

# «Les CFF sont victimes d'une importante pénurie d'ingénieurs»

**MOBILITÉ** Le patron des CFF regrette le nouveau retard de la rénovation de la gare de Lausanne. Il pointe le manque d'ingénieurs qualifiés et annonce la mise en place d'un nouveau processus de vérification des plans

SAMI ZAÏBI

@ZaibiSami



**«Les CFF entreprennent chaque année 20 000 chantiers, dont une cinquantaine sont de très grands projets qui tous ont des aléas»**

VINCENT DUCROT, PATRON DES CFF

début d'un très gros chantier à Zurich pour la même raison qu'à Lausanne, des questions de statique.

**Pourquoi cette rénovation, qui n'a rien de visionnaire, a lieu vingt ans après le reste du pays? Il faut se rappeler que le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ne**

date que de 2014. Avant, financer de grands projets était très compliqué. Dans les années 2000, on n'avait tout simplement

pas l'argent nécessaire. Il s'agissait alors de parer au plus pressé, et l'on ne construisait que ce qui était indispensable. De plus, la gare de Lausanne a connu une énorme hausse de ses besoins ces

huit dernières années. En 2014, dans la première mouture du projet, on n'en était qu'au début du RER à Lausanne. Cette dimension a été ajoutée en cours de route, ce qui a changé la donne du chantier. En termes de gestion de projets, ce n'est pas idéal.

**Que répondez-vous aux Romands qui ressentent une injustice en voyant les énormes projets zurichois se concrétiser, tandis que leur développement ferroviaire stagne? Je ne crois pas qu'on puisse dire que les Romands sont laissés pour compte. On a énormément de projets dans la région, où on investit plus de 5 milliards de francs. Ensuite, à Zurich, on a contourné le problème en construisant sous le sol. Alors qu'à Lausanne, le choix a été fait d'écarter les quais de la gare, c'est ce qui le rend particulièrement compliqué et a généré énormément d'oppositions. Le projet n'a pas pu être stable. Prenez un exemple typique: un changement des dispositions légales nous a obligés à définir différemment la largeur des clés. La difficulté de ce projet est qu'il a beaucoup évolué.**

**Mais tout de même, notre enquête suggère plusieurs problèmes dans la gestion par les CFF de ce chantier: manque de personnel, accumulation d'experts externes, revirements incessants... N'êtes-vous plus capables de mener à bien des projets d'envergure en Suisse romande? Si. Il faut rappeler que sur ce genre de chantiers complexes, la réalisation des plans est effectuée par des bureaux externes, qui ici n'ont pas réussi à apporter les réponses attendues. Note rôle de gérer le projet. Ensuite, il faut reconnaître qu'on est victimes d'une importante pénurie d'ingénieurs, à l'interne (200 postes**

sont à pourvoir) comme à l'externe. Ces dernières années, il y a eu un grand accroissement des chantiers ferroviaires, sans que la formation suive. Nous sommes d'ailleurs en train d'étudier comment former des ingénieurs nous-mêmes, en collaboration avec les hautes écoles.

Nous sommes également en train de développer un contrôle plus strict des projets. Désormais, nous allons effectuer un contrôle supplémentaire des plans d'experts avant de les remettre à l'OFT, ce qui n'était jusqu'ici exigé que pour les premiers jets des projets. Cela devrait empêcher que des cas similaires se produisent. Cette nouvelle procédure sera appliquée à la gare de Lausanne.

**Depuis des années, les CFF et l'OFT se renvoient la balle, les premiers pointant le formalisme des seconds, et les seconds l'amateurisme des premiers. Votre arrivée à la tête des CFF, à la place d'Andreas Meyer, devait apaiser ces tensions qui durent depuis longtemps. Avez-vous échoué? Je peux vous garantir qu'il n'y a aucune tension, nous collaborons très bien avec Peter Füglistaler, le directeur de l'OFT. Mais je peux comprendre que mes équipes puissent être frustrées, et je dois souvent leur rappeler que l'OFT a un rôle central: c'est l'organe qui donne l'autorisation. Sans eux, on serait peut-être passés à côté d'un grave problème. Dans l'histoire récente, plusieurs cas sont à déplorer: l'effondrement lors du percement du M2 à Lausanne, le trou de Tolochenaz, ou encore des bâtiments qui ont bougé à Zurich. Toute une série de très grands chantiers en milieu urbain ont eu des soucis, ce qui a conduit à un durcissement des règles par l'OFT. ■**

INTERVIEW

**Comment vivez-vous le fiasco du chantier de la gare de Lausanne? En tant que CEO des CFF, je ne suis pas content du traitement de ce projet. Il y a eu un manque, et je regrette qu'on ne soit pas parvenus à lancer cette partie du chantier avant la fin de l'année. Mais je crois qu'il faut tout de même dézoomer. Les CFF entreprennent chaque année 20 000 chantiers, dont une cinquantaine sont de très grands projets qui tous ont des aléas. On vient d'ailleurs de recalculer le**