



## CES IDIOMATISMES...

### Découvrir le pot aux roses



Autrement dit, mettre à jour un secret, une supercherie, a maintes origines. L'explication la « plus fleur bleue » (petit jeu de mots assumé) date du 16<sup>e</sup> siècle. A cette époque foin de textos pour caler un rendez-vous amoureux ou disons plutôt un date. La digitalisation du monde n'avait même pas effleuré les cerveaux les plus avant-gardistes. Alors en ces temps jadis, les jeunes dames disposaient un pot aux roses sur le rebord de leur fenêtre. C'est sous ces pots que leurs prétendants déposaient des billets doux. D'autres experts en étymologie postulent que le pot aux roses désignait le flacon de fard

à joues. « Découvrir le pot aux roses » signifiait donc que ces Messieurs avaient fini par comprendre que les femmes recouraient à la cosmétique pour rehausser leur teint. Et dire que le maquillage remonte à l'Egypte ancienne!



### ZOOM SUR...

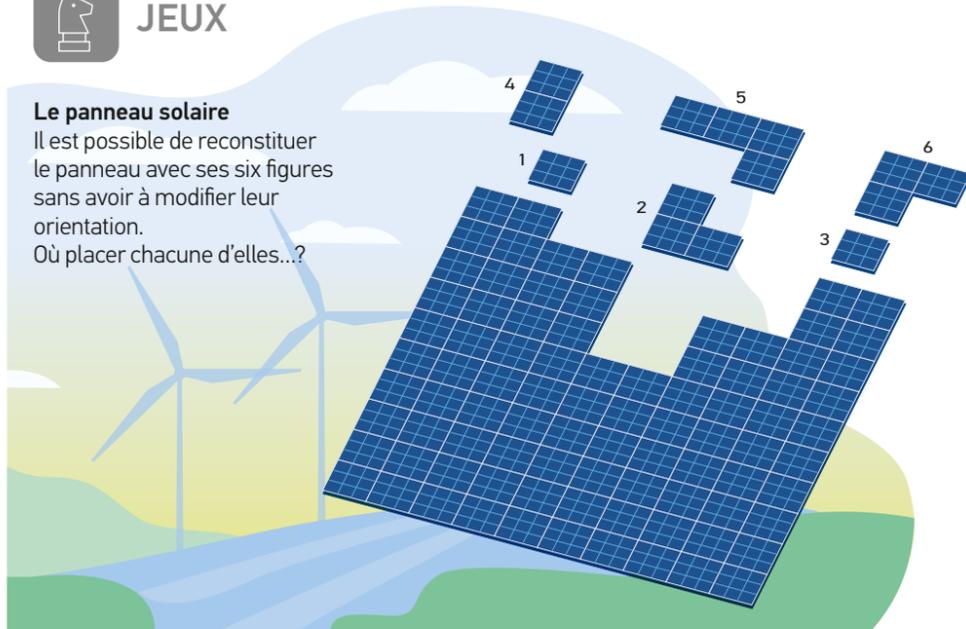
Coup d'accélérateur pour la mobilité électrique



## JEUX

### Le panneau solaire

Il est possible de reconstituer le panneau avec ses six figures sans avoir à modifier leur orientation. Où placer chacune d'elles...?



Solution : rendez-vous sur [unireso.com](http://unireso.com) et cliquez sur Ou Bien ?! n° 28 en page d'accueil.

## ÉDITO

Comment l'électromobilité à Genève avance-t-elle au pas de charge ? C'est le sujet que nous avons voulu traiter dans ce numéro en faisant l'état des lieux du parc public privé de véhicules et le point sur le recyclage des batteries. Inaugurant la nouvelle rubrique consacrée aux métiers méconnus dans les transports collectifs, Etienne Deschamps, détaille ce qu'il fait au sein du centre d'exploitation de Lausanne, une des tours de contrôle de la région fédérale. A découvrir aussi quelques bons plans loisirs pour satisfaire son appétit sportif et culturel. Et puis, nous avons braqué nos projecteurs sur le succès sans précédent de la campagne Télétravail et des 12'500 abonnements annuels contractés en six semaines. Dans l'Echo du réseau, les tpg se sont intéressés aux aînés et aux mesures mises en place pour simplifier leurs déplacements. Avec les CFF, les voyageurs prennent le large en direction du Chalais vaudois et valaisan. Et du côté de Lémanis, on parle du Léman Express qui file tout droit vers des destinations culturelles: l'effervescente Comédie des Eaux-Vives et le Château Rouge à Annemasse, haut lieu des arts vivants.

Rémy Burri - Responsable unireso



### IMPRESSUM

Responsable éditorial: Remy Burri // Rédactrice en chef: Sylvie Léger // Journaliste: Adélita Genoud // Photographies: Ville de Genève, Musée d'Art et d'Histoire, Philippe Wagner/Museum Genève, Lémanis, Acanthis // Graphisme et couverture: atelier@tortikoli.com // Création jeux: Pascale Ott // Impression: Molésou Impressions // Distribution: Red Zone // Remerciements: aux opérateurs de unireso et à tous ceux qui ont collaboré de près ou de loin à la conception et à la distribution de ce numéro. Éditeur responsable: unireso, 2 place Cornavin, 1201 Genève // unireso.com

Imprimés sur papier FSC avec des encres BIO-végétales // 17'000 exemplaires



## BONS PLANS

les adresses shopping, restaurants, loisirs...



PLEIN AIR  
Du golf « hors piste »

Le golf urbain performe. Cette activité qui se pratique en équipe de deux connaît un nombre grandissant d'adeptes. L'objectif est d'atteindre les huit trous en un temps record et avec un minimum de coups. Ainsi dès le 5 juillet et jusqu'au 29 août, chaque jour de 13 à 19 heures, les amateurs ont rendez-vous au parc des Bastions pour un premier round. C'est là que le matériel est distribué. Les 8 postes du circuit permettent ensuite de redécouvrir divers lieux emblématiques de Genève, comme la Promenade de la Treille, le Jardin Anglais ou encore le Monument Brunswick. A vos clubs!

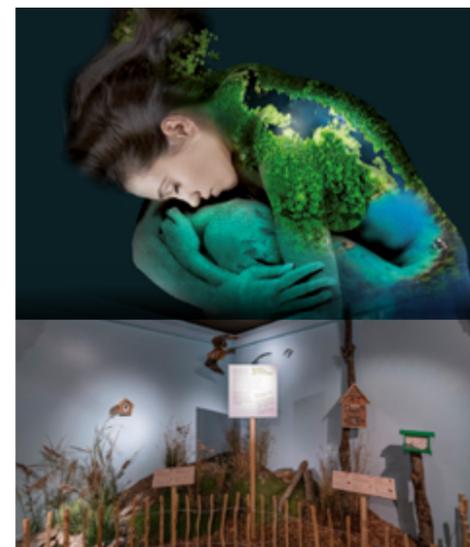
Parc des Bastions [geneve.ch](http://geneve.ch)  
PLACE NEUVE // Trams: 12, 14, 17, 18



HISTOIRE  
Des estampes en cadeau

Le Musée d'Art et d'Histoire explore sa collection d'estampes japonaises. Une centaine de surimono, autrement dit de feuilles luxueusement travaillées, sont ainsi présentées jusqu'au 21 août. Leur faible tirage ainsi que leur somptueuse technique d'impression en font des objets particulièrement précieux. Ils sont d'ailleurs offerts lors de réunions, de fêtes ou pour marquer une grande occasion. Le Musée possède un fonds riche en pièces de grand format produites à Kyoto et Osaka, qui a pour spécificité d'être lié au monde des arts vivants.

Musée d'Art et d'Histoire [institutions.ville-geneve.ch](http://institutions.ville-geneve.ch)  
MUSÉE D'ART ET D'HISTOIRE // Bus: 7  
SAINT-ANTOINE // Bus: 36  
ATHÉNÉE // Bus: 3, 5



REFLEXION  
Tout contre la terre

Quelle est notre relation à la Terre, alors que certaines interventions humaines lui portent un lourd préjudice, vagues de chaleur, sécheresses, famines, feux de forêt et inondations? Le philosophe Dominique Bourg, le psychologue Tobias Brosch et la linguiste Cristina Soriano, proposent de faire l'expérience de nos émotions afin de mieux comprendre leurs impacts dans et face à la crise environnementale. Le message de cette exposition du Muséum d'histoire naturelle est d'inviter chacun à vivre tout contre la Terre et non pas contre elle.

Muséum d'histoire naturelle  
Du 14 octobre 2021 au 25 juin 2023  
[institutions.ville-geneve.ch](http://institutions.ville-geneve.ch)  
MUSEUM // Bus: 5, 25  
TRANCHEES ET MUSEUM // Bus: 1, 8  
VILLEREUSE // Tram: 12



# Un grand coup d'accélérateur sur la mobilité électrique

L'électromobilité est au cœur des politiques publiques. Il est vrai que l'enjeu est de taille. Il ne s'agit rien de moins que de faire fléchir la pollution atmosphérique pour diminuer l'impact sur le climat et la santé humaine. Le canton de Genève vise un objectif, en 2030, 40 % des véhicules privés immatriculés sur le territoire genevois devront être à propulsion électrique. Cette stratégie pro climat, qui impacte depuis longtemps les transports collectifs, va connaître un nouveau souffle. Coup de projecteur sur la nouvelle mobilité « en marche ».

Aujourd'hui, selon les dernières statistiques cantonales, ce sont près de 5'000 véhicules électriques - toutes catégories confondues (hors vélos) - qui circulent dans la cité de Calvin. Ce chiffre, qui a été multiplié par dix en dix ans, connaît une progression régulière. Quant aux petites reines à assistance électrique, elles sont près de 7'950 à se déployer sur l'asphalte. L'élan pour une mobilité « plus propre » gagne aussi du terrain dans le transport routier. En octobre 2021, deux 40 tonnes électriques se lançaient à l'assaut des routes suisses. Ces deux colosses, presque silencieux, s'enorgueillissent d'une autonomie de 900 km à vide et 500 km avec un chargement.

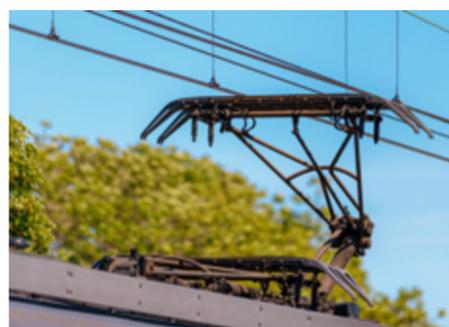
L'avenir de la mobilité passerait-il par l'électricité ? En tout état de cause, le Département des infrastructures a élaboré une stratégie qui vise à contenir les nuisances liées aux émissions de CO<sub>2</sub> en dopant le parc électrique. L'objectif est d'atteindre 40 % des véhicules genevois d'ici à huit ans. L'Etat a dès lors décidé d'agir sur deux axes : faciliter la multiplication des stations de charge électrique et modifier les critères d'imposition des véhicules à moteur.

Ce dernier projet comprend treize modifications de taxation selon le taux d'émissions de CO<sub>2</sub> ainsi qu'un volet consacré à la création d'une prime incitative à l'électromobilité. Il est aujourd'hui examiné par le Grand Conseil.

## Les tpg pressent le pas

En attendant, les tpg, dont la flotte est déjà composée à 51 % de véhicules électriques (sur 458 au total) alimentés par une source 100 % renouvelable, s'apprêtent à franchir un pas de plus, soit reléguer d'ici à 2030 leur matériel roulant encore alimenté au diesel au profit de véhicules à traction électrique. Comme l'explique Thierry Wagenknecht, directeur technique des tpg : « Nous bénéficions de données pertinentes résultant de la mise en circulation en 2018 de nos douze bus TOSA assurant la liaison Carouge-Aéroport. Ces véhicules articulés se rechargent en quelques secondes auprès des 13 stations qui jalonnent leur parcours. Une technologie éprouvée qui va donc nous permettre d'assurer le mieux possible la transition énergétique ». Mais ce n'est pas tout, le parc des trolleys - dont la dernière génération peut, grâce à une batterie hautement performante, parcourir entre 7 et 20 kilomètres sans câble - pourrait progressivement diminuer au profit des eBus. Le transporteur est en effet soucieux de ne pas envahir l'espace avec de nouveaux câbles aériens.

Voir le sujet sur l'électrification de la flotte des tpg



Enfin, la régie orange va acquérir 56 trams bidirectionnels qui, à l'instar des trams circulant actuellement sur le réseau genevois, n'utilisent pas d'énergies fossiles. L'achat de ce nouveau matériel roulant représente un investissement de 700 millions de francs financés à parts égales par les tpg et l'Etat de Genève.

## Un système « d'auto alimentation »

Aux CFF, près de 95 % du courant de traction est issu des énergies renouvelables. Le transporteur devrait atteindre 100 % d'ici à trois ans. La récupération d'énergie n'est pas une préoccupation nouvelle pour les Chemins de Fer Fédéraux. En effet, au printemps 1918 déjà, les CFF commandent des locomotives lourdes pour le transport de marchandises en montagne. Dans le cahier des charges, ils exigent qu'il y ait un frein de récupération. Cette technologie innovante est aujourd'hui opérationnelle pour l'ensemble de la flotte CFF. Comment ? « Dès que le train freine (à l'entrée d'une gare ou même en descente), le moteur fonctionne comme un générateur. Grâce au convertisseur et au transformateur, le courant est à la bonne tension (15'000 volts) et à la bonne fréquence (16,7 Hz), de sorte que l'énergie peut être réinjectée dans la caténaire. L'électricité est ensuite transportée via la ligne de contact vers d'autres trains sur la ligne », explique Matthias Tuchschnid, responsable du programme Economie d'énergie et Neutralité climatique aux CFF. « Tous les véhicules réunis récupèrent chaque année environ 630 GWh de courant de traction, soit 34 % de la consommation totale d'énergie des trains par jour et également 34 % de la consommation totale d'énergie sur l'année. En d'autres termes, avec l'énergie de freinage de trois trains, un quatrième train peut parcourir le même trajet », reprend Matthias Tuchschnid.

L'an dernier, les Mouettes Genevoises mettaient à l'eau une troisième embarcation électrosolaire. Une quatrième devrait prochainement traverser la rade. Ainsi, il ne restera plus que deux bateaux diesel sur les six en circulation. Les navettes lacustres nouvelle génération sont alimentées principalement via l'énergie de panneaux solaires installés sur le toit. Et leur système de chauffage est garanti sans aucune émission polluante car il fonctionne à l'eau chauffée électriquement à 80 degrés durant la nuit.

Ainsi, Genève roule avec détermination vers une mobilité électrique et renouvelable !

## Focus sur l'approvisionnement électrique

Laetitia Perrin, porte-parole des Services industriels de Genève (SIG).

### D'où provient l'électricité qui alimente Genève ?

L'approvisionnement en électricité du canton de Genève est assuré pour environ un tiers par de la production SIG à Genève. Le reste, dont l'origine renouvelable est garantie, est achetée en Suisse. L'énergie produite par SIG est 100 % locale et renouvelable.

### Combien produit-on d'électricité par an ?

En 2021, les SIG ont produit 784 GWh d'électricité. Cela représente la consommation de 261'333 ménages.

### Quelle est aujourd'hui la part électrique de la mobilité ?

Le nombre de véhicules électriques (100 % électrique et hybrides rechargeables) est estimé aujourd'hui à 5'200 véhicules immatriculés à Genève. Cela représente moins de 3 % du parc de voitures de tourisme du parc genevois. Les objectifs cantonaux visent à l'horizon 2030, 52-55'000 véhicules électriques et misent sur une diminution importante attendue du nombre total de véhicules utilisant des énergies fossiles.

### Quels sont les grands projets de développement compte tenu de l'extension en cours du parc privé et public de véhicules électriques ?

Les SIG poursuivent l'extension de leur réseau de bornes de recharge publiques « SIG MOVE ». Aujourd'hui, ce réseau totalise 121 points de charge accessibles au grand public sur l'ensemble du canton de Genève. Un déploiement de plus de 2'000 points de charge publics est prévu d'ici 2030 grâce à une collaboration entre l'Etat de Genève, SIG et les communes. Les SIG collaborent également avec les promoteurs des nouveaux quartiers, comme le Quartier de l'Etang ou Belle-Terre, afin de trouver le juste équilibre entre points de recharge privés et infrastructures de recharge publiques. A noter que les SIG ne sont pas les seuls actifs en termes d'installations de bornes de recharges pour véhicules électriques.

## Recyclables les batteries ?

Si l'électromobilité a le vent en poupe, que sait-on sur la composition des batteries nécessaires au stockage de cette source d'énergie ? Constituent-elles encore le maillon faible d'une mobilité qui se veut plus respectueuse de l'environnement ? Le point avec Bruno Lemoine, ingénieur de recherche à la Haute Ecole Spécialisée bernoise BFH à Bienne.

### Que peut-on recycler aujourd'hui dans une batterie ?

**Bruno Lemoine :** La majorité des composants d'une batterie lithium-ion peut être recyclée. Une attention particulière est apportée concernant les métaux à hautes valeurs comme l'aluminium, le cuivre, le nickel, le lithium, le manganèse ou le cobalt.

### Cela représente quel pourcentage de ladite batterie ?

**B.L. :** Cela diffère selon chaque processus de recyclage. Mais on peut déjà atteindre un pourcentage supérieur à 90 %.

### Quelles difficultés entravent cette action de récupération ?

**B.L. :** Le point le plus problématique c'est d'une part, l'intérêt économique et d'autre part, l'impossibilité de recycler tous les types

de batterie. En effet, les batteries lithium-ion peuvent avoir des chimies différentes et cela engendre des étapes de recyclage plus complexes. Dès lors, la collecte des batteries n'est pas toujours organisée à grande échelle.

### Quelles sont les recherches en cours dans ce domaine ?

**B.L. :** La recherche sur le recyclage se focalise sur la réduction de la consommation d'énergie, l'automatisation du processus et la compression des coûts. Une réflexion est aussi en cours qui inclut une étape recyclage à la fabrication d'une batterie. Ceci implique par exemple de recourir à des matériaux qui peuvent être séparés à partir d'un bain d'eau ou alors des constructions plus simples à démonter. Le bilan écologique d'une batterie peut également être amélioré par une utilisation plus longue. Par exemple, une batterie qui n'est plus assez performante pour une voiture électrique est utilisable pour le stockage d'énergie d'une maison individuelle. Le projet CircuBAT, lancé par le Centre de recherche sur le stockage d'énergie (ESReC) de la Haute Ecole bernoise et six autres institutions de recherche, a pour but de fédérer les activités et partenaires en Suisse afin de résoudre le problème du recyclage et développer une économie circulaire.

Plus d'infos sur : [circubat.ch](http://circubat.ch)

## Le Léman Express, train de la culture

**Le Léman Express, grand facilitateur de mobilité à l'intérieur du Grand Genève, est aussi idéal pour les déplacements des voyageurs amateurs de théâtre, de concerts et plus largement de spectacles d'art vivant.**

Jouxtant la gare de Genève-Eaux-Vives, la Comédie et ses deux salles de spectacles, est bien plus qu'une scène ouverte aux artistes suisses et internationaux. C'est une véritable fabrique qui bouillonne d'actions culturelles ludiques, réflexives et familiales. De l'autre côté de la frontière, à 20 minutes à pied de la gare d'Annemasse, Château-Rouge s'inscrit dans cette même démarche de culture pour tous avec ses 130 événements annuels,

théâtre, danse, cirque, musiques actuelles et spectacles pour le jeune public.

Léman Express embarque ainsi les voyageurs du soir vers toutes ces destinations culturelles. Entre Coppet et Annemasse, ce sont des trains qui circulent non seulement toutes les 15 minutes jusqu'à 00h30, du lundi au vendredi mais aussi toute la nuit le vendredi et le samedi (1 train chaque heure, entre 00h30 et 5h00).

Petit focus sur quelques temps de parcours

- **35 minutes** Versoix > Genève-Eaux-Vives
- **14 minutes** Genève Cornavin > Genève-Eaux-Vives
- **3 minutes** Genève-Champel > Genève-Eaux-Vives

Retrouvez les programmes des spectacles sur [chateau-rouge.net](http://chateau-rouge.net) et sur [comedie.ch](http://comedie.ch)  
Ainsi que toutes les activités possibles autour des gares sur [lemanexpress.ch/fr/sevader/carte-interactive](http://lemanexpress.ch/fr/sevader/carte-interactive)



## Évadez-vous dans le Chablais avec les RegioExpress des CFF

**Le Chablais est un paradis pour les randonnées ou les tours à vélo. Des rives du Léman aux sommets des Muverans ou des Dents du Midi, de nombreuses activités de loisirs vous attendent dans des paysages à couper le souffle.**

Les confortables trains RegioExpress à deux étages vous emmènent chaque heure et sans changement depuis Annemasse, Lancy-Pont-Rouge ou Genève jusqu'à Villeneuve, Aigle, Bex ou St-Maurice. Vous voyagez dans le respect de l'environnement, sans soucis de stationnement et sans embouteillages. Vous pouvez profiter pour vous détendre, lire ou tout simplement

Dans toute la région, des sentiers thématiques sur les vignes ou le sel, des chemins accessibles à tous publics et des randonnées plus exigeantes dans des panoramas grandioses vous attendent. La réserve naturelle des Grangettes enchante celles et ceux qui recherchent le calme et la nature. Les nombreux tours à vélos, accessibles en transports publics et réalisables par la majorité des personnes, permettent de découvrir la région sous un angle différent.

**Le Chablais regorge aussi de lieux fascinants qui racontent notre histoire et notre patrimoine et qui méritent le détour.**

Le château d'Aigle, l'Abbaye de St-Maurice, le musée des Ormonts tout proche des Diablerets, les Mines de Sel de Bex, le musée des Traditions et des Barques du Léman à St-Gingolph ou encore les Vieux-Moulins de la Tine à Troistorrents dans la Vallée d'Illiciez. Si vous aimez les sensations fortes, des



## Les tpg prennent soin des aînés

**La retraite! Une étape de la vie bien méritée, après des années de dur labeur. D'aucuns en profitent pour buller et se reposer, d'autres pour rattraper toutes les lectures remises à plus tard, démarrer l'apprentissage d'un instrument de musique, voyager, s'adonner sans compter à leur passion, profiter de leur famille.**

L'essentiel est de pouvoir rester en forme et autonome le plus longtemps possible pour profiter de ce temps désormais libéré des contraintes professionnelles. Or, le corps se fatigue, les technologies et le monde changent et cette frénésie de nouveautés peut devenir pesante. Notre clientèle Senior éprouve parfois certaines craintes à se déplacer comme avant: elle se sent moins à l'aise dans ses mouvements, moins en sécurité, les nouvelles technologies d'information et d'achat peuvent lui sembler trop complexes jusqu'à les dissuader de sortir.

Dans l'optique de les rassurer et de rendre leurs déplacements aussi fluides que possibles, nous mettons à leur disposition diverses facilités: nos véhicules sont, par exemple, désormais tous accessibles par un plancher abaissé pour des montées à bord plus sûres, les trajets sont filmés pour assurer la sécurité de notre clientèle, les portes avant des véhicules disposent d'un bouton spécial – le bouton bleu – qui permet de maintenir les portes ouvertes le temps que la personne soit à l'intérieur du bus/tram/trolleybus (c'est ensuite le conducteur ou la conductrice qui ferme manuellement), etc.

Tous ces services ne sont pas forcément connus de tous et toutes. C'est pour cela que nous avons développé, en collaboration avec l'ATE (cours «être et rester mobile») d'abord et maintenant l'AVIVO, des ateliers dans lesquels nous dispen-

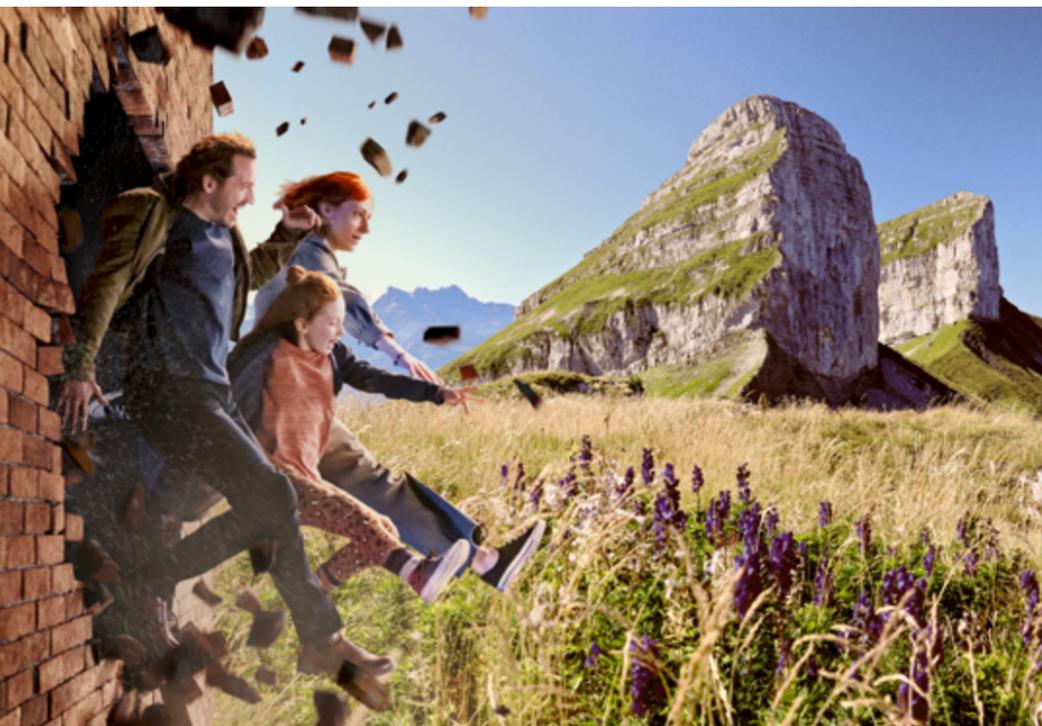
sons une foule de conseils et d'explications pour voyager en toute sécurité. Durant deux heures, nous présentons les divers tarifs et billets à l'avantage de la clientèle Senior, les bons gestes à adopter en montant/descendant à bord du véhicule pour voyager sûrement, les mesures à adopter en cas d'atteinte à sa sécurité, les applications tpg pour la recherche d'itinéraire et l'achat de billets et nous répondons à toutes leurs questions. Enfin, nous nous rendons avec les participant-es sur le terrain pour leur expliquer concrètement le fonctionnement des distributeurs de titres de transport.

Nous leur présentons également le service d'accompagnement, gratuit, des personnes à mobilité réduite «Mobilité pour tous» pour lequel nous collaborons avec La Fondation Foyer-Handicap qui forme les accompagnant-tes.

Ces ateliers se déroulent l'après-midi, en divers lieux du canton facilement accessibles en transport public (hôtel Montbrillant, Pont-Rouge, tpg-Bachet-de-Pesay) et peuvent accueillir une vingtaine de participant-es. Outre les tpg, la police genevoise, les CFF et l'IMAD sont également présents pour dispenser des conseils pratiques et rassurer les Seniors afin qu'ils vivent leur mobilité en toute sérénité!

### Informations et inscriptions:

- [tpg.ch/fr/voyager/conseils-pratiques/pour-les-seniors](http://tpg.ch/fr/voyager/conseils-pratiques/pour-les-seniors)
- [mobilitesenior.ch/cours-etre-et-rester-mobile](http://mobilitesenior.ch/cours-etre-et-rester-mobile)



regarder les beaux paysages qui défilent sous vos yeux. Et si vous voyagez avec des enfants, vous avez l'occasion de jouer avec eux tout en vous déplaçant.

Une fois aux différentes destinations, quatre lignes de trains spectaculaires grimpent sur les hauteurs du Chablais: Aigle-Leysin, Aigle-Le Sépey-Les Diablerets, Bex-Villars-Bretaye et Aigle-Ollon-Monthey-Champéry. Sur les hauteurs, profitez de visiter des villages typiques ou poursuivez encore un peu plus votre ascension vers les sommets avec les remontées mécaniques.

parcours suspendus dans les arbres vous attendent à Aigle, aux Diablerets, à Champéry et à St-Gingolph. Dans le Chablais, vous pourrez aussi profiter de faire de la trottinette de descente, du tir à l'arc, du golf alpin, du mountain cart ou encore de dévaler des pistes de downhill ou des bikeparks.

Une pause bien-être aux bains de Villars, par exemple, est une façon agréable de terminer une journée d'excursion bien remplie.

Retrouvez notre sélection d'idées d'excursion sur: [cff.ch/chablais](http://cff.ch/chablais)



## Etienne Deschamps Chef circulation des trains aux CFF

Le centre d'exploitation des CFF, situé à Lausanne, semble tout droit sorti d'un film de science-fiction. Sur des dizaines d'ordinateurs, des graphiques affichent des lignes parcourues de segments verts, rouges ou oranges, d'autres semblent fixes. C'est ici que s'opère l'aiguillage des trains dont le Léman Express qui circulent dans le Grand Genève et jusqu'à Morges. Rencontre dans le saint des saints avec Etienne Deschamps, chef de team et chef de circulation des trains.

**Les centres d'exploitation CFF sont de véritables tours de contrôle. Quel est le rôle des personnes que l'on voit rivées à leur clavier ?**

**Etienne Deschamps :** Ce sont en quelque sorte les gardiens du temple. Ce sont eux qui veillent à ce que la circulation des trains se fasse sans entrave. Car si les itinéraires et les heures sont préprogrammés, des écueils peuvent jaloner le parcours d'un convoi. Les chefs de circulation vont traduire par des signaux les impondérables qui surviennent. Ainsi le conducteur sait qu'il peut maintenir le cap lorsque le signal est vert, qu'il doit ralentir si celui-ci est orange ou stopper quand il passe au rouge. Chaque chef de circulation doit gérer entre huit et dix trains. C'est ce qui explique pour partie la multiplicité des écrans qui font face aux collaborateurs. En parallèle, il leur incombe aussi la gestion de trains de marchandises qui ont souvent des horaires spéciaux.

**A quoi correspondent précisément les lignes et les segments colorés que l'on voit apparaître sur certains écrans ?**

**E.D. :** Ces éléments matérialisent les trains, orange pour le Léman Express, bleu lorsque le train est à vide ou transporte de la marchandise. La fiche de codes qui apparaît va permettre l'enclenchement automatique des signaux destinés aux conducteurs.

**D'autres collaborateurs sont affectés à des tâches spécifiques ?**

**E.D. :** Nous avons des régulateurs de trafic. Ce sont eux qui devront prendre la décision de rétablir la circulation après un incident. C'est une fonction évidemment déterminante car c'est lui qui doit prendre les dispositions pour une reprise rapide du trafic selon l'horaire. Le chef de circulation mettra en œuvre les décisions du régulateur en garantissant la sécurité des voyageurs. Le rôle de régulateur est d'autant plus complexe que le nombre de trains relevant de notre secteur est de 950 par jour dont 240 Léman Express.

**A quelle fréquence, les chefs de circulation interviennent-ils pour prévenir une difficulté sur un parcours ?**

**E.D. :** En permanence car les CFF fonctionnent 24H/24. Ces imprévus ne sont pas tous du même ordre. Certains peuvent être résolus très rapidement, d'autres nécessitent un investissement plus long. Mais nous poursuivons nos deux missions majeures, la sécurité et la ponctualité autant que faire se peut des trains.



**Comment les chefs de circulation des trains sont-ils formés ?**

**E.D. :** Nous suivons un cursus intensif de huit mois dispensés par les CFF au terme duquel nous pouvons obtenir l'autorisation d'exercer délivrée par l'Office fédéral des transports. Cette formation de base est complétée par une formation de trois mois en opérationnel permettant une connaissance approfondie des gares desservies. C'est une formation exigeante à la mesure de la responsabilité que nous devons assumer.

Voir l'interview filmée d'Etienne Deschamps



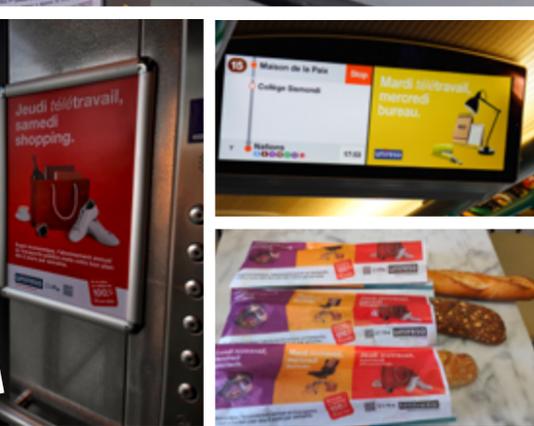
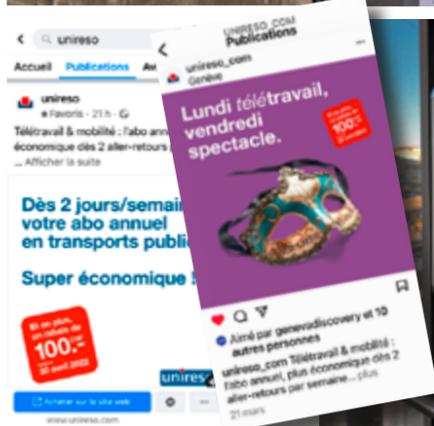
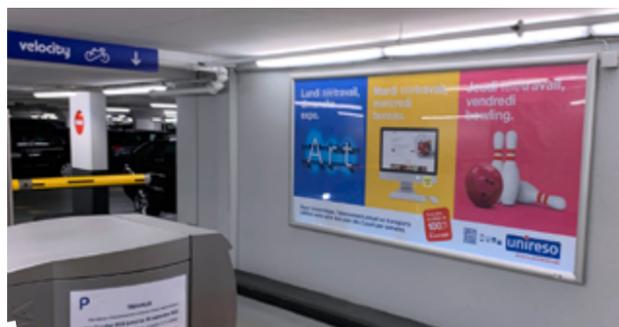
## LES INFOS D'UNIRESO



### La campagne Télétravail bat tous les records !

**Près de 12'500 abonnements annuels vendus en six semaines, la dernière campagne unireso, a fait un véritable tabac ! Coup de projecteur sur les résultats et retour dans les coulisses de cette opération promotionnelle qui s'est déployée du 21 mars au 30 avril.**

Sur le nombre d'abonnements vendus, 71 % ont été contractés par des adultes, 15 % par des seniors et 11 % par des jeunes. Deux tiers des achats ont été effectués dans les agences et centres voyageurs et un tiers en ligne. A noter que les aînés ont acquis leur titre de transport dans les premiers jours de la campagne, tandis que les plus jeunes ont attendu la dernière semaine pour acquérir leur abonnement. Durant les trois derniers jours, les points de vente ont véritablement été pris d'assaut et des files d'attente se sont formées devant les guichets. La campagne en coulisses ? Pourquoi les télétravailleurs étaient-ils au cœur de la campagne unireso ? La communauté tarifaire a voulu démontrer - face à la pérennisation du home office - que l'abonnement annuel restait avantageux dès deux aller-retours par semaine. Comment ? Le détail de la démonstration chiffrée figure sur [unireso.com/teletravail](http://unireso.com/teletravail), une page qui a été consultée près de 3000 fois et dont le taux de lecture a atteint plus de 4 minutes. C'est dire si les voyageurs ont été massivement convaincus, ce d'autant que la campagne était assortie d'un rabais exceptionnel de CHF 100.- sur l'achat d'un abonnement annuel.



C'est donc en partant du postulat que les voyageurs ont tout à gagner à repenser leur mobilité (gain de temps, économies, moins de stress, plus grande fiabilité, moins de trafic, geste pour l'environnement) que le concept a été développé.

Et c'est avec S Agence, agence de communication/design genevoise, qu'unireso a conceptualisé une série de visuels sous forme de triptyques démontrant que les transports publics s'utilisent non seulement pour aller travailler mais également pour les loisirs (spectacle, shopping, expo, bowling, apéro, fitness).

Visibles dans tout le canton, ces visuels ont été diffusés sur 25 véhicules tpg, dans tous les parkings, sur 65 panneaux d'affichage, sur 2 écrans géants à Balexert et à La Praille, dans la presse et bien évidemment sur les réseaux sociaux et en programmation.

Le public a pu aussi découvrir la campagne à travers des spots publicitaires sur *Léman Bleu télévision* et entendre, sur les ondes de *Radio Lac* et *One FM*, Nestor expliquant à Chloé l'intérêt d'avoir un abonnement !

Grande nouveauté cette année, un support inédit de communication a fait son apparition : le sac à pain ! En effet, 56 boulangeries ont distribué des sacs à pain dévoilant les visuels de la campagne. Le maître boulanger/pâtissier François Wolfsberg a été particulièrement sensible à ce message et nous a même accordé une interview exclusive à voir sur notre site.

Voir l'interview filmée de François Wolfsberg

