Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 116 (1990)
Heft: 14

Artikel: Le Métro Ouest: une réalité pour bientôt
Autor: Blanc, Marcel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-77265

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: 08.07.2025

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

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