



Economie Region Lausanne
1001 Lausanne
058 796 33 29
<https://www.economie-region-lausanne.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 6'000
Erscheinungsweise: 4x jährlich



Seite: 15
Fläche: 146'755 mm²

Auftrag: 3005710
Themen-Nr.: 384.011

Referenz: 81211997
Ausschnitt Seite: 1/3



La fermeture du Grand-Pont pour près d'un an en 2022 alors que dix lignes de bus empruntent cet axe essentiel impliquera une refonte complète du réseau urbain.
© Hugues Siegenthaler

« NOUS TRAVAILLONS POUR ANTICIPER LES CHANGEMENTS »



Patricia Solioz Mathys dirige les TL depuis décembre 2020. Avec pour défi de gérer le présent et préparer l'après-crise, tout en devant notamment résoudre le casse-tête de la fermeture du Grand-Pont pour travaux pendant près d'un an en 2022 alors que dix lignes de bus l'empruntent. DR

En choisissant Patricia Solioz Mathys pour succéder à Michel Joye, le conseil d'administration des TL a considéré que ni la connaissance du tissu local, ni celle du monde traditionnel des transports publics ne devaient l'emporter face aux enjeux climatiques et de la transformation digitale. Titulaire d'une licence en Sciences politiques et d'une mineure en Hautes études commerciales de l'Université de Genève, Patricia Solioz Mathys était directrice de Smart City au sein des Services industriels de Genève où elle a pu faire valoir les qualités recherchées, ainsi qu'une forte orientation clients. En fonction depuis décembre 2020, la nouvelle patronne des TL a été confrontée d'emblée à la crise sanitaire. Avec pour défi de gérer le présent et préparer l'après-crise, tout en devant notamment résoudre le casse-tête de la fermeture du Grand-Pont pour travaux pendant près d'un an en 2022 alors que dix lignes de bus l'empruntent. Questions et réponses.

Selon l'Observatoire de la mobilité, la fréquentation est descendue drastiquement pendant le premier semi-confinement. Que peut-on en dire et comment cela évolue-t-il ?

Sur 2020, on est à moins 28% de fréquentation. Avec bien sûr un impact sur la vente des abonnements, mais surtout sur les billets individuels. Nous avons perdu 24% du chiffre d'affaires de vente par rapport à l'année précédente. Cela ne s'est pas vraiment arrangé durant les premiers mois de 2021, avec une diminution des recettes de 30%, toujours par rapport à 2019. Mais la fréquentation reprend, lentement. À chaque annonce favorable du Conseil fédéral, on a gagné quelques points. Avec un pic de fréquentation sur le m2 à 90% le premier samedi de la réouverture des terrasses des restaurants par beau temps! Il est



Economie Region Lausanne
1001 Lausanne
058 796 33 29
<https://www.economie-region-lausanne.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 6'000
Erscheinungsweise: 4x jährlich



Seite: 15
Fläche: 146'755 mm²

Auftrag: 3005710
Themen-Nr.: 384.011

Referenz: 81211997
Ausschnitt Seite: 2/3

clair que ces diminutions résultent de l'obligation de télétravail, dont pour une grande part les études à distance, ainsi que la fermeture des restaurants et des lieux de loisirs.

Les TL ont offert 9000 billets sms en décembre 2020 pour soutenir la communauté «Enjoy Lausanne», invitant la population à faire ses achats de Noël dans les commerces lausannois. Pour autant, les prestations n'avaient-elles pas été réduites en raison de la crise ?

L'Office fédéral des transports a interdit les réductions d'offre en tant que telle liées à la diminution de la demande. Par contre, la branche a opté pour la suppression des offres de nuit, dès lors que bars et activités nocturnes étaient à l'arrêt. D'une manière générale, dès juin 2020, nous avons adapté l'offre en nombre de véhicules, supprimé quatre voitures sur l'ensemble du réseau pour avoir davantage d'agilité face à l'absence de quelques conducteurs et conductrices. En revanche, l'offre du m2 a été augmentée par rapport à 2019 en accroissant la fréquence. En résumé, les TL n'ont donc pas réduit, mais redimensionné leur offre.

Quels ont été les effets de cette baisse d'activité sur le fonctionnement de l'entreprise ?

Grâce aux collectivités publiques nous poursuivons le développement de l'offre. Les grands projets n'ont pas été suspendus. S'agissant du personnel, nous avons demandé les RHT pour la période du semi-confinement. Il n'y a pas eu de licenciements. Nous sommes plutôt dans une dynamique consistant à rattraper le retard dû aux formations ralenties en 2020. Nous avons tout de même recruté 160 personnes l'an passé et nous continuons à le faire.

Des entreprises de transports se plaignent de la difficulté à trouver suffisamment de conducteurs de bus. Est-ce aussi le cas des TL ?

Nous voyons plutôt un intérêt réel à ce métier. Nous avons reçu 1500 candidatures pour 91 postes de conducteurs et conductrices mis au concours l'année dernière. Pour devenir conducteur ou conductrice professionnel(le) de bus aux TL, il n'est pas nécessaire de posséder le permis professionnel. Nous avons une équipe dédiée à la formation. La question est plutôt de savoir comment attirer davantage de femmes. Elles représentent moins de 5% des postulantes, alors qu'il s'agit d'une activité qui a priori ne demande pas de compétences masculines particulières.

Le télétravail largement pratiqué pendant la crise risque de s'installer durablement. Il diminue le besoin de mobilité des pendulaires. Comment comptez-vous y faire face ?

Nous travaillons à anticiper les changements. Les effets du télétravail sur la fréquentation sont réels, bien que le home office ne soit pas vraiment une nouveauté. La crise ne fait qu'accentuer le phénomène. Cela peut donner l'impression d'une évolution peu favorable pour les transports publics, or je pense que c'est plutôt une opportunité. À condition que

cela ne soit pas en jours fixes, mais en pourcentage, ce qui permet de lisser la fréquentation aux heures de pointe. Certains projets, comme l'abo journalier, ont été lancés pendant la pandémie. Nous œuvrons au sein de l'alliance SwissPass pour adapter nos tarifs et proposer par exemple un abonnement qui serait annuel, adapté au télétravail, avec quelques jours de mobilité par semaine.

À tort ou à raison, la crise sanitaire a fait craindre la promiscuité dans les véhicules bondés. Comment retrouver les clients qu'elle détourne des transports publics ?

Face à une inquiétude nouvelle, nous devons être réactifs. Nous n'avons aucune idée de l'évolution de ce phénomène. Nous avons lancé un concept de communication baptisé «responsable ensemble». Cela a plutôt bien fonctionné. Nous avons aussi développé de manière assez agile la visualisation de la charge à bord. Cette fonction permet de réguler la fréquentation selon la promiscuité tout en améliorant le confort des clients. Nous devons arriver à flexibiliser et personnaliser nos offres. Même si ce n'est pas simple et implique une logistique importante.

Si les conséquences des restrictions liées à la pandémie posent de graves défis à l'état-major de crise des TL, d'autres problématiques vont aussi beaucoup vous occuper. À commencer par la fermeture du Grand-Pont pour près d'un an en 2022 alors que dix lignes de bus empruntent cet axe essentiel. Comment allez-vous gérer ce qui risque d'engendrer un sacré chaos ?

C'est effectivement un enjeu majeur. Nous travaillons depuis un bout de temps en collaboration avec les autorités sur la manière de maintenir un service de qualité. On est bien loin d'une simple modification de ligne en raison d'un chantier. Là, c'est l'entièreté du réseau que nous devons repenser: lignes, prises en charge, véhicules, information-clients, etc. C'est un travail titanesque. Par exemple, Pully et Paudex se retrouveront connectées avec la place de la gare de Lausanne. Il s'agit de ne pas laisser la clientèle se débrouiller, mais de l'accompagner avant et pendant, autant par une communication digitale que sur le terrain.

Où en est le réseau des bus à haut niveau de service (BHNS) tant attendu. N'a-t-on pas jeté le manche après la cognée en mettant en circulation des véhicules à double articulation avant que ne soient aménagés les couloirs et les carrefours censés faire partie du concept ?

Ce reproche est infondé. Le principe BHNS que nous défendons repose certes sur un système à trois axes: véhicules, voies réservées, carrefours intelligents. C'est le principe optimal, mais ces axes sont indépendants dans le temps et dans l'espace. Dans certains cantons, de tels bus circulent sans voie aménagée. Nous avons actuellement douze de ces véhicules en service sur la ligne 9. Je pense qu'il faut laisser le temps aux communes concernées par les aménagements de donner



Economie Region Lausanne
1001 Lausanne
058 796 33 29
<https://www.economie-region-lausanne.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 6'000
Erscheinungsweise: 4x jährlich



Seite: 15
Fläche: 146'755 mm²

Auftrag: 3005710
Themen-Nr.: 384.011

Referenz: 81211997
Ausschnitt Seite: 3/3

leur approbation, lever des oppositions et se convaincre de la nécessité de ce financement. Par ailleurs, à l'ouest, les travaux d'aménagement devraient démarrer cette année.

Des adeptes de la mobilité douce en ville renoncent à leur abonnement de bus. Ces modes de déplacement individuels en ville ne vont-ils pas à terme devenir une concurrence au modèle classique de transports publics urbains ?

Il est vrai que la mobilité douce a un certain impact sur la vente des abonnements, mais ce serait une erreur de la considérer comme une concurrence. Elle est complémentaire. La finalité consiste à réduire notre contribution au CO₂. Les transports publics ont un rôle majeur à jouer pour favoriser le report modal des véhicules motorisés. Il s'agit pour nous d'intégrer la mobilité douce bien en amont dans la manière de développer nos infrastructures, de proposer des offres multimodales et aussi intermodales, de trouver par exemple comment faire entrer des vélos dans nos véhicules sans impacter les autres clients.

L'UTP (Union des transports publics) encourage les synergies. Comment cela se traduit-il pour les TL ?

Les TL ont mis en œuvre de multiples collaborations. Par exemple, nous avons lancé au sein de MOVI+ avec les Transports publics genevois l'abonnement zenGo, permettant de combiner transports publics, taxis, voitures de location ou véhicules et vélos en libre. C'était un essai pilote sur lequel nous souhaitons capitaliser. Au niveau technique, nous sommes partenaires des sociétés RailTech et RAILplus dans la recherche de synergies tant en termes de méthodologie, de matériel, de compétences et de ressources.

Les TL sont à la traîne avec des distributeurs de billets qui ne fonctionnent toujours qu'avec du cash...

C'est vrai que cela semble un peu décalé. Nous avons un parc important de plus de 600 distributeurs de billets. Ils sont de moins en moins utilisés. Ils délivrent à peine plus de la moitié des billets utilisés. Plus de 90% des ventes sont réalisées sur

la moitié de ces automatés. Les autres vendent en moyenne moins de huit billets par jour. Nous allons retirer les distributeurs les moins sollicités et optimiser ceux qui ont une véritable utilité, sans toutefois avoir déjà choisi la technologie qui sera mise en œuvre.

Que pensez-vous de la limitation à 300 places du parking de La Tuilière, proche du terminus du futur m3. Cela n'est-il pas contre-productif pour inciter au changement modal des personnes venant du nord de l'agglomération ?

La question ne se pose pas en ces termes. L'intérêt des TL est d'aller chercher les clients au plus près de leur domicile. Nous voulons développer le terminus du m3 comme une véritable interface de transports publics, au même titre que Les Croisettes en tête de ligne du m2. Cela se réalise par le développement de lignes régionales, dans une vision élargie de l'agglomération. C'est ainsi que l'on peut favoriser au mieux le report modal.

Si la qualité de l'offre est déterminante, le coût des transports publics ne l'est pas moins. Personnellement, que pensez-vous du lancement prochain d'une initiative pour la gratuité des transports publics dans le canton de Vaud ?

Il s'agit bien sûr d'une question politique. Ce que l'on sait, c'est que de toutes les expériences européennes de gratuité, aucune n'a démontré que cela favorisait réellement le report modal. Souvent liées à un développement massif de l'offre, elles ont même eu dans certains cas un impact négatif sur la mobilité douce, en incitant à prendre le bus juste pour un arrêt plutôt que de se déplacer à pied. La gratuité est donc un risque pour le report modal en réduisant les capacités financières des collectivités nécessaires pour la réalisation de projets tel que le tram et le métro. Lorsque la gratuité est ciblée sur certaines populations pour des raisons sociales, nous soutenons déjà, sur le plan opérationnel, les collectivités.

LES TL EN 2020

87,8

millions de voyageurs
(122 millions en 2019)

42

lignes autobus et trolleybus sans
l'agglomération dont cinq lignes
régionales

77%

des voyageurs sur lignes électriques
(trolleybus et métros). Production d'énergie
certifiée durable dans l'agglomération.

1560

collaboratrices et collaborateurs
représentant 60 nationalités, dont
809 conducteurs et conductrices,
49 apprentis dans 13 corps de métiers

255,8

km de réseau

59,5

millions de chiffre d'affaires de
vente (78,2 en 2019)