Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1041

Artikel: Métro-ouest lausannois : un élément isolé
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1020846

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

MÉTRO-OUEST LAUSANNOIS

Un élément isolé

(*pi*) Avec 110 000 personnes transportées durant les trois jours d'inauguration, le Métro-Ouest a fait la démonstration de sa capacité, plus grande qu'avec les bus actuels, mais insuffisante pour faire face à un engouement durable pour ce moyen de transport. De ce problème, et de quelques autres, chacun est conscient. Philippe Bovy, l'ingénieur-concepteur, rappelait d'ailleurs dans son discours que les réalisations techniques sont l'art du possible, comme pour s'excuser de n'avoir pas livré un système plus performant.

Choix bien vaudois donc, pas trop décoiffant, «qui a au moins le mérite d'exister» répète-t-on à tous les sceptiques lorsque les arguments plus rationnels sont épuisés. Et c'est ma foi vrai: la double-voie par exemple eût été possible; elle aurait offert une capacité de transport nettement supérieure et un gain supplémentaire de quelques minutes. Mais outre la difficulté à faire passer un projet plus coûteux (il était devisé au départ à 135 millions pour un peu moins de 8 kilomètres, il en aura coûté finalement 192, ce qui n'est pas démesuré) il aurait fallu compter quelques années de plus pour que le projet devienne réalité: un seul recours motivé risquait de provoquer un retard de deux ans...

Il a donc le mérite d'exister et il est perfectible: durant ce week-end, tous les techniciens, un peu frustrés d'inaugurer en si grande pompe ce qui n'est somme toute que de la technique du début du siècle remise au goût du jour, parlaient justement de cette mise possible en double-voie que d'aucuns «voient» déjà inscrite dans le paysage. Etat et communes en tiendront en principe compte dans leurs futurs plans d'aménagement, ce qui évitera, le moment venu, d'avoir à procéder à trop d'achats et d'expropriations.

Et si certains commencent à se faire à l'idée que Lausanne n'a pas la taille critique pour que d'autres réalisations de ce genre puissent être construites dans les décennies à venir, une amélioration importante de l'offre reste à réaliser dans la région en valorisant bien mieux que ce n'est le cas actuellement le réseau ferré existant. Le moment est bien choisi pour rappeler qu'à Zurich, le réseau RER repose avant tout sur la construction de nouvelles gares; il fonctionne en ne s'appuyant que sur quelques kilomètres de lignes nouvelles.

La mise en service, ce dimanche, du Métro-Ouest concordera avec d'autres améliorations et changements sur le réseau TL, notamment de meilleures cadences sur plusieurs lignes. Malgré cela, la communauté tarifaire, dont l'entrée en vigueur devait initialement coïncider avec l'inauguration du métro, est reportée à des jours meilleurs pour cause de difficultés financières cantonales. Les quelque treize millions par année qu'elle aurait coûté ont été un obstacle déterminant. Lausanne et sa région restent ainsi la dernière agglomération suisse de cette importance à continuer de posséder à peu près autant de systèmes tarifaires et de billets qu'il y a de compagnies de transports publics. ■

Une bonne illustration de l'utilité des communautés tarifaires se trouve dans la réponse du Conseil d'Etat vaudois à un député; celui-ci demandait notamment s'il n'était pas possible que les élèves empruntant le bus direct Yverdon – Vallorbe puissent aussi circuler sur les bus faisant le même trajet, mais appartenant à d'autres compagnies et desservant d'autres localités au passage. Si ce dernier trajet est plus long, l'horaire est à certains moment mieux adapté aux besoins scolaires... Le Conseil d'Etat dit que ce n'est pas impossible, mais que cela nécessite un accord tarifaire entre les trois compagnies concernées. Un peu comme si vous deviez demander une autorisation officielle le jour où, en voiture, vous décidez de rentrer chez vous en empruntant les routes de campagne plutôt que l'autoroute.

COMITÉS CONSULAIRES

Les Italiens votent en Suisse

(*cfp*) Dans la deuxième moitié de mai les Italiens vivant hors de leur pays ont désigné les comités consultatifs chargés de les représenter auprès des autorités consulaires. Ce fut le cas en Suisse dans vingt-deux arrondissements. Ces «Com-it-es» (**Com**iterti **it**aliani a l'**es**tero) comptent au moins douze membres. Septante listes ont été déposées.

De nature culturelle, les listes sont difficiles à classer politiquement. Mais arrêtons-nous aux symboles: à Fribourg, pour la liste unique, c'est le drapeau italien; à Zurich, pour l'Associazione Mazziana Italiana, c'est l'effigie de Giuseppe Mazzini (1805-1872) patriote italien fondateur de «La Jeune Europe» et qui devint aussi notre compatriote par naturalisation. Des symboles suisses sont aussi utilisés: la rade de Genève, le taureau d'Uri pour une liste des Italiens résidant dans ce canton et cherchant à obtenir une représentation dans l'arrondissement de Lucerne. L'œillet a été adopté pour les listes «participation, solidarité, intégration».

Une liste très intéressante a été déposée dans l'arrondissement saint-gallois sous le nom «Des jeunes en marche vers l'Europe»: elle comprenait neuf candidats de la deuxième génération. Leur âge: de 19 à 28 ans. Leurs revendications touchent à l'amélioration des conditions de vie: reconnaissance dans les deux pays des diplômes et certificats, reconnaissance de la double nationalité. Ils prennent aussi position en faveur de l'unité européenne.

Il y a également des candidats nés en Suisse sur d'autres listes. C'est le cas par exemple d'une liste démocrate-chrétienne bâloise où la moitié des candidats sont nés dans l'arrondissement (ils ont entre 19 et 22 ans). Pour l'anecdote citons encore Gaetano Stranieri (en français: *étranger*) né à Neuchâtel en 1962. Sur les deux listes de cet arrondissement il y avait quatre candidats nés dans la région.

A l'opposé signalons la liste «Italiens à l'étranger» de l'arrondissement de Chiasso. La moitié des douze candidats sont nés entre 1919 et 1927. Tous les candidats sont nés en Italie, donc représentent vraiment la première génération et sont depuis longtemps en Suisse.

L'aîné de tous les candidats, sur une liste de Bienne, est né en 1915. ■