

Zeitschrift: Bulletin Electrosuisse
Herausgeber: Electrosuisse, Verband für Elektro-, Energie- und Informationstechnik
Band: 109 (2018)
Heft: 1-2

Artikel: "Le partage des compétences est indispensable"
Autor: Wagenknecht, Thierry
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-856905>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

« Le partage des compétences est indispensable »

Thierry Wagenknecht | Le directeur technique des Transports publics genevois (TPG) a travaillé depuis 2010 sur le projet de bus Tosa qui a été primé aux Watt d'or 2018 dans la catégorie « Mobilité économe en énergie ». Encore en phase de test, ces bus seront mis en service fin mars le long de la ligne 23 reliant l'aéroport de Genève à Carouge.



Biographie

Thierry Wagenknecht a obtenu un diplôme d'ingénieur-électricien à Genève en 1983. Aux TPG depuis 1997, il en est le directeur technique depuis 2005 et chef du projet Tosa depuis 2010.

→ www.tpg.ch

Bulletin : Quelle est la différence entre un bus Tosa et un autre bus des TPG ?

Thierry Wagenknecht : Le bus Tosa est 100 % électrique et fonctionne à l'aide d'une batterie rechargeable aux arrêts.

Pourquoi avez-vous choisi la ligne 23 ? Quelle est sa particularité ?

C'est une ligne de ceinture qualifiée d'axe de développement dans le plan directeur des transports, un axe qui relie la ligne de tram au futur Léman Express et à l'aéroport.

Utilisez-vous cette ligne ? Quels sont les avantages des nouveaux bus à votre avis ?

Elle se trouve en effet sur le trajet entre mon habitation et mon lieu de travail. Les avantages principaux des nouveaux bus sont la flexibilité de leur mise en œuvre sans ligne aérienne et la suppression de l'émission de 1000 tonnes de CO₂ par an.

Quels changements cela implique-t-il pour les utilisateurs ? Y a-t-il eu des réactions ?

Les bus fonctionnent encore sans passagers. Lors de l'inauguration, la notion de silence a été particulièrement appréciée des utilisateurs. Les bus Tosa sont en effet deux fois plus silencieux qu'un bus diesel.

Et pour les conducteurs ?

La souplesse de la traction électrique dans l'accélération et le freinage rend la

conduite des bus très agréable. La recharge ultrarapide se fait automatiquement aux arrêts.

Un tel projet demande une collaboration entre plusieurs partenaires. Quels sont les principaux défis rencontrés lors de la mise en place de ce projet ?

L'acceptation et la gestion des risques sont les principaux défis à relever. Il faut expliquer et convaincre les politiques, les contributeurs, les médias. Il faut réunir les compétences technologiques de nombreux partenaires. C'est un projet complexe. Le partage des compétences, la coordination et l'approche humaine sont importants.

Quelle est la suite du projet ?

La mise en service est prévue fin mars et l'exploitation normale des 12 bus dès avril. Au-delà du projet Tosa, le renouvellement des 250 bus des TPG aura lieu entre 2024 et 2028. Nous devons préparer le cahier des charges des véhicules de remplacement et tirer des enseignements de ce projet pour, à terme, peut-être mettre en circulation davantage de ces bus en tenant compte de l'évolution de la technologie, ainsi que des aspects économiques et sécuritaires.

INTERVIEW : CÉLINE REYMOND

Les partenaires du projet sont ABB, les TPG, la carrosserie Hess, l'OPI (Office de promotion des industries et des technologies), les SIG et le canton de Genève.