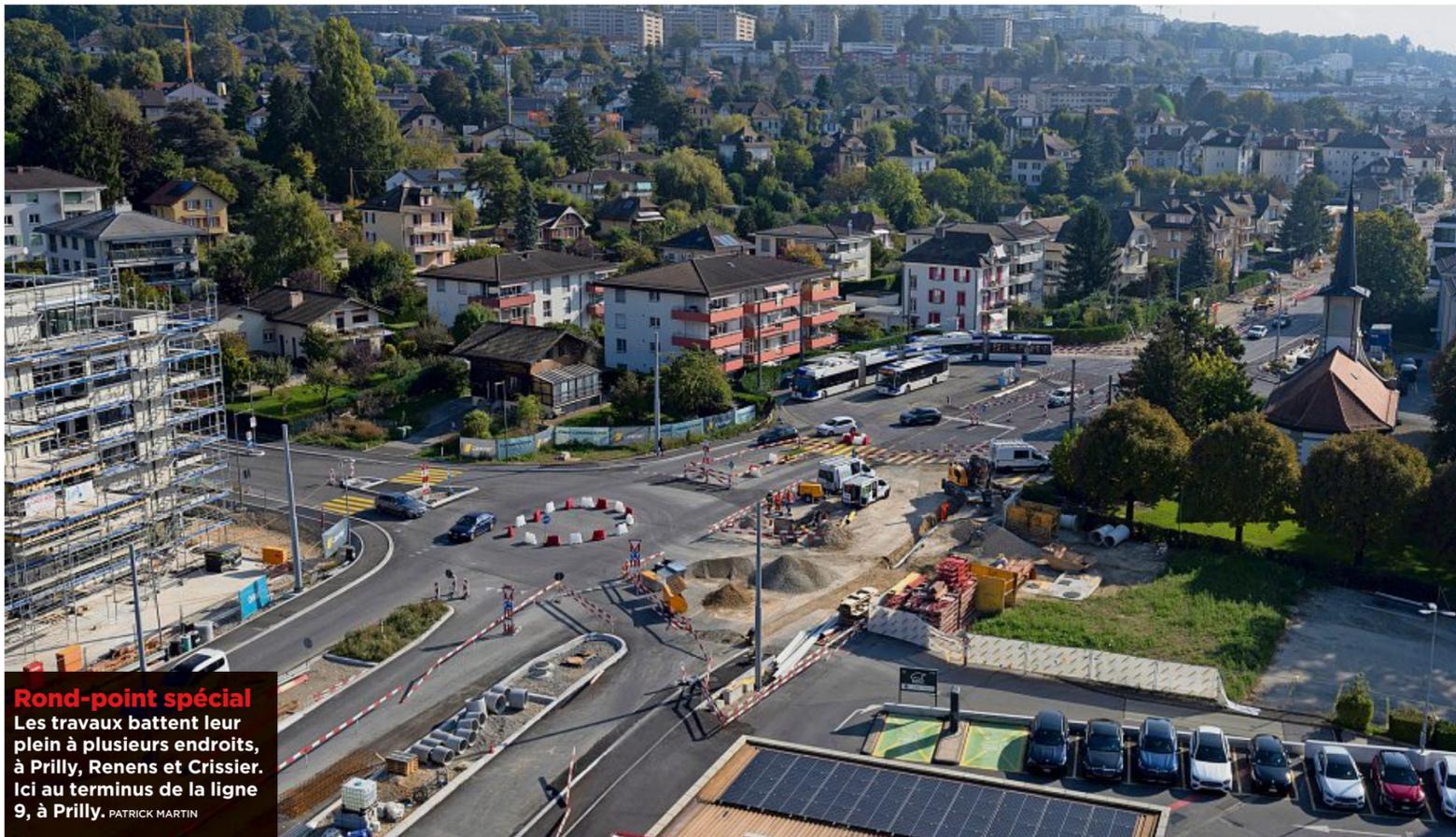


Ouest lausannois

Le chantier du superbuis est au bord du dérapage

Prilly, Renens et Crissier annoncent des retards et surcoûts sur le projet de BHNS, devisé à 40 millions. La confiance est rompue avec les ingénieurs.



Rond-point spécial
Les travaux battent leur plein à plusieurs endroits, à Prilly, Renens et Crissier. Ici au terminus de la ligne 9, à Prilly. PATRICK MARTIN

BHNS

Le bus rapide traîne dans toute l'agglomération

Dans toute l'agglomération lausannoise, et pas seulement dans l'Ouest, le concept de «bus à haut niveau de service» (BHNS) est un axe important du développement des transports publics. Ces lignes nécessitent des aménagements routiers spécifiques, afin que les bus puissent circuler plus rapidement et avec une cadence garantie.

Des voies réservées doivent leur donner la priorité sur tous les autres véhicules, de même que des ronds-points spéciaux, qui les dispensent de s'arrêter aux feux. Pour les communes, les travaux sont en outre l'occasion de refaire des canalisations et de renforcer les voies de mobilité douce.

À Prilly, Crissier et Renens, le chantier en cours est le premier du genre et a donc valeur de test. Mais alors qu'il patine, le BHNS fait face à bien d'autres ennuis. Sur le papier, la ligne doit en effet être prolongée pour relier Bussigny à Lutry. Là! Dans l'Est lausannois, les Communes de Pully, Paudex et Lutry n'ont pas pu s'entendre pour réaliser ce projet conjointement. Et rien n'indique qu'elles remettront l'ouvrage sur le métier.

Fin 2021, alors que Pully avait adopté le préavis intercommunal, Paudex a dit non, réticente à investir 10 millions de francs pour faire gagner quelques minutes à la ligne de bus actuelle. Face à ce désistement, Lutry n'avait plus qu'à renoncer au vote.

Et maintenant? Paudex reste sur ses positions. Parallèlement, en mai, le Conseil communal de Lutry a voté un crédit d'étude pour un projet de réfection sur le tronçon concerné. Celui-ci ne mentionne plus du tout le BHNS ni l'aménagement de voies de bus réservées, pourtant essentielles au concept. Pully n'a pas encore présenté de nouveau préavis.

Pendant ce temps, d'autres tracés de BHNS sont en projet à Lausanne. En mai dernier, le Conseil communal a voté un crédit d'étude de 6,7 millions de francs pour un chantier qui pourrait coûter jusqu'à 60 millions. Trois tronçons sont envisagés: Saint-François-Pully, Aloys-Fauquez et Tunnel-Borde. Les travaux devraient commencer en 2026 pour les deux premiers axes et en 2028 pour le troisième.

Même si elle est achevée dans les temps, la ligne de bus rapide de l'Ouest lausannois devra se contenter encore longtemps d'un modique tracé de 3 kilomètres. Et à terme, elle pourrait bien être contrainte de rebrousser chemin aux portes de l'Est lausannois. **CDI**

Chloé Din

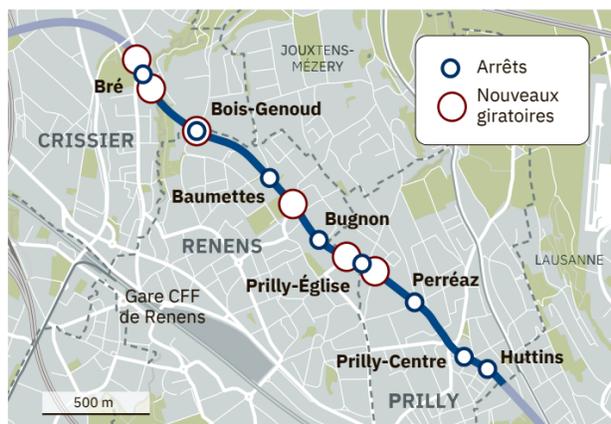
À Prilly, ces temps-ci, le terminus de la ligne 9 donne sur un carrefour transformé en zone de chantier. Les lieux sont méconnaissables. Et sur le trajet du bus depuis le centre-ville, ce n'est pas mieux. Depuis mai 2022, à Prilly, Renens et Crissier, les véhicules doivent slalomer entre les portions de chaussée en travaux. Derrière son volant, un chauffeur des TL grimace: «On en a jusque-là!»

Il n'est pas le seul à avoir un petit souci avec le chantier du futur bus à haut niveau de service (BHNS). Au fil des mois, ouvriers, commerçants et piétons ont fait entendre leurs voix dans «24 heures», inquiets pour leur sécurité ou pour l'accès à leurs enseignes. Désormais, les ennuis rattrapent aussi les trois communes concernées. Ensemble, elles sont les maîtres d'ouvrage de ce projet dont le but est de réaménager profondément un peu plus de 3 kilomètres de route. Dès fin 2025, il s'agit d'y faire circuler un bus rapide, prioritaire sur les autres véhicules.

Il y a quelques jours, chaque Municipalité a informé son Conseil communal par le biais d'une déclaration commune. Le texte lu à la tribune évoque «une situation sérieuse concernant les coûts», «des retards», «des oublis» et même «des manquements». La situation est telle que les communes ont fait appel à un avocat et à un bureau d'ingénieurs-conseils. Le premier doit analyser les parts de responsabilité et le second tâchera de chiffrer les dépassements de budget auxquels il faut s'attendre.

D'où viennent les sueurs froides des trois villes? Face aux élus, les

Futur tronçon du BHNS à Crissier, Renens et Prilly



Graphique: O. Chiacchiari. Source: TL

«Les dépassements pourraient être significatifs.»

Rebecca Joly, municipale à Prilly

municipalités n'ont pas livré de nom, se bornant à parler du «groupement pluridisciplinaire qui pilote le projet». La gêne est palpable, la situation délicate. Contactées en marge des conseils communaux, les trois édiles chargées du dossier donnent toutefois plus de détails, confirmant d'abord qu'il s'agit d'un trio d'acteurs importants dans la planification de projets d'infrastructure, d'urbanisme et de mobilité. L'appel d'offres a été remporté en 2017, sous l'acronyme BUT, par BG Ingénieurs Conseils, Urbanplan et Transitec.

Municipale responsable des Infrastructures du côté de Renens, Tinetta Maystre ne mâche pas ses mots: «La confiance est rompue avec le groupement. Nous travaillons sur une situation avec des signaux d'alerte quant à un dérapage possible. Depuis que BUT nous a prévenus qu'il y aurait des surcoûts, nous sommes très inquiets. Plusieurs éléments peuvent expliquer des dépassements, l'augmentation du prix des matériaux notamment. Cependant, il y a peut-être plus que cela.»

Suppléments injustifiés?

À Prilly, la municipale Rebecca Joly explique que les difficultés ont commencé dès le début des travaux: «Il y a eu des retards dans la remise de documents concernant le chantier. Nous n'avions pas toujours le temps de vérifier ce qui nous était proposé.» Les doutes

porteraient en particulier sur le surcroît de travail revendiqué sur le chantier. «À l'heure actuelle, nous avons du mal à évaluer où nous en sommes et où nous allons financièrement. Des retards dans le contrôle du travail effectué et le traitement des offres complémentaires sont les indices qui nous ont poussés à mener des investigations.»

D'ores et déjà, les conseils communaux ont été prévenus que des rallonges leur seront demandées en début d'année prochaine. En revanche, les municipalités ont préféré ne pas donner de chiffres. Rebecca Joly souffle tout au plus: «Nous avons des indices qui font penser que les dépassements pourraient être significatifs.»

Lors de l'adoption des crédits de construction initiaux, les trois villes s'étaient déjà réparti une facture de 22 millions de francs sur un budget total de 40 millions, le Canton et la Confédération apportant des subventions importantes. Désormais, ce sera aux communes d'assumer les surplus. «C'est une situation de crise, estime Tinetta Maystre. Nous ne pouvons pas simplement dire «d'accord» et payer. Nous devons comprendre.»

Gouvernance en cause?

Outre chiffrer les dégâts, l'autre enjeu sera ainsi de clarifier les torts. À ce sujet, Tinetta Maystre glisse: «Il se pourrait que les surcoûts soient justifiés, mais nous pourrions être amenés à demander des comptes à nos mandataires.» Les communes pourraient toutefois aussi avoir leur part de responsabilité. Dans ce projet, elles forment en effet un trio de maîtres d'ouvrage, où aucune n'assume un rôle

de coordination. Cet attelage à trois fait-il partie du problème ou provient-il uniquement du groupement d'ingénieurs?

Sur ce point, les positions des communes sont à géométrie variable. «Vis-à-vis du groupement, un gros doute s'est insinué, mais peut-être y a-t-il des torts des deux côtés. C'est ce que l'analyse en cours doit démontrer», estime ainsi Nathalie Jaton, municipale chargée du dossier à Crissier. Du côté de Prilly, Rebecca Joly relève: «Le fait qu'il y ait trois maîtres d'ouvrage est effectivement une difficulté, mais l'offre de nos mandataires inclut déjà un surcoût pour en tenir compte.» À Renens, Tinetta Maystre se montre plus ferme: «Ce projet n'est pas particulier du point de vue de sa gouvernance. Les communes se coordonnent et chacun sait où sont ses responsabilités.»

À ce stade, Rebecca Joly confirme qu'il y a du retard, mais il ne peut pas encore être évalué à ce stade. Ce conflit, désormais ouvert, pourrait-il dégénérer et avoir des impacts encore plus graves? «Nous voulons tout faire pour que le chantier se poursuive sans interruption.» Tinetta Maystre est sur la même ligne: «Nous voulons que le chantier continue, car s'il s'arrête, cela impacterait toute la région.»

Contactés pour prendre position, BG Ingénieurs Conseils, Urbanplan et Transitec n'ont pas donné suite. «Seules les trois communes sont habilitées à faire des communications externes», indique Fabian Rozemberg, directeur du domaine Infrastructures et Transports Suisse au sein de BG Ingénieurs Conseils, qui assure le pilotage du groupement.