

# «Il faut déjà que nous arrivions à débloquer le dossier de la gare»

**Vincent Ducrot, directeur général des Chemins de fer fédéraux, prend ses responsabilités pour les retards dans la modernisation de la gare de Lausanne.**



Vincent Ducrot dirige les CFF depuis avril 2020. KEYSTONE

quais et le sous-sol de la place de la Gare.

**Pouvez-vous chiffrer les surcoûts de ces reports successifs?**

Non, pas encore. Il y a différents types de surcoûts. Par exemple, nous allons avoir des manques de rentrées immobilières, vu que nous avons dû dénoncer des baux. Il y a des frais au niveau de la ville et puis il y a les frais d'ingénierie. Quant aux entreprises, elles étaient en attente d'une date de début de chantier. Des discussions seront nécessaires.

**Faudra-t-il compter en dizaines ou en centaines de millions de francs?**

Sûrement pas en centaines de millions. Sur un chantier à 1,4 milliard, on prévoit de quoi absorber des situations exceptionnelles. Aujourd'hui, il est beaucoup trop tôt pour avancer un chiffre.

**Les CFF ont d'ores et déjà été mandatés pour identifier de possibles mesures d'économie compensatoires. Avez-vous des pistes?**

Non. Il faut déjà que nous arrivions à débloquer le dossier. Il y a encore énormément de paramètres qui vont influencer les coûts du chantier.

**Les CFF sous-traitent à des bureaux d'ingénieurs pour des coûts apparemment très bas. N'est-il pas normal que les études des mandataires soient lacunaires? Il n'est pas là, le**

**problème de la gare de Lausanne?**

Nous sommes soumis à la loi sur les marchés publics. Le prix ne compte que pour une partie dans l'adjudication. Sur le cas qui nous occupe, je ne connais pas précisément les montants d'adjudication, qui ont été déterminés il y a très longtemps. Souvent, le prix compte pour environ 30% dans l'adjudication. Il faut savoir que les très grands bureaux font faire une partie des études à l'étranger, où ils disposent de bases arrière. Je ne peux pas juger des tarifs des honoraires et comment ils établissent les devis. Mais ces bureaux n'ont pas le choix, nous avons une pénurie d'ingénieurs en Suisse.

**Pour l'OFT, les responsables de ces retards sont les CFF, qui ne fournissent pas un travail correct. L'office a-t-il raison?**

Oui. Le dossier que nous avons remis contient des lacunes. C'est

la raison pour laquelle des études complémentaires ont été demandées. Nous devons y répondre.

**Et l'OFT fait tout juste, selon vous?**

L'OFT fait son travail. C'est l'autorité de surveillance qui délivre un permis de construire. Nous avons plusieurs centaines de dossiers en traitement à l'OFT, c'est un travail gigantesque. J'ai une excellente collaboration avec l'OFT. Il n'y a pas de problème à ce niveau.

**Pouvez-vous parler librement de l'OFT?**

**Quelque part, c'est votre propriétaire.**

Oui, j'en parle tout à fait librement. Le propriétaire des CFF est le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ndlr: dont fait partie l'OFT). L'OFT délivre les autorisations et a une grande importance dans le contrôle technique des projets.

**Renaud Bournoud**

Les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) s'étaient engagés publiquement à commencer le gros du chantier de la gare de Lausanne avant la fin de l'année. Cette semaine, les deux «partenaires» ont annoncé qu'ils ne tiendront pas leur promesse. Le patron des CFF prend son bâton de pèlerin pour expliquer l'enlèvement du projet. Beaucoup de questions restent encore sans réponse.

**Est-il possible d'articuler une échéance pour le début des principaux chantiers de la gare de Lausanne? Ou est-ce devenu une question taboue?**

Ce n'est pas un tabou. Pour l'instant, nous savons juste que nous n'avons pas réussi à libérer les charges pour pouvoir commencer le chantier en fin d'année. Je tiens à dire que les travaux sur la tête ouest de la gare, notamment, continuent. Mais nous n'avons pas pu commencer le chantier sous les quais et sous la place de la Gare.

**Ce qui est tout de même le cœur de la modernisation de la gare...**

Oui, c'est la partie du chantier visible par le public. Les travaux de modernisation de la gestion des aiguillages ont été faits, par exemple. Mais ces chantiers sont moins visibles de l'extérieur. Aujourd'hui, nous avons reçu les remarques de l'Office fédéral des transports. Les bureaux d'ingénieurs mandatés vont les analyser. Ensuite, ils établiront un calendrier. Quand nous aurons cette information, nous la communiquerons.

**Avant la fin de l'année?**

J'espère un petit peu avant. Nous allons réétudier le séquençage pour la levée des charges qui bloquent les travaux sous les

## «Des honoraires trop bas péjorent les prestations»

● Les études d'ingénierie du projet de la gare de Lausanne souffrent de «manquements», selon l'Office fédéral des transports (OFT), qui a annoncé, mardi, le report du début du chantier de «plusieurs mois». L'OFT aurait des doutes concernant les études faites sur la statique de l'ouvrage. «Ce n'est pas sérieux de se poser des questions sur la statique après des années d'étude», réagit Stéphane Commend, président de la section vaudoise de la Société suisse des ingénieurs et architectes. Il n'est pas impliqué dans le projet de la gare, mais il est spécialiste de ce genre de calculs depuis près de vingt ans.

«La statique, c'est faire des calculs pour s'assurer qu'un ouvrage va tenir et dans quelles proportions il va bouger avec le temps, vulgarise-t-il. C'est le point central de notre formation d'ingénieur. Aujourd'hui, nous avons des outils pour faire ce genre de calculs, même sur des projets complexes comme celui de la gare. Il y a des méthodes numériques en trois dimensions. Encore faut-il pouvoir les appliquer, donc avoir le temps et le budget pour le faire.» L'ingénieur civil pointe du doigt la question des tarifs pratiqués:



Stéphane Commend, président de la section vaudoise de la Société suisse des ingénieurs et architectes, critique un manque de «sérieux» autour du projet de la gare. FLORIAN CELLA

«La qualité se paie. Il n'y a pas de miracle! Si les honoraires sont trop bas, les prestations seront lacunaires.» Les CFF sous-traitent beaucoup pour réaliser les études. «Je sais que les CFF ont attribué encore récemment un mandat à 62 francs l'heure pour la mise en conformité pour les personnes à mobilité réduite dans plusieurs gares, raconte Stéphane Commend. C'est un scandale que des mandataires soumissionnent à un tel tarif. En

l'occurrence, c'était un bureau tessinois qui a probablement dû sous-traiter à son tour à l'étranger. Mais c'est aussi un scandale que les CFF attribuent des mandats à 62 francs l'heure.»

Dans le canton de Vaud, il y a une convention collective de travail pour le secteur. «Ce qui est bien. On paie un salaire minimal pour les architectes et les ingénieurs. Pour faire tourner le bureau, on doit vendre des honoraires correcte-

ment. À moins de 120 francs l'heure, ce n'est pas possible», évalue Stéphane Commend. Il rappelle qu'il y a une pénurie d'ingénieurs dans ce pays, alors que nous avons des hautes écoles qui les forment: «Il faut revaloriser cette profession.»

La sous-enchère produit inévitablement des études bâclées. «Donc on fait appel à un expert, parce que l'on commence à douter du travail fourni par le mandataire, et on finit par payer deux fois plus, puisqu'il faut également payer l'expert», rappelle Stéphane Commend.

Pour lui, le projet de la gare «est symptomatique d'une spirale qui nous pousse tous vers la médiocrité. Pour en sortir, il faut faire passer la compétence avant le prix lors de l'attribution des marchés publics.» **RBO**

PUBLICITÉ

**24 heures** | Pa

BAROQUE ACADEMY

24<sup>e</sup> FESTIVAL  
ACK