

Mobilité



La mise en service de la voie sud de la gare de Prilly-Malley n'était qu'un amuse-bouche en regard des grands travaux qui se préparent. Mais le personnel qualifié pour les réaliser fait cruellement défaut, forçant les entreprises à se tourner vers l'étranger. FRANCESCA PALAZZI

Les grands projets ferroviaires sont en manque d'ingénieurs

De grands chantiers s'annoncent. Mais le secteur peine à trouver des spécialistes expérimentés

Renaud Bournoud

Plus de 6 milliards pour la première tranche de fonds d'infrastructures ferroviaires (FAIF), acceptés par le peuple le 9 février 2014. Quelque 3 milliards pour doubler la capacité des trains entre Lausanne et Genève. L'argent est là pour réaliser les chantiers colossaux qui s'annoncent.

Mais le pays compte-t-il suffisamment de personnes formées pour concevoir, calculer, planifier ces projets? «Le manque d'ingénieurs en Suisse est un défi majeur pour la branche de la construction, note Lea Kusano, de l'Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils. La Suisse a besoin de 4000 nouveaux ingénieurs par année. Pour maintenir ce chiffre, nous devons compter sur l'arrivée de 800 person-

nes par année depuis l'étranger.» Le 9 février 2014, le peuple a accepté le FAIF, mais aussi l'initiative contre l'immigration de masse, qui devrait compliquer le recrutement à l'étranger.

Recruter à l'étranger

Principal maître d'ouvrage des grands projets ferroviaires, les CFF recrutent à tour de bras. Sur les quelque 1500 ingénieurs de la division CFF infrastructures, plus de la moitié ont été engagés ces cinq dernières années. Pour la Suisse romande, 70 nouveaux postes ont été créés depuis 2011 et des dizaines supplémentaires le seront d'ici à fin 2016. Lors du recrutement de ces quatre-cinq années, 24% des personnes n'étaient pas de nationalité suisse. «Les CFF entreprennent des mesures ciblées de marketing auprès des hautes écoles et sont présents sur les foires et expos professionnelles pour trouver la relève pour l'entreprise, notamment à Dresde et à Karlsruhe», indique Donatella Del Vecchio, porte-parole des Chemins de fer fédéraux.

Bien que moins gourmand en ingénieurs, l'Etat de Vaud explique avoir aussi des difficultés

«Ce sont les HES qui reprennent le lead dans le domaine, en fonction de leurs moyens»

Eric Loutan Président vaudois de la Communauté d'intérêts pour les transports publics

4000

C'est le nombre de nouveaux ingénieurs dont la Suisse a besoin chaque année

pour trouver des ingénieurs. Le Département des infrastructures et des ressources humaines reçoit moins de dossiers pour une offre d'emploi. Il arrive alors à l'Etat de publier des annonces en France voisine.

Le secteur privé doit également aller voir au-delà des frontières pour assurer ses besoins. Michele Mossi, député PDC et pa-

tron d'un bureau d'ingénieurs spécialisé dans les transports à Ecublens, estime que 80% des réponses proviennent de l'étranger lorsqu'il met un poste au concours. «Nous publions aussi directement des annonces en Allemagne ou en France», ajoute-t-il. Le député pointe plus spécifiquement le manque de personnel qualifié avec de l'expérience. «Pendant des années, on a peu investi en matière d'infrastructure ferroviaire en Suisse romande, relève-t-il. Les derniers gros chantiers étaient la gare de Genève-Aéroport, mise en service en 1986, et la ligne du pied du Jura en 2002. Alors que c'est un domaine où l'expérience est primordiale, il faut maintenir le savoir-faire.»

Problématique ancienne

La pénurie d'ingénieurs ferroviaires n'est pas récente, selon Michele Mossi: «Le problème remonte à plus de trente ans, lorsque les transversales alpines et Rail 2000 ont été lancés avec près de 30 milliards d'investissement à la clé, explique-t-il. Parallèlement, on a assisté à une sorte de décroissance de la formation des ingé-

nieurs. Une génération n'a pas été formée.»

Pourtant, les statistiques du nombre d'étudiants en génie civil à l'EPFL ne sont pas mauvaises. Ils étaient 650 tous degrés confondus en 2011 et 817 en 2014. Il faut néanmoins préciser qu'ils ne se spécialisent pas tous dans la filière transport. «La situation pourrait être réjouissante si l'on ne regardait que le nombre d'étudiants inscrits aux EPF et aux HES, qui croît lentement après avoir touché le fond, note pour sa part Lea Kusano. Or, cela ne suffira pas à combler les besoins de ces prochaines années, compte tenu notamment des grands défis à venir.»

Selon Eric Loutan, président vaudois de la Communauté d'intérêts pour les transports publics, les EPF délaissent la formation des ingénieurs ferroviaires: «Ce sont les HES qui reprennent le lead dans le domaine, en fonction de leurs moyens.» Effectivement, à la demande de l'OFT et d'entreprises de transports, un post-grade en génie ferroviaire a été créé à la HES de Fribourg. Pour l'instant, seules deux volées de 24 ingénieurs ont terminé ce cursus.

Si j'étais un rossignol

par Gilbert Salem



Sagesse piquante d'une dent-de-lion

Il ne faudrait la manger qu'à l'orée du printemps. Désormais, on la cultive pour la faire figurer dès Noël sur la carte des restaurants. Il y a trente ans, les cuisines émaillées de bleu et blanc du Café Romand, alors sous le règne de la famille Péclat, ne servaient que de la dent-de-lion «sauvage». La précieuse dent-rée leur était rituellement fournie par un couple de vieillards, chenus comme neige mais aux jambes alertes et chaudement chaussés.

A la mi-février, ces Philémon et Baucis vaudois arpentent à la fraîche nos tertres et collines pour la cueillir au naturel dans des orées secrètes, aussi mystérieuses que des «coins à bolets». Là où la dicotylédone anémochore (son nom scientifique) montre dans le froid le bout de son nez, avant d'éployer ses languettes effilées et ses nageoires végétales. C'est parce qu'elles sont dentelées en crocs de fauve, découpées aux ciseaux de quelque décoratrice de théâtre d'ombres, qu'on a appelé la plante entière comme ça.

Mais pour qu'elles ne piquent point la langue et trouvent une pleine saveur, il faut les réduire d'avantage, les hacher le plus finement possible, au point qu'elles se passeraient de tout assaisonnement. La dent-de-lion en devient elle-même un condiment; pourquoi lui ajouter du sel et du poivre? Une larme d'huile, deux lardons, plus une émiettée d'œuf dur et de

«C'est parce qu'elles sont dentelées en crocs de fauve, découpées aux ciseaux de quelque décoratrice de théâtre d'ombres, qu'on a appelé la plante entière comme ça»

câpres italiennes suffiront pour ériger cette gentille salade de saison en plat royal.

«Dent-de-lion», convenons-le, est un romandisme dont l'assonance est nettement plus appétissante que son synonyme parisien pissenlit. Etymologiquement trop durétique quand on se met à table. Et désagréablement associé à une locution populaire qui voudrait faire de sa racine un repas post mortem. Or elle peut être dégustée aussi par les vivants, s'ils la montent par exemple en purée crémeuse parsemée de cerfeuil. De ses fleurs, quand elles sont bien épanouies et jaunes, on fait des biscuits, du miel, des confitures.

Par courtoisie poétique, épargnez-en une. Qu'elle ait le temps de flétrir et de se coiffer d'un pompon gazeux et argenté d'akènes. Vous savez, ces petites graines du savoir que le souffle de la Dame du Larousse (dessinée par le Lausannois Eugène Grasset en 1890) sème à tous les vents, pour piquer l'esprit universel.

PUBLICITÉ

Bien sous tous supports

Quel que soit le support, suivez l'actualité en temps réel et retrouvez en ligne tous les articles de votre journal préféré, enrichis de multiples développements, analyses, commentaires, vidéos, photos et infographies animées.

Activez votre compte digital
24heures.ch/activez

24heures

Le Conseil synodal peu convaincant

Le synode de l'Eglise évangélique réformée du canton de Vaud a «pris acte» samedi du programme de législature 2014-2019 du Conseil synodal

Sept mois après le début de la législature 2014-2019, le synode était convoqué pour adopter le programme de législature du Conseil synodal, l'exécutif de l'Eglise. Mais plusieurs délégués ont dit leur malaise face à ce texte qui ne pouvait pas être amendé et dont le caractère obligatoire ou non pour les paroisses a donné lieu à discussions.

Enfin, le synode a «pris acte» de ce document alors que le règlement ecclésiastique prévoit qu'il soit adopté. Plusieurs délégués y voyaient une similitude avec

les programmes de législature des gouvernements civils. Faut-il voir dans cet écart au règlement ecclésiastique un acte de défiance face à l'exécutif, une pinaillerie ou une volonté de rigueur juridique? Les avis étaient partagés samedi en fin de séance.

La principale insatisfaction est la forme de ce programme. Dans un cahier de 12 pages sont développés cinq affirmations identitaires et huit axes sur lesquels les différents lieux d'Eglise sont appelés à travailler. «Il ne s'agit pas d'un programme, qui consiste en une succession d'événements, mais d'un catalogue!» a souligné un délégué, craignant que cette option ne permette pas de mesurer si les objectifs ont été atteints en fin de législature. La volonté du Conseil synodal était justement d'offrir des pistes de réflexion dans les paroisses.

«Lors de la précédente législature, le synode nous a reproché d'avoir donné des ordres de haut en bas», a rappelé Xavier Paillard, président du Conseil synodal.

Sur le fond, le document n'a donné lieu qu'à peu de discussions. La proposition de diminuer le nombre de cultes dominicaux a été maintenue dans le document final. Elle avait été vivement débattue lors du synode des 7 et 8 novembre («24 heures» du 11 novembre). Samedi, c'est l'appel à «repenser l'aménagement des lieux de culte, de manière à pouvoir diversifier leur usage paroissial et, cas échéant, l'étendre à un usage culturel et social», qui a fait débat.

Joël Burri, Protestinfo

Le programme de législature peut être téléchargé sur <http://eerv.ch/documents/synode2015/>