

Le Métro Ouest: une réalité pour bientôt

Autor(en): **Blanc, Marcel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **116 (1990)**

Heft 14

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77265>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le Métro Ouest: une réalité pour bientôt

Je sais gré à la revue *Ingénieurs et architectes suisses* d'éditer un numéro spécial consacré au Métro Ouest. Non pas tellement parce que ce projet dépasse en importance tous les autres, mais parce qu'il a été pour nous un projet attachant, voire passionnant, même si son accouchement s'est aussi fait dans la douleur.

Il n'est pas possible ici de refaire toute la genèse de ce projet, ni de revendiquer la paternité absolue de ce transport public. Disons simplement que ceux qui ont pris la décision de transférer les Hautes Ecoles – EPFL et UNI-Lausanne – dans le site de Dorigny n'ont pas perçu suffisamment le problème des transports.

Il faut dire, à leur décharge, qu'ils l'ont apprécié dans un contexte très différent de celui d'aujourd'hui et que personne, à cette époque, n'aurait pu prévoir le développement de l'automobile que nous connaissons, avec son corollaire, l'engorgement de toutes les voies de circulation venant ou sortant de la capitale.

Il a fallu l'aggravation de ce paramètre, comme aussi une augmentation spectaculaire des effectifs prévus dans les Hautes Ecoles, pour que les autorités, à tous les niveaux, se rendent compte qu'un moyen de transport performant et moderne était indispensable pour desservir ce site. A défaut l'on courrait à la paralysie de toute la région.

Puis est venu le moment du choix du moyen de transport. Entourés d'experts compétents qui ont examiné sans complaisance tous les types de transport possibles, nous avons choisi, sur leurs conseils et avec leur collaboration, un moyen de transport que je qualifierais de bien vaudois, pas trop ambitieux mais performant quand même, réalisable dans des délais très courts, discret mais, et c'est là l'essentiel, réalisant un double objectif : celui de la desserte simultanée du bassin de population concerné et des utilisateurs des Hautes Ecoles.

Puis est venue l'heure des négociations, plus particulièrement financières, négociations conduites sans clé de répartition fixée dans une loi, faisant appel à la solidarité des trois niveaux – Confédération, canton, communes. Ce ne fut pas facile, je vous prie de le croire.

Mais finalement chacun a compris l'enjeu et à partir de ce moment-là, grâce à un état-major logistique extrêmement compétent et dynamique, les choses allèrent très vite. Il y eut la révision déchirante d'un budget à la hausse, il y eut l'accident du tunnel du Flon, mais il est bien normal qu'un projet de cette ampleur ne se fasse pas sans heurts.

Aujourd'hui les rendez-vous restent donnés au 24 mai 1991 pour l'inauguration officielle et au 2 juin de la même année pour la mise en service correspondant au nouvel horaire.

De cette affaire, en tant que responsable délégué du maître d'ouvrage, je tire un certain nombre de conclusions, que je donne pêle-mêle :

- Malgré les performances des moyens techniques, largement compensées par la complexité d'une procédure alourdie, les délais pour une telle réalisation doivent être dans tous les cas largement comptés.
- Il faut, pour conduire à chef une telle opération réunissant de très nombreux partenaires, une volonté politique constante d'aboutir.
- Tout naturellement, chacun souhaite participer dans la mesure du profit qu'il retire. Ce profit n'est pas toujours facile à démontrer dans la phase d'étude. Aujourd'hui, avant la mise en service du Métro Ouest, cela n'est même plus nécessaire puisque l'on ne cesse de citer des cas de mise en valeur de terrains accélérée dans la perspective du Métro Ouest.
- Le Métro Ouest n'est qu'un des maillons d'un vaste système de transports publics, qui n'apparaît peut-être pas aux yeux de chacun, mis en place petit à petit afin d'assurer au Grand Lausanne cette complémentarité des transports plus que jamais indispensable à l'horizon 2000. Les Vaudois conduisent cette opération de manière pragmatique, sans trop de fla-flas. Je leur souhaite d'aboutir.



Marcel Blanc
Conseiller d'Etat
Chef du Département des travaux publics,
de l'aménagement et des transports