce mode de transport : la pente. Le trolleybus reste en effet le type de véhicule idéal pour avaler les célèbres déclivités lausannoises. Mais elle n'est plus la seule. Le trolleybus présente également des avantages écologiques évidents : aucune émission directe de polluants, récupération d'énergie à la descente sur les nouveaux modèles et, aux tl, utilisation d'énergie renouvelable n'émettant que de très faibles émissions indirectes de polluants – l'approvisionnement électrique est garanti d'origine 100% hydraulique par les Services industriels lausannois. Avantages qui font du trolleybus un véhicule propre, idéal pour les centres urbains et la préservation de la qualité de vie des habitants – d'autant plus qu'il est plus silencieux pour les riverains que les véhicules diesel ou gaz.

Tableau 1 Lausanne Genève Lucerne Zürich

Mise en service de la première ligne de trolleybus	1932	1942	1941	1939
Lignes du réseau routier (sans tram)	37	53	26	67
Lignes de trolleybus	10	6	6	6
Proportion (%)	27	11	23	9
Flotte véhicules route	183	237	154	261
Flotte trolleybus	82	89	33	80
Proportion (%)	45	38	21	31
Longueur du réseau route (km)	247	358	192	394
Longueur du réseau trolleybus (km)	54	31	30	54
Proportion (%)	22	9	16	14

Tableau 2 Lausanne San Francisco Lyon

Mise en service de la première ligne de trolleybus	1932	1935	1936
Population de l'agglomération	250'000	1'600'000	1'200'000
Surface de l'agglomération (km²)	170	600	600
Flotte véhicules route	183	1045	1085
Flotte trolleybus	82	333	110
Proportion (%)	45	32	10
Nombre de voyages sur réseau routier (par jour ouvrable)	160'000	550'000	700'000
Nombre de voyages sur réseau trolleybus (par jour ouvrable)	110'000	190'000	90'000
Proportion (%)	69	35	13

Art on Ice



Lecteurs de banc public, tentez votre chance pour gagner l'une des 40 invitations (2 par personne) vous permettant d'assister à Art on Ice le 9 mars 2010, 19h30, patinoire de Malley. Pour participer, rendez-vous sur www.t-l.ch ou appelez Infoline au 0900 564 900 (CHF 0,86/min) ! Tirage au sort le 21 décembre 2009. Les gagnants seront avertis personnellement.

Les privilèges annuels

Valables toute l'année, en exclusivité pour nos clients abonnés (abonnement personnel Mobilis, en cours de validité).

www.mobilis-vaud.ch



Le Mad Entrée gratuite les vendredis de 23h à minuit. Également valable pour les soirées plus de 28 ans, pièce d'identité obligatoire www.mad.ch



La Clef Lausannoise Réduction de CHF 10.- sur le guide gastronomique qui vous permet de sortir à deux et de payer pour une personne www.cleflausannoise.ch



Pathé A chaque avant-première :

- à gagner 2 pack VIP (= 2 entrées, 2 pop-corn moyens + boisson 5 dl et sièges réservés)
- entrée à CHF 12.- y compris pour l'accompagnant

Informations et participation au concours sur www.mobilis-vaud.ch/privilleges www.pathe.ch



Mobility CarSharing Suisse Une offre réservée exclusivement aux détenteurs d'un abonnement annuel personnel Mobilis

Abonnement combiné pour 1 année :

- pour les utilisateurs occasionnels : prix annuel CHF 25.- au lieu de CHF 290.- (avec tarif horaire Mobility majoré de CHF 1.-)
- pour les utilisateurs fréquents (plus de 125 heures par an) : prix annuel CHF 150.- au lieu de CHF 290.- (avec tarif horaire Mobility standard)

www.mobility.ch

Clients trolleybus

En outre, une bonne image colle au trolley. De manière générale, il plaît à la clientèle. A Lyon, plusieurs enquêtes menées par les transports publics ont montré que les clients acceptent plus facilement des désagréments lorsqu'ils voyagent dans ce type de véhicule et qu'à choisir entre autobus et trolleybus ils optent à grande majorité pour le second. A Salzbourg, en Autriche, on pense que l'augmentation de 15% des recettes des billets en 2006 est due prioritairement au remplacement des bus diesel par des trolley. «Les Lausannois sont également très attachés à leurs trolleybus, c'est certain, souligne Yves Regamey, responsable de la Mise à disposition du système roulant aux tl. Moins au type de véhicule à proprement parler qu'au mode de traction électrique. Aucune enquête n'a été réalisée à ce sujet pour l'instant, mais les lettres qui nous parviennent de la clientèle sont un bon révélateur : lorsque nous sommes obligés de remplacer les trolleys par des autobus en cas de manifestation ou de travaux, les riverains se plaignent des nuisances sonores, des odeurs. La conduite d'un trolleybus est plus douce. A l'intérieur du véhicule, le voyageur subit moins de vibrations, de secousses. Lors des haltes, tout s'arrête, il n'y a pas le bruit du moteur qui tourne au ralenti.»

Chargé d'histoire, silencieux, puissant, respectueux de l'environnement : le trolleybus apprécié de la clientèle reste aujourd'hui, malgré la complexité de son exploitation, le véhicule d'avenir pour les transports publics de la région lausannoise (lire encadré p. 4). Sa toile de ligne aérienne, prolongée récemment par la ligne 21 électrifiée sur l'entier de son parcours, va donc continuer son extension. Prochaines étapes immédiates : électrification complète des lignes 41 (Montolieu-Praz-Séchaud et place de la Sallaz) et 8, prolongée de Bellevaux à Grand-Mont. *jg/vm*

De la calèche à la perche

La Suisse est sans conteste le pays du trolleybus : 14 villes l'exploitent aujourd'hui. Si Lausanne a été pionnière en l'introduisant en 1932, elle n'est pas la première à l'avoir vu circuler. En 1882, un véhicule Siemens bien particulier roule à Berlin : sorte de calèche (ci-dessous) découverte à moteurs alimentés par une ligne aérienne. L'ancêtre du trolleybus est né mais n'aboutira pas à la formation d'un véritable réseau. Quant au plus vieil autobus électrique de Suisse, il est Fribourgeois, mis en service en 1912 par la Cie des Omnibus Electriques Fribourg-Farvagny. A ce moment-là, il ne s'agit pas encore de perche en dur, mais de simples câbles reliés à un petit chariot sur une ligne de contact.



Toile d'araignée géante

Elle a tissé son fil de cuivre sur plus de 300 km ! Élément de contact indispensable au fonctionnement des trolleybus, la ligne aérienne constitue aux tl un service à part entière. Les travaux de maintenance, de réparation et de dépannage (entre 250 à 300 interventions par année) mobilisent, de jour comme de nuit, 11 collaborateurs tl polyvalents, représentant divers corps de métier (serruriers, électriciens de réseau, mécaniciens). Parmi les plus de 3200 poteaux installés sur le réseau qui soutiennent les fils de cuivre, certains datent encore de l'époque du tram. Ces rares rescapés de l'histoire – toujours fonctionnels mais surveillés de près, aucune inquiétude ! – se reconnaissent facilement par leur «treillis» désuet. Yves Regamey tient à préciser : «Avec ses dix lignes toutes interconnectées et alimentées par 12 sous-stations électriques – l'entreprise tient à garantir une alimentation en tout temps ! –, le réseau de trolleybus tl est d'une complexité remarquable.»



«Anticiper, voir loin, large et mobile»

ECO conduite, conduite ECO rationnelle, conduite économique... Peu importe sa dénomination, cette technique vise les mêmes objectifs. Le point sur sa pratique aux tl avec Jean-Luc Robbiani, formateur des conducteurs.



Depuis quand les conducteurs tl se forment-ils à l'ECO conduite ?

Il y a une quinzaine d'années, une action ponctuelle a été menée aux tl au niveau de la formation continue. Il s'agissait d'introduire une technique de conduite douce qui permette d'améliorer le confort des clients, de diminuer le stress du conducteur tout en polluant moins, en usant moins le véhicule et en réduisant la consommation de carburant. Les véhicules étaient alors équipés d'un appareil permettant de mesurer la consommation. Cette sensibilisation a véritablement été intégrée comme programme à la formation initiale des conducteurs il y a environ six ans. L'an prochain, en raison de l'introduction, en septembre dernier, d'un certificat de capacité pour les conductrices et conducteurs d'autocar et l'obligation d'une formation continue de 35 heures sur cinq ans, le thème abordé sera justement l'ECO conduite.

Quels sont les objectifs visés par cette technique ?

Il y a 15 ans, l'objectif premier était l'économie de carburant. Aujourd'hui, l'écologie n'est plus une mode, mais une nécessité : la préservation de l'environnement, qu'il soit naturel ou social, passe avant le reste, avec pour effet une économie d'énergie. La première règle de l'ECO conduite est d'anticiper, voir loin, large et mobile. Analyser assez tôt la situation évite de devoir s'arrêter tout en détectant les dangers. Il ne faut pas oublier que c'est au démarrage que le véhicule consomme le plus.

Quelques astuces pour conduire... écolo-économique ?

Rétrograder, par exemple, n'est plus du tout dans l'air du temps ! Ceux qui ont passé leur permis dans les cinq dernières années le savent parfaitement, les autres moins ou pas du tout. A l'approche d'un feu rouge ou d'un stop, lâcher simplement les gaz fait que le véhicule ne consomme plus rien du tout. Il suffit alors

de passer tranquillement de la cinquième (ou la sixième) vitesse à la première. Au démarrage, penser à respecter un rapport haut pour un régime moteur bas, soit passer les vitesses rapidement sans dépasser les 2500 tours/minutes. Rouler en cinquième à 50 km/h permet une approche douce, évite un stress et des manipulations inutiles au conducteur. Bref, l'ECO conduite peut faire économiser jusqu'à 20% de carburant ou d'énergie aux 100 km. *vm*

De gauche à droite : Jean-Luc Robbiani, Philippe Grall, Jean-Daniel Olivier, formateurs à la conduite



Le réseau tl en route vers 2014

Dès le 13 décembre, les tl offrent 11% de prestations supplémentaires à l'Ouest et au Nord lausannois, avec la création de nouvelles lignes et le renforcement des fréquences en heures creuses et en soirée.

En juillet 2008, le Conseil d'administration des tl a validé l'image directrice 2014. Cette dernière prévoit, d'ici 2014, trois étapes successives d'extension du réseau pour une augmentation de l'offre de quelque 40% en termes de kilomètres parcourus.

Cette image directrice accompagne le développement significatif de l'agglomération lausannoise à l'ouest et au nord en garantissant son attractivité et sa qualité de vie. Pour rappel, l'agglomération Lausanne-Morges abrite actuellement près de 50% de la population et de 60% des emplois du canton. Les prévisions avancent une augmentation de 70'000 habitants et emplois entre 2005 et 2020, dont une partie significative à l'ouest et au nord.

Voici venu... R10!

Cette extension par étape vers le réseau 2014 voit, dès le 13 décembre, la mise en service de sa première phase, Réseau 10 (R10).

R10, c'est d'abord un travail d'équipe réunissant les autorités communales, les services cantonaux concernés, les schémas directeurs (SDOL et SDNL) et les tl. R10, c'est ensuite une série de mesures qui tendent aux objectifs que se sont fixées les collectivités afin de favoriser le transfert modal de la voiture vers d'autres moyens de déplacement moins polluants : création de deux nouvelles lignes à l'ouest, desservant Bussigny et Crissier, remplaçant l'actuelle ligne 35 ; nouvelle desserte urbaine du Mont-sur-Lausanne et renforcement des fréquences en heures creuses et desserte en soirée, samedi et dimanche



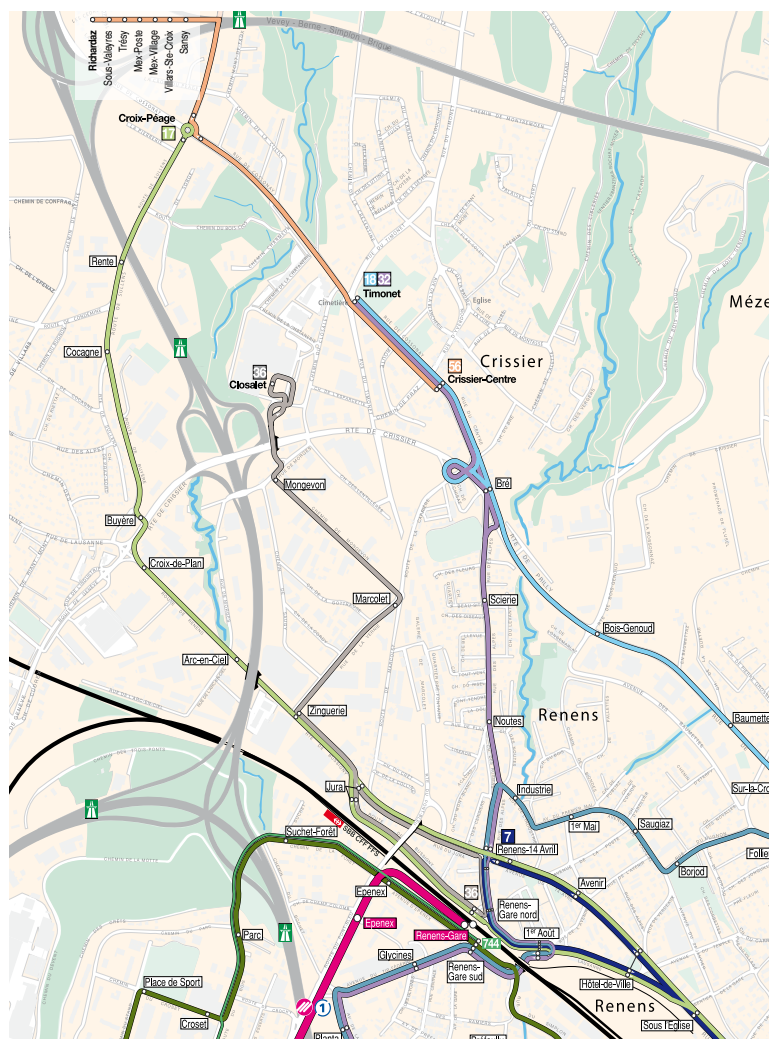
sur l'entier des parcours des lignes 30, 32 et 33. Bussigny et Le Mont-sur-Lausanne entrent donc dans le réseau tl d'agglomération et, par conséquent, dans le Conseil d'administration de l'entreprise. Pour le syndic du Mont-sur-Lausanne, Daniel Grosclaude, «cette prolongation de la ligne 8 jusqu'à Grand-Mont est le premier pas vers un projet cohérent de desserte globale que la commune seule ne maîtrise pas. En effet, la planification est aussi fortement conditionnée par l'implication du Canton et de la Confédération. Etre membre du CA tl me permettra d'avoir une meilleure vision, plus réaliste et concrète, de la problématique des transports publics sur l'ensemble du réseau.»

R10 marque enfin une étape importante dans le développement de l'entreprise tl : 39 nouveaux postes conducteurs ont été créés et sept véhicules sup-

plémentaires sont nécessaires à l'exploitation.

Clients et collectivités ont été informés de cette nouvelle offre dès le mois de juin dernier, via notre campagne de communication «Bouger... une partie de moi», symbolisée par les portraits et témoignages de six représentants des six communes traversées par le nouveau réseau. Une fête, le 12 décembre, couronnera des mois de réflexion, de coordination, d'investissements et de travaux d'aménagement. Et l'envie commune de s'inscrire dans une démarche toujours plus appuyée de développement durable.

Réseau 10 en bref



17

relie Croix-du-Péage (Crissier) à Georgette (Lausanne), via Croix-de-Plan, Renens-Gare, Galicien, Saint-François.

Cinq communes desservies : Lausanne, Prilly, Renens, Bussigny, Crissier. Vingt-et-un arrêts sur un tracé de 8,5 km.

36

relie Closalet (Crissier) à Renens-Gare, via Montgevon. Deux communes desservies : Renens et Crissier. Six arrêts sur un tracé de 2,5 km.

Renforcement en heures creuses des lignes 30, 32 et 33. Six communes desservies : Lausanne, Crissier, Prilly, Chavannes-près-Renens, Ecublens. Fréquence de 20' comme en heures de pointe.

Desserte en soirée et dimanche sur l'entier du parcours de ces lignes.

Les zones Taxibus Prilly et Ecublens, mises en service en décembre 2003 pour pallier l'absence de desserte en soirée et le dimanche, seront donc supprimées.

A l'ouest, les deux nouvelles ligne 17 et 36 remplacent et intensifient l'offre de la ligne 35 actuelle, qui disparaît le 13 décembre.

Au nord, ligne 8 prolongée jusqu'à Grand-Mont

8

prolongée jusqu'à l'arrêt Grand-Mont au Mont-sur-Lausanne. Une course sur deux, exploitée par des autobus avant l'électrification de la ligne prévue pour décembre 2011, continue son parcours au-delà de Bellevaux. Dès 2012, toutes les courses rejoindront Le Mont-sur-Lausanne en trolleybus.

Titre de transport

Pour voyager sur les lignes de (trolley)bus et de métros, il suffit de se procurer un seul titre de transport de la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis. Du départ jusqu'à l'arrêt de destination, une ou plusieurs zones sont traversée(s). Le nombre de zones parcourues va définir le prix et la durée de validité du titre de transport.

Ligne 17 : zones traversées 11, 12, 15

Ligne 36 : zones traversées 12, 15

Ligne 8 : zones traversées 11, 12

www.mobilis-vaud.ch



«Utiliser la 17 pour garantir le futur tram»

Bussigny-encore-plus-près-de-Lausanne ! La nouvelle ligne tl 17 relie désormais directement la localité à Saint-François. Interview de Michel Wehrli, syndic.



Il aura fallu plus de 70 ans pour que Bussigny soit à nouveau desservi par une ligne tl...

Vous m'apprenez qu'en 1929 le tout premier service d'autobus tl dessert pour la première fois l'Ouest lausannois, reliant Crissier, Bussigny, Ecublens, Chavannes et Renens. Ligne qui a été supprimée en 1937 car elle n'était pas rentable... Par la suite, la population a toujours souhaité être raccordée au réseau tl, et ce n'est pas faute d'avoir essayé: il y a une quinzaine d'années, une commission de l'ouest a été créée avec pour objectif d'améliorer les transports publics dans l'Ouest lausannois. La commune de Bussigny a demandé la création d'une ligne reliant le centre de la localité à Lausanne. Avec pour condition, cependant, de n'avoir aucun transbordement à Renens et que la cadence soit inférieure à 20' afin que l'offre soit vraiment attractive. Ce que nous n'avons pas obtenu pour des raisons de coûts...

Comment cette ligne 17 a-t-elle finalement vu le jour ?

Il aura fallu attendre la validation de l'image directrice 2014 du PALM, l'an dernier. La ligne fait partie de la première série de mesures des Axes forts qui doivent améliorer le réseau de transports publics urbains de l'agglomération pour garantir des conditions de déplacement optimales aux nouveaux habitants qui s'établissent dans la région. D'ici 15 à 20 ans, Bussigny comptera environ 20'000 habitants et emplois, contre 12'000 aujourd'hui.

Quelle a été la réaction de la population de Bussigny ?

La première réaction, étrangement, a été de dire que cette ligne n'était pas faite pour la population mais pour les entreprises, ce qui est faux bien entendu ! Mais le passif est tel qu'il faut un changement de mentalité chez les habitants qui résident de longue date sur la commune: ils ont toujours l'impression qu'il n'y a pas de transports publics à Bussigny. Paradoxalement, les nouveaux propriétaires qui viennent s'y établir le font en raison justement... des transports publics ! Nous avons en effet une gare CFF avec un trafic de 800 à 1000 voyageurs par jour et une ligne sous-traitée par CarPostal qui relie la gare aux hauts de la commune. Avec la mise en service de la ligne tl 17, nous répondons au besoin de couverture en transport public.

Quelles mesures sont prises par la commune pour inciter la population à prendre les transports en commun ?

Une zone de 3000 m² de bureaux s'est construite derrière le Novotel; nous y avons volontairement réduit le nombre de places de parc (une pour deux places de travail). Cette mesure doit être incitative. Quant à la population résidente, je souhaite vraiment qu'elle emprunte la nouvelle ligne 17 qui relie directement la gare de Renens, puis Saint-François. C'est une aubaine et j'aimerais les encourager à utiliser la 17 pour garantir l'arrivée du futur tram jusqu'à Bussigny qui, à terme, doit la remplacer et qui sera encore plus performant puisqu'en site propre sur tout son tracé.

Inauguration samedi 12 décembre 09

Le **Réseau 10**, la prochaine offre de bus et ses nouvelles lignes 17 et 36 dans l'Ouest lausannois ainsi que le prolongement de la ligne 8 jusqu'à Grand-Mont, devient réalité le **13 décembre**.

Les autorités concernées par ces nouvelles prestations de transport public, les partenaires du projet et les tl vous invitent aux manifestations inaugurales.



Commune	Arrêt / lieu	Programme	Horaire
Prilly	Galicien (33) Centre Malley Lumières	Union instrumentale de Prilly, allocutions, vin chaud offert	10h-11h
Lausanne	Bellevaux (8,22,60) Parvis de l'église St-Amédée	Transport Lausanne Music, allocutions, apéritif offert	11h-12h
Le Mont-sur-Lausanne	Coppoz-Poste (8,60) Parking de l'église	Union instrumentale du Mont, Echo des Bois, allocutions, soupe et jus de pomme chauds offerts	12h-13h
Bussigny	Buyère (17)	Fanfare La Lyre, allocutions, apéritif offert	10h-11h
Crissier	Zinguerie (17,36)	Fanfare de Crissier, allocutions, bouillon d'onze heures offert	11h-12h
Renens	Renens-Gare Nord (7,17,30,32,36) Place du Terminus	Fanfare de la Clé d'Argent, allocutions, potages de l'automne et vin chaud offerts	12h-13h

Un service de bus en avant-première

Voyagez librement sur les bus-navettes des nouvelles lignes 17 et 36 et de la ligne 8 entre St-François et Grand-Mont, de **9h à 16h**, toutes les 30 minutes environ.

Informations

www.tl.ch

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

Points de vente tl

Offre adaptée pour Pyjama

L'affluence toujours plus élevée sur les lignes du Bus Pyjama a incité les tl à reprendre l'exploitation du service, sous-traitée dès sa création et jusqu'à présent à une entreprise privée.

66% c'est l'augmentation de fréquentation sur les lignes du Bus Pyjama constatée sur les cinq dernières années (13% en 2008). En 2009, on peut déjà prévoir plus de 72'000 voyageurs transportés. Le succès de Pyjama va grandissant. Une récente enquête auprès de la clientèle a notamment révélé que 95% des personnes interrogées connaissent le service.

Depuis leur création en décembre 1992, les bus Pyjama ont déjà satisfait plus de 500'000 noctambules, et ont définitivement le vent en poupe ! Pour rappel : ils desservent aujourd'hui plus de 80 communes et fonctionnent toutes les nuits du vendredi au samedi, du samedi au dimanche et la nuit du Nouvel-An. Trente départs du cœur de la ville entre 1h15 et 4h.

Pour faire face à cette affluence toujours plus élevée, les tl ont choisi de reprendre l'exploitation du service, sous-traitée jusqu'à présent à la Société Minibus Service SA qui a grandement contribué au succès de Pyjama. Dès lors, les minibus – engagés depuis le début de la prestation et qui lui ont permis d'évoluer progressivement – seront remplacés par des véhicules tl de plus grande capacité.

Profitant de la mise en service du Réseau 08, le départ des bus Pyjama a été déplacé, l'an dernier, de la place Saint-François à la place de l'Europe au Flon, nouveau cœur du réseau tl, mais surtout centre névralgique de la vie nocturne lausannoise. Les changements prévus en date du 18 décembre portent sur l'heure de départ de certains circuits ainsi que sur l'ajout d'un véhicule supplémentaire en direction d'Epalinges.

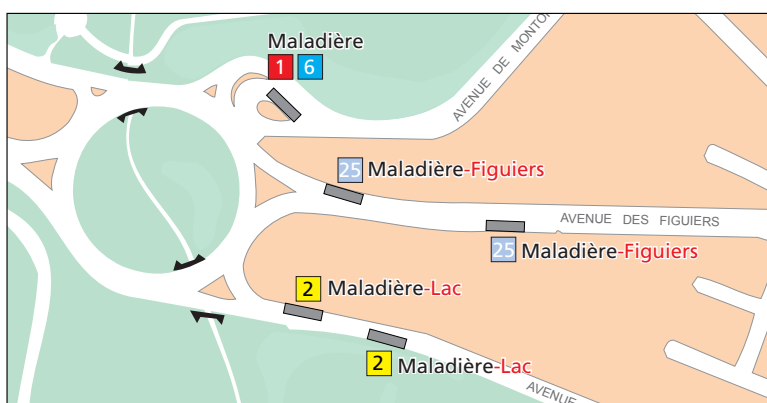


Nouvelle mobilité dès le 13 décembre

Le 13 décembre prochain aura lieu le traditionnel changement d'horaire national, synonyme d'adaptations et d'améliorations de l'offre de transport. Outre les nouveautés du Réseau 10 (pp. 9-12), du service Pyjama (p.13) et celles concernant le réseau régional (p.16), d'autres changements prendront également effet. L'inventaire qui suit vous donne l'occasion de devenir incollable sur votre nouveau réseau tl!

Interfaces et signalétique

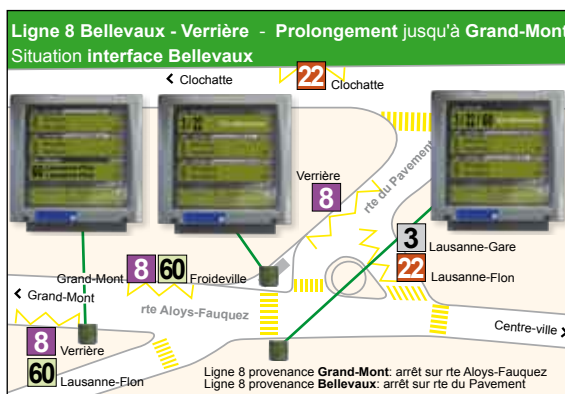
Maladière: afin de simplifier l'utilisation de l'interface, une nouvelle dénomination des arrêts *Maladière* est appliquée. Le terminus de la ligne 2 devient *Maladière-Lac*; sur la ligne 25, il s'appelle désormais *Maladière-Figuiers*. Aucun changement de nom pour l'arrêt *Maladière* des lignes 1 et 6.



Saint-François: nouveau concept de correspondances: fini les colonnes de bus en attente à *Saint-François* juste avant minuit. En effet, pour mieux vous servir et afin d'optimiser la complémentarité du réseau rail et route, la course m2 de 23h45 au départ de la station *Ouchy* donne le départ à une arborescence de correspondances sur les derniers bus, à *Chauderon* et *Georgette* par exemple.

Bellevaux: suite au prolongement de la ligne 8 jusqu'à *Grand-Mont* (1 course sur 2), vous avez la possibilité de prendre un bus direction centre-ville à l'arrêt du terminus actuel de *Bellevaux* ou à l'arrêt – desservi également par la ligne 60 – situé sur la route Aloys-Fauquez.

Afin d'informer au mieux la clientèle sur les lieux des prochains départs, deux nouvelles bornes d'information sont installées dans le sens






de la descente. Vous pourrez ainsi choisir, en temps réel, le véhicule en fonction de sa provenance ainsi que de votre destination et vous rendre vers l'arrêt de bus correspondant, comme suit:

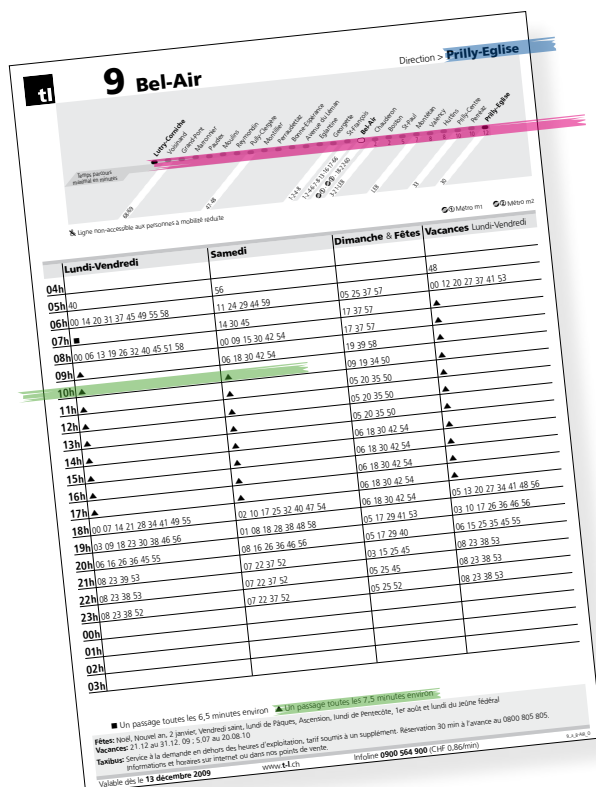
- les 3, 8 ou 22 en provenance du terminus actuel de *Bellevaux*
- le 8 en provenance de *Grand-Mont*, sur la route Aloys-Fauquez
- le 60 en provenance de *Froideville*, également à l'arrêt situé sur la route Aloys-Fauquez.

Taxibus communes: abandon des zones Taxi-bus Ecublens et Prilly au profit d'une desserte de ligne permise par le renforcement des lignes 30, 32 et 33. Nouvel horaire pour la zone Pully-Belmont qui voit ses heures de départ passer à toutes les 30' plutôt que toutes les heures entre 6h et 10h. Pour la zone Crissier, remplacement de l'arrêt de prise en charge *Vermot* par *Mongevon*.

Horaires aux arrêts et dépliants de ligne / nouveau look

Pour mieux vous servir, une nouvelle mise en page – appliquée tant sur le réseau d'agglomération que sur le régional – assure une meilleure lisibilité ainsi qu'une lecture facilitée grâce, entre autres, à la lecture horizontale des affichettes A4. Mais aussi grâce à l'insertion des temps de parcours maximum sur les thermomètres de ligne (), la mention de la direction de la ligne (), ainsi que l'affichage en fréquence illustré par des formes géométriques ().

Astuce mnémotechnique: le triangle correspond toujours à une fréquence de 7,5', le carré à 6,5' et le rond à 5,5'.



	Lundi-Vendredi	Samedi	Dimanche & Fêtes	Vacances Lundi-Vendredi
04h				
05h		58	05 25 37 57	00 12 20 27 37 41 53
06h	00 14 20 31 37 45 49 55 58	11 24 29 44 59	17 37 57	
07h		14 30 45	17 37 57	
08h	00 06 13 19 26 32 40 45 51 58	00 09 15 30 42 54	19 39 58	
09h		06 18 30 42 54	09 19 34 50	
10h			05 20 35 50	
11h			05 20 35 50	
12h			05 20 35 50	
13h			06 18 30 42 54	
14h			06 18 30 42 54	
15h			06 18 30 42 54	
16h			06 18 30 42 54	
17h		02 10 17 25 32 40 47 54	06 18 30 42 54	05 13 20 27 34 41 48 56
18h	00 07 14 21 28 34 41 49 55	01 08 16 28 38 48 58	05 17 29 41 53	03 10 17 26 36 46 56
19h	03 09 18 23 30 38 46 56	08 16 26 36 46 56	03 15 25 45	06 15 25 35 45 55
20h	06 16 26 36 45 55	07 22 37 52	05 25 45	08 23 38 53
21h	08 23 39 53	07 22 37 52	05 25 45	08 23 38 53
22h	08 23 38 53	07 22 37 52	05 25 52	08 23 38 53
23h	08 23 38 52			
00h				
01h				
02h				
03h				

L'affichage en fréquence sur tous les dépliants et modules horaire

Formule déjà en vigueur dans de nombreux réseaux, à l'étranger notamment, l'affichage en fréquence va dans le sens d'une offre de qualité.

En lieu et place des indications en heures précises, les horaires affichés indiquent les fréquences, c'est-à-dire le nombre de minutes s'écoulant entre chaque passage de bus.

Compte tenu des nombreuses contraintes liées à la circulation – travaux, ralentissement, manifestations et autres perturbations – l'horaire affiché à la minute près n'est souvent plus le reflet de la réalité.

La régulation en fréquence permet d'organiser le réseau sur un mode de régularité plus intéressant que le mode de ponctualité puisqu'il évite de voir se suivre plusieurs véhicules de la même ligne et les problèmes de surcharge qui en découlent. D'autre part, en garantissant les fréquences plutôt qu'une heure de passage, cela permet au régulateur de rétablir le réseau de manière plus rapide et efficace.

Finalement, l'affichage en fréquence simplifie la compréhension. Couplé avec les moyens d'information modernes tels que les bornes aux arrêts, les bornes virtuelles maintenant disponibles sur les téléphones portables ou sur Internet, ou encore le QR Code (p.22), cet affichage s'inscrit parfaitement dans une logique de service à la clientèle. Celle-ci dispose ainsi de renseignements planifiés et en temps réel nécessaires à ses déplacements.

Cet affichage concerne uniquement les lignes urbaines et les plages horaires où la cadence horaire est inférieure à 10'. Au-delà de cet intervalle, en l'occurrence pour le service du soir ou du week-end ou encore pendant les périodes creuses de la journée et sur les lignes régionales, les heures de passage continueront d'être annoncées à la minute près.

vm/mba

Disponible gratuitement dans les points de vente (Haldimand et pl. de l'Europe) et sur www.t-l.ch

- Plan de réseau
- Dépliants horaire
- Guide voyagez futé

Abandon de la brochure horaire: au vu des améliorations et adaptations appliquées fréquemment au réseau en cours d'année, la brochure horaire devient vite obsolète. Dès lors, elle ne sera plus en vente. Les dépliants horaire par ligne restent bien entendu à votre disposition gratuitement et sont mis à jour au fur et à mesure des changements vous permettant ainsi d'avoir toujours des documents actualisés.



Le régional a la cote

Les lignes régionales sont toujours plus prisées. A l'heure du changement d'horaire national, leur offre se voit étoffée.

Les effets du réseau 2008, de ses nouvelles connexions et dessertes, la performance du m2 en site propre intégral, ont suscité un élan positif vers l'utilisation des transports publics et, de fait, sont à l'origine de nouvelles attentes de la part de la clientèle de l'agglomération comme des communes desservies par les lignes régionales. Conscients de cette évolution, les tl ont initié une démarche d'amélioration de l'offre auprès du Service cantonal de la mobilité en charge du financement de ces lignes ; ainsi, les tl proposent, dès le 13 décembre, une offre étoffée sur le réseau régional, en particulier sur les lignes 60, 62 et 65.

65

- Le nouvel horaire propose une augmentation du nombre de courses en direction et au départ de Servion, tôt le matin en semaine, ainsi qu'en heure creuse, le samedi et le dimanche.
- La semaine, l'heure de départ de Sallaz à 12h21 est retardée de neuf minutes pour permettre un retour vers Savigny-Forél-Servion depuis le centre-ville de Lausanne en fin de matinée.
- Un départ supplémentaire de Sallaz est ajouté entre 19h et 20h.

62

- Le nouvel horaire propose, du lundi au vendredi, une cadence à 20' en heure de pointe du matin grâce à l'ajout d'un aller-retour supplémentaire ; une cadence à 30' en heure de pointe du soir.
- La dernière course directe du soir en direction de Moudon est désormais commerciale.
- Un départ supplémentaire de Croisettes est rajouté à 19h.

60

- Le nouvel horaire propose une cadence à 15' entre Cugy et Lausanne-Flon.
- L'ajout d'un aller-retour supplémentaire permet d'améliorer la desserte.
- La cadence régulière à 30' en heure de pointe du soir est assurée sur l'entier du parcours.
- Un départ supplémentaire de Lausanne-Flon en direction de Cugy est ajouté entre 19h et 20h.

Depuis le mois de juillet dernier, les clients du réseau régional ont pu modifier quelques-unes de leurs vieilles habitudes: en effet, sur les tronçons des lignes 60, 62 et 65 situés en zone d'agglomération ainsi que sur l'intégralité du parcours des lignes 47 et 66, les conducteurs n'effectuent plus le contrôle des titres de transports dans le véhicule. Une règle qui facilite l'usage de ces lignes aux voyageurs, puisqu'ils ne sont ainsi plus tenus de monter par la porte-avant. Mais qui tend également à limiter un retard trop important sur l'horaire en cas de forte affluence. Si les conducteurs poursuivent la vente de billets à la demande des clients, ils les encouragent cependant à se munir d'un ticket aux arrêts pourvus d'automate. Autre changement de taille, dans cette même zone d'agglomération, tous les arrêts des lignes régionales sont désormais desservis à la descente comme à la montée, sur demande. Quant à la signalétique, elle est aujourd'hui globalement identique sur l'entier du réseau tl.

En ajustant ces particularités des lignes régionales, voire en les supprimant, la Direction a souhaité offrir les mêmes prestations sur l'ensemble du réseau dont l'image ressort renforcée: toujours pourvu d'une zone d'agglomération et d'une zone régionale, le réseau tl a bien une seule et unique identité.

Un réseau qui s'adapte aux quatre saisons

Sortir de la ville et rouler en campagne. Certains conducteurs ne feraient que ça ! Quelles sont les spécificités du réseau régional? Le point avec José-Leonel Pinto, délégué au réseau régional.



Quelles sont les particularités des lignes régionales ?

Elles sont d'abord fréquentées par des habitués, une clientèle fidèle et donc connue des conducteurs. Ce qui développe un sentiment de proximité et favorise des relations presque familiales entre collaborateurs tl et voyageurs, même s'il n'y a plus d'équipe de conducteurs spécialement attitrée au régional. Ces lignes se caractérisent également par une souplesse de conduite étant donné qu'on éprouve moins le stress du trafic urbain. Enfin, le cadre est somptueux. Il fait beau rouler en pleine campagne, au milieu des champs. Pour autant, bien sûr, que l'on soit un peu poète dans l'âme !

Ce sont aussi sur les lignes régionales que circulent les deux-étages...

Oui, c'est vrai ! J'oubliais cette particularité des lignes 62 et 65. Les syndicats nous félicitent d'ailleurs de posséder un parc de véhicules tout nouveau. C'est une source de fierté et un outil marketing : certains clients n'empruntent ces lignes que pour pouvoir grimper dans un deux-étages qui leur permet de mieux apprécier le paysage ! Pour la petite histoire : d'une hauteur de 4,06 mètres, ces bus sont parfois gênés par les arbres, mon rôle est alors d'identifier les endroits où il faut intervenir et élaguer. Un travail de titan étant donné que les arbres ou haies en question peuvent se trouver sur terrain communal, cantonal ou chez un privé. Et puis, la neige est proche, une autre particularité de ces lignes. Si à la conduite elles se ressemblent en été, elles se différencient largement en hiver. Des mesures doivent être prises, des « piquets » neige sont assurés avec un encadrement spécifique.

Vous évoquez en filigrane quelques-unes de vos activités. Mais, dans le détail, en quoi consiste votre travail ?

Nous sommes neuf collègues délégués au réseau, dont la mission est de veiller au bon déroulement de l'exploitation, d'effectuer le suivi des lignes et de soutenir les conducteurs en cas d'incidents, de travaux, de manifestations.

Les lignes régionales desservent une trentaine de communes. Etant délégué en priorité au réseau régional, mon activité consiste également à faire le lien entre les tl et les autorités et différentes institutions. Par exemple, lors de l'inauguration de l'établissement scolaire de Cugy, il a fallu mettre les horaires scolaires en adéquation avec les passages des véhicules. Je suis également de près la fréquentation des bus et de leur charge, propose des aménagements si besoin – ce qui a été le cas suite à l'augmentation de la clientèle sur le régional lors de la mise en service du m2. Mon rôle est donc d'être le plus possible sur le terrain pour écouter, transmettre l'information et répondre aux questions, celles du personnel roulant, comme celles des clients, celles des autorités comme des propriétaires privés à proximité desquels passent nos véhicules.

Il vous arrive vous-même de conduire sur le réseau régional...

Oui, c'est important pour moi de m'imprégner de la culture de ce réseau, afin de connaître les préoccupations des conducteurs mais également pour rencontrer la clientèle, tout simplement par plaisir. J'habite Le Mont, tout proche de la 60, mais ai un petit faible pour la 62. Le coup d'œil à l'approche de l'arrêt *Balances* est magnifique.

vm



Sports d'hiver à portée des tl

Combiner m2 et bus tl pour pratiquer une activité sportive loin du centre ? Les cyclistes le font en masse à la belle saison, mais la recette reste valable l'hiver venu. Preuve sur le site de Mauvernay. Un cadre superbe à apprécier sur deux lattes, en luge ou en raquettes.

Le sport en plein air est le credo du Centre sportif de Mauvernay, situé au Chalet-à-Gobet à 872 m d'altitude. Ce site offre, été comme hiver, la possibilité de pratiquer un large éventail d'activités sportives dans les magnifiques bois du Jorat: la course et la randonnée grâce à ses parcours mesurés et sa piste Vita; le VTT sur des parcours balisés de 10 et 20 km ou sur un parcours obstacles. Pour ceux qui n'ont pas de vélo, un service de location est disponible sur place. Et, une fois par an, la «Journée Lausannoise du Vélo» offre la possibilité de découvrir la région, à son rythme.

Pour les inconditionnels de la neige, Mauvernay permet d'exercer les activités suivantes:

Ski de piste

Petits et grands s'adonnent aux joies du ski et snowboard débutant grâce à l'unique remontée du lieu. L'ouverture du ski-lift dépend des conditions d'enneigement et de la météo. Abonnement: CHF 2 (matin) et CHF 4 (après-midi)

Heures d'ouvertures:

Sa, di et vacances solaires:

de 10h à 12h et de 13h à 16h30

Me (hors vacances scolaires): de 13h à 16h30

Ski de fond

10 km de pistes balisées vous permettent de pratiquer gratuitement ce sport dans un cadre enchanteur. Possibilité de rejoindre la piste Cacatchoux à Froideville. Le traçage des pistes, en classique uniquement, est effectué si l'épaisseur de la neige le permet.

Luge / Bob

Les pentes de la plaine de Mauvernay sont propices à la pratique de la luge et du bob.

Vestiaires

Les vestiaires du Centre sportif de Mauvernay sont ouverts toute l'année de 7h à 22h. Des casiers et des douches payantes sont à disposition.

Renseignements

Centre sportif de Mauvernay

Chalet-à-Gobet

Route de Cojonnex 95

1000 Lausanne 26

Arrêts tl: Mauvernay (ligne 45), Chalet-à-Gobet (lignes 62, 64). Depuis Croisettes, la 62 est la plus directe.



Un répondeur vous informera de l'état des pistes au 021 784 14 36. Pour tous renseignements complémentaires: Service des sports de la Ville de Lausanne 021 315 14 14 www.lausanne.ch/sport



m2, un succès sur rail !

Vous avez été nombreux à fêter avec les tl le premier anniversaire de votre m2. Merci d'avoir signé la carte géante exposée au Centre Clientèle du Flon.

Le 27 octobre dernier, 10'000 brownies ont été distribués dans cinq stations du m2 aux clients matinaux. Histoire de souffler la première bougie d'un métro qui a, au terme de sa première année d'exploitation, largement tenu ses promesses. Pour la plus grande satisfaction de ses voyageurs, toujours plus nombreux.



Une année en bref:

Satisfaction de la clientèle

Plus de 80% de clients satisfaits: 82% pour sa rapidité, 76% pour son côté pratique, 62% le trouvent agréable.

Fréquentation

27/10/08: mise en service
14/11/08: 1 mio de passagers
26/10/09: 21.2 mio

Disponibilité

800'000 km parcourus, soit 20 fois le tour de la Terre
Indicateur de disponibilité: 98,6%
(sur onze mois)

Performance – sécurité

2'50 et 5'40 en heure de pointe contre 3'15 et 6'30 avant le 24/08/09 offre 12% de capacité supplémentaire, soit quelque 600 voyageurs par jour. L'automatisme garantit la sécurité.

Perturbations

Causes principales: automatismes, portes palières, système de transport
56 interruptions depuis le 27/10/08
Durée des perturbations de plus en plus faible
Mise en place de Métrobus, service de substitution.

Faciliter les flux de passagers

Cet été, des marquages jaunes ont été posés à l'essai sur les deux quais de la station Lausanne-CFF du m2 qui présente un problème de flux en raison de sa forte fréquentation. Ces marquages devaient donc inciter les voyageurs s'apprêtant à monter dans le métro à attendre que soient descendus les passagers sortant de la rame. En quelques mois, cette signalétique au sol, au design légèrement retouché, facilite les mouvements des clients. Cette opération est désormais pérennisée dans cette station. *vm*

En image

L'arboretum de Maude Sauvage au Flon



Sous son toit de verdure, le Centre clientèle du Flon abrite depuis le 16 novembre un bosquet tout particulier. A découvrir jusqu'au 15 janvier 2010.

Des végétaux «dessus-dessous»: en exposant ses arbres en dentelles boisées, la plasticienne Maude Sauvage, née à Lausanne en 1974, prolonge à sa façon le thème de l'édition 2009 de Lausanne Jardins. L'artiste travaille depuis de nombreuses années à partir du même module : des arcs, petits et grands, découpés dans ce qui, à la base, sert de support séparant goulots et culs de bouteilles dans les caisses de vin. Cet

objet détourné de son usage premier lui permet ainsi de décliner de nouvelles formes à l'infini. Après avoir agencé ces «ponts» pour réaliser ses premières «compositions modulaires» en deux dimensions, Maude Sauvage explore, dès 2004, le volume et trouve dans le monde des arbres sa source d'inspiration. Comme l'écrit Gaston Bachelard: «L'imagination est un arbre, elle est racine et ramure, elle vit entre ciel et terre(...)».



Centre
Clientèle
du Flon
Pl. de l'Europe
Lu-ve, 7h-19h
Sa 8h-18h

Avancée du projet

La Délégation politique (DEPOL), présidée par Monsieur le Conseiller d'Etat François Marthaler, a confirmé le dépôt des avant-projets faisant partie de la liste A des Axes forts pour fin décembre 2009, selon le timing et les modalités précédemment entérinées.



Agglomération
Lausanne-Morges

● Les avant-projets Axes forts – liste A

A fin décembre, le dossier qui sera déposé auprès de la Confédération contiendra les avant-projets de :

- Tram Gare de Renens – Place de l'Europe
Départ de la Gare de Renens, en site propre jusqu'au Flon
- Trolleybus Paudex – Pully – Lutry
Renforcement de la ligne pour intégrer un trolleybus en site propre
- Réseau transports publics Lausanne
Renforcement des lignes de l'av. de Chailly, de Saint-François à Crissier (fermeture du Grand-Pont à la circulation privée), Bellevaux

● Desserte de la Blécherette

Le choix de la variante pour la desserte de la Blécherette sera fait dans le courant de l'année prochaine afin de permettre à la Ville de Lausanne, en charge des études pour ce secteur, de réexaminer une variante de métro au stade des études d'avant-projets. Cette solution de type métro avait été examinée lors des études d'opportunité préalables, mais les solutions tramway (en surface par la Borde ou souterraine par Beaulieu) ayant été jugées préférables, l'étude n'avait pas été poursuivie. Or, ces deux variantes ne donnant que partiellement satisfaction, il a été décidé de réexaminer la variante métro. La desserte nord de Lausanne faisant partie de la liste B du réseau global des Axes forts, le délai de réalisation des avant-projets est fixé à mi-2012 au plus tard. L'agglomération dispose donc de temps pour amener

cette variante au même niveau d'évaluation que les deux variantes tram et ainsi prendre une décision en parfaite connaissance de cause.

● Les autres avant-projets du PALM

Les Axes forts sont une des 35 mesures du PALM qu'il est important de situer dans la globalité. Les autres avant-projets déposés dans le cadre de l'agglomération concernent :

- le réseau des transports publics de Morges
- le réaménagement des routes principales de l'agglomération
- le REV concept 2010 (aménagements Cossonay, Bussigny, Cully)

● Le calendrier global du PALM

En ce qui concerne la première étape du réseau global (étape A), la réponse des Chambres fédérales devrait être donnée à fin 2010, pour un début des travaux entre 2013 et 2014. La deuxième étape est prévue deux ans et demi plus tard, soit dépôt des avant-projets au plus tard en juin 2012, pour une décision fédérale à fin 2014 (début des travaux entre 2015 et 2018). *fc*

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

tl, facilitateur de mobilité

Afin de rendre les déplacements encore plus aisés, les tl introduisent une nouvelle application permettant aux clients d'obtenir une information en temps réel, via leur téléphone mobile.

tl L'horaire en temps réel sur votre mobile

Les tl innovent grâce au QR Code (Quick Response Code):
Le QR Code vous permet d'obtenir directement les prochains départs en temps réel sur votre téléphone portable.
En phase de test, vous trouverez ce sésame codé dans les vitrines situées sur le parcours du m1. Par la suite, le QR Code sera généralisé à l'ensemble des arrêts de bus tl dépourvus de bornes d'information.

Le principe est simple !

Ce qu'il vous faut:

- Un téléphone mobile équipé de la fonction photo et configuré pour naviguer sur internet.
- L'application "lecteur de code" installée sur votre mobile.

Si tel n'est pas le cas, téléchargez-la gratuitement depuis votre mobile sur **www.i-nigma.mobi** ou envoyez **qr** par SMS au **+44 77 97 88 23 25** (tarif selon opérateur) et suivez les instructions.


Mode d'emploi:

- Entrez dans l'application "lecteur de code".
- Photographiez et scannez le QR Code ci-dessous avec votre mobile.
- Confirmez la connexion internet.
- Vous obtenez directement les prochains départs du m1 depuis l'arrêt où vous vous situez.

Tarif:
Il dépend de votre abonnement. Veuillez vous renseigner auprès de votre opérateur.

Informations complémentaires:
www.t-l.ch • Infoline **0900 564 900** (CHF 0.86/min)

Code à scanner :



m1
Lausanne-Flon

De drôles de carrés pixelisés ont été collés dans les vitrines situées sur le parcours du m1. Ces QR Code (Quick Response Code) permettent d'obtenir directement les prochains départs du métro en temps réel sur son téléphone portable, pour autant qu'il soit équipé de la fonction photo et configuré pour naviguer sur Internet. Installé pour un premier test sur le m1, le QR Code sera généralisé à l'ensemble des arrêts de bus tl encore dépourvus de bornes d'information.

Cette application innovante s'ajoute à d'autres fonctionnalités déjà existantes qui doivent faciliter la mobilité.

En temps réel

Lors de son lancement en août 2008, le nouveau site **www.t-l.ch** proposait déjà, grâce à un plan de réseau interactif, d'obtenir les horaires détaillés de chaque ligne par arrêt. Il était également l'un des premiers à proposer en Suisse des horaires en temps réel de transports publics urbains. Optimisé en début d'année 2009, le site permet une consultation aisée depuis les téléphones portables, Iphone ou PDA.

«My tl» sur www.t-l.ch

Sur le site, l'option «mytl» permet de créer sa page personnelle afin d'obtenir directement les prochains départs des lignes utilisées. Lisible depuis la majorité des téléphones portables, «mytl» accompagne ainsi partout les clients.

Pour y avoir accès, rien de plus simple :

- 1 Sur www.t-l.ch, cliquer sur «mytl» ou «Login» pour obtenir la page de connexion.
- 2 S'enregistrer pour ouvrir un compte «mytl». Remplir les champs demandés, en choisissant un identifiant et un mot de passe.
- 3 Configurer sa page personnelle avec ses lignes spécifiques au départ des arrêts de son choix. L'on obtient ainsi directement les prochains départs correspondants, avec l'information trafic y relative, sur le fond de couleur sélectionné, la météo du jour en prime.

Grâce à cet identifiant et ce mot de passe, ces informations restent enregistrées dans le système. Lors de chaque visite, l'on obtient ainsi directement les informations voulues, mises à jour.



Le Quiz

La question du mois

Trouvez les réponses justes à ces trois questions.

Mise en service de la première ligne de trolleybus à San Francisco

1902 – 1935 – 1898

Le nombre de trolleybus à Lucerne

12 – 27 – 33

Longueur du réseau de trolleybus à Lausanne (km)

54 – 40 – 118

Vous pouvez trouver les réponses dans le journal.

Vous avez été nombreux à participer à notre concours précédent.

Le Quiz paru dans le numéro 56 portait sur le métro m1.

La réponse était la 3.

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

Henriette Maurer, Lausanne

Christiane Chapuis-Monod, Lausanne

Elise Zumkemi, Prilly

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

Bravo et félicitations à tous !

1932: Compagnie des omnibus
Electriques Fribourg-Farvagny



22 23

Participez au quiz en vous connectant sur le site www.t-l.ch. Un formulaire de participation vous y attend ou envoyez vos réponses d'ici le 18 décembre 2009 aux tl, banc public, chemin du Closel 15, 1020 Renens 1.



tl-boutique

Idées cadeaux



Pictory tl... un classique pour les 3 à 103 ans

Formez des paires de pictos ou de couleurs. 36 cartes avec les pictogrammes utilisés dans notre signalétique. CHF 22.-

Jeu réalisé en collaboration avec Polyval à Cheseaux-sur-Lausanne



Porte-clé m2

En caoutchouc, 8 cm CHF 3.-



+ 15 autres articles à l'image des tl

Exposition et vente

Lausanne

Centre Clientèle Flon

Place de l'Europe

Point de vente

Rue Haldimand 3

Renens

Centre tl, Perrelet

Ch. du Closel 15

En ligne: www.t-l.ch