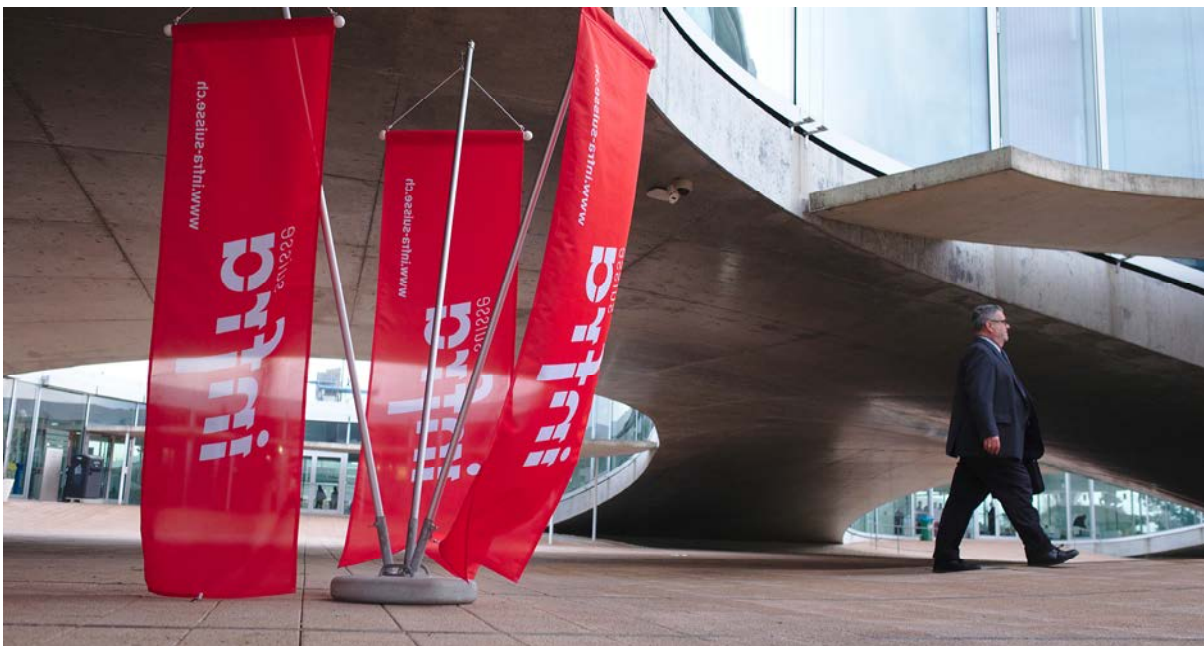




Les Journées Infra à Lausanne et Lucerne

Sécurité sur les chantiers des CFF

Normes et standards



Infrastructures romandes, avec quel financement ? Cette question ressort de la Journée Infra qui s'est tenue à l'EPFL.
(→ page 4)

03	Editorial	13	Journée Infra à Lucerne
04	Journée Infra à Lausanne	15	CAS en travaux spéciaux
07	Sécurité sur les chantiers des CFF	16	Nouvelle OTD
09	Normes et standards	19	Dates, Impressum

Oui aux grands projets

C'est avec une grande satisfaction que j'ai pris connaissance du résultat de la votation sur le projet d'assainissement du tunnel routier du Gothard.

Je suis heureux que les électrices et les électeurs de notre pays aient reconnu que la construction d'un second tube au Gothard est un investissement judicieux, dont les générations à venir profiteront, elles aussi. Tous les 30 à 40 ans, les tunnels doivent subir une réfection. Un second tube au Gothard permettra d'effectuer toutes les réfections à venir sans grandes limitations du trafic. Ainsi, le canton du Tessin sera toujours relié au reste de la Suisse par la route.

La réalisation de projets de grande envergure exige des investissements élevés et beaucoup de temps. Celui qui planifie et réalise de grands projets a besoin de visions et d'une vue d'ensemble. La prise en compte des besoins des générations à venir est alors particu-

lièrement importante. Dans ce domaine, le peuple suisse a toujours fait preuve de clairvoyance. Ce fut également le cas le 28 février 2016.

Dans un peu plus d'une année, nous voterons sur un autre projet porteur d'avenir : le financement des routes nationales. Je suis convaincu que les Suissesses et les Suisses sauront faire preuve de pragmatisme et voteront comme ils l'ont déjà fait en 2014, pour le financement du rail.

Des voies de communication optimales et bien entretenues sont le moteur de notre économie et assurent des emplois. Pour le bien de notre pays. Et pour le bien de sa population. //



Urs Hany
Président

Infrastructures romandes, avec quel financement?

Tant au niveau national qu'à l'échelle cantonale, les projets d'infrastructures manquent d'une vision claire à moyen et long terme. C'est ce qui ressort de la Journée Infra qui s'est tenue à l'EPFL.

L'importance fondamentale pour la prospérité du pays de bénéficier d'un réseau multimodal efficient n'est plus à démontrer. Même si il est vrai que les projets se multiplient et que nombre de réalisations sont en cours, une analyse plus précise montre que la gestion globale des infrastructures est encore trop fragmentée. Bien trop souvent, chaque commune et chaque canton travaille de son côté sans aucune concertation avec ses voisins. Les usagers, pourtant, toujours plus mobiles, dépassent allégrement les frontières administratives. Un dialogue resserré et modus operandi commun ne pourrait amener que des avantages en terme de synergies, de meilleure organisation et d'économie de moyens. En ce qui concerne les projets d'envergure et malgré leur utilité démontrée, leur réalisation reste par trop souvent tributaire d'enjeux politico-politiciens du moment. Là encore, une planification et un financement raisonnés sont indispensables.

Oui à un deuxième tunnel routier au Gothard

Ces réflexions ont servi de fil rouge à la Journée Infra qui a réuni quelque 200 professionnels du secteur à l'EPFL. L'organisation regroupe les entreprises constructrices d'infrastructures. Dans ses mots d'introduction Tobias Meschenmoser, membre du comité central, a rappelé les enjeux liés à la votation sur la construction du second tube du Gothard. Troisième plus long tunnel routier du monde et plus importante liaison nord-sud du pays, le Gothard est traversé chaque jour par 17'000 véhicules. En service depuis 35 ans, il aura très bientôt besoin d'une réfection complète. Le Conseil Fédéral et le Parlement proposent de construire un second tube avant d'entreprendre la réfection du premier. Au final, le rapport avantages/coûts est indéniable, la sécurité est augmentée et l'importance économique du tunnel renforcée. Les usagers ne subissent pas de nuisances et une valeur ajoutée pour le long terme est créée. Le maintien d'un seul tube et sa fermeture totale durant la période de travaux n'est ni économique, ni raisonnée.





Des problèmes régionaux, des solutions globales

Sous l'impulsion d'Ivan Frésard, journaliste et modérateur du jour, Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat, cheffe du département des infrastructures et des ressources humaines du Canton de Vaud, Luc Barthassat, Conseiller d'Etat genevois chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, Pierre Goetschi, Président central du TCS et Jean-Daniel Faucherre, Vice-Président de l'ASTAG ont donné lieu à un riche débat. Entre les besoins des uns, les souhaits des autres et les réelles possibilités financières, le thème « Jusqu'où doit-on aller ? Jusqu'où peut-on aller ? » a pris tout son sens ! Nuria Gorrite a reproché aux opposants systématiques leur vision individualiste d'enjeux vaste et d'intérêt commun que représentent les infrastructures. « Cette attitude est égoïste et coûteuse ! », a-t-elle dit. Pour sa part, Luc Barthassat a rappelé la problématique frontalière. « Chaque jour, quelque 550'000 passages sont enregistrés aux frontières du Canton de Genève. Plus de 80% de ceux-ci sont effectués en véhicule individuel. Le dialogue est parfois plus compliqué entre les cantons qu'entre les pays ! », a-t-il ironisé.

Un financement raisonné pour les infrastructures

Détaillant le fonctionnement et les avantages du futur fond FORTA, actuellement en examen aux chambres fédérales, Pierre Goetschi a relevé le manque de précision quant à l'achèvement du réseau actuel ou à l'élimination des goulets d'étranglement. Dépassant les anciens clivages dans lesquels trop de politiciens semblent encore figés, Jean-Daniel Faucherre a plaidé avec force pour une politique de transport globale, pour le rail et pour la route. « L'utilisation détournée des fonds est le problème central, a-t-il martelé, les usagers de la route paient pour tout ! » Dans son exposé final, le philosophe Luc Ferry, a appelé au célèbre économiste Schumpeter, pour rappeler que ce qui alimente la croissance tient essentiellement la création de nouveautés. « Pour réussir ce nouveau passage, notre société doit également surmonter certains freins à l'innovation », a-t-il dit. //

Toutes les informations sont disponibles sur :

www.infra-suisse.ch/journee

Sécurité sur les chantiers

Les CFF veulent améliorer la sécurité sur leurs installations. Cet objectif doit être atteint à l'aide de mesures correspondantes prises dès la définition du projet, lors de l'adjudication et au moyen de formations.

L'année dernière, les CFF n'ont pas atteint leurs objectifs en matière de sécurité. Les accidents lors de mouvements de manœuvre et les accidents professionnels ont, certes, diminué de 10 pour cent, mais quatre accidents mortels ont malheureusement été déplorés. Le nombre de collisions entre des trains et des obstacles ou des engins de chantier a également augmenté en 2015, passant de 26 à 30.

La sécurité est aussi l'affaire du maître de l'ouvrage et de l'auteur du projet

Les CFF veulent améliorer la sécurité sur leurs chantiers en collaboration avec les entreprises. Ils tiennent à ce que la sécurité soit prise en compte le plus tôt possible dans les projets de construction. A l'avenir, toutes les informations pertinentes pour la sécurité doivent être contenues dans les appels d'offres. Les entreprises pourront ainsi mieux intégrer les aspects relatifs à la sécurité dans le déroulement des travaux. C'est un tournant important dans la pratique des appels d'offres : aujourd'hui, l'entreprise est seule responsable de la sécurité

et doit élaborer le concept de sécurité avec l'offre. Dorénavant, le maître de l'ouvrage et l'auteur du projet sont également sollicités.

La sécurité commence avec la conception

Les questions pertinentes en matière de sécurité doivent être traitées de manière adéquate dès



la phase de planification et de conception. Conformément au modèle de prestations de la SIA, cela commence déjà dans la phase 21, lors de la définition du projet et de l'étude de faisabilité. Dans la phase partielle 212, on renvoie expressément aux conditions cadre du mandant et du site. C'est logique, car les mesures de sécurité doivent correspondre aux conditions du site et des travaux ; elles doivent donc être spécifiques au projet. Des concepts de niveau supérieur ne peuvent offrir qu'un cadre général. Dans les phases suivantes, les aspects relatifs à la sécurité doivent progressivement être affinés et détaillés. Cette démarche doit aboutir à des concepts de sécurité réalisables, ciblés et spécifiques au chantier.

Nouveautés pour les entreprises de construction

A l'avenir, les CFF veulent accorder un plus grand poids à la sécurité dans les projets de construction et les prendre en compte aussi bien

dans les critères d'aptitude que dans les critères d'adjudication. Des exigences et des objectifs évaluable en matière de sécurité doivent être convenus contractuellement. Pour cela, les CFF misent également sur des formations. Une certaine expérience devra être attestée, suivant l'objectif de formation. A l'avenir, il ne doit plus y avoir de différence entre la formation en matière de sécurité pour les collaborateurs des CFF et celle pour les collaborateurs des entreprises de construction.

Infra Suisse observera attentivement les conséquences concrètes de ces nouveautés pour les entreprises de construction. Elle se tient à la disposition des entreprises membres pour tout complément d'information ou remarques. //

info@infra-suisse.ch



On ne saurait s'en passer

Le SECO a délégué la gestion des normes aux différents secteurs. Pour le secteur principal de la construction, ce sont la SIA et la VSS à qui incombe cette responsabilité. D'autres instances de normalisation restent toutefois, elles aussi, importantes pour le secteur de la construction.

La liste ci-après présente une sélection des normes pertinentes pour les constructeurs d'infrastructures. Le statut de la norme selon

informations de février 2016 est indiqué dans la colonne de droite.

CEN – Comité européen de normalisation



Numéro	Titre	Statut
CEN / ISO	Building Information Modeling	Lancé
EN 12063	Rideaux de palplanches	En traitement
EN 12699	Exécution de travaux géotechniques spéciaux - Pieux avec refoulement de sol	En traitement
EN 12715	Exécution des travaux géotechniques spéciaux - Injection	En traitement
EN 12716	Exécution des travaux géotechniques spéciaux - Colonnes, panneaux et structures de sol-ciment réalisés par jet	En traitement
EN 14199	Exécution des travaux géotechniques spéciaux - Micropieux	En traitement



SIA – Société suisse des ingénieurs et des architectes

sia

Numéro	Titre	Statut
112/2	Construction durable - Infrastructures	En consultation
118/190	Conditions générales pour la construction des canalisations	En consultation
118/195	Conditions générales pour la fonçage de tubes	En consultation
118/203	Conditions générales pour la décharges contrôlées	En consultation
118/262	Conditions générales pour la construction en béton	En consultation
118/263	Conditions générales pour la construction en acier	En consultation
118/267	Conditions générales pour la géotechnique	En consultation
118/272	Conditions générales relatives à l'étanchéité et au drainage d'ouvrages enterrés et souterrains	En traitement
190	Canalisations	En consultation
195	Fonçage de tubes	En traitement
197/1	Projets de tunnels - Bases générales – tunnels ferroviaires	En traitement
197/1	Projets de tunnels - Bases générales – tunnels routiers	En traitement
203	Décharges contrôlées	En consultation
272	Etanchéité et drainage d'ouvrages enterrés et souterrains	En traitement
431	Evacuation et traitement des eaux de chantier	En traitement
721	Forages et coupes dans le béton et la maçonnerie	En traitement
414/1	Tolérances dimensionnelles dans la construction	En consultation
2054	Brochure: Poussière de quartz constructions souterraines	Publication

CRB - Centre suisse d'études pour la rationalisation du bâtiment

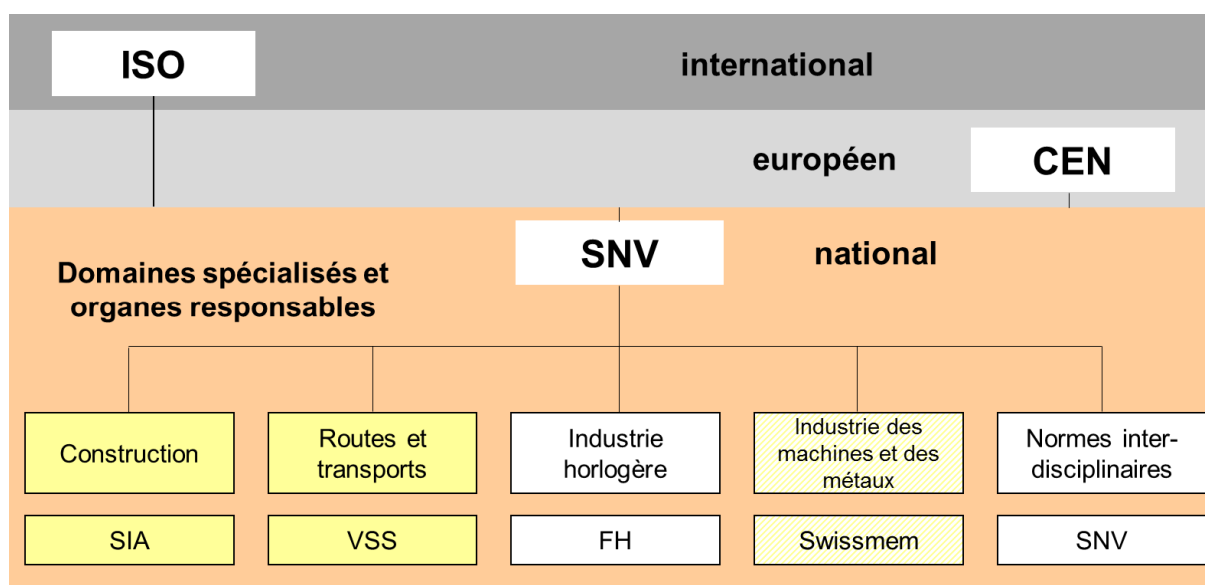


Publication	Titre	Statut
117	Démolitions et démontages	En traitement
152	Fonçages. (pousse-tube)	En traitement
164	Tirants d'ancrage et parois clouées	En traitement
211	Fouilles et terrassements	En traitement
216	Altlasten, belastete Standorte u Entsorgung	En traitement
222	Pavages et bordures	En traitement
223	Chaussées et revêtements	En traitement
225	Voies ferrées	En traitement
237	Canalisations et évacuation des eaux	En traitement
241	Constructions en béton coulé sur place	En traitement
246	Systèmes de précontrainte	Publication
281-286	Dispositifs routiers de retenue	Publication
411	Conduites souterraines, eau et gaz	Révision prévue

OFEV – Office fédéral de l'environnement

Numéro	Titre	Statut
OLED	Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets	Publiée

Structure et organisation de la normalisation



Publication	Titre	Statut
640 431- div.	Exigences Mélanges bitumineux – Spécifications des matériaux (div. types)	Publication
640 440	Gussasphalt und Asphaltmastix (titre français pas encore définit)	Publication
640 450a	Systèmes d'étanchéité et couches bitumineuses sur ponts en béton; systèmes, exigences et exécution	Publication
640 451	Systèmes d'étanchéité et couches bitumineuses sur ponts en béton	Publication
640 453	Systèmes d'étanchéité et couches bitumineuses sur ponts en acier	Publication
640 475	Abdichtungssysteme und bitumenhaltigen Schichten auf Fahrbahnplatten aus Beton – Bestimmung der Feuchtigkeit des Betonuntergrundes mit der Calciumcarbid-Methode (titre français pas encore définit)	Publication
640 940 - 640 946	Catalogue des données routières (manuels : « données de base générales », « Chaussée », »Projet »)	Publication
640 948-1 -2	Catalogue des données du trafic (manuels)	Publication
670 300	Sols, essais ; paramètres nécessaires à la présentation des essais géotechniques	Publication
670 830a	Druckfestigkeit am Haufwerk (titre français pas encore définit)	Publication

Participer activement à la conception

Les normes et les standards n'ont un sens que s'ils sont bien ancrés dans la pratique. L'élaboration et le contrôle des règlements exigent donc des connaissances spécialisées en lien avec la pratique. Infra Suisse est par conséquent toujours à la recherche de membres de commissions et de spécialistes disposés à analyser les modifications. Celui ou celle qui souhaite participer activement à la conception des normes et standards de notre secteur est donc cordialement invité à s'annoncer à Infra Suisse: info@infra-suisse.ch

Construire des projets d'infrastructure économiquement et non à bon marché

Aujourd'hui, les projets d'infrastructure sont le plus souvent attribués à l'offre la moins chère. Lors de la Journée Infra, à Lucerne, le président de la Société Suisse des Entrepreneurs Gian-Luca Lardi a plaidé pour une autre pratique en matière d'adjudication. Celle-ci profiterait aussi bien aux maîtres d'ouvrages publics qu'au secteur de la construction.

Selon Gian-Luca Lardi, président de la Société Suisse des Entrepreneurs, les mandats publics ne devraient pas être attribués à l'offre la moins chère, mais à l'offre la plus économique. Cela correspond à la législation en matière de marchés publics et serait réalisable au moyen d'une simple modification de la pratique en matière d'adjudication. Mais aussi longtemps que le prix représente, de fait, le seul critère d'adjudication, il ne sera pas possible d'empêcher les spéculations et les surenchères de rabais. Toujours selon Gian-Luca Lardi, les administrations publiques feraient bien de préférer l'offre la plus économique à l'offre la moins chère. Cela apporterait de grands avantages non seulement au secteur de la construction, mais aussi aux maîtres d'ouvrages eux-mêmes. « Je suis profondément convaincu que les prix d'adjudication plus élevés seront plus que compensés, au moment de la facture finale », estime Gian-Luca Lardi.

Infra Suisse pour le tunnel de réfection au Gothard

Le 28 février 2016, le peuple a voté sur le tunnel de réfection au Gothard. Pour Urs Hany,

président d'Infra Suisse, il ne fait aucun doute : la liaison routière à travers le Gothard ne doit pas être interrompue. « Elle est trop importante pour l'économie aussi bien régionale que nationale. » A côté de la sécurité, c'est avant tout l'aspect économique qui parle en faveur d'un deuxième tunnel. « Transférer la circulation routière sur le rail, comme l'imaginent les opposants, est plus onéreux que la construction d'un deuxième tunnel : lors de la prochaine réfection, les installations de chargement devraient à nouveau être entièrement reconstruites », explique Urs Hany. Du point de vue de la politique d'investissement, ce serait peu judicieux. C'est pourquoi il faut un oui clair et net lors de la votation du 28 février sur le tunnel de réfection au Gothard.

Le pouvoir des contrôleurs

Pour Benedikt Koch, directeur d'Infra Suisse, des règles et des contrôles toujours moins compatibles avec la réalité de la construction déterminent de plus en plus la construction d'infrastructures. La tendance à la surrégulation est liée à une perte de confiance : le Parlement se méfie du Gouvernement et de l'Administration, le dé-

partement des finances de la direction des travaux publics, le contrôle des finances des chefs de projets et des chefs de chantier, et les maîtres d'ouvrages des soumissionnaires. « Cela ne peut plus continuer ainsi ! », souligne Benedikt Koch. Infra Suisse soutient activement les efforts visant à réaliser les grands projets de construction dans le cadre d'alliances autour de projets.

Des vraies solutions pour les problèmes de capacité

Peter Goetschi, président central du TCS, est, quant à lui, attentif à la situation des automobilistes. Il met en garde contre la tentation de résoudre les problèmes de capacité par une politique de transfert. Il déclare sans ambages : « Sans augmentation des capacités, les routes seront, elles aussi, saturées ! » Que ce soit dans les grandes agglomérations ou sur les grands axes routiers comme le Gothard, les obstacles et les chicanes ne sont pas une solution. Peter Goetschi est également opposé à des modèles de tarification de la mobilité. Ceux-ci ne seraient perçus par les automobilistes que comme des sanctions et une charge supplémentaire.

Mauvais raisonnement ?

Rolf Dobelli s'est intéressé de près aux erreurs de raisonnement et a publié deux livres sur ce sujet. « Nous faisons tout le temps des erreurs de raisonnement », a-t-il relevé lors de la Journée Infra. L'être humain se trompe systématiquement. Cela rend les erreurs de raisonnement prévisibles et, jusqu'à un certain point, corrigibles. Rolf Dobelli a toutefois dû l'admettre : « Je ne parviens pas moi-même à éviter complètement les erreurs de raisonnement. Face à des choix importants, je m'efforce de prendre des décisions aussi raisonnables et rationnelles que possible. Parfois, je me laisse aussi guider par mon intuition. » Alice Chalupny a présenté les principes de base de la communication d'entreprise. Elle est responsable de la communication d'entreprise de la coopérative fenaco. Une communication efficace se distingue par un agenda clair, une planification rigoureuse et la persévérance nécessaire. //

Toutes les informations sont disponibles sur :

www.infra-suisse.ch/tagung





En Suisse, on construit de plus en plus dans des zones densément urbanisées, sur des terrains instables ou en pente. C'est la raison pour laquelle un CAS en construction de fondations et travaux spéciaux du génie civil est nouvellement proposé. Le prochain cours est prévu en automne 2016.

La conception et la réalisation de fondations et de travaux spéciaux du génie civil toujours plus complexes requièrent des spécialistes possédant une bonne formation. Ils doivent avoir une approche globale, connaître parfaitement les normes et les contrats et disposer de compétences organisationnelles et en matière de planification. Cela vaut pour les maîtres d'ouvrages comme pour les concepteurs et les entreprises.

Infra Suisse propose d'acquérir ces connaissances dans le cadre du CAS « Construction de fondations et travaux spéciaux du génie civil », développé en collaboration avec l'usuc et des spécialistes de diverses entreprises. Le premier cours a été donné avec succès durant le semestre d'hiver 2015/16. Les étudiants ont ainsi pu acquérir ces connaissances, qui leur ont été transmises par des conférencières et des conférenciers qualifiés et expérimentés dans les mo-

dules « Terrains de fondation et concepts de structures porteuses », « Exécution et surveillance » et « Contrats et sécurité », de manière méthodique, orientée vers la pratique et diversifiée. Le prochain cours est prévu en automne 2016.

Pour en savoir plus:

www.hslu.ch

Nouvelle ordonnance sur la gestion des déchets

L'office fédéral de la protection de l'environnement a revu l'ordonnance sur le traitement des déchets (OTD). Celle-ci s'appelle désormais « ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets » (OLED). Cela concerne également les constructeurs d'infrastructures.

L'OLED s'applique dans deux domaines : la gestion des déchets de construction – y compris la limitation de ces déchets – ainsi que l'aménagement et l'exploitation d'installations d'élimination des déchets. Il s'agit de protéger les hommes, les animaux et les plantes contre les atteintes dues aux déchets et de limiter la pollution de l'environnement. L'OLED est en vigueur depuis le 1er janvier 2016 et apporte des nouveautés pour les entreprises de construction.

Obligation de conduire une étude préalable pour les maîtres d'ouvrages

Pour tous les projets de rénovation ou de démolition de constructions réalisées avant 1990, le maître de l'ouvrage doit déterminer les polluants. Car il n'est pas possible d'exclure que la construction contienne des polluants comme l'amiante, des biphényles polychlorés, des hydrocarbures aromatiques polycycliques ou des métaux lourds. Dès la demande du permis de construire, le maître de l'ouvrage doit indiquer

les types, les quantités et les qualités des déchets, ainsi que la manière dont ils seront éliminés. Cela signifie que les études correspondantes doivent être menées pendant la phase de conception et que des concepts d'élimination doivent être établis pour les documents d'appel d'offres. Cela vaut pour tous les projets de construction pour lesquels on s'attend à des substances dangereuses ou à plus de 200 m³ de déchets de chantier.

Matériaux d'excavation et de percement

Si les matériaux d'excavation et de percement sont constitués à au moins 99 pour cent en poids de roches meubles ou concassées, ils doivent être valorisés. Le pour cent restant doit être constitué de déchets de chantier minéraux et ne doit pas contenir de substances étrangères. Les matériaux d'excavation et de percement constitués à au moins 95 pour cent en poids de roches meubles ou concassées et dont les substances étrangères ont été en grande partie éliminées, peuvent servir de substitut pour



la production de klinker de ciment ou pour la production de matériaux de construction hydrauliques ou bitumineux ainsi que pour la construction de décharges.

Le béton de démolition doit, autant que possible, être valorisé intégralement comme matière première pour la fabrication de matériaux de construction. Avec cette disposition, le recyclage du béton deviendra encore plus important.

Matériaux bitumineux de démolition contenant des HAP

Les matériaux bitumineux de démolition dont la teneur en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) ne dépasse pas 250 mg/kg doivent, autant que possible, être valorisés intégralement comme matières premières pour la fabrication de matériaux de construction. Si la teneur



en HAP dépasse 250 mg/kg, le matériau ne peut plus être utilisé comme matériau de construction. Jusqu'au 31 décembre 2025, il est toutefois possible de mélanger des matériaux bitumineux de démolition avec une teneur en HAP maximum de 1000 mg/kg avec d'autres matériaux dans des installations appropriées, si le mélange résultant présente une teneur en HAP ne dépassant pas la limite supérieure de 250 mg/kg. Jusqu'à fin 2025, les matériaux de démolition avec une teneur en HAP de plus de 250 mg/kg peuvent également être éliminés dans une décharge de type E. Fondamentalement, les matériaux avec plus de 1000 mg/kg de HAP sont considérés comme des déchets et doivent être valorisés thermiquement.

Etat de la technique

Plusieurs passages de l'OLED contiennent des termes tels que « réduction », « autant que possible », « au maximum » ou « un minimum ». Malheureusement, aucune valeur concrète n'est précisée. On se réfère probablement à un traitement conforme à l'état de la technique (état de développement des procédés, des équipements et des méthodes d'exploitation). Il s'agit de procédés qui ont fait leurs preuves dans des instal-

lations ou des activités comparables en Suisse ou à l'étranger, ou qui ont été appliqués avec succès lors d'essais et que la technique permet de transposer à d'autres installations ou activités. Cette définition vague est toutefois relativisée, car l'OLED prévoit également que ces procédés doivent être économiquement supportables pour une entreprise moyenne et économiquement saine de la branche considérée. Il est dans tous les cas recommandé, lors d'appels d'offres, d'être attentif à la qualité des substances présentes dans les matériaux. En cas de doute, on se renseignera auprès du maître de l'ouvrage.

Infra Suisse suivra la mise en œuvre de l'OLED sur le marché. Nous restons à votre entière disposition pour tout complément d'information. //

info@infra-suisse.ch

Les manifestations d' Infra Suisse

ven	15 avril 2016	Conférence spécialisée de travaux souterrains	Feusisberg
mer	27 avril 2016	Assemblée des membres	Lenzburg
mer	11 mai 2016	Conférence spécialisée de travaux spéciaux	Belchen
lun - jeu	12-15 sept. 2016	Cours de haute école en travaux souterrains	Sursee
jeu/ven	20/21 oct. 2016	Conférence spécialisée de travaux souterrains	Egerkingen

Secrétariat Infra Suisse



Viviane Stehrenberger est entrée le 1er février 2016 comme responsable de la communication.



Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
Case postale
8042 Zurich

Tél. +41 44 258 84 90
Fax +41 44 258 84 99
romandie@infra-suisse.ch
www.infra-suisse.ch

Publié le 23 mars 2016.
Paraît quatre fois par an.

Rédaction : Viviane Stehrenberger
v.stehrenberger@infra-suisse.ch

Couverture : Page de titre : Lors de Journée Infra, les membres ont pris congé de Benedikt Koch. Celui-ci a exercé une grande influence sur Infra Suisse. //

Photos : pages 1, 2, 5, 6 und 13 Markus Senn www.markussenn.ch // pages 8, 15 und 17 Benjamin Zurbriggen www.ben-zurbriggen.ch // page 18 Stefan Schaufelberger www.stefan-schaufelberger.com //

INFRA SUISSE SOUHAITE
JOYEUSES PÂQUES !