

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

Sonstiges

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: 06.02.2025

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

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