



Quels sont les avantages du FORTA ?

La nouvelle promotion de la profession

Renouvelez maintenant votre autorisation de formation !



Dans le cadre de la promotion de la profession, quatre jeunes apprentis motivés ont pris place devant la caméra. Sur la photo, l'équipe Kibag AG, Thurgovie, en plein tournage, avec Cyrill Schenk au milieu. (→ page 8)

03	Editorial	14	Infra-Tagung à Lucerne
04	Fonds routier	16	Rapport de l'OFROU
06	Protection des jeunes travailleurs	18	Cours Travaux souterrains
08	Promotion de la profession	21	Moins de documents contractuels
10	Formation en matière de sécurité	22	Building Award
12	Les meilleurs titulaires	23	Dates, Impressum

Davantage de mobilité et une nouvelle mobilité

Le trafic augmente dans tous les moyens de transport. D'ici à 2040, le trafic augmentera d'un cinquième sur les routes nationales et doublera sur le rail. C'est ce qui ressort des dernières prévisions de l'Office fédéral du développement territorial. Cette évolution ne conduira pas seulement à un besoin accru de capacité ; c'est surtout la sollicitation des infrastructures existantes qui augmentera et, avec elle, les coûts d'entretien et de maintenance. Les grands projets de financement – FAIF pour le rail et FORTA pour les routes nationales – ont créé une certaine stabilité à moyen terme.

Mais l'augmentation continue du trafic entraînera tôt ou tard de nouvelles lacunes entre, d'une part, les besoins d'entretien et d'aménagement et, d'autre part, les moyens à disposition. Il faut donc trouver de nouvelles sources de financement – ce qui n'est toutefois pas une tâche facile. Afin de développer la mobilité dans son ensemble, les différents moyens de transport ne doivent pas être considérés isolément. A l'avenir, de nouveaux systèmes de gestion devraient jouer un rôle important, par exemple, pour mieux coordonner les trafics, res-

pectivement, routier et ferroviaire ou mieux les harmoniser avec d'autres moyens de transport. Ceux-ci doivent toutefois encore être développés.

De nombreuses questions fondamentales se posent aux politiques : comment allons-nous financer le besoin d'entretien croissant des infrastructures existantes ? Combien d'argent sommes-nous prêts à consacrer, à l'avenir, à de nouvelles infrastructures de transport et où doit-il être investi ? Comment le développement des transports et l'aménagement du territoire peuvent ou doivent-ils s'influencer réciproquement ? Jusqu'à quel point une gestion et des limitations sont-elles judicieuses ? Quelles exigences les véhicules autonomes vont-ils poser aux infrastructures routières et ferroviaires ?

Face à ces questions, des guerres des tranchées politiques ne seraient certainement pas dans l'intérêt des différents moyens de transport. Elles doivent appartenir au passé.

Chères politiciennes, chers politiciens, la balle est dans votre camp ! //



Urs Hany
Président

Davantage d'argent et de flexibilité pour le financement des routes nationales

Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) apporte, d'une part, davantage d'argent pour les infrastructures routières et, d'autre part, davantage de flexibilité au niveau des flux financiers. Les constructeurs d'infrastructures profitent des deux. Le peuple devrait se prononcer le 2 février 2017 sur le projet FORTA.

Le Conseil national et le Conseil des Etats ont longuement débattu du projet de Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le résultat est sur la table. Les avantages dépassent largement les inconvénients. Il est extrêmement important que le FORTA trouve une majorité dans les urnes, en février prochain. Il assure un financement durable des routes nationales et des projets d'agglomération dans les centres et met en place une structure de financement tenant compte de la nécessité d'une plus grande flexibilité. Les constructeurs suisses d'infrastructures soutiennent par conséquent ce projet.

Avons-nous besoin de cette réforme ?

Cette réforme du financement des routes par la Confédération est nécessaire et urgente. Car la caisse routière de la Confédération sera bientôt à sec. Le Fonds d'infrastructure est limité dans le temps et, dans quelques années, la li-

quidité du financement spécial pour la circulation routière (FSCR) ne sera plus assurée. Cela est dû, d'une part, à l'augmentation des dépenses : la circulation et le besoin d'entretien ont fortement augmenté. D'autre part, les recettes diminuent. Cela est dû à des véhicules toujours plus économes ou à moteur électrique, qui paient de moins en moins d'impôts sur les huiles minérales. Le système actuel est lié à de nombreuses incertitudes en matière de planification ; il manque des projets d'aménagement clairs. Le projet FORTA offre une solution à long terme à ces problèmes.

Davantage d'argent pour les infrastructures

Le besoin de financement supplémentaire pour l'entretien et l'aménagement des routes nationales et les programmes d'agglomération seront couverts par la Confédération à partir d'un dixième supplémentaire des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, la surtaxe sur



les huiles minérales (qui sera, dans un premier temps, augmentée de 4 centimes par litre de carburant), la vignette autoroutière et une nouvelle taxe sur les véhicules électriques. Cette dernière source de financement est orientée vers l'avenir : la part des véhicules électriques va augmenter. Le FORTA assure que ces derniers verseront également leur part pour l'utilisation des routes.

Les nouvelles structures assurent la stabilité

Aujourd'hui, le budget pour les projets de l'Office fédéral des routes est approuvé chaque année par le Parlement. Cela nuit à la sécurité de planification et de réalisation des projets de construction. Plusieurs exemples récents ont montré que des projets ont dû être retardés à brève échéance. Avec le FORTA, le Parlement approuve des programmes quadriennaux, comme il le fait déjà pour le rail. En cas de goulets

d'étranglement financiers temporaires, qui conduisent actuellement à repousser les projets, le Conseil fédéral peut augmenter les montants de 15 pour cent sous sa propre compétence.

Les avantages dominent clairement

Les avantages du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération par rapport au système actuel, avec un financement spécial pour la circulation routière et un fonds d'infrastructure, sont évidents : davantage de transparence, de meilleures possibilités de pilotage, davantage de sécurité de planification et de réalisation, et davantage de flexibilité entre les sources de financement et au niveau du calendrier. C'est pourquoi il faut voter OUI au FORTA. //

Travaux dangereux dans la formation initiale

Les entreprises formatrices doivent faire renouveler leur autorisation de formation auprès des autorités cantonales. Motif : l'annexe 2 du plan de formation initiale dans la construction de voies de communication est entrée en vigueur le 1er octobre 2016. Celle-ci décrit comment protéger les mineurs des risques des travaux dangereux pendant leur formation dans le champ professionnel de la construction de voies de communication.

Infra Suisse recommande à toutes les entreprises formant des apprentis dans le champ professionnel de la construction de voies de communication de faire renouveler le plus rapidement possible leur autorisation de formation auprès des autorités cantonales. Le champ professionnel de la construction de voies de communication comprend les constructeurs de routes, les constructeurs de fondations, les constructeurs de voies ferrées, les constructeurs de sols industriels et de chapes ainsi que les paveurs.

Les cantons devraient contacter directement les entreprises pour le renouvellement de leur autorisation de formation. Au moyen d'une déclaration spontanée, les entreprises formatrices ont la possibilité de confirmer qu'elles respectent les mesures prévues à l'annexe 2. Les entreprises qui ne forment pas d'apprentis actuellement doivent également renouveler leur autorisation. Celles qui ne renouvellent pas leur auto-



risation de formation ne pourront plus confier des travaux dangereux à des apprentis de moins de 18 ans.

Le droit actuel reste toutefois applicable jusqu'à la fin du contrôle de l'autorisation actuelle et l'établissement d'une nouvelle autorisation de formation par l'autorité cantonale compétente.

Qu'est-ce qui change ?

Les entreprises formatrices doivent respecter les mesures d'accompagnement de l'annexe 2. Dans la pratique, rien ne change – ni sur le chantier, ni dans les cours interentreprises ou les écoles professionnelles. L'engagement de mineurs pour des travaux avec des matériaux contenant de l'amiante est fondamentalement interdit.

Les mesures définies dans l'annexe 2 sont aujourd'hui déjà appliquées. Le principe reste le même : une bonne instruction et la surveillance des apprentis sont importantes. Les jeunes doivent être informés et encadrés de manière adéquate et suffisante par un adulte habilité en matière de sécurité et de protection de la santé.

Que dit l'annexe 2 ?

L'annexe 2 définit, pour chaque travail dangereux, les mesures correspondantes en matière de sécurité du travail et de protection de la santé. Parallèlement, elle indique dans quelles périodes de la formation professionnelle initiale les différentes mesures doivent être mises en œuvre de manière orientée vers la pratique. Les travaux dangereux comprennent, par exemple, le maniement de matériaux chauds, le travail en présence de bruit ou avec des machines.

Combien d'annexes y a-t-il dans le champ professionnel de la construction de voies de communication ?

Il y a deux plans de formation dans le champ professionnel de la construction de voies de communication : l'une pour la formation de trois ans avec certificat fédéral de capacité (CFC), l'autre pour la formation de deux ans avec attestation fédérale de formation professionnelle

(AFP). Pour chaque plan, il y a une annexe. Dans le champ professionnel des constructeurs de voies de communication, il y a donc deux annexes 2.

Pourquoi y a-t-il des annexes au plan de formation ?

Selon la loi sur le travail et l'ordonnance sur la protection des jeunes travailleurs, les travaux dangereux sont interdits aux jeunes de moins de 18 ans. Afin que des jeunes à partir de 16 ans puissent être formés dans le champ professionnel des constructeurs de voies de communication, il existait déjà une exception à cette interdiction. De plus en plus de jeunes de moins de 16 ans quittent l'école primaire. Selon la réglementation actuelle, ceux-ci ne pourraient pas intervenir sur tous les travaux dans les entreprises formatrices et la mission de formation ne pourrait pas être remplie. C'est la raison pour laquelle Infra Suisse et ses associations partenaires ont défini, en collaboration avec le SEFRI, le Seco et la Suva, des mesures destinées à assurer la protection des apprentis. //

[www.infra-suisse.ch/
annexe2](http://www.infra-suisse.ch/annexe2)

La tête, le cœur et le mobile

Infra Suisse fait la promotion du métier de constructeur de routes. Dans ce cadre, quatre jeunes apprentis motivés ont pris place devant la caméra. Le résultat est constitué par des clips et des photos amusantes et surprenantes. Les jeunes sont ciblés là où ils sont le plus souvent : sur leur mobile.

Infra Suisse veut entrer dans les mobiles des jeunes pour toucher leur cœur. Cela fonctionne avec des clips amusants, des animations comiques et des photos surprenantes, mais aussi avec quelques séquences vidéo plus longues et des interviews. La promotion réalisée par Infra Suisse montre quatre jeunes constructeurs de routes fonctionnant comme modèles et figures d'identification. C'est ainsi qu'une équipe de tournage et photo a suivi Yan Mooser (ProRoutes SA), Cyrill Schenk (KIBAG Bauleistungen AG), Luca Merz (Sustra AG) et Flavio Dal Forno (Frutiger AG) dans leur travail. Cela donné une multitude de prises de vue et de déclarations très personnelles et authentiques.

La publicité crée une image

De nombreux facteurs influencent le choix de son futur métier : ses intérêts, son vécu, ses parents, ses amis, ses professeurs, ses conseillers en orientation professionnelle et la société. Avant qu'un jeune décide de faire un apprentissage dans la construction de routes, il a certai-

nement effectué un stage de découverte dans une entreprise et une équipe dans laquelle il s'est senti à l'aise. Mais avant que ce jeune fasse un stage, il faut des informations et de la publicité pour la profession. La publicité crée auprès des jeunes une image et une représentation de la profession, et doit donc intervenir bien avant la signature d'un contrat d'apprentissage.

Génération smartphone

Selon une étude représentative de la ZHAW sur le comportement des enfants et des adolescents en matière de médias et de loisirs, une grande majorité d'entre eux a déclaré renoncer plus volontiers à la télévision, à l'ordinateur ou à la radio qu'à son mobile. Sur leurs smartphones, ils regardent des séries et des films en streaming, font des jeux, surfent sur Youtube et communiquent avec leurs amis par WhatsApp ou Snapchat. De nos jours, les jeunes de 14 ans ne regardent guère plus la télé, mais passent d'autant plus de temps sur leur mobile. Toucher les jeunes du secondaire n'est pas simple.

C'est pourquoi Infra Suisse mise sur Facebook, Youtube, Instagram et Twitter – et surtout sur le soutien des jeunes, de leurs camarades dans les écoles professionnelles et dans les halles des CI, de leurs collègues de travail et de leurs supérieurs. Autrement dit, sur tous ceux qui sont fiers de leur métier de constructeur de routes. Ils sont des ambassadeurs crédibles de leur métier et assurent une bonne pénétration des messages publicitaires. La promotion du métier de constructeur de routes passe par des

canaux numériques et, idéalement, par la diffusion spontanée entre utilisateurs. Les annonces classiques restent l'exception. //

Un making of des prises de vue sur les chantiers est proposé sur:

[www.instagram.com/
infrasuisse](http://www.instagram.com/infrasuisse)



Voici les quatre protagonistes de la nouvelle promotion de la profession. Ils ont été filmés en plein travail pendant deux jours, en septembre. Ce fut une expérience inhabituelle, mais très intéressante pour tous. Rang supérieur, de gauche à droite : Luca Merz (Sustra AG) et Flavio Da Forno (Frutiger AG). Rang inférieur, de gauche à droite: Yan Mooser (ProRoutes SA) et Cyrill Schenk (KIBAG Bauleistungen AG).





Grand besoin d'information, nombreuses incertitudes

Les CFF ont relevé leurs exigences concernant les formations en matière de sécurité pour le personnel de chantier. Les réglementations et la mise en œuvre pratique sont toutefois aussi incertaines que les effets du nouveau régime. A travers des manifestations d'information en collaboration avec les CFF, Infra Suisse a voulu contribuer à clarifier la situation.

Ces manifestations ont suscité un vif intérêt.

Quelque 185 personnes ont pris part aux manifestations d'information d'Infra Suisse. Cela montre, d'un côté, l'importance accordée à la sécurité par les entreprises de construction, mais aussi, et surtout, les grandes incertitudes déclenchées par les CFF avec leurs nouveautés. Que savons-nous aujourd'hui ? Qu'est-ce qui est clairement établi ? Quelles sont les prochaines démarches ?

L'objectif est louable : les CFF veulent réduire le nombre d'accidents sur les chantiers. C'est également ce que veulent les entreprises de construction et leurs collaborateurs travaillant sur ou aux abords des voies. En revanche, les exigences imposées par les CFF aux entreprises sont très difficiles, voire impossibles à

remplir. Il y a, d'une part, des carences organisationnelles, par exemple au niveau de la formation, et, d'autre part, des exigences que les entreprises de construction ne peuvent pas remplir dans la pratique.

Les nouvelles dispositions sont en vigueur depuis début 2016 et provoquent, depuis, une certaine agitation dans le secteur. Car même après une étude approfondie de la documentation des CFF sur les nouvelles formations en matière de sécurité, des questions demeurent sans réponse. C'est la raison pour laquelle Infra Suisse a réalisé des manifestations d'information dans toutes les régions linguistiques, dans le cadre desquelles les entreprises de construction ont pu poser leurs questions directement aux responsables des CFF. Ceux-ci ont apporté un peu plus de clarté. Mais la situation est encore loin d'être parfaitement claire.

Les premiers problèmes se manifestent

La communication peu cohérente des CFF sur l'introduction des nouvelles formations en matière de sécurité n'a pas contribué à une meilleure compréhension. Même à l'intérieur des CFF, on avait l'impression que les nouveautés n'étaient pas comprises partout de la même façon. Ainsi, des entreprises de différentes régions ont reçu des réponses différentes de la part des CFF. Les inscriptions par Internet aux formations en matière de sécurité ne sont pas possibles parce que le site Internet n'est pas encore en ligne ou ne fonctionne pas. Il manque des places de formation en nombre suffisant. Les documentations commandées sont livrées avec plusieurs mois de retard et les formations effectuées ne sont pas confirmées. Le fait que le « chef de la sécurité privé » est toujours demandé par les achats suggère une mise en œuvre irrégulière. Il s'avère malheureusement que ni le concept, ni les processus de la nouvelle formation en matière de sécurité ne fonctionnent dans la pratique. Dans ces conditions, il est impossible aux entreprises de mettre en œuvre ces nouveautés et de fournir les attestations demandées dans la phase de soumission.

Les principaux faits et problèmes

A travers ces nouveautés, les CFF veulent harmoniser les formations de leurs propres collaborateurs et de tiers. Les entreprises de construction reçoivent ainsi la même formation et les mêmes droits et obligation que les collaborateurs des CFF. La fonction de « chef de la sécurité privé » disparaît.

Le chef de la sécurité doit toujours être présent sur le chantier. La formation nettement plus courte d'« autoprotection » suffit pour le chef de chantier. Dans la pratique, le contremaître et le chef d'équipe peuvent nouvellement assurer la fonction de chef de la sécurité. S'ils ne peuvent plus assurer leur double fonction (tâches de sécurité et de direction) de manière productive, l'organisation de chantier doit être modifiée. La réglementation de leur suppléance et les attestations à produire par leurs suppléants ne sont pas clairement établies non plus.

L'expérience sur les chantiers est importante pour la sécurité.

Le personnel de chantier doit justifier son expérience au moyen d'attestations de pratique. Les 20 interventions par an sur leurs chantiers exigées par les CFF sont toutefois excessives. Non seulement les petites et moyennes entreprises, mais aussi les grandes entreprises dont le personnel n'est pas en permanence sur des chantiers des CFF ne pourront pas remplir cette exigence. Elles seront exclues du marché.

Parmi les appels d'offres pour des projets de construction, certains exigent encore les anciennes formations, d'autres les nouvelles. Les entreprises doivent par conséquent contrôler attentivement les formations effectivement exigées de la part du personnel clé.

Sécurité par la collaboration

Infra Suisse continuera d'observer attentivement les conséquences de ces nouveautés pour les entreprises de construction et restera en étroit contact avec les CFF. L'objectif est de créer des conditions claires et acceptables pour les entreprises, et qui puissent également être mises en œuvre.

Infra Suisse informe sur son site Internet de l'évolution de la situation dans ce domaine. Elle le fait uniquement parce que les CFF ne sont manifestement pas en mesure d'informer de manière cohérente et détaillée. Etant donné les circonstances, toutes les informations sont données sans garantie. //

www.infra-suisse.ch/cff

Les meilleurs titulaires

Ils ont non seulement réussi leur examen de fin d'apprentissage, mais ont terminé leur formation professionnelle avec une moyenne générale égale ou supérieur à 5.4. Ce sont les meilleurs constructeurs de voies ferrées, de fondations et de routes de leur volée.

Les meilleurs constructeurs de voies ferrées, de fondations et de routes ont été distingués comme il se doit, le 23 septembre, par l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication au château de Waldegg. Deux travaux d'approfondissement ont également été distingués dans

le cadre de cette cérémonie de remise des diplômes. Martina Kocher, championne du monde en titre de sprint en luge, a adressé ses meilleurs vœux à la nouvelle et aux nouveaux titulaires et a parlé de son quotidien de professeure d'éducation physique et de sa gestion des défis et des revers. //





Les meilleurs nouveaux constructeurs de voies ferrées, de fondations et de routes ont été fêtés dans le romantique château de Waldegg, près de Soleure.

Ont été distingués pour leurs excellents résultats :

Constructeurs de voies ferrées CFC : Janick Rutschmann (login Berufsbildung AG, 5.4), Patric Vilpoix (login Berufsbildung AG, 5.4)

Constructeurs de fondations CFC : Florian Buob (Hastag St. Gallen Bau AG, 5.7), Pascal Fischer (JMS Risi AG, 5.8), Sebastian Fux (Sprengtechnik GFS, 5.4), Alan Nicolier (Marti Gründungstechnik AG, 5.6)

Constructeurs de routes CFC : David Amrein (Sustra AG, 5.4), Yanick Gerber (KIBAG Bauleistungen AG, 5.4), Mathias Graf (Koch AG, 5.4), Joscha Hausherr (Umbricht Bau AG, 5.4), Raphael Jeandroz (Implenia Schweiz AG, 5.4), Alain Krucker (STRABAG AG, 5.4), Lukas Lagler (Hagedorn AG, 5.4), Dario Luccardi (Cellere AG, 5.5), Severin Merian (Aeschlimann AG, 5.4), Katja Moser (Cellere AG Thurgau, 5.5), Jonas Müller (Hüppi AG, 5.5), Simon Reber (KIBAG Bauleistungen AG, 5.5), Thomas Scheiwiller (E. Weber AG, 5.4), Christian Schmidt (Hagedorn AG, 5.4), Joël Schneider (Weibel Hans AG, 5.4), Martin Schütz (Schwarz Bau GmbH, 5.6), Ivo Spielmann (KIBAG Bauleistungen AG, 5.4), Roger Stadelmann (Stalder Tiefbau AG, 5.5), Livio Vogt (Cellere AG Aarau, 5.4), Roman Wetter (Zimmermann AG, 5.4), Pascal Wolf (ERNE AG Bauunternehmung, 5.4)

Assistant-constructeur de routes AFP : Benjamin Steffl (Wilhelm Bruno, 5.4)

Ont été distingués pour leur travail d'approfondissement :

André Hodel (login Berufsbildung AG) pour son travail « Die Eisenbahnproblematik in Frankreich und im Rest Europa »

Benedikt Hunn (login Berufsbildung AG) pour son travail « Multikulti Schweiz ».

Compétitivité et équité dans la construction suisse d'infrastructures

Les constructeurs suisses d'infrastructure font face à toujours plus de réglementations, à des prix bas et à une vive concurrence. Où en est le secteur aujourd'hui ? Jusqu'à quel point les acteurs se comportent-ils de manière équitable ?

La prochaine Journée Infra sera sportive. Mais n'ayez crainte, vous n'aurez pas à enfiler votre training, mettre vos chaussures de course et encore moins soulever des haltères. Nous voulons bien plus jeter un regard critique sur la compétitivité et l'équité des constructeurs suisses d'infrastructures. Car ces derniers sont par essence des sportifs complets. Ils maîtrisent chaque mouvement, le grand écart, la vrille groupée et même le poirier. Mais quand est-ce que ces exercices deviennent malsains, voire dangereux ? La réalisation de projets d'infrastructure exige des qualités de marathonien. Des perspectives à long terme et une bonne dose de persévérance sont indispensables. C'est pourquoi la politique en matière d'infrastructures exige des visions à long terme et des solutions solides.

Meilleures conditions pour les constructeurs d'infrastructures

Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes, expliquera comment son office veut contribuer à davantage d'équité et à un réseau routier fonctionnel. Il place un grand espoir dans le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Celui-ci doit enfin non seulement offrir une base solide au financement du principal vecteur de transport, mais aussi l'organiser de manière plus flexible.

Les CFF planchent également sur des conditions de marché favorables pour tous. Ils prévoient de réaliser des projets de construction complexes dans ce qu'on appelle des alliances autour de projets. Une intégration précoce de tous les acteurs et une alliance entre entreprise, concepteurs et maître de l'ouvrage doivent permettre une meilleure réalisation de tels projets. Avec leur engagement, les CFF font œuvre de pionnier. L'intérêt et les attentes du secteur sont



en conséquence. Stephan Grötzinger est chef de projet aux CFF depuis l'automne 2016. Lors de la Journée Infra à Lucerne, il présentera les avantages qu'il voit dans les alliances autour de projets pour les CFF, mais aussi pour les entreprises de construction et les concepteurs.

Hype ou tendance ?

C'est le mot à la mode : digitalisation. Et on annonce rien de moins qu'une révolution du monde économique. Mais à quoi exactement le secteur de la construction doit-il se préparer et jusqu'à quel point cela reste-t-il un vœu pieux ? Reto Hager est membre de la direction du groupe Gruner et a une longue expérience dans la construction d'infrastructures en Suisse. Il estime que le Building Information Modelling (BIM) marque le secteur aujourd'hui déjà. Les maîtres d'ouvrages, entreprises, concepteurs et fournisseurs doivent s'y préparer. Qu'est-ce que cela signifie concrètement ?

L'univers des médias est déjà fortement marqué par la digitalisation. Grâce à Internet et aux technologies mobiles, les médias sont aujourd'hui consommés différemment qu'il y a encore quelques années à peine. Cela a marqué les maisons de presse. Urs Leuthard est

responsable de la rédaction du journal télévisé de la SRF. Il sait ce que c'est de devoir s'adapter à brève échéance à des besoins entièrement nouveaux des clients. //

La Journée Infra

La Journée Infra est la plus importante manifestation du secteur de la construction d'infrastructures. Elle a toujours lieu en janvier dans le KKL, à Lucerne. Politiciens, maîtres d'ouvrages, concepteurs et entreprises de construction s'y retrouvent pour discuter les thèmes d'actualité dans la politique des infrastructures et des transports, et échanger leurs idées et leurs opinions sur les derniers développements techniques. Au fil du temps, cette manifestation est devenue la rencontre la plus importante du secteur. La Journée Infra pour la Suisse romande a lieu, quant à elle, début février à Lausanne. //

www.infra-suisse.ch/tagung

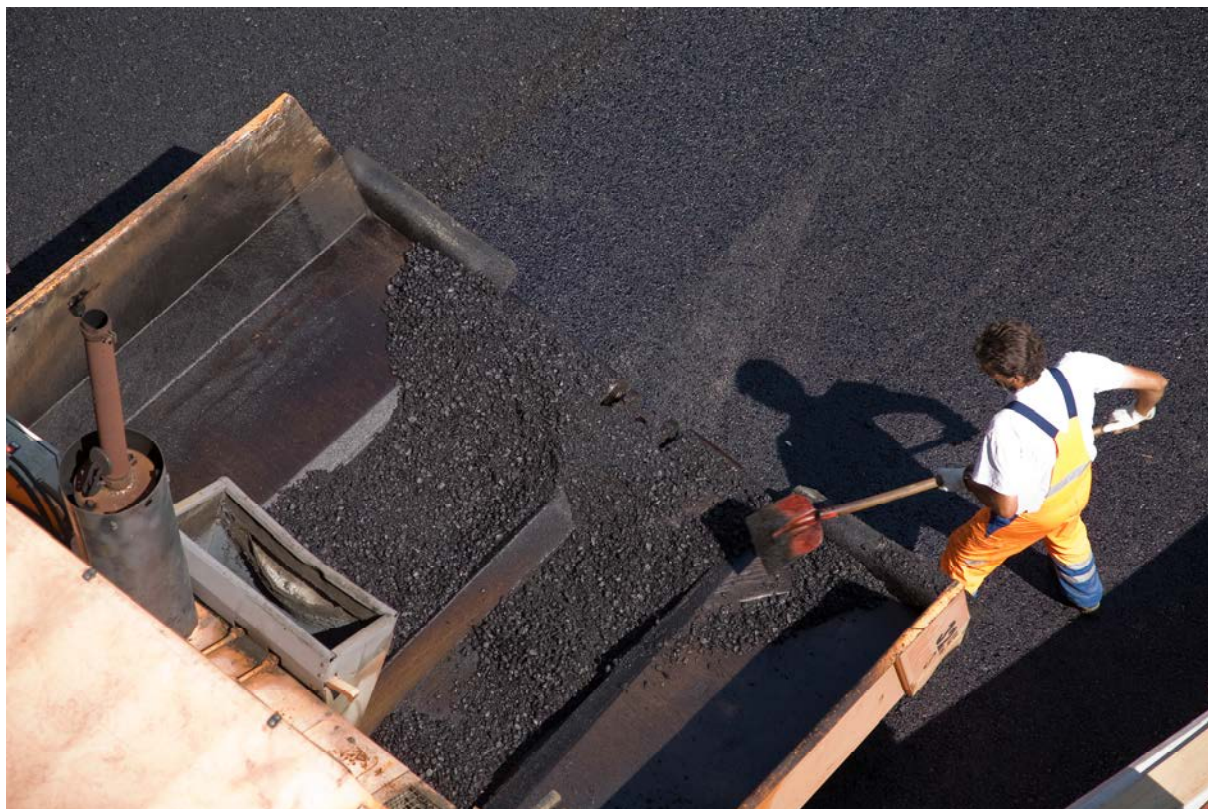
Un peu plus de transparence dans les acquisitions de l'OFROU

L'Office fédéral des routes (OFROU) a publié pour la première fois un rapport sur ses acquisitions. Le plus grand acquéreur d'infrastructures routières donne ainsi le bon exemple. La situation du marché est difficile pour les entreprises suisses de construction. Le rapport n'en dit rien.

Infra Suisse salue la publication de ce rapport. Dans celui-ci, l'OFROU adhère clairement aux principes d'une procédure équitable pour les marchés publics. Transparence, égalité de traitement et équité sont des conditions de base importantes pour le bon fonctionnement de la concurrence. C'est là un élément important pour les constructeurs d'infrastructures, et ceux-ci y voient un signal positif.

L'année dernière, l'Office fédéral des routes a conclu plus de 1300 contrats d'entreprise pour une valeur totale de 940 millions de francs. A cela s'ajoutent des mandats attribués par des tiers tels que l'exploitation des routes nationales ou l'achèvement du réseau, où les maîtres d'ouvrages sont les cantons. Avec un tel volume de mandats, cet office fait clairement partie des mandants les plus grands et les plus importants pour les entreprises suisses de construction. En tant qu'autorité publique, il est également un acteur important pour le secteur de la construction d'infrastructures.





Il manque un contrôle du résultat

Ce qui manque, de l'avis d'Infra Suisse, c'est un contrôle du résultat : dans quelle mesure les exigences élevées de l'OFROU sont-elles respectées ? Dans quelle mesure les critères d'adjudication sont-ils réellement communiqués et les décisions d'adjudications sont-elles fondées ? Ce sont là des questions fondamentales pour les constructeurs d'infrastructures et qui devaient être traitées dans une prochaine évaluation.

Les constructeurs d'infrastructures – dont font partie les entreprises de construction actives dans le génie civil, la construction routière, la construction de tunnels ou la construction de voies ferrées – agissent sur un marché caractérisé par un petit nombre de gros mandants : la Confédération, les cantons, les villes et les compagnies ferroviaires génèrent la plus grande partie du volume de ce marché. Ceux-ci ont

donc un grand pouvoir sur ce marché. Un droit des marchés publics fonctionnel et équilibré est par conséquent essentiel pour assurer des conditions équitables et permettre à toutes les entreprises d'être traitées sur un pied d'égalité.

Le fonds routier apporte une sécurité de planification

La situation devient particulièrement difficile pour les entreprises de construction lorsque des mandats importants sont annulés ou reportés pour une durée indéterminée, et cela à brève échéance. Ces décisions justifiées par des impératifs politiques entraînent des difficultés presque insurmontables, pour les entreprises, en matière de planification du personnel et des ressources. Infra Suisse attend de la part du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) qu'il élimine bientôt de telles insécurités de planification, au moins à l'échelle nationale. //



Cette année aussi, le cours « Travaux souterrains » a attiré un grand nombre d'étudiants à Sursee. Pendant quatre jours, 42 futurs ingénieurs ont découvert les défis de la construction de tunnels et les possibilités qui s'offrent à eux dans ce domaine.

Le cours « Travaux souterrains » d'Infra Suisse a lieu chaque année à Sursee, une semaine avant le début du semestre. Quand bien même il tombe pendant les vacances, ce cours est très apprécié par les étudiants EPF/HES. Celui-ci est à chaque fois consacré à un projet en cours dans le domaine des travaux souterrains, que les étudiants étudient en détail. Les participants peuvent ainsi se faire une idée concrète de la construction de tunnels. Stefan Müller explique pourquoi Infra Suisse propose ce cours aux étudiants des hautes écoles et hautes écoles spécialisées. Il est président de la commission de formation Travaux souterrains.



Stefan Müller, quelles sont les raisons pour lesquelles vous proposez ce cours « Travaux souterrains » pour étudiants EPF/HES ?

Stefan Müller : L'un des objectifs importants de ce cours est de montrer aux étudiants que les entreprises de construction ont également besoin d'ingénieurs et de leur savoir-faire. Les hautes écoles et les hautes écoles spécialisées ne parlent malheureusement pratiquement plus de ce besoin. Nous voulons montrer aux étudiants à quel point un projet de travaux souterrains peut être fascinant et passionnant. Dans ce cadre, nous leur faisons découvrir le métier de l'ingénieur dans une entreprise de construction. Nous espérons que des candidats intéressés opteront, après leur formation, pour un poste dans une entreprise de

→



Les futurs ingénieures et ingénieurs civils devant le tunnel du Belchen.

« Cette manifestation est une excellente opportunité de se frotter à la pratique. De telles occasions sont rares dans le cadre de l'école. »

Fabian Hübner, étudiant à la Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW), Winterthour



« Ce cours Travaux souterrains était tout simplement super. »

« C'est sans connaissance préalable, mais intéressée que j'ai abordé ce cours de quatre jours sur la construction de tunnels. Les connaissances de base acquises le premier jour étaient très utiles durant l'excursion et la visite du chantier du tunnel du Belchen. Je n'oublierai pas de sitôt cette impression d'être sur un tunnelier en train de démarrer, loin au fond du tunnel, pour grignoter la montagne. C'était très impressionnante. Les discussions animées avec les responsables du cours très expérimentés, dans le cadre du travail pratique, étaient également passionnantes. »

Rosmarie Obrist, étudiante à la Hochschule für Technik Rapperswil HSR





La visite de la production de voussoirs, à Balsthal, était également très impressionnante.

construction de tunnels. Dans ce cours, nous attirons également leur attention sur les stages. Ces derniers permettent aux étudiants de se faire une meilleure idée du métier.

Qui est-ce qui finance ce cours ?

Ce cours est financé par le fonds de formation Travaux souterrains. Celui-ci est alimenté par les entreprises de construction membres du groupe spécialisé Travaux souterrains d'Infra Suisse.

Quel est l'intérêt des étudiants – avez-vous suffisamment d'inscriptions ?

Les étudiants manifestent un grand intérêt pour ce cours. Depuis plusieurs années, nous réalisons ce cours avec 35 à 42 étudiants. Ces dernières années, nous avons même dû introduire une limitation et refuser des inscriptions. Comme nous voulons offrir une qualité élevée et un encadrement individuel, nous avons limité le nombre de participants à 42 personnes. Nous recevons des inscriptions de la part d'étudiants de toutes les hautes écoles et hautes écoles spécialisées de Suisse.

Quel est votre rôle en tant que président ?

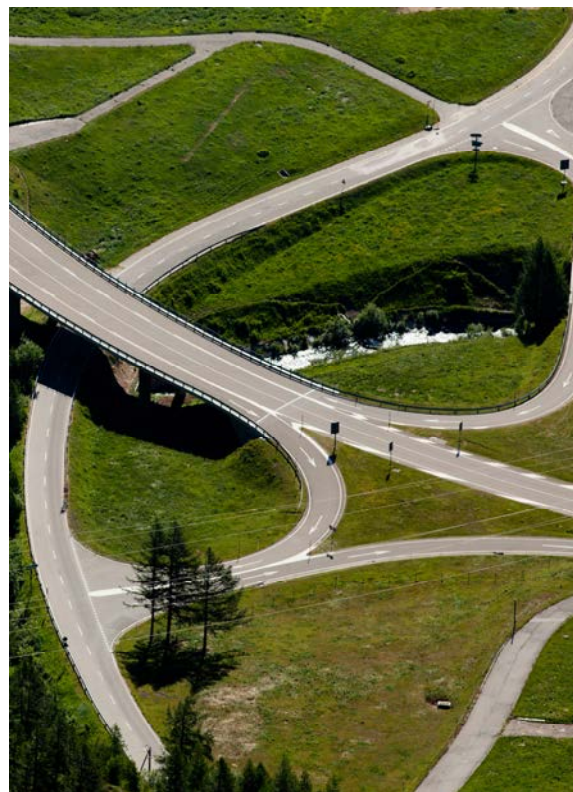
Avec mon équipe, je suis responsable de l'utilisation judicieuse et adéquate du fonds de formation. Nous devons faire approuver chaque année le budget et le concept correspondant, lors de la conférence spécialisée Travaux souterrains. Nous planifions le cours dans la commission de formation, où nous recrutons également, au sein des différentes entreprises de construction, les responsables des exercices et de l'encadrement des groupes. Parallèlement, nous proposons, au printemps, une formation d'une journée pour les cadres dans le domaine de la construction de tunnels. //

L'OFROU réduit le nombre de documents contractuels

L'OFROU simplifie grandement sa collection de documents contractuels pour les mandats de construction. Les normes qui ne sont pas pertinentes pour l'exécution de l'ouvrage ne doivent plus faire partie intégrante des contrats. C'est là une décision réjouissante, qui résulte de l'engagement d'Infra Suisse.

L'Office fédéral des routes (OFROU) a sur son site Internet plus de 850 documents représentant ses propres « normes pour les routes nationales ». Ceux-ci sont déclarés globalement partie intégrante des contrats d'entreprise au point 2.6.4 des contrats d'entreprise standards. Avec les près de 900 normes VSS et les 200 normes SIA, l'entreprise de construction doit gérer plus de 2000 documents considérés comme partie intégrante du contrat. Cela représente un défi sportif pour les entreprises de construction soumissionnaires.

Infra Suisse attire depuis longtemps l'attention de l'OFROU sur cette circonstance défavorable / inacceptable. L'Office fédéral des routes a reconnu le problème et promis des améliorations. A l'avenir, l'OFROU renoncera à intégrer ses propres normes dans les contrats. L'OFROU réduit ainsi les documents contractuels de plusieurs centaines pour les mandats de construction. →





Normes pour la conception ou l'exécution

Les normes de l'OFROU ne sont bien entendu pas inutiles. Elles apportent des précisions là où des normes correspondantes font défaut ou réduisent la diversité des solutions admissibles. Mais il ne fait aucun sens d'inclure, par exemple, une norme d'exécution relative à la pose d'un revêtement comme partie intégrante d'un contrat pour des prestations de conception. Pas plus que des exigences relatives à la statique d'un pont en arc comme partie intégrante d'un contrat d'entreprise. Les exigences relati-

ves à la conception, et par conséquent au travail des ingénieurs et des concepteurs, n'apportent rien dans un contrat d'entreprise. En revanche, aussitôt qu'une entreprise de construction fournit des prestations de conception – par exemple lorsqu'elle propose une variante dans son offre – les exigences posées aux concepteurs s'appliquent également à elle.

La volonté de l'OFROU de réduire le nombre de documents contractuels est très réjouissante. INSOS Suisse examinera si ces dispositions sont également mises en œuvre dans la pratique. //

Building Award

Soumettez vos projets !

building
AWARD Distinction pour
les ingénieurs
du bâtiment

Le 20 juin 2017, le Building Award sera remis pour la deuxième fois dans le KKL, à Lucerne. Celui-ci distingue des prestations d'ingénieur dans la construction sortant de l'ordinaire, remarquables et novatrices.

Pour tout complément d'information sur le Building Award : www.building-award.ch.

Les manifestations d'Infra Suisse

jeu/ven	20./21.10.2016	Conférence spécialisée de Travaux souterrains	Egerkingen
jeu	26.01.2017	Infra-Tagung	Lucerne
mar	07.02.2017	Journée Infra	Lausanne
mer	26.04.2017	Assemblée des membres	Kloten
ven	05.05.2017	Conférence spécialisée de Travaux souterrains	Soleure
mer - sa	06. - 09.09.2017	Voyage à l'étranger Infra	Berlin

Bulletin d'information nouvellement sur le site Internet



Le bulletin d'information est désormais aussi publié sur le site www.infra-suisse.ch/journaux

Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
Case postale
8042 Zürich

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

Publié le 20 octobre 2016.
Paraît quatre fois par an.

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

Couverture: Yan Mooser de Pro Routes SA est l'un de quatre protagonistes de la nouvelle promotion de la profession. //

Photos: Pages 2 et 9 eclipse studios // page 5 Markus Senn // pages 6, 7, 10, 15 et 22 Ben Zurbriggen, page 13 Sibylle Ambs, page 16 Emanuel Ammon //

