PAGE 8

RÉFLEXIONS TRANSFRON-TALIÈRES À VADUZ

PAGE 10

EN ROUTE VERS UNE OPTIMISA-TION SPATIALE DE LA MOBILITÉ





01/20





NEWS	
News	5
Actualités du monde des transports publics	
STORIES	
Réflexions transfron-	
talières à Vaduz	8
Tableaux des départs à Vaduz	
INSIDE	
Aller de l'avant	5
Le nouveau PDG, Peter Fankhauser	
Gare de Berne:	
tout confort	6
Afficher les départs à la gare de Berne	
Et sinon	12
Développements et tendances dans les régions	
dans los rogions	
TRENDS	
En route vers une	
optimisation spatiale	
-	

MENTIONS LÉGALES

Rédaction: SIGNAL SA, Marketing marketing@signal.ch 032 352 11 11

de la mobilité

Tendances en matière de conduite autonome

Design + Création weiss communication + design ag www.wcd.ch

Textes: Jürg Freudiger

Impression: Hertig + Co. AG, Lyss

Tirage

900 ex. en allemand 400 ex. en français 100 ex. en italien



10

STOP+GO 01-20 Photographie: SIGNAL SA, Dirk Weiss, wcd



Poursuivre notre histoire à succès

Chère clientèle, chers partenaires,

«Avoir le cœur à la bonne place» est une expression qui m'est souvent venue à l'esprit pendant

mes premiers mois de travail chez SIGNAL SA. Elle correspond au personnel, ici, à Büren, tout autant qu'aux équipes des succursales. L'impression est toujours la même, dans les trois régions linguistiques:je vois des personnes qui s'engagent à fond dans leur travail, relèvent les défis ensemble et trouvent des solutions simples. Avec de tels collaborateurs et de telles collaboratrices, une entreprise est toujours gagnante.

La passation de témoin s'est aussi déroulée tout naturellement. Pendant ma période de familiarisation, la gestion opérationnelle est restée entre les mains d'Ernst Moser, tandis que je reprenais les premiers domaines de responsabilité (par ex. la refonte de la stratégie ou le processus budgétaire). J'ai été très bien accueilli, ce qui est un point en faveur de la culture d'entreprise. Je vais maintenant tout mettre en œuvre pour écrire la suite de l'histoire de réussite de SIGNAL SA. Je remercie Ernst Moser pour la réussite de son travail très engagé au long de toutes ces années.

PETER FANKHAUSER

PDG



Il est chez nous depuis septembre 2019 et il tient seul les rênes depuis janvier 2020: Peter Fankhauser, nouveau PDG de SIGNAL SA. Il s'y connaît très bien en transports publics grâce à ses longues années comme cadre au CFF puis à la BLS, où il a été membre de la direction et responsable de la production de trains avec 1600 collaborateurs sous ses ordres. Stop+Go l'a rencontré dans son bureau transformé en salle de réunion.

Qu'est-ce qui vous a persuadé de raccrocher à la BLS pour venir chez SIGNAL SA?

PF: «Je voulais me poser activement un nouveau défi avant d'atteindre mes 50 ans. J'avais assez vu les chemins de fer, mais idéalement je cherchais quand même quelque chose en rapport avec les transports et qui compte une production en interne. C'est une annonce qui m'a rendu attentif au poste. Ce qui m'a plu tout de suite: Comme PDG, je porte la responsabilité générale. De plus, SIGNAL SA reste assez compacte pour que je garde une vue d'ensemble, aie affaire aux gens et ne doive pas seulement diriger des rencontres.»

Où en est l'entreprise et quels accents voulez-vous mettre?

«L'entreprise est très bien positionnée sur le marché. Nous pourrons fournir une contribution active avec les développements actuels en matière de mobilité intégrée. Le défi sera de savoir amener des solutions valables pour cette époque complexe, axée sur la technologie. Je vais aussi prioriser le développement du potentiel des cadres; le développement du leadership est pour moi un point auquel j'attache une grande importance. Et troisièmement, nous devons mettre bien plus l'accent sur la qualité, car c'est sur ce point que les clients nous jugent!»

Dans quelle mesure votre expérience de direction sera-t-elle profitable à SIGNAL SA?

«J'ai un style de leadership responsabilisant et je suis moi-même un assez bon exécutant. Avec les équipes engagées, collégiales et motivées que j'ai rencontrées ici, nous pourrons vraiment aller de l'avant.»

NEWS

Actualités du monde des transports publics



Presque comme des vrais

Le «Swiss Vapeur Parc» situé au Bouveret sur les rives du lac Léman dispose de nombreuses répliques de trains à l'échelle 1:4; ils circulent sur des voies de deux kilomètres au total. Les locomotives à vapeur, fidèles aux originales, sont particulièrement frappantes. Le parc bénéficie du travail bénévole de nombreux employés CFF.

Ici on veille au moindre détail dans ce paysage aménagé pour le plaisir des familles. Même la signalisation n'est pas en reste. En septembre 2019, SIGNAL SA a donc équipé l'installation de signalisation par des tableaux supplémentaires. Ils sont obligatoires pour les véritables chemins de fer et rendent donc les installations encore plus réalistes.

«Notre véritable client est RM Voie Ferrée», raconte Arnaud Sevy, Key Account Manager Transports publics région ouest. «Il s'agit d'une entreprise de sécurité privée, notamment pour les chantiers dans le domaine des chemins de fer. Étant donné que RM Voie Ferrée s'engage au sein du Swiss Vapeur Parc, on peut presque se considérer comme l'un de ses sponsors.»

www.swissvapeur.ch







Signalisation d'avertissement à la gare de Chernex

En octobre, de nouvelles signalisations d'avertissement ont été installées à la gare de Chernex du Chemin de fer Montreux Oberland bernois. Les travaux comprenaient divers panneaux ainsi que des marquages posés selon le procédé thermoplastique. Ceci, afin de rendre les accès aux quais de cette gare très fréquentée plus sûrs.

Le début de la saison des marquages

Nous sommes prêts pour la saison des marquages du printemps 2020. Que planifiez-vous? Quel matériel doit être utilisé? Prenez contact avec votre responsable de succursale pour réserver la capacité nécessaire: www.signal.ch/fr/succursales/



Mobilité en réseau à Lucerne

Deux nouvelles bornes en gare de Lucerne facilitent le transbordement entre train, bus et bateau. Les écrans 75" disposent de fonctions tactiles et text-to-speech (renseignements audio); les personnes en chaise roulante peuvent abaisser l'affichage.



La gare principale de Berne est une plateforme importante en tant que gare CFF, BLS et RBS (Regionalverkehr Bern Solothurn), mais aussi comme nœud important pour le réseau des RER; il s'agit ainsi de la deuxième gare de Suisse, après Zurich. Inaugurée en 1860 comme gare en tête de ligne, puis réouverte en 1974 après une transformation complète, aujourd'hui près de 270 000 voyageurs passent par la gare de Berne tous les jours ouvrables. Le projet «Indicateurs des départs aux nouveaux emplacements confortables» visait à offrir une orientation encore meilleure aux voyageurs en transit. SIGNAL SA a relevé le défi.

Répondre à un besoin

«Les CFF sont un de nos clients fidèles depuis longtemps», confirme Roger Röthlisberger, Key Account Manager CH centre. «Nous travaillons étroitement ensemble, avec grand succès. Tant le département des marquages et de la signalisation que le domaine de l'information statique et dynamique à la clientèle.» C'est exactement cela qu'il fallait à Berne. Une enquête sur la satisfaction de la clientèle, prise très au sérieux par les CFF et analysée en détail, avait en effet révélé un besoin concret de la clientèle: bien qu'il existe des emplacements où s'asseoir, dans le passage sous-voies, d'ailleurs fortement utilisés, on n'y avait pas une vue directe sur les prochains départs de trains. «Les gens devaient se lever à chaque fois pour obtenir des infos sur l'horaire des départs», raconte Roger Röthlisberger. Il en va maintenant autrement, grâce aux écrans de SIGNAL SA.

Une nouvelle vue d'ensemble

Après que les CFF aient lancé le projet en mai 2019 à Olten, et suite au dépôt d'une offre, le mandat a été accordé pendant la semaine 23. Huit semaines plus tard, les écrans étaient déjà installés et opérationnels.

Nous avons utilisé quatre écrans 46 pouces, contrôlés par quatre ordinateurs. Un écran et un ordinateur restent en réserve. «Chez nous, c'est Björn Ingold qui était sur le pont comme responsable de projet pour l'ingénierie et la mise en service», explique encore Roger Röthlisberger. «Notre interlocuteur chez les CFF était Thomas Pfäffli, responsable de projet des installations techniques.»

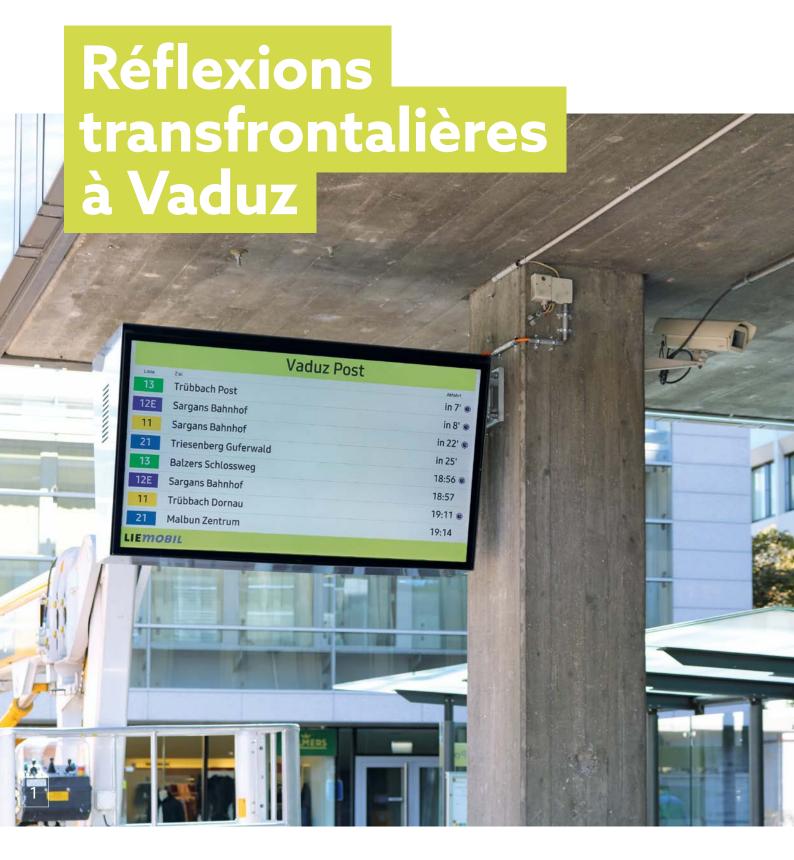
Avec cette installation, il y a maintenant dans le passage sous-voies de la gare de Berne une information aux voyageurs qui peut être lue confortablement depuis les bancs. Les CFF en sont très satisfaits. «Il n'est pas exclu que nous devions installer davantage d'écrans. En tout cas, les nouvelles infos sont fortement utilisées.»





¹_ Les bancs invitent à faire une courte pause

²_ Les heures de départ toujours devant les yeux



Le Liechtenstein a sa propre entreprise de transports, LIEmobil, qui n'offre pas moins de 15 lignes. Certaines sont exploitées par CarPostal, mais avec le visuel de LIEmobil, y compris les véhicules. Il y a aussi certains arrêts qui se trouvent dans le canton de St-Gall, comme Sargans ou Buchs.



«Le Liechtenstein a choisi nos solutions d'affichage pour les transports publics.»

DIRK SCHÄUBLE, KEY ACCOUNT MANAGER EST

«LIEmobil est notre client depuis peu», déclare Dirk Schäuble, Key Account Manager est. «Mais la Principauté du Liechtenstein, pour laquelle nous travaillons déjà régulièrement, surtout pour son Office des constructions dans le domaine de la signalisation routière classique, est en arrièreplan.» Cette fois-ci, il s'agissait de remplacer les indicateurs des départs existants, y compris la connexion avec une gestion des contenus.

Écrans bifaces

Les quatre écrans LED au total, installés à deux arrêts, disposent de boîtiers adaptés aux besoins du client et sont bifaces, pouvant donc être consultés des deux côtés. Ils sont contrôlés par la 4G et affichent du contenu web via Wemlin Pos. «Jusque-là, tout est du domaine de la normale», dit Dirk Schäuble. Mais le mandat était toutefois spécial, «car il fallait quand même des réflexions transfrontalières, surtout en ce qui concerne les normes de télécommunications mobiles». Quelques arrêts d'urgence se sont encore ajoutés aux installations techniques, mais ce sont de simples tableaux analogiques.

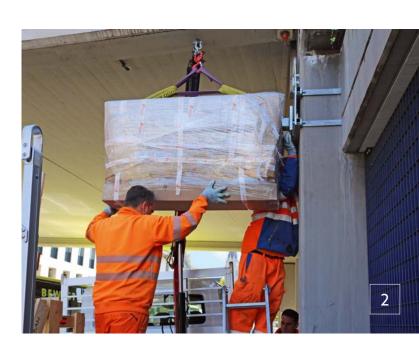
Jalons

Les premières offres datent encore de 2018. «Il a fallu procéder à quelques adaptations et optimisations», d'après Dirk Schäuble. Mais en fin de compte, nous l'avons remporté: la commande a été passée en avril 2019 et la mise en service a pu se faire en septembre de la même année. «Chez nous, le responsable de projet était Eliseo Ingolingo, et il a fait un excellent travail», fait remarquer un Dirk Schäuble bien

satisfait. Du côté du client, Jürgen Frick et Wolfgang Jenne de LIEmobil, ainsi que Daniel Bader de l'Office des consommations, ont été impliqués. Une formation a été organisée à la fin du projet, en novembre 2019.

Comme des mandats supplémentaires sont déjà en cours, «le client est visiblement satisfait de notre travail. D'abord, nous avons installé des écrans à Vaduz, maintenant la gare routière de Schaan s'y ajoute. Sachez que Schaan est la plus grande localité du Liechtenstein; nous pourrons donc y installer huit indicateurs, trois bifaces et deux simples. Visiblement, nous nous sommes attiré les faveurs de la Principauté», conclut-il.

1_ Un écran LED biface trouve sa place





EN ROUTE VERS UNE OPTIMISATION SPATIALE DE LA MOBILITÉ

Thomas Sauter-Servaes est un chercheur en mobilité. Il enseigne à la ZHAW, dirigeant notamment le cursus sur les systèmes de transport. Dans cette interview, il nous explique quelles voies devraient bientôt s'ouvrir à nous.



S+G: Thomas Sauter-Servaes, vos recherches mettent l'accent sur différents termes qui ne sont pas compréhensibles pour les non-spécialistes, par exemple l'«intermodalité». Il faudra nous les expliquer...

Thomas Sauter-Servaes: «Ces expressions décrivent pour ainsi dire un comportement en matière de mobilité qui se dessine à l'avenir. On parle de multimodalité si je prends le train aujourd'hui et conduis ma voiture demain. L'intermodalité est nettement plus compliquée: dans ce cas, je fais par exemple une partie du chemin à vélo, une autre avec le RER et le reste avec une trottinette électrique. L'enchaînement parfait de chaque moyen de transport est le grand défi.»

Et c'est quoi, la «mobilité organisée»?

«C'est une invention à moi. Les applications actuelles en matière de mobilité sont des intégrateurs qui réunissent en un coup d'œil les diverses offres de mobilité pour un voyage de A à B. Je dois donc opérer un choix douloureux. La voiture, c'est «utiliser sans réfléchir», et ce confort la rend sexy. Il faut réfléchir à l'élaboration de l'application de demain. Supprimer l'offre de vélo en location en cas de pluie, ou calculer les émissions de CO_2 en arrière-plan, pour que je ne dépasse pas l'objectif annuel que je me suis fixé.»

Le confort l'emporte, c'est certainement la même chose pour la conduite autonome?

«D'un certain point de vue, oui. Les bus et les navettes sur demande à conduite autonome permettent aux transports publics d'offrir des services porte-à-porte ou en tout cas, d'un coin de la rue à un autre. C'est évidemment très confortable. À long terme, il ne sera plus nécessaire de posséder sa propre voiture. À moyen terme, le trafic individuel deviendra davantage public – pensez par exemple aux plateformes de covoiturage – et les transports publics plus individuels.»

Est-ce que les bus à conduite autonome rendront le métier de chauffeur obsolète?

«Écoutez: jadis, les grands immeubles avaient un ascenseur conduit par un liftier. Ce métier a disparu. Mais cela ne se passe pas du jour au lendemain; aujourd'hui, tout cela n'a encore qu'un caractère expérimental. De plus, l'évolution technologique crée toujours de nouvelles professions. Il y aura un changement du profil des tâches. Au lieu de chauffeur de bus, on sera peutêtre à l'avenir concierge de bus. Les transports publics vont de toute façon changer. Ils deviendront notamment plus flexibles, avec des arrêts virtuels, des petits véhicules complémentaires dont les itinéraires pourront être adaptés à court terme. Toutes ces évolutions vont aussi changer l'aspect de nos villes.»

Comment ça?

«Les véhicules privés, qui restent plus sur place qu'ils ne roulent, disparaîtront, et avec eux les places de parc. Cela va libérer des espaces qui pourront être utilisés intelligemment. Ce sera subitement plus agréable de se déplacer à pied. Bientôt, 70% de la population vivra dans des villes, alors nous avons besoin d'une mobilité efficace dans l'utilisation de l'espace. Les navettes autonomes seront une contribution importante dans ce sens.»

«Bientôt, 70% de la population vivra dans des villes, alors nous avons besoin d'une mobilité efficace dans l'utilisation de l'espace.»

Croyez-vous vraiment que les gens renonceront à leurs véhicules privés?

«La tendance existe déjà: la mobilité est importante pour les jeunes nomades urbains, mais la possession de leur propre véhicule moins. Ils passent leur permis plus tard et achètent aussi plus tard leur première voiture. Ou bien y renoncent entièrement.»

Merci pour cet entretien.



Thomas Sauter-Servaes

Études à l'Université Technique de Berlin. À la ZHAW, il se concentre principalement sur la futurologie, l'intermodalité/multimodalité, la mobilité organisée, la mobilité collaborative, le transport à longue distance, l'électromobilité et la mobilité durable. Il est actif au sein de nombreuses commissions, par exemple différents programmes de recherche de l'OFROU.

ET SINON...

Le sujet de la conduite autonome gagne en importance et occupe aussi les entreprises de transports publics. Les sujets sont notamment le fameux «dernier kilomètre», mais aussi les bus urbains et les navettes autonomes. Quelles sont les expériences de nos Key Account Managers à cet égard?



«Il y a des projets bien engagés à Genève et à Fribourg, d'autres sont planifiées ou lancés dans plusieurs villes romandes. D'ici dix ans, nous verrons des bus autonomes circuler partout. Les véhicules sans chauffeur seront la règle, alors que la présence d'un chauffeur sera l'exception. Un changement énorme! Les autorités devront complètement changer d'approche en matière de mobilité.»

ARNAUD SEVY, Key Account Manager CH ouest



«Je connais le projet de CarPostal dans la vieille ville de Sion. Et Bernmobil fait actuellement des tests sur le tronçon Bärenpark-Marzili, là où on utilise aussi des panneaux à papier électronique de SIGNAL SA.»

ROGER RÖTHLISBERGER, Key Account Manager CH centre



«Nous suivons et accompagnons le projet 'ligne 12' du Swiss Transit Lab des transports publics de Schaffhouse. Ici aussi, un écran de 32 pouces à papier électronique est utilisé aux arrêts. Je pense que ce genre de concept peut servir à relier les quartiers aux transports publics, mais je vois l'exploitation mixte de véhicules autonomes et conduits par des êtres humains comme un défi.»

DIRK SCHÄUBLE, Key Account Manager CH est

À VOTRE SERVICE DANS TOUTE LA SUISSE

En plus de notre siège principal à Büren an der Aare, nous sommes à votre service dans nos 13 succursales dans toute la Suisse.







3294 Büren a.A.

Kanalstrasse 34–38 Tél. 032 352 11 11 info@signal.ch

4663 Aarburg

Bernstrasse 36 Tél. 062 791 56 56 aarburg@signal.ch

6037 Root

Längenbold 11 Tél. 041 450 15 07 root@signal.ch

9314 Steinebrunn

Buhreutestrasse 1 Tél. 071 411 20 43 amriswil@signal.ch

6514 Sementina

Via Pobbia 4 Tél. 091 780 46 60 ticino@signal.ch

4127 Birsfelden

Case postale 739 Tél. 062 791 56 56 basel@signal.ch

1951 Sion

Rte de la Drague 18 Tél. 027 322 39 35 sion@signal.ch

8305 Dietlikon

Neue Winterthurerstr. 30 Tél. 043 233 32 52 zuerich@signal.ch

1530 Payerne (La Broye)

Route de Grandcour 76 Tél. 026 912 45 44 broye@signal.ch

1037 Etagnières

Route des Ripes 2 Tél. 021 867 11 11 etagnieres@signal.ch

1214 Vernier

22, ch. de Champs-Prévost Tél. 022 989 52 00 geneve@signal.ch

7303 Mastrils

Ragazerstrasse 13 Tél. 081 330 84 84 mastrils@signal.ch

3930 Viège

Allmei 3 Tél. 027 303 46 30 visp@signal.ch