

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 132 (2006)
Heft: 22: Les failles d'Alptransit

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: 30.03.2025

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

La vraie faille d'Alptransit

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ



La dernière session parlementaire tenue à Flims a été le théâtre d'un phénomène politique récurrent lors du percement de grand tunnel, puisque certains de nos élus ont affiché leur colère et leur prétendue surprise en apprenant que le budget consacré à la réalisation des NLFA serait nettement insuffisant. Si cette situation n'a rien de réjouissant, l'attitude offusquée des responsables politiques ne peut que prêter à sourire... ou alors créer un certain agacement, lorsque ce sont les ingénieurs qui en sont tenus pour responsables principaux.

Lors de la planification des travaux des NLFA, les ingénieurs et les géologues ont naturellement consulté les

données existantes concernant les caractéristiques des massifs à traverser : manquant singulièrement d'informations, ils ont commencé par chercher à tirer bénéfice des expériences passées. Une évidence.

Comment, dès lors, admettre qu'un raisonnement aussi trivial ne soit pas à la portée des politiciens ? Un regard sur le passé les eut rapidement convaincus que les dépassements de crédit appartiennent par essence à ce genre de projet. Ils pourraient ainsi aujourd'hui se contenter de feindre leur colère et nous épargneraient le spectacle pitoyable de leur surprise.

Comment, ensuite, expliquer qu'une « tromperie » aussi visible soit encore possible ? La réponse à cette question doit être cherchée dans un procédé politique inavoué (car inavouable), à savoir celui consistant à faire voter au peuple non pas le crédit nécessaire, mais le crédit maximal qu'il est prêt à accepter¹. Dans le cas présent, la méthode utilisée offre l'avantage de pouvoir se servir des ingénieurs comme boucs émissaires, en les accusant *a posteriori* d'avoir « mal prévu l'imprévisible ». Une solution d'autant plus perverse qu'on peut légitimement supposer que les responsables techniques ont été encouragés à ne pas retenir trop de cas extrêmes : le budget aurait alors été politiquement inacceptable.

Si la stratégie visant à faire accepter un budget *light* pour les NLFA est discutable, elle offre en contrepartie l'avantage de maintenir sous pression les ingénieurs lors de la réalisation, en les forçant à résoudre au mieux les problèmes résultant des incertitudes des projets de base. Notre dossier présente quelques-uns des éléments mis en œuvre sur le versant Sud du tunnel de base du St-Gothard pour traverser des zones géologiquement défavorables. Il illustre bien la difficulté d'anticiper les conséquences de données géologiques incertaines. Et montre que pour les NLFA, la faille financière était sans doute bien plus prévisible que les failles géologiques. Mais qu'elle sera aussi plus difficile à maîtriser.

Jacques Perret

¹ Le futur métro lausannois (m2) offre sans doute une autre variante de ce genre de procédé.

ÉDITORIAL