

© 24 Heures



Les TL jouent les oiseaux de nuit entre Lausanne et Genève

AUTOBUS – Les transports publics lausannois roulent depuis peu pour les CFF deux nuits par semaine. Reprise d’un service disparu et nouveau fleuron de l’entité hors-ligne de la compagnie, qui cherche des conducteurs pour ce type de mandats spéciaux.

Par GEORGES-MARIE BÉCHERRAZ

Publié le 20 janvier 2009

Gare de Lausanne, nuit de samedi à dimanche. Le dernier train pour Genève est parti à 1 h 30, le prochain est à 4 h 20. Depuis le 14 décembre, les noctambules en retard n’ont plus trois heures à tuer avec ceux qui sont en avance. Deux fois par semaine, le week-end, un bus aux couleurs de Transports publics de la région lausannoise (TL) s’ébranle à 2 h 15 en direction de la Cité de Calvin. Avec haltes à Morges et à Nyon, pour le prix d’un billet de train, surtaxé de cinq, dix ou quinze francs selon la destination, et voyage de retour à 3 h 40.

Sans tambour ni trompette, les CFF ont en effet réanimé un service estimé non rentable en 2003. Jean-Philippe Schmidt, porte-parole de l’ex-régie: «Les temps ont changé. Les gens vivent davantage la nuit. Les derniers trains partent de plus en plus tard, les premiers de plus en plus tôt. Dès lors cette nouvelle offre nous semblé pertinente».

Bonne affaire pour les TL, qui ont négocié la mise à disposition des véhicules et des chauffeurs, mais n’ont pas à se s’occuper de la fréquentation. Roger Perrin, son responsable marketing, croise les doigts. Il espère que cette offre de nuit confirme sa pertinence au fil du temps. Nouveau fleuron de l’entité hors-ligne de la compagnie lausannoise, ce Lausanne-Genève ne représente toutefois qu’un mandat parmi d’autres pour cette véritable entreprise dans l’entreprise, qui vient de lancer une vaste opération de recrutement de conducteurs à temps partiel.



© ODILE MEYLAN | Les Transports publics lausannois exploitent une entité hors-ligne autonome, engagée lors de manifestations ou sur mandat privé.

Indépendant des TL

Les TL se défendent d'entrer avec leur hors-ligne en concurrence biaisée avec les transporteurs privés. Roger Perrin: «Nous ne sommes pas moins chers, ce serait plutôt le contraire. Nos atouts sont la capacité et la fiabilité.» Il souligne que cette entité remonte à la nuit des temps et qu'elle fait partie du mandat de l'entreprise. «Elle est gérée comme un centre de profit, c'est-à-dire qu'elle doit payer tous ses coûts, tant en ce qui concerne l'exploitation, la maintenance, l'investissement et l'amortissement des véhicules. Elle réalise de deux à trois pour cent du chiffre d'affaires de l'entreprise.» Et de préciser que la mission est de faire du bénéfice, «celui-ci est utilisé pour diminuer la part payée aux TL par la collectivité».

Le hors-ligne, ce sont essentiellement des transports spéciaux à la demande, lors de manifestations publiques ou privées: événements sportifs, congrès, Comptoir,... etc. Cinq véhicules, exploités en leasing, sont expressément affectés à cette tâche. «Nous ne faisons pas de tourisme. D'ailleurs, qui supporterait plusieurs heures de trajet dans ces bus!». Il est vrai que, destinés au trafic urbain, ils n'ont pas le confort d'un autocar moderne, avec une légère exception pour un modèle de 45 places plus agréable pour le voyageur.

La limite d'âge, fixée à 57 ans pour l'engagement des conducteurs recherchés pour cette entité, fait tiquer le syndicat. Johan Pain, leur porte-parole: «Nous avons l'impression que c'est discriminatoire car la retraite, c'est à 60 ans pour ceux qui ont les moyens et les autres, c'est à 65 ans.». Roger Perrin répond: «Nous voulons juste éviter d'investir une formation pour des gens qui nous quitteraient quelques mois plus tard». Un secteur qui risque de devenir de plus en plus coûteux avec l'obligation fédérale, dès septembre, de suivre 35 heures de formation continue pour tous les conducteurs de bus ou de camion qui voudront conserver leur permis au-delà de cinq ans.