

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 117 (1991)
Heft: 18

Artikel: Lausanne: le Métro Ouest en service: ombres et lumières
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77635>

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

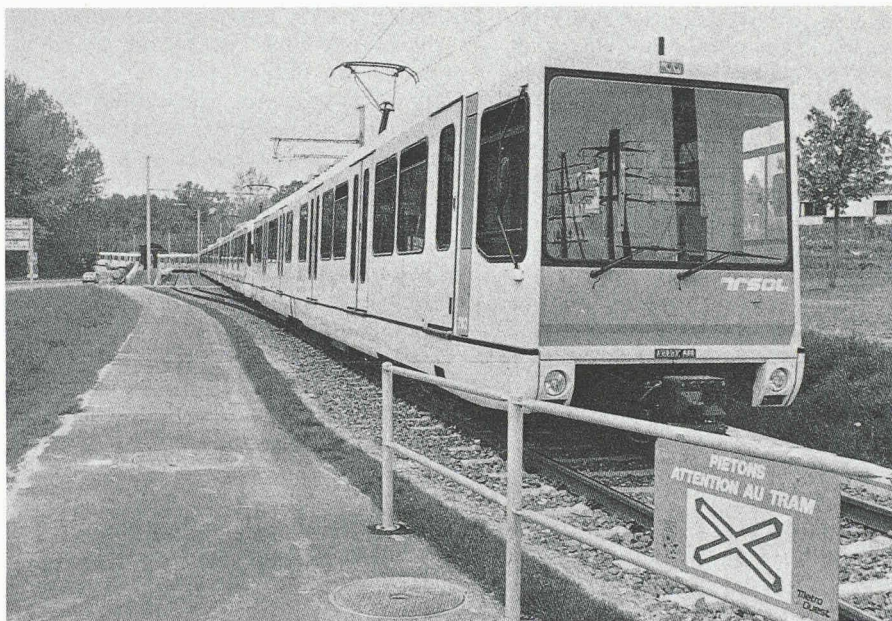
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

Lausanne: le Métro Ouest en service

Ombres et lumières



N'en déplaise aux sceptiques : le Métro Ouest de Lausanne est entré en service à la date prévue, le 2 juin dernier, et il fonctionne plutôt bien. Lausanne et sa banlieue ouest sont dotées d'un moyen de transport performant, rapide, sûr et confortable. Ces caracté-

PAR JEAN-PIERRE WEIBEL,
RÉDACTEUR EN CHEF

ristiques, dont bénéficient aujourd'hui des milliers d'usagers, font plus que compenser les inconvénients - souvent liés au fait que des habitudes sont bousculées - d'un remaniement du réseau des bus de l'Ouest lausannois. Le Métro Ouest illustre fort bien la pratique de l'art du possible : l'ensemble de ses défauts mineurs constitue pour certains une montagne, mais n'efface pas la simple constatation qu'il existe. A l'heure actuelle, on ne pourrait en dire autant d'aucune des solutions qu'on lui oppose *a posteriori*, qu'il s'agisse de variantes ou de projets radicalement différents. Ne vaut-il pas mieux, en effet, se rendre *aujourd'hui* en moins d'un quart d'heure du site d'Ecublens au centre de Lausanne que rêver de le faire en moins de dix minutes à Pâques ou à la Trinité.

Le monde à l'envers : métro et trafic routier

« TSOL : premier accident grave » : les folliculaires lausannois ont récemment

pu faire leurs délices de cette mauvaise nouvelle, nous apprenant toutefois au passage quelque chose d'intéressant ; il n'est pas rare que des automobilistes brûlent les feux rouges aux passages à niveau du nouveau métro : à chacun de décider si c'est ce dernier ou les conducteurs qui sont en cause.

Les planificateurs du Métro Ouest ne sont pas des irresponsables. S'ils ont accepté que subsistent sur le tracé dix-sept passages à niveau, dont trois munis de barrières, c'est après un examen approfondi des conditions de sécurité. On aurait certes pu imaginer que tous soient équipés de barrières, mais aux frais de qui ? Le coût des transports publics, qui satisfont à de sévères exigences de sécurité en ce qui concerne leurs usagers, ne saurait être grevé de telles charges supplémentaires. L'automobiliste qui grille un feu rouge récemment posé et voit sa voiture aplatie par un camion n'aurait pas l'idée d'en rejeter la responsabilité sur ce dernier.

Ce qui peut choquer, c'est le délai de livraison de barrières automatiques ; plusieurs carrefours lausannois les attendent encore. Ce n'est pas une exception : je connais un cas où la pose de barrières jugées urgentes s'étend sur quinze mois, dont une année pour la livraison du matériel !

Les caractéristiques des véhicules du métro sont celles de gros trams, tels qu'on en voit dans nombre de villes. Rappelons qu'en Allemagne, bien des

réseaux urbains sont à voie normale, comme le TSOL. Au vu de la visibilité dont bénéficient les automobiles actuelles et de l'aisance avec laquelle elles se manient, on peut demander à leurs conducteurs un minimum de vigilance. Il faut bien sûr qu'ils ne soient pas assourdis jusqu'à l'hébétement par une Hi-Fi de 120 watts ou en train de téléphoner par Natel.

Qu'on cesse donc de vouloir faire endosser au métro, qui a mené depuis des mois une excellente campagne d'information et de prévention, la responsabilité de l'inattention des conducteurs de véhicules à moteur. Que les bonnes âmes aillent observer ce qui se passe aux carrefours routiers équipés de feux : elles seront horrifiées en peu de temps.

Le Métro Ouest est-il en de bonnes mains ?

La nouvelle pièce du puzzle des transports publics de la région lausannoise n'échappe toutefois pas à certaines critiques. Ce n'est ni aux promoteurs ni aux constructeurs qu'elles s'adressent, mais à l'exploitant. Des incidents, voire des accidents sont difficilement évitables en période de mise au point. A l'exploitant d'en réduire les conséquences au minimum, surtout lorsqu'il en a les moyens matériels. Des exemples ? En voici, tous observés aux heures de pointe.

Après l'accident déjà mentionné, une rame double (624 places, dont 92 assises) venant de Renens arrive à La Bourdonnette ; le conducteur annonce - avec des excuses, il est vrai - que la course s'arrête là et qu'un bus attend les passagers. Pas un mot d'explication, et la bonne centaine de voyageurs du métro rejoint ceux qui attendent déjà dans un trolleybus d'une soixantaine de places. Ecublens-Lausanne : 40 minutes d'initiation à la vie des sardines en boîte, en même temps qu'au parcours certes intéressant, mais compliqué de la ligne 2 !

Quelques jours auparavant, une rame fait carrément défaut à l'horaire, à 17 h 30, d'où un retard de 10 minutes très exactement (donc 20 minutes d'attente entre deux rames), d'où correspondances manquées avec les CFF. Pas un mot d'explication ! Il me semblait pourtant avoir vu des haut-parleurs aux stations : sans doute une illusion d'optique...

Cette lacune se répète quelques jours plus tard, les voyageurs attendant près de 20 minutes l'arrivée d'une rame à Renens. Ici, pas d'équivoque : les haut-parleurs sont assez gros pour qu'on ne les confonde pas avec des œuvres d'art d'avant-garde, malgré leur mutisme obstiné.

La valeur d'un système de transport comme le Métro Ouest dépend large-

Après un accident mortel

L'article ci-contre était déjà écrit lorsque s'est produit un accident mortel à un passage à niveau pour piétons. La tristesse que nous cause la mort tragique d'un enfant, les graves blessures d'un autre et la compassion que nous ressentons à l'égard de leur famille ne doivent pas nous faire perdre le sens des proportions. Souvent, trop souvent, des enfants perdent la vie ou sont gravement mutilés sur nos routes sans que leur mort serve de détonateur à des campagnes sans pudeur ni raison, comme celle qu'a rapportée - et attisée - un quotidien lausannois.

La campagne préventive menée depuis l'an dernier par le TSOL est probablement unique chez nous dans le domaine des transports publics. Toutefois, aucune mesure de prévention, aucun dispositif de sécurité ne pourra jamais empêcher tout accident. Il est vrai que l'on attend du rail un niveau de sécurité dont on n'oserait pas rêver dans le domaine routier. Même si certaines déclarations maladroites des responsables des TL ont laissé penser que ce n'est qu'après un accident qu'on s'est préoccupé de la sécurité, le Métro Ouest est l'un des moyens de transport les plus sûrs de la région lausannoise, sans aucune commune mesure avec le trafic routier.

De nos fenêtres, nous pouvons constater l'indiscipline de certains conducteurs de voitures. Avec l'arrivée du Métro, ce ne sont plus seulement les autres usagers de la route, mais eux-mêmes qu'ils mettent en danger en brûlant des feux rouges: faut-il en blâmer le TSOL? Une fois le passage à niveau fatal supprimé, on a vu un piéton traverser le ballast, malgré la grande hauteur des quais: faut-il en blâmer le TSOL?

ment de la façon dont sont maîtrisés les incidents de service. On fera preuve de beaucoup de compréhension pour les causes techniques - pannes de signalisation, portes réfractaires, etc. - ainsi que pour des accidents. En négligeant l'information aux voyageurs et en étant incapables de mettre en place des autobus de substitution, par exemple, les TL font preuve de continuité et perpétuent un style qu'on leur connaissait notamment par la fréquentation des autobus. Un tel comportement envers les usagers est propre à discréditer le moyen de transport

public et à conforter les plus bêtes des critiques qui lui sont faites.

Avec intelligence, le Métro Ouest incite les usagers à profiter des correspondances avec les CFF à Renens, pour contribuer à équilibrer la fréquentation dans les deux sens. Tous ces efforts sont gaspillés, si l'on ne peut pas compter sur ces correspondances ou, en cas de force majeure, être informé qu'il vaut mieux se rendre à la gare de Lausanne, où le voyageur trouvera des trains qui lui éviteront de perdre une heure entière à Renens. Quel que soit le plaisir éprouvé aux sta-

tions à contempler le design des abris, on peut meubler par d'autres activités les longues attentes, à condition d'en connaître d'avance la durée probable. Tout se passe comme si les voyageurs ne constituaient pas pour les TL (Transports publics de la région lausannoise SA) un facteur à prendre en compte dans l'exploitation du Métro Ouest. Il est possible que les responsables n'aient pas réalisé que le TSOL draine un public en partie nouveau, dont les exigences (légitimes) se rapprochent de celles posées aux chemins de fer. L'interface avec les CFF fonctionne donc moins bien qu'elle le devrait et le pourrait. La présence à Renens du personnel CFF, par exemple, est un élément dont on pourrait tirer parti pour l'information aux voyageurs.

On peut donc légitimement se demander si les TL ont compris les exigences que leur pose l'exploitation d'un moyen de transport aussi moderne et performant. Il leur sera très difficile d'effacer l'impression négative - dissuasive, pour tout dire - laissée par leur manière de gérer des incidents en soi mineurs. La conviction que les transports publics ont un rôle de plus en plus important à jouer n'implique pas qu'on accepte de leur part la médiocrité. Quelle que soit l'admiration que mérite la réalisation du Métro Ouest, elle ne saurait exclure la critique de détail: c'est là que se niche le Diable, nous dit un proverbe allemand.

Jean-Pierre Weibel

Actualité

Le Grand Larousse Universel en 15 volumes

Quinze vol. 20 x 28,5 cm, reliés simili-cuir, plus de 11 000 pages, 180 000 articles et plusieurs milliers d'illustrations en couleur (photos, dessins et cartes). Librairie Larousse, Paris, 1989. Diffusion 24 Heures, Lausanne. Prix: Fr. 1890.-.

Les progrès des connaissances et le développement des moyens d'information ont augmenté dans des proportions inouïes le volume de savoir à notre disposition. Cela ne signifie pas que nous possédions ce savoir, tout au plus que nous savons pouvoir y accéder, selon les besoins du moment ou pour nous conformer à notre curiosité intellectuelle.

Le mode de vie contemporain sollicite de nous des connaissances qui étaient naguère l'apanage de gens très cultivés,

voire savants. Cette constatation vaut pour la technique, l'histoire, la géographie, la médecine, les sciences naturelles: on peut allonger la liste ad libitum avec des sujets auxquels nous sommes confrontés quotidiennement.

L'évolution des connaissances entraîne celle du langage, nous mettant devant le double défi d'en acquérir les termes nouveaux tout en n'abandonnant pas la maîtrise de ce qui existe depuis longtemps.

Le *Grand Larousse Universel* est certes un compromis: comme nous le relevons en présentant le *Grand Larousse* en 5 volumes, une somme de cette importance ne saurait être renouvelée fréquemment, que ce soit dans le cadre de la famille ou de l'entreprise. Il convient donc

pour ses artisans de peser leurs choix, pour éviter les écueils de modes passagères tout en garantissant la durabilité des adjonctions nouvelles. Si le pari n'est pas gagné dans le domaine des personnalités - le professeur Jakob Ackeret, pionnier de l'aérodynamique supersonique y est splendidement ignoré, alors qu'on trouve... à quoi bon mentionner une gloire passagère? -, l'ouvrage ne constitue pas moins une véritable encyclopédie dans tous les domaines pouvant susciter la curiosité d'un très large public.

J'ai chez moi un *Larousse* en six énormes volumes peu maniables, datant de 1933, héritage d'un oncle érudit. A constater la valeur qu'il représente aujourd'hui encore dans nombre de domaines, je me risquerai à

prédire à son successeur actuel, d'un abord infiniment plus plaisant, une durée de vie utile comparable.

Cela ramène à une mesure raisonnable, me semble-t-il, le choc qu'on pourrait éprouver à la vue du prix. Si l'on prend en compte les progrès considérables dans la présentation de cette encyclopédie, le rapport coût-prestations est meilleur que jamais auparavant. Le seul reproche grave qu'on pourrait formuler, s'il fallait en trouver un, concerne le risque de voir l'un ou l'autre des membres de la famille sombrer durablement dans l'étude de cet ouvrage et mettre en péril la communication au sein de la cellule familiale!

Jean-Pierre Weibel