

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 126 (2000)  
**Heft:** 22

## **Sonstiges**

### **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:** 10.02.2026

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

# Métronçonné

( EDITORIAL )

Jadis, le voyageur qui débarquait pour la première fois à Paris par le train découvrait, avant toute chose, le métropolitain. Qu'il fût Breton arrivant Gare Montparnasse, ou Lausannois parvenant Gare de Lyon, ce n'était pas le ciel de la capitale qu'il goûtait en premier, mais de longs boyaux carrelés qui le conduisaient jusque dans les entrailles de celle-ci. Le premier contact direct était pour plus tard, Place de l'Etoile, Rue des Abesses ou Boulevard Saint-Michel, en gravissant les marches de la station comme une taupe éblouie.

Cette émotion que les provinciaux sont seuls à connaître n'a, au fond, guère varié depuis le 20 juillet 1900, date de l'inauguration discrète du premier tronçon Vincennes – Porte Maillot. Bien que les édifices d'Hector Guimard aient peu à peu été supprimés, les systèmes de traction réadaptés, les poinçonneurs congédiés, l'œuvre de l'ingénieur Fulgence Bienvenüe a conservé presque intacte sa forte identité originelle.

Un siècle plus tard, le 18 octobre 2000, le canton de Vaud met à l'enquête publique une ligne de métro - dite M2 - reliant Ouchy à Vennes. Quelques mois auparavant, on avait choisi, en dépit de l'inclinaison et de la sinuosité du parcours, un système de motrice automatique dont les bogies à pneus sont semblables à ceux du métro parisien. Son unique concurrent, bien qu'il se prévalût d'une solide expérience dans l'art de franchir les pentes enneigées du Canada, se voyait écarté pour non-conformité au dossier d'appel d'offres.

Dès lors, la capitale vaudoise se trouvera en mesure d'offrir au voyageur parisien une émotion semblable à celle éprouvée naguère - en plus modeste évidemment - par ses plus audacieux citoyens. Le tracé retenu emprunte tout d'abord la tranchée de la «ficelle», l'illustre ancêtre précurseur. Après un virage serré pour rattraper la Riponne, il s'en va chatouiller les fondations de la cathédrale, surgit soudain sous les jupes du pont Bessières, survole avec lourdeur la rue Centrale, pour s'engouffrer ensuite sous les hôpitaux, faire une timide sortie dans le Vallon, avant de se conclure par la montée sur Vennes. Le trajet promettait d'être assez ébouriffant, pour autant que l'on eût pris quelque soin à préparer cet instant magique où l'on quitte la rame pour émerger dans la ville.

Cette préoccupation est hélas demeurée étrangère à ceux qui ont concocté l'appel d'offres pour les infrastructures : celui-ci fut en effet entièrement subordonné à une logique administrative - ou juridique, ou économique, ou diplomatique, comme on voudra - imposant que l'on tronçonne la ligne en six lots, attribués à des équipes mixtes composées d'ingénieurs et d'architectes. Cette décision anodine a suffi pour anéantir, avant même le premier coup de crayon, le souffle d'une belle ambition<sup>1</sup> : dès lors en effet que chaque station possédera sa raison et son identité propre, chaînon hétéroclite chipotant avec celui qui le précède, M2 n'aura plus la moindre parenté d'esprit avec son modèle parisien. Il pourra servir, éventuellement, à transporter des clients.

<sup>1</sup> Dans un même ordre d'idées, voir l'ouvrage que l'anthropologue BRUNO LATOUR a consacré à un projet de métro automatique avorté : «Aramis ou l'amour de la technique», La Découverte, Paris 1992