

banc public



Magazine des transports publics de la région lausannoise

64

septembre 2011

En matière
de recrutement,
les tl ne connaissent
pas la crise

Notre dossier spécial métiers

Vivez les tl en live!



Lauraine Ebener,
Membre de la Direction

Corollaire de l'extension de leur réseau, les tl recrutent sur tous les fronts et lancent une nouvelle interface qui permet de postuler en ligne. Ce numéro de *banc public* consacre une large part à quelques-uns des métiers spécifiques aux transports publics (et aux tl en particulier!), décrits par celles et ceux qui les exercent au quotidien (pp. 3-13).

Plus de 150 personnes nous ont rejoints en un an. L'entreprise s'active pour trouver les professionnels dont elle a besoin: mécaniciens, électriciens, futurs conducteurs, apprentis, ingénieurs, chefs de projet ou encore régulateurs. Si les connaissances techniques et l'expérience professionnelle sont importantes, les aptitudes sociales et relationnelles sont également primordiales dans la sélection et le recrutement de ces futurs collaborateurs comme des nombreux apprentis (ils sont 35 aujourd'hui, contre 25 l'an dernier). Ne seront-ils pas, demain, les ambassadeurs des tl sur le réseau et les garants des valeurs de l'entreprise? Sens de l'accueil, professionnalisme, volonté de progresser, dynamisme... autant d'attitudes et de comportements que nous mettons au service de notre clientèle.

Soucieuse d'inscrire son évolution dans une démarche globale de développement durable, l'entreprise travaille à réduire son empreinte écologique et lance un plan d'action en matière de gestion énergétique (pp. 14-15). Une économie substantielle a été faite en abaissant le seuil d'éclairage de 50% dans les stations du m2, sans préjudice la sécurité ni le confort de nos clients.

Enfin, on ne le répètera jamais assez, les tl veulent garantir à leurs voyageurs de rester maîtres de leur temps... en tout temps. Pour ce faire, nous poursuivons le développement de systèmes d'information dynamiques, en temps réel. De nouvelles bornes ont été installées aux interfaces les plus importantes du réseau. Grande nouveauté lancée en septembre, l'application pour smartphones *tl Live* (p. 16), facilitera grandement vos trajets. Alors, que vous soyez voyageurs ou candidats, vivez les tl en live... Rejoignez-nous!

Sommaire

Spécial métiers

Les tl recrutent	3
Les apprentis au Salon des métiers	5
Le conducteur serein au front des intempéries	6
Interview de Yves Pedrazzini, sociologue	9
Profession ITSQ	10

Concours

Places à gagner (le romandie et Vidy-L)	8
---	---

Le quiz

La question du mois	13
---------------------	----

Développement durable

Un plan d'action pour gérer l'énergie	14
Peu éclairées, les stations du m2 rapportent gros	15

Actu réseau

Toujours plus facile de se déplacer sur le réseau tl	16
--	----

Réseau-t

Interview de Jean-Christophe Chassard	17
---------------------------------------	----

Ailleurs en transports publics

Zurich by tram	18
----------------	----

Histoire

Il était une fois le funiculaire du Signal	20
--	----

Impressum: Editeur: Transports publics de la région lausannoise sa, ch. du Closel 15, CP, 1020 Renens1, 021 621 01 11 - www.t-l.ch
Responsable publication: Communication tl **Rédaction:** V. Maire (resp.), M. Bohin, F. Bründler, F. Crausaz, V. Ducommun, J. Grand, E. Guigoz, J. Inghoffer, B. Poot **Conception et mise en page:** L. Wyss **Photos et illustrations:** O. Elias, V. Maire, MHL, tous droits réservés, tl/ARC photos, Ville de Zurich/LDD, Zurich tourisme/LDD, Zoo de Zurich/Cordula Galeffi/LDD, Musée tram/Stauffacher/LDD, Verkehrsbetriebe Zurich/LDD **Tirage:** 16 000 ex. **Impression:** Swissprinters Lausanne SA

En matière de recrutement, les tl ne connaissent pas la crise

Pour transporter nos quelque 95 millions de clients et faire face à une demande toujours plus importante, l'entreprise a besoin de renforcer son effectif dans différents métiers.



De manière générale, le transport public est en constante évolution. Ses métiers diversifiés nécessitent une palette de compétences et une expertise spécifique au transport de personnes. Ainsi aux tl, cinq familles regroupent quelque 37 métiers différents: l'exploitation (organisation et planification du travail, régulation du trafic), la maintenance (métros, bus, infrastructures), la relation clientèle (conduite, conseil, information), l'ingénierie (conception, étude, réalisation et suivi en amont de l'exploitation) et les fonctions dites de support (ressources humaines, finances, achats, communication, marketing, informatique). Reconnus par le marché comme une entreprise qui valorise, développe, dynamise et implique son personnel en vue de remplir ses ambitions et ses promesses vis-à-vis de ses clients, des collectivités et de ses partenaires, les tl ne cessent de recruter et ce, particulièrement pour la conduite et les métiers de la maintenance.

Expo photos

Du 4 au 31 octobre, dans le hall central de la station *Lausanne-Flon*, venez découvrir en images la richesse des métiers exercés aux tl.

Zoom sur trois métiers pour lesquels les tl recrutent...

Techniciens de maintenance matériel roulant pour le m1

Indispensables à la bonne marche du m1, ils assurent la maintenance des rames que ce soit pour le changement de pièces, les entretiens périodiques, les réparations et les révisions des véhicules ferroviaires en respectant les normes de sécurité et de qualité. Ils peuvent également être amenés à participer ponctuellement aux interventions de dépannage des installations de sécurité. Pour ce métier, il faut être capable de travailler en équipe, en horaires irréguliers et assumer des services de piquet.

Jean-Luc Desaulles, technicien de maintenance m1

« Arrivé aux tl en 2005 avec une brève expérience professionnelle dans le domaine ferroviaire et mon CFC d'automaticien, j'ai été rapidement passionné par ce travail. On touche à tout et au fur et à mesure qu'on apprend les ficelles du métier, on devient non seulement autonome mais de plus en plus polyvalent, ce qui est indispensable. Je crois aux valeurs de mon entreprise. Ma volonté de progresser m'a d'ailleurs permis de pouvoir prendre en charge des projets dont celui, important, du changement des commandes électriques. »

Techniciens de maintenance installations sécurité pour le m2

Véritables spécialistes des automatismes du m2: ils garantissent, au quotidien, la mise à disposition des installations de sécurité pour l'exploitation du m2, premier métro automatique de Suisse. Dans ce cadre, ils assurent la maintenance préventive (planifiée) et corrective (non planifiée) des équipements de signalisation et de régulation assurant la circulation des trains en mode automatique ainsi que des portes palières en station. Ce métier requiert un intérêt pour le domaine ferroviaire ainsi qu'une capacité à travailler en horaires irréguliers et à assumer des services de piquet.

Conducteurs

Ils sont les ambassadeurs des tl. Leur mission est d'assurer l'accueil, le transport et la prise en charge professionnelle des clients dans les conditions de sécurité, de relation de service et de confort définis par les indicateurs qualité. Si la conduite représente l'activité principale du conducteur, accueillir les clients en leur donnant les informations nécessaires à leur voyage ou répondre à leurs attentes plus spécifiques fait partie de son quotidien. Il fait respecter les règles du "savoir-voyager" à bord du véhicule. Une fois engagé, le conducteur suit une formation intensive d'une année. Elle débouche sur un certificat de capacité reconnu dans toute la Suisse. Grâce à son système ATT (Aménagement du Temps de Travail) – unique au monde! –, l'entreprise tl est la seule à offrir à ses conducteurs la possibilité de planifier eux-mêmes leurs journées de travail. [bp](#)

Bruno Perez, technicien de maintenance m2

«Un stage de six semaines aux tl durant mes études d'automaticien m'a permis de découvrir l'entreprise. Mes études terminées, j'ai donc tout naturellement postulé pour le m2 en 2007 qui en était à ses débuts. Ce métier varié me plaît car il est intéressant techniquement et humainement. Il faut savoir travailler en équipe avec des collègues de métiers différents mais également individuellement. Au début, nous devions beaucoup intervenir pour des pannes "de jeunesse" du m2. Aujourd'hui, nous travaillons beaucoup sur l'entretien et l'amélioration des différentes installations de sécurité comme les automatismes au sol et les portes palières.»

Béatrice Barras, conductrice

«Il y a plus de 20 ans que j'exerce ce métier et j'ai toujours autant de plaisir à conduire même si la circulation est de plus en plus dense et nécessite une grande concentration à chaque instant. Pour un voyage "tout en douceur", il est indispensable d'anticiper notre conduite. Par exemple, laisser le temps à une personne âgée de s'asseoir évite qu'elle perde l'équilibre lors du démarrage du bus. Ces dernières années, l'entreprise a également beaucoup investi dans les véhicules ainsi que dans les outils mis à notre disposition, ce qui améliore nos conditions de travail. Ce que j'aime également dans ce métier, c'est l'autonomie qu'il me laisse.»

Thierry Frontenau, élève conducteur

«L'importance pour les tl du service à la clientèle m'a motivé à devenir conducteur. L'accueil et l'encadrement par les formateurs et les conducteurs m'ont permis de suivre ma formation intense et dans d'excellentes conditions. Depuis que je suis formé aux aspects sécuritaires, je vois la conduite d'un autre œil. Même si mon premier jour de conduite seul sera intimidant, j'ai toutes les cartes pour que cela se passe très bien. Les tl sont avant-gardistes avec le système ATT et l'équipement des conducteurs de tablette informatique, facilitateur de notre travail. Si par mon sens de l'accueil et mon professionnalisme, les clients se sentent bien, j'en serais fier.»



Acteur de référence en matière de transports publics, les tl contribuent à l'attractivité et à la qualité de vie d'une agglomération au rayonnement international.



Pour renforcer nos équipes, nous invitons les professionnels ambitieux à nous rejoindre. Nous mettons au concours des postes de

CONDUCTEURS BUS ET TROLLEYBUS (H/F)

Véritable ambassadeur des tl, vous êtes garant du bon déroulement du déplacement de nos clients et êtes leur interlocuteur privilégié: vous assurez la conduite de nos véhicules, informez et renseignez les passagers pour toute question relative à leur déplacement sur notre réseau (trajets, tarifs, horaires).

Consultez nos nombreuses
offres d'emploi sur
www.t-l.ch/emploi
Rejoignez-nous!

tl

Salon des métiers et de la formation à Beaulieu

Un stand d'information tl sera animé par les apprentis et maîtres d'apprentissage, du **4 au 9 octobre** à Beaulieu. Sept filières seront présentées: automaticien, informaticien, mécanicien, mécatronicien, logisticien et employé de commerce branche service et administration et branche transports publics. Les tl offrent une formation complète, un accompagnement personnalisé ainsi qu'un encadrement de professionnels, le tout porté par les valeurs de l'entreprise – professionnalisme, sens de l'accueil, dynamisme et volonté de progresser.

Lignes  **2 3 21** arrêt *Beaulieu*
www.metiersformation.ch

Le conducteur serein au front des intempéries

Les incivilités sur la voie publique sont une réalité du métier des conducteurs qui sont formés à la gestion des conflits. D'autres mesures sont prises par l'entreprise pour garantir leur sécurité.

Ils affrontent la pluie, la neige, la densité du trafic, les rues éventrées par les chantiers mais aussi, parfois, les mots qui blessent, l'agressivité, les gestes obscènes. Outre de savoir maîtriser leur véhicule en toutes circonstances, les conducteurs ont également des outils à leur disposition pour faire face aux micro-agressions qui peuvent surgir à l'improviste. Formés à la gestion des conflits, ils apprennent à dédramatiser, à apaiser. Ils connaissent leur propre résistance et leur niveau de récupération face aux tensions. Ils peuvent ainsi contrôler leurs réactions et maîtriser leur niveau de stress par des moyens simples et pratiques tout au long de leur activité quotidienne. Les intempéries humaines ont plusieurs visages: le conducteur apprend à les reconnaître avant même qu'elles éclatent.

On distingue en effet différents types d'agressions: les agressions proprement dites ou intentions d'agression, menaçant l'intégrité physique du conducteur – celles-ci restent relativement rares sur le réseau tl; les altercations verbales; enfin, les incivilités, qu'elles soient verbales (insultes), gestuelles ou comportementales, ainsi que le vandalisme à l'encontre des véhicules et des installations.

Sur le réseau tl, le nombre d'agressions physiques a peu progressé. Les incivilités verbales et gestuelles, en revanche, sont en hausse. Les insultes et autres gestes grossiers ne sont plus seulement le fait des clients: les altercations avec les automobilistes sont de plus en plus nombreuses. On constate également une augmentation de provocations en tous genres de la part de jeunes usagers (consommation d'alcool, musique trop forte, etc.). Près de 70% des incivilités sont le fait d'ados de 12 à 18 ans. Le vandalisme, quant à lui, reste stable.

Ces tensions sont source de stress et ont bien entendu des répercussions sur la santé au travail. L'entreprise s'en préoccupe. En amont, les tl ciblent notamment sur la prévention dans les écoles. Ils participent d'ailleurs à la campagne «Fair-play, c'est sûr» des CFF, par le biais du train-école, qui rencontre chaque année un vif succès. La pose de vitres anti-agression à l'intérieur de l'ensemble des nouveaux véhicules tl a amélioré la sécurité du poste de conduite. Comme dit plus haut, les conducteurs sont formés à la gestion des conflits, du stress et des micro-agression. «Ils apprennent à appliquer le "stop raisonnable" lors d'une altercation, c'est-à-dire à calmer le jeu lorsque la tension monte et que le dialogue devient impossible, explique Fabienne Moinat, interlocutrice du personnel roulant. Toutefois, constamment prendre sur soi finit parfois par peser et devenir difficile.



Le collaborateur est encouragé à venir en parler. En cas d'agression, l'entreprise soutient étroitement son collaborateur, lui apporte écoute et soutien pour la poursuite de son activité professionnelle. C'est l'entreprise, et non le conducteur, qui dénonce le cas au procureur (lire encadré). La plainte ne peut pas être retirée. Le conducteur est simplement cité comme témoin, non comme prévenu. *eg*

Art. 59a, Loi sur le transport des voyageurs:

Tout individu auteur d'agressions verbales ou physiques à l'encontre du personnel de conduite fera l'objet de poursuites judiciaires.

Initié par le GATU**, en collaboration avec le SEV*, un article de loi (art. 59a de la Loi sur le transport des voyageurs, LTV), en vigueur depuis le 1er janvier 2007, stipule que les agressions commises à l'encontre du personnel de conduite sont poursuivies d'office. Depuis septembre 2010, les entreprises qui le souhaitent peuvent placer des autocollants dans leurs véhicules afin que cette poursuite d'office visant à protéger les employés soit connue d'un large public. Cette mesure témoigne de la volonté conjointe des autorités, des entreprises de transport et des associations de personnel de jouer sur tous les tableaux afin que les voyageurs et le personnel des TP se sentent en sécurité.

* SEV (Syndicat du personnel des transports)

** GATU (Groupe autonome des transports urbains de Suisse)

**Luis* D.
conducteur depuis 1999**

« Un petit groupe de jeunes se bouscullaient et faisaient beaucoup de bruit à l'étage supérieur du bus. Je suis donc monté afin de leur dire de se calmer. L'un d'entre eux l'a très mal pris et est descendu pour m'insulter. Je l'ai prié de sortir du véhicule et il m'a alors donné un coup de poing, cassant mes lunettes. L'affaire a été portée devant le tribunal et, grâce au témoignage des autres jeunes présents, j'ai finalement eu gain de cause. Il s'est passé environ huit mois entre la plainte déposée et le jugement, c'est très long et on ne peut s'empêcher d'y penser. J'ai éprouvé du soulagement lorsque le jeune en question a été sanctionné, j'espère qu'il en tirera une leçon. »

**Christine* L.
conductrice depuis 1981**

« Dans une zone de travaux à sens unique, un automobiliste a forcé le passage alors que mon bus était déjà bien engagé. Furieux de devoir reculer, l'homme en question m'a adressé des gestes obscènes et m'a copieusement insultée lorsque je suis passée à sa hauteur. J'ai relevé son n° de plaque et les tl ont dénoncé le cas chez le procureur. Lors de la confrontation, l'automobiliste a reconnu les faits et s'est excusé. Ayant eu des antécédents, il a écopé de 5 jours amendes. J'ai très mal vécu ce manque de respect et je suis reconnaissante de l'appui que j'ai reçu au sein de l'entreprise. »

**Boris* S.
conducteur depuis 1987**

« A l'ancien terminus de Malley, je suis intervenu auprès de trois jeunes qui s'appuyaient sur le passage à niveau du m1. Ils n'ont pas apprécié et ont attendu que je remonte dans mon bus pour me cracher au visage à travers la fenêtre ouverte. Ils ont ensuite lancé des cailloux contre le pare-brise qui s'est brisé, j'ai reçu un projectile à la tête et j'ai dû recevoir des soins. Les trois mineurs ont finalement été retrouvés et convoqués devant le juge. Celui qui m'avait atteint à la tête, déjà connu de la police, a été placé en centre de rééducation. Les deux autres ont écopé d'une lourde amende. Depuis cette agression, je suis devenu beaucoup plus méfiant et je n'interviens qu'en cas de force majeure. »

**Juan* A.
conducteur depuis 1991**

« Une voiture passée au rouge m'a coupé la route alors que mon feu était au vert, j'ai dû freiner pour l'éviter. Le passager m'a fait un doigt d'honneur. A l'arrêt suivant, la voiture m'attendait, le passager en est sorti, furieux et visiblement sous l'effet de l'alcool. Comme je finissais mon service à cet arrêt, j'ai dû sortir du bus et j'ai alors reçu une pluie d'insultes et des menaces de mort. J'ai aussitôt appelé la police qui a menotté le passager et l'a embarqué au poste. J'ai eu très peur qu'il m'agresse physiquement. L'affaire a été portée devant le procureur, le jugement n'a pas encore été prononcé. »

* Prénom d'emprunt

banc public

les concours

Pour participer, rendez-vous sur www.t-l.ch ou appelez
Infoline au 0900 564 900 (CHF 0.86/min depuis le réseau fixe suisse).
Tirage au sort le 10 octobre 2011. Les gagnants seront avertis personnellement.

A gagner: 10 cartes de membres Plastinum pour la saison 2011/2012 d'une valeur de chf 60.-

C'EST REPARTI !



Accès: 18 22 60 ①② - Lausanne-Flon

A gagner: 150 cartes de réduction pour la saison 2011-2012 d'une valeur chf 130.-

Vidy-L



Théâtres

De septembre 2011
à janvier 2012

Kléber-Méleau

Saison 11/12

Vidy-Lausanne

Accès: 2 - Théâtre de Vidy

«Les transports publics sont un lieu d'apprentissage de la vie publique»



Espace clos, mobile, public. Espace de transition. Les transports publics sont un terreau qui facilite les tensions entre individus. Le remède? Savoir négocier parfois avec nos propres valeurs... Eclairage avec Yves Pedrazzini*.

Comment expliquer l'agressivité dans les transports publics?

Vaste sujet! Les transports en commun constituent un espace public en mouvement, ce qui leur confère un statut un peu à part. C'est un espace de transition d'un point à un autre au sein duquel les règles sont moins facilement respectées. Les conducteurs doivent donc s'opposer à un certain désordre.

Le mélange de population (générations, classes sociales, cultures, etc.) qui se fait naturellement à l'intérieur de cet espace est source de tension...

Les transports publics constituant un espace occupé par la collectivité, le pourcentage d'interactions conflictuelles y est donc potentiellement plus élevé. Cet espace ouvert peut créer un climat de tension au sein duquel les altercations sont plus fréquentes. L'arrière du bus reste l'espace privilégié des jeunes et l'effet de groupe peut parfois stimuler les incivilités. Mais il faut être prudent: la perception des incivilités peut différer selon les sensibilités.

Lausanne s'agrandit. Est-ce là un facteur qui peut expliquer qu'il y a davantage d'incivilités dans les transports?

Le mélange culturel opère des changements dans la société. Lausanne s'est agrandie au fil du temps et accède au statut de grande ville, avec tout ce que cela comporte. Mais on ne peut pas parler de véritables banlieues dans la région lausannoise. Les quartiers sensibles ne sont pas assez éloignés du centre-ville pour créer un véritable décalage culturel. Dans notre pays, les transports publics ne constituent pas encore un sas entre les banlieues et le centre-ville.

Pour certains, les conducteurs dans les bus peuvent représenter l'autorité. Qu'en pensez-vous?

Oui, et en tant que figure de l'autorité au sein de cet espace public mobile, ils rassurent ou énervent, selon les cas! Ils sont néanmoins investis d'une mission noble: dans les transports en commun, on offre la dernière alternative d'apprentissage de la vie publique à ceux qui n'ont pas encore trouvé leurs repères.

Les incivilités verbales à leur rencontre sont en hausse. Comment l'expliquez-vous?

Les insultes, comme les graffitis, ont été formalisées comme délit. Le rapport des jeunes au langage a évolué vers une informalisation des insultes ainsi qu'un certain mimétisme avec les jeunes des banlieues françaises. Certains modes d'expression peuvent être perçus comme agressifs, surtout pour une personne extérieure au groupe. Cette altération du langage entraîne une certaine confusion, les jeunes s'adressent à l'autorité sur le même ton qu'à leurs copains!

Comment réagir alors?

Faire preuve de civisme, c'est-à-dire tenter de comprendre l'origine du conflit, et faire des efforts pour le désamorcer. Il faut parfois être capable de négocier avec nos propres valeurs. Cette réflexion va d'ailleurs dans les deux sens, tant du côté des agresseurs que des agressés... *eg*

«Souvent, l'instabilité de la ville nous amène à confondre insécurité et incertitude.»

*Docteur ès sciences, Yves Pedrazzini est Maître d'enseignement et de recherche au Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL. Depuis plus de 25 ans, il dirige des projets de recherche internationaux portant sur les violences urbaines et l'urbanisme sécuritaire qui croit y répondre. Dans son livre paru en 2005, *La violence des villes*, il raconte comment et pourquoi la violence est un des maux les plus répandus dans les grandes villes du monde.

Leur terrain de jeu? Les stations

A la fois conducteurs ferroviaires, secouristes, dépanneurs, et stations. Eclairage sur la profession méconnue d'ITSQ, celle qui



«**M**onsieur, êtes-vous le policier du m2?» Non, Byron n'est ni policier, ni agent de sécurité, encore moins contrôleur. Mais que fait-il alors, portant l'uniforme tl et se baladant dans les stations et les rames du m2, sa radio crépitante dans la main, une petite trousse de premier secours accroché à sa ceinture? «Je suis intervenant en stations – le libellé exact est «Intervenant terrain sécurité qualité», ITSQ –, sourit-il. Cela signifie que je suis à disposition de la clientèle pour la renseigner, la rassurer, l'orienter ou lui fournir les consignes en cas de perturbations. Le métier a également un volet technique essentiel. Nous sommes les seuls formés et autorisés à conduire le m2 avec des voyageurs. En cas de panne d'une rame, nous réalisons l'intervention de premier niveau, ou la remorquons. Nous avons également les connaissances pour manoeuvrer les ascenseurs, les escalators, les disjoncteurs de haute et moyenne tension, les centrales incendie, les

portes palières, les aiguillages, etc. En cas d'intervention des pompiers ou de la police, nous sommes leurs interlocuteurs pour leur fournir les informations nécessaires.»

Un nouveau métier créé pour le m2

Sur prescription de l'Office fédéral des transports, le métier d'ITSQ a été créé dans la perspective de la mise en service du m2, en octobre 2008. «C'est une profession unique dans notre pays qui a été élaborée en fonction des besoins spécifiques du m2, premier métro automatique de Suisse, sur la base de ce qui se fait à la RATP, souligne Sébastien Capt, formateur des ITSQ aux tl. Le m2 circulant sans conducteur à bord, il s'agissait aussi de rassurer la clientèle par la présence de collaborateurs tl dans les stations, capables à la fois de renseigner et d'intervenir au niveau des infrastructures, des équipements, des tunnels et des rames, en étroite collaboration avec les opérateurs du m2 gérant le système automatique depuis le poste de commandes situé à Perrelet.» Une fois engagé, l'ITSQ suit préalablement une formation initiale sur six mois, mêlant théorie et pratique, au terme de laquelle le m2, ses

des métros lausannois

encore conseillers à la clientèle, ils veillent au grain dans les
permet de conduire le m2!



infrastructures et équipements, n'auront plus aucun secret pour lui. Au bénéfice d'un permis ferroviaire, l'ITSQ est également habilité à conduire le m2.

Entre interventions techniques...

En trois ans, le métier a beaucoup évolué. Sous la houlette de Robert Koehli, responsable de cette entité, l'équipe compte aujourd'hui plus de 20 collaborateurs âgés de 26 à 59 ans, dont trois femmes. D'abord cantonnée au seul m2, la mission des ITSQ s'est étendue cette année au réseau du m1. «Durant la phase de rodage du nouveau système, les interventions techniques étaient bien plus nombreuses qu'aujourd'hui». Conducteur aux tl, Byron Allauca a assisté à la naissance des stations du m2 en y transportant ses infrastructures en pièces détachées. Il a fait partie de la première volée de collaborateurs certifiés ITSQ. «Nous allons régulièrement chercher des trains arrêtés en inter stations pour les ramener à quai et restions davantage à l'intérieur des rames pour pouvoir, en cas d'incident, rassurer la clientèle, voire parfois l'évacuer en utilisant les chemins de fuite dans les tunnels.»

...et information à la clientèle

Aujourd'hui, ces interventions sont devenues rares et la mission des intervenants est davantage orientée vers la relation clientèle, un aspect que David Joye, tout nouveau dans la profession, apprécie particulièrement. «J'aime le contact avec les clients, pouvoir les conseiller. Mon travail est un excellent remède à ma nature plutôt timide: plus j'ai de contacts, plus je m'épanouis. Pendant World Gymnaestrada, j'étais dans mon élément!» David est ITSQ depuis juillet dernier. «J'ai eu très peu d'interventions techniques jusqu'à présent. Preuve que le m2 a aujourd'hui un taux de fiabilité très haut. Pour ne pas oublier, on nous conseille de revoir régulièrement nos procédures et d'être à jour avec tout ce que l'on a appris côté technique.» *vm*

Au petit matin, le m2 bâille et se laisse faire...

Une conductrice aux manettes du m2 ? Il faut se lever très tôt pour y croire. Anabela, ITSQ, nous a ouvert les coulisses.

Chaque matin, la mise en service commerciale du m2 fait se lever aux aurores, outre l'opérateur basé au Centre de gestion du trafic à Perrelet, quatre intervenants en station. Deux d'entre eux en prennent manuellement les commandes pour l'ouverture de ligne aux deux terminus. Objectif: s'assurer que rien n'entrave la voie avant l'embarquement des premiers passagers. Petit tour du matin avec Anabela, une des trois femmes à remplir cette mission.

1. *Vennes, 3h45*: premier café. Anabela prend son service au garage-atelier du GAT, en même temps que trois autres collègues ITSQ. Elle rejoindra peu après le terminus d'*Ouchy* en voiture.

2. *Ouchy, 4h20*: ouverture de la station d'*Ouchy*, en liaison permanente avec l'opérateur situé au poste de commandes (PC), à Perrelet. La rame est contrôlée.



3. *Ouchy, 4h30*: ouverture de ligne. Anabela prend les commandes du m2 et conduit le métro jusqu'aux *Croisettes* assurant que tout fonctionne correctement.

4. *Croisettes, 5h00*: contrôle des équipements et infrastructures (lumières, distributeurs, armoires automatiques, mobilier urbain, etc.) de la station.

5. *Croisettes, 5h23*: ouverture commerciale de la ligne. Les premiers clients du m2 embarquent. Le premier train au départ d'*Ouchy* a lieu à 5h26.



6. *Vennes, 6h*: contrôle dans la sous-station électrique. Les ITSQ sont formés à assurer la maintenance de tout type d'installations (1^{er} niveau d'intervention), selon des procédures strictes et en contact étroit avec le PC.
7. *Sallaz, 6h20*: le jour se lève sur Lausanne. À 6h30, Anabela s'assure du bon retournement depuis *Sallaz* d'une rame en direction de *Lausanne-Gare* afin d'assurer le "petit carrousel", soit une fréquence de 2'15'' durant l'heure de pointe (7h-9h). Anabela s'assure que les clients désirant poursuivre en direction de *Croisettes* en sont descendus.
8. *CHUV, 6h45*: dernière station sous le contrôle d'Anabela qui s'assure du bon fonctionnement des équipements. Entre 7h et 9h, la collaboratrice tl s'assurera du retournement des rames à *Sallaz* puis se tiendra à disposition des clients et du PC pour toute intervention possible. La relève aura lieu à midi. Trois équipes d'ITSQ se partagent les journées de 4h à 1h30 du matin, 7j/7.



banc public le quiz

Choisir la bonne réponse aux trois questions suivantes.

1. *Que signifie ITSQ ?*

- a. Intervention très sécurisée et de qualité
- b. Intervenant terrain sécurité qualité
- c. Interdiction de transiter sur les quais

2. *Où travaille l'intervenant en stations ?*

- a. Sur la ligne du m1
- b. Sur les lignes du m1 et du m2
- c. Dans les stations d'*Ouchy* et de *Croisettes*.

3. *Que signifie le « petit carrousel » du m2 ?*

- a. Un circuit *Lausanne-Gare – Sallaz, Sallaz – Lausanne-Gare* mis en place pour garantir une fréquence de 2'15'' aux heures de pointe
- b. L'ouverture de la ligne lorsqu'un ITSQ conduit le m2 entre *Ouchy* et *Croisettes*

Participez au Quiz en vous connectant sur le site www.t-l.ch. Ou envoyez vos réponses d'ici au 10 octobre à: **tl, banc public, ch. du Closel 15, 1020 Renens 1.**

Le Quiz n.63 portait sur le m1 qui fête cette année ses 20 ans.
Les réponses justes étaient: **1b, 2b, 3c.**

Le tirage au sort a souri à:

**Magali Pasche, Mollie-Margot
Emilie Herren, Le Landeron
Monsieur Boris, Lausanne**

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

Bravo et merci pour votre fidélité!

Un plan annuel d'action pour une meilleure gestion de l'énergie

Les tl entendent maîtriser leur gestion énergétique sur le long terme en s'attachant aussi bien aux consommations directes qu'indirectes d'énergie. Eclairage.

Le réseau tl consomme annuellement l'équivalent de 3700 ménages suisses!* Publiés dans notre *banc public* du printemps dernier (n°62), les résultats d'une première étude consacrée à l'analyse des **consommations directes** d'énergie de l'entreprise (période 2002-2009) ont révélé que le transport de la clientèle (bus et métros) se taille la part du lion avec près de 85% de l'énergie totale consommée. Quant aux bâtiments, ils consomment environ 15% d'énergie. Afin d'appréhender la problématique énergétique dans sa globalité, une deuxième phase d'analyse a été effectuée début 2011. Objectif: s'attacher cette fois également aux **consommations indirectes** et mettre en place une réflexion cohérente, sur le long terme, englobant tous les aspects de cette thématique importante.

Un plan d'action annuel

Pour ce faire, un groupe de travail a analysé l'ensemble des consommations d'énergie de l'entreprise, incluant les consommations indirectes (fournitures, mobilité des collaborateurs, etc.). Il a ensuite étudié différents scénarios d'évolution du contexte énergétique et climatique au niveau national et mondial. Sur la base de ces éléments, une sélection des priorités a permis de constituer un plan d'action pour 2011 débouchant sur différents projets partiels, tels l'énergie dans les critères d'achats, les risques et opportunités liés au réseau de distribution, les actions à mener sur les comportements des collaborateurs et, notamment, sur leur mobilité, la généralisation de l'Eco conduite ou encore l'efficacité énergétique des bâtiments. Ce groupe de travail aura pour rôle de réaliser des bilans annuels et de proposer des plans d'action pour les prochaines années, garantissant ainsi une gestion énergétique cohérente avec une vision globale et sur le long terme. *jj*

**Consommation d'énergie totale (électricité, chauffage, etc.)*

Le plan d'action énergétique pour l'année 2011 en cinq points

1 Risques et opportunités liés au réseau de distribution d'énergie

- Analyse portant sur les questions liées à l'approvisionnement énergétique du réseau pour l'avenir

2 Energie dans les critères d'achat

- Choix d'équipements les moins gourmands en énergie

3 Eco conduite

- Pérennisation des démarches et des formations entreprises en 2010

4 Efficacité énergétique des bâtiments

- Suivi des consommations et mesures d'économie (p.15)

5 Comportement des collaborateurs

- Information et sensibilisation aux réductions de consommation d'énergie

Sur la base des résultats obtenus en 2011, un plan d'action pour 2012 avec de nouveaux objectifs ou de nouveaux projets sera élaboré à la fin de cet automne par le groupe de travail «Gestion énergétique».

Peu éclairées, les stations du m2 rapportent gros

Différentes mesures prises dans les bâtiments tl ont permis d'économiser, depuis le début de l'année, l'équivalent de la consommation électrique annuelle de 190 ménages*. Une économie due, pour moitié, à l'abaissement du seuil d'éclairage des quais du m2.

Le seuil d'éclairage des quais du m2 a été réduit de 50%. Cette mesure, sans affecter le confort ni la sécurité des voyageurs, ainsi que d'autres mesures annexes, ont permis de réaliser une économie correspondant à la consommation électrique de 90 ménages suisses. En outre, d'ici la fin de l'année, toutes les stations seront équipées de nouveaux tubes fluorescents permettant une baisse de consommation supplémentaire de 10%.



Même si la consommation énergétique des bâtiments et infrastructures ne représente que 15% de l'énergie globale consommée aux tl, un fort potentiel d'économies est réalisable dans ce domaine, notamment sur les sites de Perrelet et du dépôt de la Borde. Depuis le début de l'année, une série de mesures ont été réalisées. Exemples: baisse du chauffage dans les bureaux de 2-3°C, ajustement des plages horaire de fonctionnement de la ventilation du bâtiment et de l'éclairage des ateliers, pose d'une sonde crépusculaire coupant l'éclairage des ateliers lorsque la lumière naturelle est suffisante (l'atelier de Perrelet totalise pas moins de 1000 tubes fluorescents!). Les résultats de ces actions, ajoutés à ceux du m2, génèrent une économie d'énergie électrique estimée à 760 MWh, soit l'équivalent de la consommation annuelle de 190 ménages.

En 2010, le chauffage représentait 57% du total de l'énergie consommée pour les bâtiments tl. Une baisse de l'ordre de 20% de consommation sur l'ensemble des bâtiments a été constatée, depuis le début de l'année, due notamment aux efforts de réduction, mais aussi à la clémence du climat. *vd*

**Consommation d'électricité uniquement.*

Toujours plus facile de se déplacer sur le réseau tl!

En lançant leur application mobile *tl Live* et en installant vingt bornes dynamiques aux principales interfaces, les tl poursuivent le développement de leurs systèmes d'information en temps réel.

Elles diffusent les prochains départs des lignes de bus respectives et de métros, les éventuels messages de perturbations, les plans de situation et encore des annonces spécifiques liées à un événement ou une manifestation. Une vingtaine de bornes stationnaires, à écrans plats couleurs, comportant une partie multimédia, ont été installées sur le réseau tl.

Cette phase d'extension fait suite à la première expérience positive menée en gare CFF de Lausanne au moyen des trois bornes TFT installées en 2009. L'objectif des tl est de permettre, à terme, à plus de 80% des voyageurs de trouver des informations en temps réel sur leur parcours.

Complémentaire et déjà incontournable, *tl Live*: intuitif, efficace, facile d'utilisation, l'application pour smartphones vous offre en temps réel les horaires à partir d'une carte avec géo-localisation, les perturbations, les tarifs et quelques astuces pour voyager futé... Essayer c'est l'adopter.



Le déploiement de ces nouveaux systèmes s'inscrit dans la volonté de l'entreprise d'améliorer l'information aux voyageurs, en temps réel, aux interfaces principales reliant les bus, les métros m1 et m2 ainsi que les trains CFF. Les emplacements ont été choisis en fonction du trafic, de l'importance du lieu, de la fréquence et de la visibilité, soit: *Renens-Gare Nord*, *Renens-Gare Sud* (m1), *Croisettes* (m2), *Sallaz* (m2), *Ours* (m2), *Riponne* (m2), *Flon* (hall, quais m1-m2), *Saint-François*, *Chauderon* et *Bel-Air*.

Téléchargez
gratuitement
tl Live sur
l'App Store



« Avec le tram et les BHNS, nous préparons l'avenir »

Au sein des tl, Jean-Christophe Chassard est chef de projet du tram t1 et des bus à haut niveau de service (BHNS). Interview.



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

Après 15 années à Londres, où j'ai été formé comme "Highways & Transportation Engineer", et après avoir géré des projets assez variés, je souhaitais me focaliser sur des projets de transports publics, particulièrement de trams. Le projet des axes forts m'a plu. Avec le tram et les bus à haut niveau de service, il sera la charpente de la nouvelle agglomération. Pour rappel, les BHNS sont des lignes de bus exploitées comme les lignes de tram qui prévoient de relier Bussigny à Lutry, via le centre de Lausanne, ainsi que de Malley à Val-Vert et en direction de Bellevaux.

Quel est votre rôle dans le projet réseau-t ?

Le rôle du chef de projet est de rendre viable des idées, dans un budget et un planning bien définis. Il est le relais entre les politiques et le domaine technique, le moteur du projet lorsqu'il stagne et le frein quand il s'emballe ! Pour le tram t1, je suis aidé par un groupement de bureaux d'ingénieurs et d'architectes – "Groupement Paragraphe" – qui comprend des urbanistes, des paysagistes, des ingénieurs civils et des géomètres.

Quelle est votre relation avec les communes ?

En étroite collaboration avec les tl, nous proposons des solutions ou des options pour l'aménagement et le tracé (nombre d'arrêts, position de la plate-forme du tram, nombre de voies de circulation pour les voitures, pistes cyclables, arborisation et espaces publics, etc.) que nous soumettons aux représentants politiques des communes (Crissier, Lausanne, Prilly et Renens) et du canton qui, eux, prennent les décisions.

Vous coordonnez aussi de nombreux mandataires...

Oui. Architrans s'occupe des abris; d'autres mandataires étudient la circulation et le trafic, l'énergie, les voies et la signalisation. A ceux-ci s'ajoute celui qui aura à charge la construction du futur dépôt des tramways. Dans la phase de réalisation, le Groupement Paragraphe gèrera les travaux du tronçon allant de *Renens-Gare* à *Galicien* et Le Groupement Tilt s'occupe de la partie du tram *Galicien* – *Lausanne-Flon*; .

Sur quel aspect important travaillez-vous actuellement ?

Nous commençons à planifier les phases de chantier du tram. Durant les travaux, les transports publics, la circulation routière et cycliste seront maintenus tout en minimisant le plus possible les nuisances. Bien informer sera donc crucial dans cette phase. Il en ira de même pour les BHNS, l'information et la coordination seront essentielles. Nous retrouverons des mandataires spécialisés en circulation, signalisation ou énergie et les services et les Municipalités des communes de Renens, Lausanne, Prilly et Crissier, auxquelles viennent s'ajouter Bussigny, Villars-ste-Croix, Pully, Paudex et Lutry.

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

Outre les aspects techniques qui présentent des défis en permanence, c'est faire comprendre la nécessité de se doter d'un réseau de transport public performant (vitesse, efficacité, confort, aspect). Il faut expliquer et convaincre que c'est le moment idéal pour anticiper et préparer l'avenir en investissant dans des trams et des BHNS, avant que les routes de l'agglomération ne soient complètement congestionnées. Il s'agit de préparer une urbanisation de qualité. *fc*

Le tram t1 présenté dans cinq quartiers

Le projet du tram t1 prend sa forme définitive et les quelque 20 mandataires travaillent sur l'élaboration des plans nécessaires pour la mise à l'enquête publique qui aura lieu au début 2012. Le tram t1 prévoit de relier, dans une première étape, *Renens-Gare* à *Lausanne-Flon*. Sa mise en service est prévue en 2017 et son prolongement est déjà à l'étude.

Afin d'informer les riverains, le projet a été présenté dans cinq quartiers différents de Renens, dans le cadre de la Semaine de la mobilité.

Plus d'infos sur:

www.i-love-mobilite.ch ou
www.lausanne-morges.ch/axes-forts.

Zurich by tram

La plus grande ville de Suisse et aussi l'une des plus agréable à visiter. Balade au bord de l'eau, au pays des trams.

Carte de visite du réseau VBZ

Zurich possède le plus grand réseau de transports publics urbains de Suisse. Au cœur de cette agglomération de 1,1 million d'habitants (380'000 pour la seule commune), les VBZ Züri Linie exploitent un vaste réseau de 13 lignes de tramway, six lignes de trolleybus, 61 lignes d'autobus et une ligne de funiculaire*. Leurs 1500 conducteurs transportent chaque année plus de 318 millions de clients sur 520 km de lignes. Dans ce vaste système intermodal de transports, d'autres entreprises comme les CFF pour la S-Bahn (RER), le SZU, CarPostal et VBG sont aussi présents sur le territoire zurichois.

* les VBZ exploitent d'autres lignes privées qui ne figurent pas dans ces chiffres.



Capitale économique de la Suisse, Zurich, la plus grande ville du pays, est aussi l'une des plus agréables à vivre ou à visiter. Son centre-ville regorge de rues piétonnes avec de nombreux commerces bien achalandés. Gastronomie, culture, nature, détente... il y en a pour tous les goûts et tous les âges. La vie nocturne attire loin à la ronde. Les transports publics disposent d'ailleurs d'un vaste réseau nocturne le week-end qui s'étend à tout le canton.



Se déplacer dans Zurich est très facile. Les tramways se succèdent toutes les 7,5' et il y a souvent plusieurs lignes sur de longs troncs communs; un vrai métro de surface! Ironie du sort, dans le passé, les Zurichois ont rejeté par référendum la construction d'une ligne de métro au profit d'un réseau cantonal de RER. Le réseau de tramway s'étant modernisé, il est aujourd'hui à la pointe en matière de transports publics, les sites propres dépassent les colonnes de voitures, les feux donnent la priorité aux trams et, parfois, la circulation est si faible dans certains quartiers qu'on en vient à se demander si l'on se trouve bien dans une métropole. Preuve que la part modale des transports publics y est la plus forte de Suisse.

Zurich montre plusieurs visages. Prenons la ligne 11 de Rehalp à Auzeig par le centre-ville: elle traverse des quartiers résidentiels, des rues commerçantes, de grands ensembles de banlieue et des zones de développement économique qui illustrent parfaitement les mutations en cours. Ces lieux offrent sans doute une image de certaines facettes futures de l'agglomération lausannoise et de son projet d'agglomération (PALM).



Faire le plein de culture

Entre le Landesmuseum consacré à l'histoire culturelle de notre patrie, à deux pas de la gare, et les nombreux musées (plus de 50) et autres lieux d'expositions aux quatre coins de la ville, les occasions de se rassasier en culture ne manquent pas: conformisme et alternatif, modernisme et classicisme, l'offre zurichoise ne laisse personne en reste.

La campagne aux portes de la city

Pour s'évader du fourmillement de la ville, prendre un peu de hauteur et admirer le panorama urbain, embarquer à bord du train à crémaillère Dolderbahn. Ce dernier part de l'arrêt Römerhof (lignes 3, 8, 15) et grimpe au sommet du Dolder aujourd'hui célèbre pour l'un des hôtels les plus prestigieux de Suisse, mais aussi pour l'oasis de détente qu'il offre aux Zurichoïses: on y patine l'hiver et s'y promène l'été.

Les pieds dans l'eau

Côté baignade, le lac offre bien sûr diverses plages à proximité de la ville, mais la fameuse Limmat qui traverse Zurich crée des lieux incontournables pour des après-midis en maillot de bain en pleine ville! Un exemple, les traditionnels «FrauenBad» (bains pour femmes) à deux pas de l'arrêt Bürkliplatz (lignes 2, 5, 8, 9, 11). Zurich, c'est enfin la mythique Bahnhofstrasse et ses rues perpendiculaires regorgeant de boutiques chics, restaurants et cafés en tous genres: ici, où pulse l'économie du pays, les piétons et les trams sont rois. *fb*

A voir...



Détente et oasis de fraîcheur en plein cœur de la ville, les alentours de l'ancienne gare du Letten sont devenus un lieu culte, où bars, baignade et transats ont pris possession des lieux. Accès par tramway avec les **lignes 4** ou **13**, arrêt "Limmatplatz".

La **ligne 6** dessert le Zoo de Zurich. A la gare centrale, prenez place à bord du tram 6, destination "Zoo" et laissez-vous transporter sur une véritable ligne de montagne dont la déclivité atteint plus de 7%.

- Tous les jours, 9h-18h.
- www.zoo.ch - 044 254 25 05



Trois questions à

Andreas Uhl, porte-parole des VBZ

Comme à Lausanne, votre réseau est en plein développement, quels sont les grands projets qui seront réalisés d'ici 2020?

En prévision de la croissance du trafic des passagers, nous prévoyons plusieurs lignes de tram à caractère "tangential". Cela signifie que des nouvelles lignes ne passeront pas par le centre-ville, ce dernier sera massivement soulagé. Les générateurs de trafic périphériques seront connectés entre eux.

Contrairement aux idées reçues, il n'y a pas que des trams à Zurich, le réseau de trolleybus comprend six lignes. Quel est l'avenir du trolley à Zurich?

Les VBZ s'appuient fortement sur le trolleybus. Ce type de véhicule est très écologique, agréable à conduire. Nous possédons même une série qui mesure 25 mètres de long: ainsi, nous pouvons offrir une capacité qui se situe entre le tram et un bus articulé. Nous avons certains projets de conversion de lignes d'autobus en trolleybus, des discussions avec les autorités vont démarrer ces prochains mois.

Dans un réseau aussi maillé et fréquenté que le vôtre, augmenter encore la capacité de transport s'avère un véritable défi. Quelle est votre marge de manœuvre?

Selon nos estimations, la croissance du trafic passagers à l'horizon 2020 sera d'environ 20%. Nous pouvons y répondre avec un renforcement des fréquences, mais aussi avec des lignes supplémentaires selon la demande. Certains acteurs envisagent même un métro, afin de réduire drastiquement des temps de parcours et palier le manque d'espace en surface.



Pour les amateurs de vieux tramways, une visite au "Tram Museum Zürich" s'impose. Ce musée a pris place dans un ancien dépôt des VBZ bordant la **ligne 11**. Descendre à l'arrêt "Burgwies".

- Me-ve, 14h-17h, sa-di 13h-17h
- www.tram-museum.ch - 044 380 21 62

Lorsque Lausanne grimpait à Sauvabelin en funi!

La ligne tl 16 exploitée par des autobus a remplacé le funiculaire du Signal qui reliait la place du Vallon au site prisé des Lausannois

De nombreux symboles sont associés à Sauvabelin: le lac et son parc à animaux, la cantine, sans oublier l'esplanade qui offre une vue impressionnante sur le Léman. Moins connu par la jeune génération, mais bien ancré dans la mémoire des aînés, le funiculaire "Lausanne-Signal" en est un autre. Inauguré le 18 octobre 1899, il reliait la place du Vallon au Signal de Sauvabelin, permettant aux citadins de venir profiter de ce lieu idyllique et forestier sans se fatiguer!

Changé en culture de champignons

Au fil des années, les habitudes des Lausannois changent, ils préfèrent le lac à la forêt et l'état général de la ligne se dégrade dangereusement. Suite à une inspection, le couperet tombe: l'ampleur des travaux nécessaires à la remise en état est trop onéreuse pour la compagnie, qui est dissoute le 7 mai 1948. Le 31 octobre, le funiculaire du Signal circule pour la dernière fois. La plupart des installations sont démontées, les deux voitures vendues. Profitant de la fraîcheur et de l'humidité du tunnel, un cultivateur l'utilise quelques années pour cultiver des champignons de Paris...

Aujourd'hui, l'ancien tracé comprenant le viaduc en pierre et le tunnel est inaccessible, cédant sa place à la végétation qui reprend ses droits... Parmi ses vestiges, la station inférieure de la ligne à la place du Vallon, reconvertie en restaurant et en entrepôt. La station supérieure n'existe plus. [ji](#)



Longueur de la ligne: 468 mètres
Altitude de la station du Vallon: 531 mètres
Altitude de la station du Signal: 637 mètres
Pente maximale: 28%
Nombre de voitures: 2
Durée du trajet: environ 4 minutes (à 7.2 km/h environ)

Il est toujours possible d'accéder à Sauvabelin en transports publics! Il suffit d'emprunter la ligne tl n°16 depuis Montbenon ou Grand-Vennes.