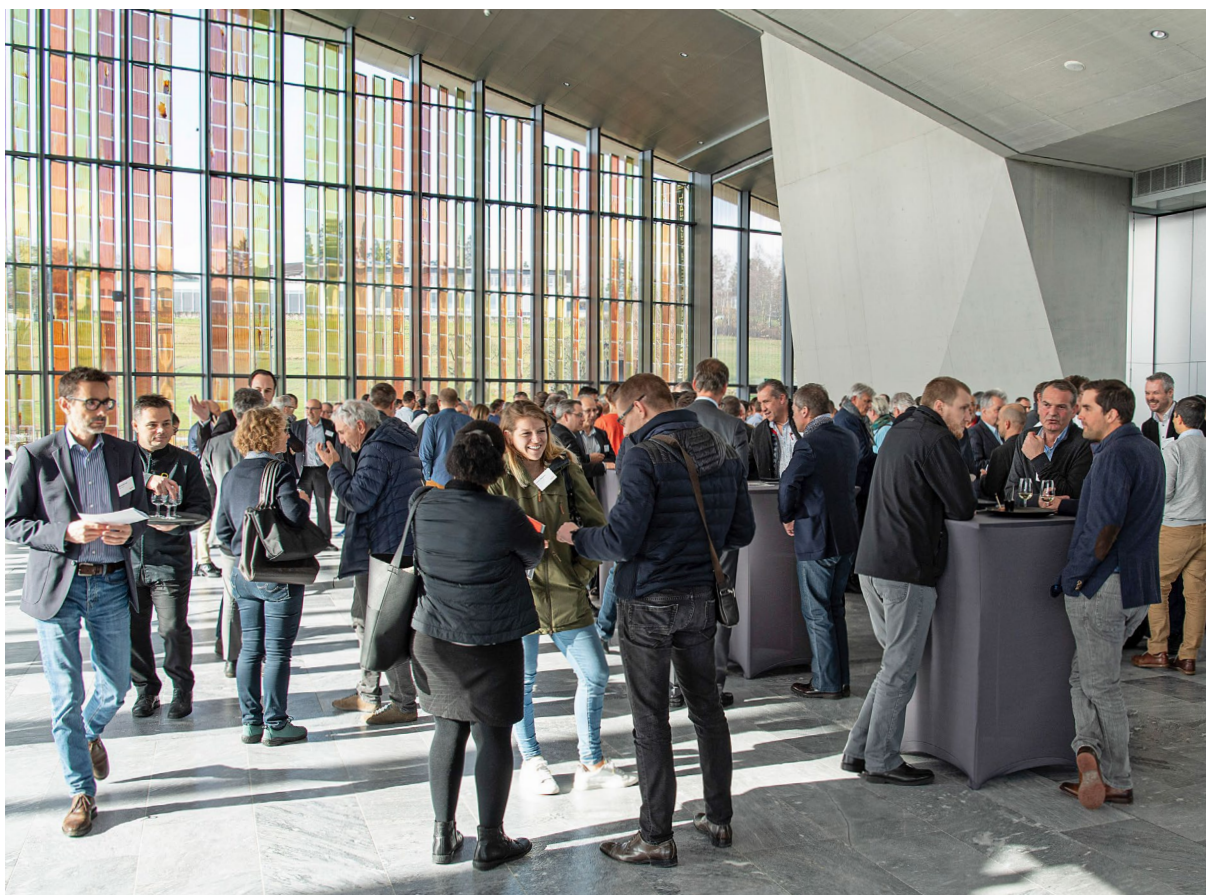


Employeurs actifs

La qualité dans le cadre des achats

Les investissements augmentent





La Journée Infra a attiré près de 250 participants

Éditorial	3
Journée Infra	4
Prévisions pour le génie civil	8
Attractivité de l'employeur	10
Infra-Tagung	12
SNBS	16
CFF sécurité	18
Qualité	21
Actualités	22
Dates et impressum	23



Une portion d'innovation, s'il vous plaît!

L'innovation offre des avantages en termes de qualité ou de coûts, ou les deux. L'innovation concerne des produits et des prestations, des processus et des procédures ou des concepts et des organisations. Dans un système de libre concurrence, l'innovation est une nécessité, parce qu'elle apporte des avantages sur le marché.

La construction suisse d'infrastructures est novatrice. En réalisant des ouvrages plus durables, en élaborant des processus plus rapides ou plus avantageux ou en développant de nouveaux modèles d'affaires à l'aide de la numérisation.

A travers le nouveau droit des marchés publics, le législateur veut que l'aspect innovateur d'une offre puisse également être évalué, dans le domaine des marchés publics. Des conditions cadre adéquates améliorent les chances pour l'innovation. Mais l'innovation ne naît pas toute seule. Et les possibilités de commander de l'innovation sont limitées.

Dans la construction d'infrastructures également, les vraies innovations naissent là où les acteurs considèrent un projet dans son ensemble. C'est le cas lorsque le maître d'ouvrage, les bureaux d'études, l'entreprise et les fournisseurs travaillent

en étroite collaboration. Idéalement dans le cadre d'une étroite alliance. Mais aussi lorsque les différentes entreprises ou sociétés ont été intégrées assez tôt dans le projet. Et bien entendu toujours lorsque les risques et les opportunités ont été équitablement répartis entre toutes les parties prenantes.

Les modèles de collaboration basés sur la coopération ainsi que les appels d'offres fonctionnels peuvent offrir l'espace de liberté nécessaire pour l'innovation. Les modèles basés sur des prestations globales gagnent également en importance dans la construction d'infrastructures. Les prestations d'entreprises générales ou totales créent de l'innovation lorsque la conception et l'exécution sont étroitement liées. En règle générale, une telle liaison est mieux réalisée par des entreprises de construction que par une simple entreprise générale ou totale.

Celui qui souhaite une vraie innovation dans la construction d'infrastructures s'adressera par conséquent de préférence à des entreprises de construction.

Matthias Forster
Directeur

Transports: de quelles infrastructures la Suisse aura-t-elle besoin à l'horizon 2040?

A l'heure où la mobilité s'est imposée comme un facteur clé de développement économique et social, les infrastructures de transport constituent l'un des principaux piliers pour répondre aux besoins du futur. Au cours de sa traditionnelle Journée Infra, qui a eu lieu le 4 février au SwissTech Convention Center de l'EPFL à Ecublens, Infra Suisse a invité les quelque 250 participants à appréhender les infrastructures de demain sous différents prismes.





Les chiffres donnés par Christian Wasserfallen, Conseiller national et Président d'Infra Suisse, sont éloquentes: en Suisse, chaque personne parcourt en moyenne 37 km par jour, environ 90 minutes sont consacrées quotidiennement aux déplacements, 78 pour cent des ménages possèdent une voiture et 57 pour cent de la population détiennent un abonnement de transports publics. Ce tandis que le trafic voyageurs CFF entre Lausanne et Genève a plus que doublé entre 2000 et 2015, et qu'il va encore doubler entre 2015 et 2030, pour atteindre 100'000 voyageurs par jour à l'horizon 2030.

C'est dire si la réflexion autour des infrastructures vouées à répondre aux besoins de demain est importante. Car la conception, l'approbation, l'autorisation et la construction de projets d'infrastructures prend beaucoup de temps. A l'augmentation continue des besoins, s'ajoute une nouvelle équation posée tout à la fois par le réchauffement climatique, les restrictions en matière d'aménagement du territoire, les nouveaux modes de transport et la digitalisation. Pour relever ces défis, Christian Wasserfallen a appelé à prendre les bonnes décisions aujourd'hui afin de disposer à l'avenir d'infrastructures de qualité. Et la qualité a un coût. «Le niveau des prix va devoir évoluer vers le haut. Le besoin en main d'œuvre qualifiée pour garantir cette qualité exige un prix équitable. Or ces 5 à 20 dernières années, l'indice des

prix de la construction a stagné dans le génie civil. D'octobre 2015 à début 2019, les prix dans le génie civil n'ont augmenté que de 0,6 pour cent et ceux dans la construction de route de seulement 0,5 pour cent», a plaidé le président d'Infra Suisse.

Infrastructure matérielle ou solutions numériques intelligentes?

Défendant une vision axée avant tout sur l'optimisation des infrastructures existantes, le directeur romand d'Avenir suisse Jérôme Cosandey a exposé les grandes tendances susceptibles de transformer la Suisse et ses infrastructures d'ici 2040. «Le secteur de la mobilité se trouve aux portes d'une révolution numérique sans précédent. D'énormes capacités sommeillent dans l'infrastructure existante. Il s'agit de saisir les opportunités pour mieux les exploiter, par exemple par un assouplissement des régulations du trafic nocturne ou grâce à des innovations technologiques permettant une plus forte densité du trafic.» De plus, des incitatifs financiers devraient permettre de mieux gérer le trafic durant les heures de pointe, à l'instar du mobility pricing, qui consiste à introduire des tarifs variables de mobilité, combinés à des heures de travail flexibles.

Utilisation du sous-sol

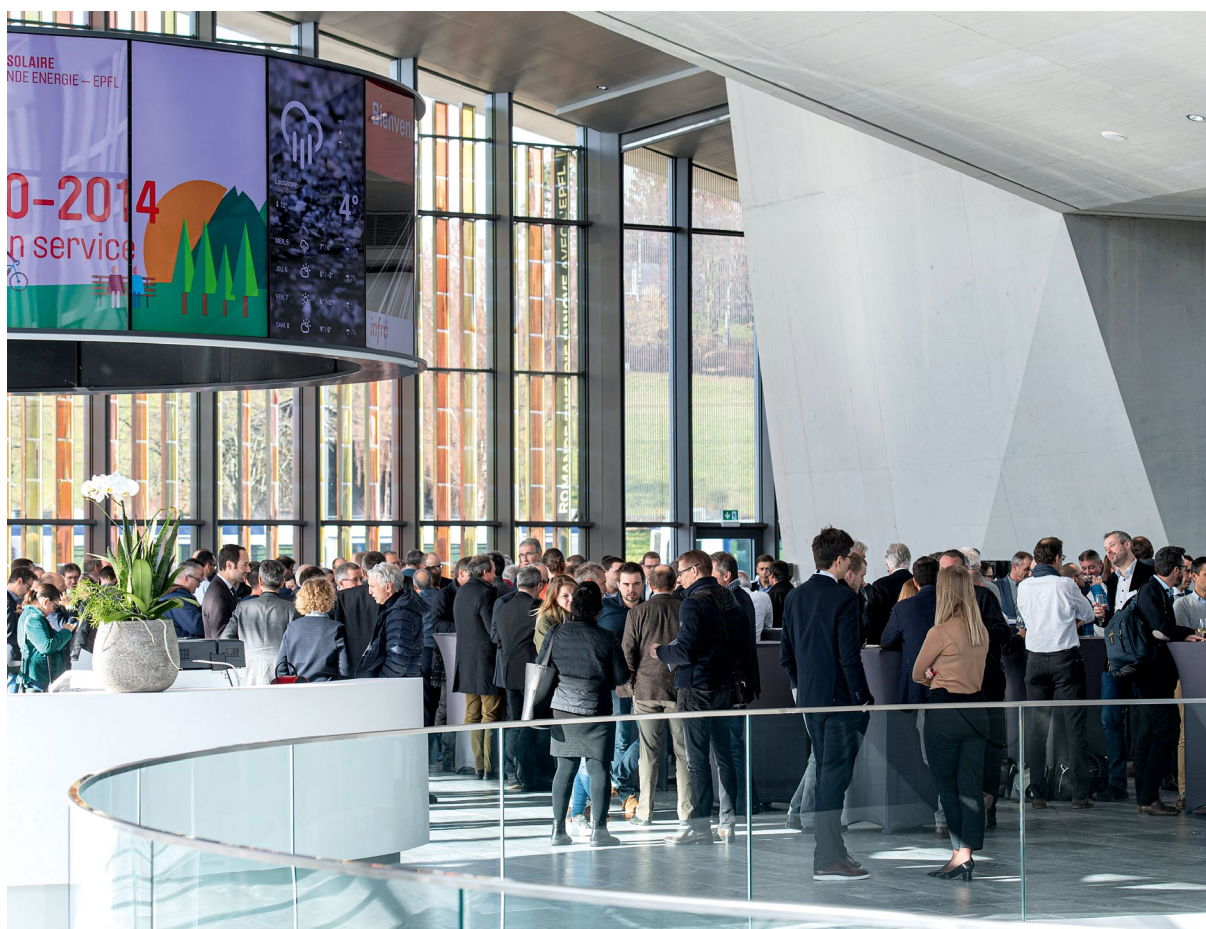
Le Conseiller aux Etats Olivier Français, qui siège notamment à la Commission des transports et des



télécommunications, a quant à lui souligné que planifier ne veut pas dire réaliser. Alors que le financement fédéral de projets d'infrastructures ferroviaires (FAIF-2014) et routières (FORTA-2017) est disponible, force est de constater que la mise en œuvre de ceux-ci n'est pas acquise. Souvent, le développement de ces projets se fait attendre car localement, les solutions proposées sont remises en cause. «Les projets de demain ne seront assurés d'être réalisés que si un espace réservé à l'équipement projeté a été planifié en amont. Car les infrastructures de la collectivité sont nombreuses et gourmandes en espace. Leur planification est fondamentale si l'on a une vision à long terme pour assurer une bonne gouvernance de notre territoire et cette vision doit aussi être partagée par la population. Pour autant, il est légitime, au cours du temps, de remettre en cause les visions du futur et les certitudes d'hier.» Et le sénateur vaudois de s'interroger par exemple si la conduite individuelle sur les grands réseaux routiers, voire même en milieu urbain, pourrait à terme être remise en cause et remplacée par une intelligence collective qui régulerait

nos déplacements. Au cours de cette législature, Olivier Français compte bien également aborder la question de l'utilisation de notre sous-sol, afin de réduire le morcellement du territoire ou de l'espace urbain.

De sous-sol, il en a également été question au travers de l'exposé de Jean-Pascal Gendre, membre du Conseil d'administration de Cargo sous terrain et président de la Direction du groupe CSD. Avec le projet Cargo sous terrain, la Suisse peut se doter d'ici 2045 d'un système logistique global, automatisé et à commande numérique. Le système comprend des tunnels de transport souterrains reliant les centres situés au nord des Alpes et, pour les villes et les zones industrielles, une distribution fine respectueuse de l'environnement, la city-logistique. Avec Cargo sous terrain, jusqu'à 30 pour cent du trafic de marchandises pourrait être réduit dans les villes, tout en diminuant de moitié les nuisances sonores liées au trafic lourd. Ce tandis que les émissions de CO₂ par tonne de marchandise transportée devraient baisser de 80 pour cent.



Infrastructures routières

Les villes et communes suisses gèrent plus de 51'000 km de routes communales, dont la valeur de remplacement est estimée à 67 milliards de francs. Or pour Alain Jaccard, président de l'Association Suisse Infrastructures Communales (ASIC), les stratégies communales ne peuvent plus reposer uniquement sur l'évaluation de l'état des routes. Les infrastructures doivent dorénavant reposer davantage sur les scénarios et les risques, notamment climatiques, et intégrer les nouvelles tendances en matière de mobilité, comme par exemple l'évolution vers les véhicules autonomes.

Pour Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU), la mobilité de demain confrontera l'infrastructure à de nouvelles exigences. Elle devra être conçue de manière à assurer l'utilisation de tous les niveaux d'automatisation et garantir l'utilisation des aires de circulation à tous les usagers de la route, y compris ceux qui utilisent les nouvelles formes de mobilité. Tirer profit des avantages de la mise en réseau des véhicules

et des infrastructures exige des routes qu'elles soient toutes aptes à la mise en réseau, ce qui implique l'application de standards uniformes et une approche coordonnée lors de la réalisation des routes intelligentes. Pour le directeur de l'OFROU, un principe doit primer: la mobilité de demain devra s'accommoder à ce qui existe actuellement, tout en s'adaptant constamment.

Journée Infra 2020

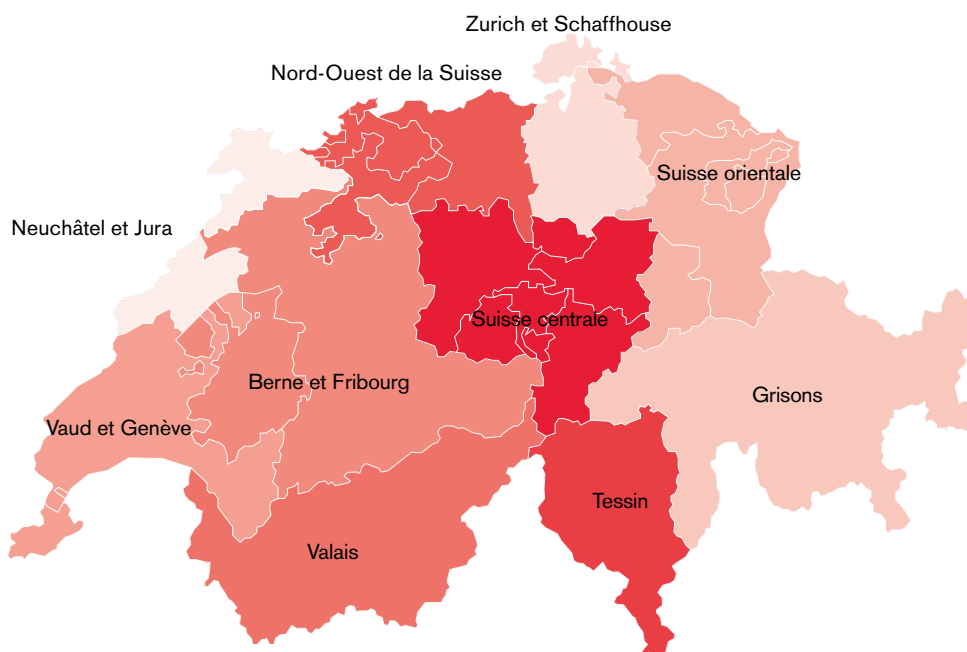
Les personnes suivantes ont présenté des exposés sur les perspectives pour les infrastructures de demain, lors de la Journée Infra du 4 février 2020: Jérôme Cosandey, directeur romand Avenir Suisse, le Conseiller aux Etats Olivier François, Alain Jaccard, président ASIC, Jürg Röthlisberger, directeur OFROU, Jean-Pascal Gendre, président de la direction du groupe CSD. La prochaine Journée Infra aura lieu le 2 février 2021.

Pour tout complément d'information:

infra-suisse.ch/journee

Les investissements dans le génie civil augmentent principalement en Suisse centrale et au Tessin

Les dépenses dans le génie civil vont continuer d'augmenter, en Suisse, jusqu'en 2023. C'est ce que montre une étude de BAK Economics commandée par Infra Suisse. Les entreprises de constructions peuvent tabler sur des chiffres d'affaires en hausse. La situation reste toutefois tendue au niveau des prix.



Avec l'augmentation de la population, de la performance économique et des transports, les besoins en matière d'infrastructures augmentent. C'est ainsi que BAK Economics s'attend à une progression des investissements dans le génie civil de 1,9 pour cent par an pour l'ensemble de la Suisse, dans la période 2018 à 2023. Les dépenses devraient augmenter tout particulièrement dans les projets routiers et plutôt stagner dans le rail et les autres infrastructures comme l'alimentation en eau, la communication ou l'énergie électrique.

Dépenses en baisse pour Neuchâtel et le Jura

BAK Economics s'attend à une hausse particulièrement marquée en Suisse centrale, au Tessin et dans le Nord-Ouest de la Suisse. Pour les entreprises de Suisse centrale, cela représente une reprise bienvenue, dans la mesure où les investissements avaient reculé dans la région, au cours de ces dernières années. Le canton du Tessin profite notamment de la construction du second tube au tunnel routier du Gotthard. A lui seul, ce projet assurera une augmentation des dépenses dans les infrastructures routières

Prévisions pour le génie civil de 2018 à 2023

	Croissance pour cent par an	Volumes MCHF par an
Suisse centrale	4,8	1'189
Tessin	3,9	1'232
Nord-Ouest de la Suisse	2,8	2'233
Valais	2,7	945
Berne et Fribourg	2,2	2'209
Vaud et Genève	1,5	2'175
Suisse orientale	1,4	1'231
Grisons	1,3	815
Zurich et Schaffhouse	0,2	2'081
Neuchâtel et Jura	-3,1	361

Source: BAK Economics

du canton de 15 pour cent par an jusqu'en 2023. Globalement, le génie civil affichera une croissance annuelle autour de 3,9 pour cent dans le Tessin. En 2017, 14 pour cent de toutes les dépenses dans le génie civil ont été réalisées dans le Nord-Ouest de la Suisse. Cette grande région comprenant les cantons d'Argovie, de Soleure ainsi que de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne réunit ainsi les plus importants volumes d'investissement dans le génie civil. Et elle continuera de progresser de 2,8 pour cent par an jusqu'en 2023. Les investissements les plus importants sont attendus dans la route.

Un recul des investissements dans le génie civil n'est attendu, à moyen terme, que dans les cantons de Neuchâtel et du Jura. En 2023, les dépenses devraient même être inférieures à celles de 2017. Une solide croissance de 2,0 pour cent est toutefois attendue de 2024 à 2030. Durant cette période, la région devrait même afficher la croissance la plus dynamique, avec les cantons de Berne et de Fribourg.

Faiblesse, dynamisme et stagnation

En Suisse orientale, les investissements connaissent une progression plus faible que la moyenne Suisse. BAK Economics table sur une croissance annuelle de 1,4 pour cent dans les cantons de Glaris, de Thurgovie, de St-Gall et des deux Appenzell. La région lémanique, avec les cantons de Vaud et de Genève, profite d'une solide croissance de 1,5 pour cent par an jusqu'en 2023. Grâce à son développement économique et démographique, cette région devrait également connaître une progression supérieure à la moyenne Suisse, de 2024 à 2030.

Pour la région de Zurich et de Schaffhouse, les prévisions à long terme restent bonnes. A court et à moyen terme, les perspectives sont en revanche plutôt moroses. Globalement, on s'attend à une stagnation. Celle-ci est le résultat d'un important recul au niveau du rail et d'une croissance modérée dans la route et les autres domaines du génie civil.

Une progression dynamique est attendue, ces prochaines années, dans le canton du Valais. Les dépenses devraient augmenter de 5,4 pour cent par an dans les infrastructures ferroviaires et de 4,5 pour cent par an dans les infrastructures routières. A plus long terme, le Valais devrait toutefois ressentir un certain fléchissement de la croissance.

Concurrence axée sur la qualité plutôt

Contrairement aux attentes, la forte demande de prestations de construction dans de nombreuses régions de Suisse n'a pas entraîné une hausse des prix. La pression sur les prix reste élevée, pour les entreprises de construction. Les perspectives positives pour ces prochaines années pourraient apporter une certaine détente. Le changement de paradigme dans les marchés publics, passant d'une concurrence basée uniquement sur les prix vers une concurrence basée sur la qualité, est également essentiel pour une construction d'infrastructures durable.

Pour tout complément d'information:
infra-suisse.ch/previsions



Infra Suisse a demandé à ses membres où la pénurie de main-d'œuvre qualifiée était la plus importante et ce qu'ils font pour accroître leur attractivité. Selon ce sondage, les possibilités de concilier famille, loisirs et travail gagnent en importance.

Les besoins des employés évoluent. Notre société est de plus en plus marquée par l'individualisation, la numérisation et un rapport différent au travail. Les entreprises actives dans la construction d'infrastructures sont, elles aussi, confrontées à ces défis. Comme d'autres secteurs, celui-ci souffre également d'une pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Dans ce contexte, une attractivité élevée de l'employeur représente un atout important. Les employés accordent toujours plus d'importance à la conciliation entre le travail et les autres domaines de la vie, que ce soit la famille ou les loisirs.

Les principaux enseignements de ce sondage sont les suivants:

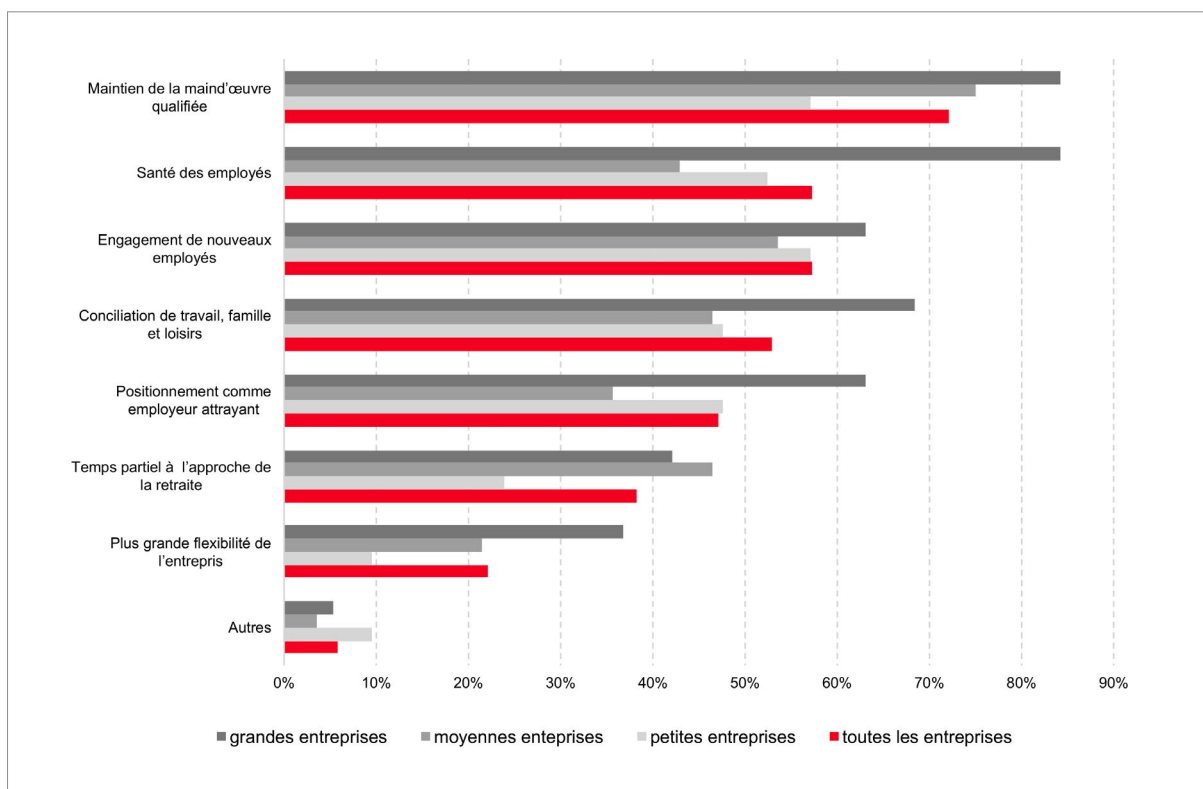
- La majorité des entreprises confirment une pénurie de main-d'œuvre qualifiée au niveau des machinistes et des cadres inférieurs et moyens.
- Les possibilités de concilier travail et famille ainsi que des horaires de travail flexibles représentent les plus grands potentiels pour augmenter l'attrait de l'employeur.
- La mesure la plus importante dans ce sens est la possibilité de travailler à temps partiel. Dans la construction d'infrastructures, la proportion de postes à temps partiel est inférieure à la moyenne

suisse. Certaines entreprises présentent toutefois déjà une proportion élevée de postes à temps partiel, pouvant aller jusqu'à 43 pour cent des collaborateurs/trices.

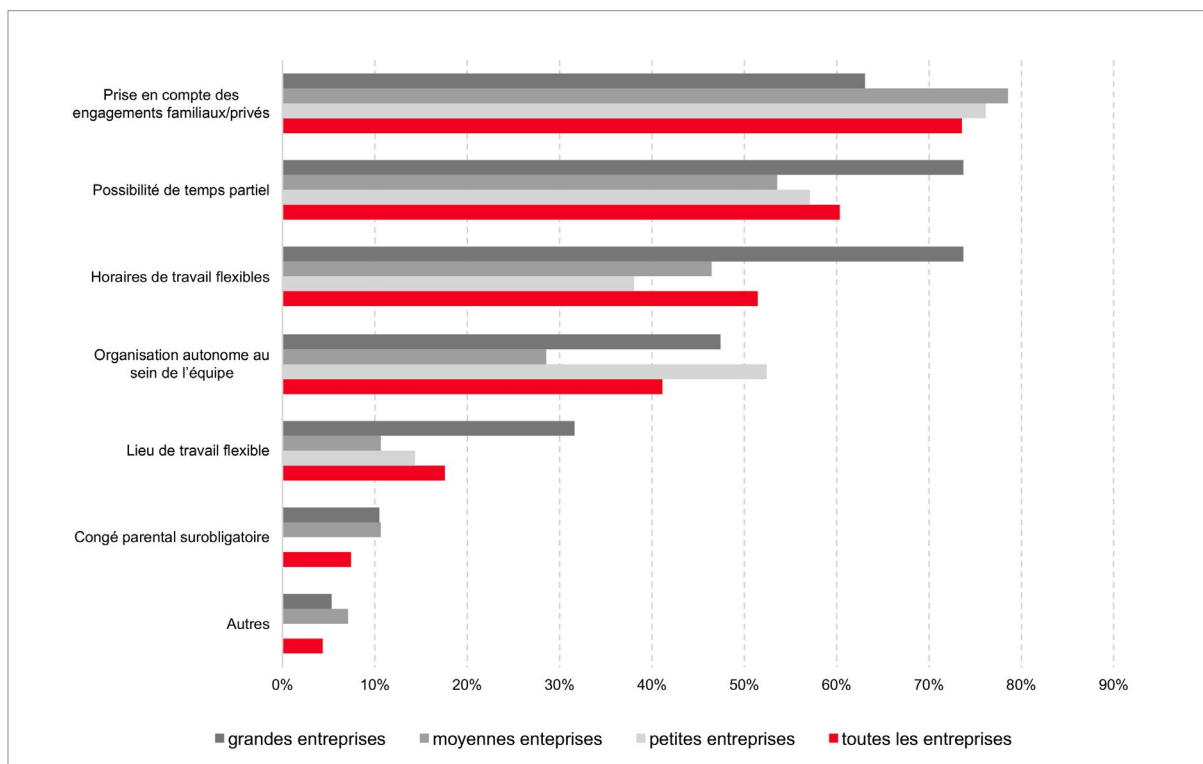
- La mise en œuvre de temps partiel place régulièrement les organisations devant des défis importants. L'expérience faite avec le temps partiel varie selon les groupes professionnels. Jusqu'ici, elle est particulièrement positive au niveau du personnel administratif et des cadres.
- Un tiers des entreprises prévoient de proposer davantage de postes à temps partiel, à l'avenir. Chez les grandes entreprises, cette proportion grimpe même à deux tiers. Les entreprises souhaitent ainsi répondre aux besoins des collaborateurs/trices. Parmi les raisons importantes évoquées pour proposer du temps partiel, elles citent le recrutement et le maintien de main-d'œuvre qualifiée, la santé des employés et la conciliation entre travail et famille.

Avec ce sondage, Infra Suisse veut contribuer à une meilleure prise en compte de cette thématique. Le comité d'Infra Suisse a décidé d'accorder une plus grande attention aux possibilités de nouveaux modèles de travail et à la promotion de la conciliation entre travail, famille et vie privée dans le secteur.

Pour quelles raisons les entreprises de construction proposent-elles du temps partiel?



Mesures pour la conciliation entre travail et vie privée



Pour tout complément d'information: infra-suisse.ch/attrait

Davantage de routes et de rails dans les régions périphériques?

Développer la route et le rail uniquement dans les régions qui connaissent des bouchons ne suffit pas. Les moyens de transport doivent également être développés dans les régions périphériques, a souligné la directrice des travaux publics du canton de Thurgovie, lors de l'Infra-Tagung. Cette manifestation, qui s'est tenue à Lucerne, est la plus importante du secteur suisse de la construction d'infrastructures.





Les infrastructures de transport doivent-elles être développées avant tout dans les centres, là où la route et le rail sont les plus encombrés? Pas seulement, estime Carmen Haag, conseillère d'Etat et cheffe du département des travaux publics et de l'environnement du canton de Thurgovie. Des capacités de transport supplémentaires sont également nécessaires dans les régions périphériques. Les réflexions et alliances régionales ont une grande importance dans la politique suisse des transports. C'est notamment ce qu'a montré l'expérience de la route Bodensee-Thurtal.

Michel Huissoud, directeur du Contrôle fédéral des finances (CDF), plaide en revanche pour un développement mesuré des infrastructures. Dans le cadre d'investissements des pouvoirs publics, il faut toujours se demander quels sont les intérêts des acteurs. «Nous devons être conscients que les générations futures devront payer l'entretien des infrastructures qu'elles hériteront. Il est par conséquent de notre responsabilité de commencer à renoncer à des infrastructures superflues», a souligné Michel Huissoud.

Nouveau modèle de coopération

«Des infrastructures performantes sont extrêmement précieuses pour l'attrait du site économique Suisse», a souligné Christian Wasserfallen, Conseiller national et président d'Infra Suisse. Les étapes d'aménagement dans les agglomérations et pour les routes nationales sont par conséquent aussi nécessaires que les investissements dans leur entretien. Les maîtres d'ouvrage et les entreprises de construction sont invités à réaliser les projets prévus dans les délais et à des prix raisonnables. «Une collaboration fructueuse est essentielle», a déclaré Christian Wasserfallen.

Les CFF attribuent chaque année des mandats de génie civil pour un montant de l'ordre d'un milliard de francs, a relevé Jacques Boschung, responsable des infrastructures ferroviaires depuis 2019. Dans ce cadre, ils s'engagent pour une approche durable en matière économique, écologique et sociale, de l'acquisition à l'élimination en passant par la production et l'exploitation. Compte tenu de l'augmentation du volume des travaux et des délais toujours plus serrés pour la construction des infrastructures





ferroviaires, les CFF souhaitent créer un nouveau marché avec d'autres modèles de coopération. Les entreprises externes doivent assumer davantage de responsabilités et soumettre leurs prestations aux CFF sous forme de paquet global.

Davantage de concurrence basée sur la qualité pour plus de durabilité

La révision de la loi sur les marchés publics renforce une concurrence basée sur la qualité, par rapport à une concurrence uniquement basée sur le prix. Pour le secteur suisse des marchés publics, cela représente un changement de paradigme. Matthias Forster, directeur d'Infra Suisse est convaincu que «le changement doit partir des pouvoirs adjudicateurs». Ce sont eux qui ont les cartes en main pour mettre en place une véritable concurrence basée sur la qualité et favoriser ainsi l'innovation et la durabilité dans la construction d'infrastructures. Des achats durables ne requièrent pas une bureaucratie débordante, mais des systèmes et des normes efficaces et harmonisées, a encore souligné Matthias Forster.

Les acheteurs publics doivent être tenus d'utiliser davantage de matériaux de construction recyclés. Dans presque tous les domaines, les produits recyclés sont de qualité équivalente à celle des matériaux primaires», a relevé Hansruedi Müller, responsable du groupe de travail Baustoffkreislauf Regio Basel. Celui-ci a toutefois également souligné que tous les déchets de chantier ne conviennent pas pour réaliser des matériaux recyclés de qualité. On ne saurait donc faire l'économie de nouveaux sites de décharge pour les matériaux d'excavation et les déchets de chantier.

L'Infra-Tagung est la plus importante rencontre des constructeurs suisse d'infrastructures, dans le cadre de laquelle des politiciens, des maîtres d'ouvrages et des entreprises de construction échangent leurs avis sur des sujets d'actualité de la politique des infrastructures et des transports. Cette manifestation est organisée par Infra Suisse, l'organisation faîtière des entreprises suisses actives dans la construction d'infrastructures.

L'Infra-Tagung 2020

Sous le titre «Wie heiss ist der Preis?» le président d'Infra Suisse et conseiller national Christian Wasserfallen, la conseillère d'Etat du canton de Thurgovie Carmen Haag, le membre de la direction du groupe et responsable des infrastructures aux CFF Jacques Boschung, le responsable du groupe de travail Baustoffkreislauf Regio Basel Hansruedi Müller, le psychiatre Reinhard Haller, le directeur du Contrôle fédéral des finances Michel Huissoud ainsi que le directeur d'Infra Suisse Matthias Forster ont présenté des exposés lors de l'Infra-Tagung 2020, qui s'est tenue le 23 janvier 2020 dans le KKL de Lucerne. La prochaine Infra-Tagung aura lieu le 21 janvier 2021.

Pour tout complément d'information: infra-suisse.ch/tagung

Nouveau standard pour des infrastructures durables

Le standard indépendant SNBS (Standard Construction durable Suisse Bâtiment) est déjà utilisé avec succès dans le bâtiment depuis de nombreuses années. Son pendant pour le génie civil suivra au printemps 2020. Il sera alors également possible de concevoir et de réaliser des infrastructures durables sur une base solide.



Les infrastructures routières comptent de nombreux ponts et tunnels, avec des exigences multiples en matière de coûts et de protection de l'environnement

En matière de construction durable, l'accent a été mis, jusqu'ici, sur le bâtiment et, dans celui-ci, sur l'efficacité énergétique. Les infrastructures pour la mobilité, l'eau, la protection, l'énergie et la communication ont été largement ignorées par les efforts en matière de durabilité. La stratégie «Développement durable» de la Confédération vise en revanche à concevoir, réaliser, exploiter et développer également le génie civil selon des standards reconnus en matière de durabilité.

Développé en partant de zéro

Au cours de ces dernières années, le Réseau Construction durable Suisse (NNBS) issu de cette stratégie a défini des principes de base, coordonné les exigences existantes et développé de nouveaux critères d'évaluation. Cela a donné lieu à un instrument fonctionnel, permettant d'évaluer la durabilité d'un projet. Un standard (SNBS) a déjà été développé et publié pour le bâtiment. Aujourd'hui, le NNBS propose un standard développé pour le secteur des infrastructures.

Comme son pendant pour le bâtiment, il évalue les ouvrages selon des critères relevant des trois domaines de la durabilité ainsi que selon des critères généraux. Ce standard entièrement nouveau pour les infrastructures est actuellement soumis à une dernière phase de test à travers six projets pilotes. Il s'agit d'infrastructures très diversifiées, allant de la correction d'un cours d'eau à une infrastructure routière en passant par le tracé d'une ligne à haute tension.

Large application

L'instrument principal de ce standard est constitué par une feuille Excel contenant 75 indicateurs regroupés en 29 critères, et d'un descriptif des critères. Sur la base des exigences correspondantes, les différents indicateurs obtiennent 2 points (réalisé), 1 point (partiellement réalisé) ou 0 point (non réalisé). La note d'un critère est égale à la moyenne de ses indicateurs.

Le SNBS Infrastructures doit être appliqué dans les différentes phases d'un projet. Son application multiple augmente la durabilité de l'infrastructure. Ce standard peut servir d'aide à la décision lors de la sélection de variantes ou permettre d'optimiser la durabilité durant la conception. Enfin, le SNBS peut servir d'inspiration pour la définition des



Ouvrages de protection contre les crues: travaux pour la 3ème correction du Rhône, un projet pilote du SNBS Infrastructures

critères d'aptitude, de recevabilité ou d'adjudication, dans le cadre d'un appel d'offres. Il permet également d'évaluer et d'optimiser des infrastructures existantes.

Prochaine publication

Le SNBS Infrastructures sera publié au printemps 2020 et pourra être utilisé sans frais. Il comble une lacune dans le génie civil en intégrant pour la première fois des critères de durabilité dans la conception et l'exécution. Avec sa structure en forme de check-list, ce standard aide à remettre en question ou à contrôler les processus établis. Les retours d'information des six projets pilotes montrent que ce nouveau standard est un instrument bienvenu pour la détermination du potentiel d'amélioration.

Joe Luthiger, directeur de NNBS, Zurich

Le SNBS Infrastructures

- rend la durabilité saisissable et les projets évaluable
- a été élaboré de manière neutre, sur la base de normes
- est utile pour la communication avec la politique
- offre un nouveau critère d'adjudication pour les marchés publics (LMP)

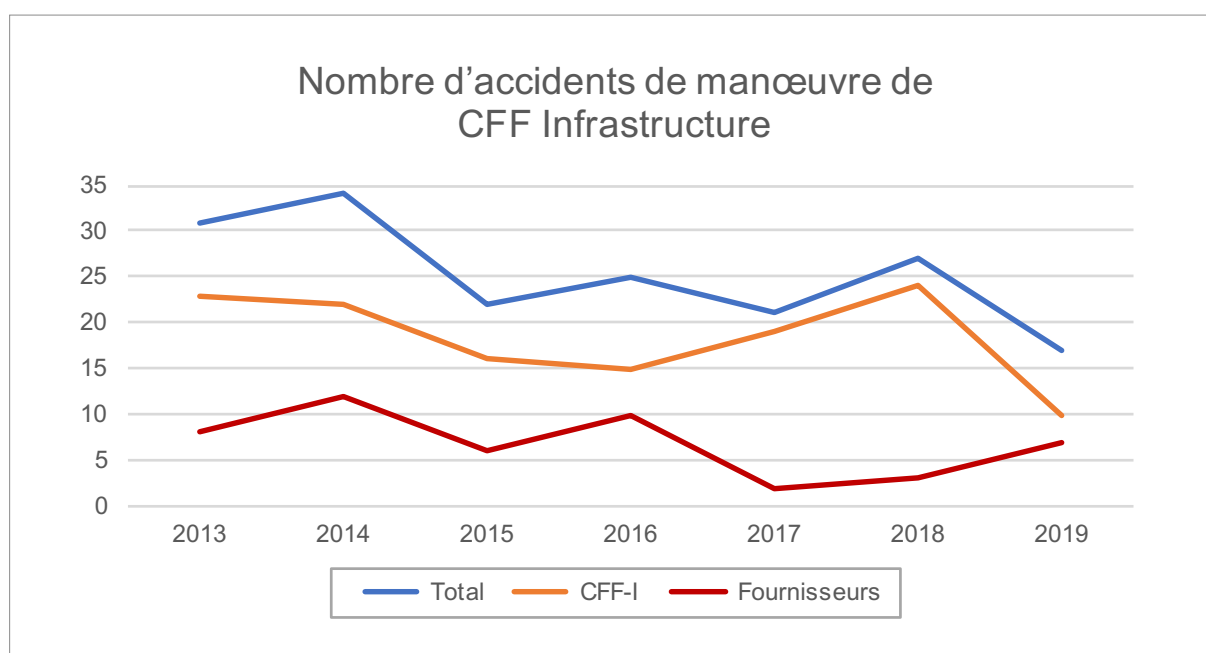
Pour tout complément d'information:

nnbs.ch/fr/snbs-infrastructures

Davantage de sécurité sur les chantiers CFF

La journée sécurité des fournisseurs de CFF Infrastructure a eu lieu fin janvier à Berne. A cette occasion, on a présenté l'analyse actuelle des accidents et le développement de la culture de sécurité.





La tendance à la baisse se poursuit dans les accidents de manœuvre. En comparaison avec l'année précédente, on observe une réduction globale d'environ 60 pour cent. Chez les fournisseurs, les accidents de manœuvre ont malheureusement plus que doublé, passant de 3 à 7. Ils deviennent ainsi presque aussi fréquents que les accidents des équipes de construction des CFF. Environ 40 pour cent des accidents de manœuvre ont lieu sur des voies interdites. En raison du faible nombre d'événements, il n'est toutefois pas possible d'effectuer une analyse statistique significative.

Les accidents professionnels ont diminué de 282 à 276, entre 2013 et 2019. Les accidents chez les fournisseurs ont baissé, durant la même période, de près de 15 pour cent, passant de 164 à 141. Aux CFF, le nombre d'accidents a en revanche grimpé de 118 en 2013 à 138. Au niveau des accidents professionnels également, les valeurs s'approchent de celles des fournisseurs. Malgré cela, il faut parler d'une stagnation, ce qui exige des mesures ciblées afin d'améliorer la situation.

Manquements sur les chantiers contrôlés

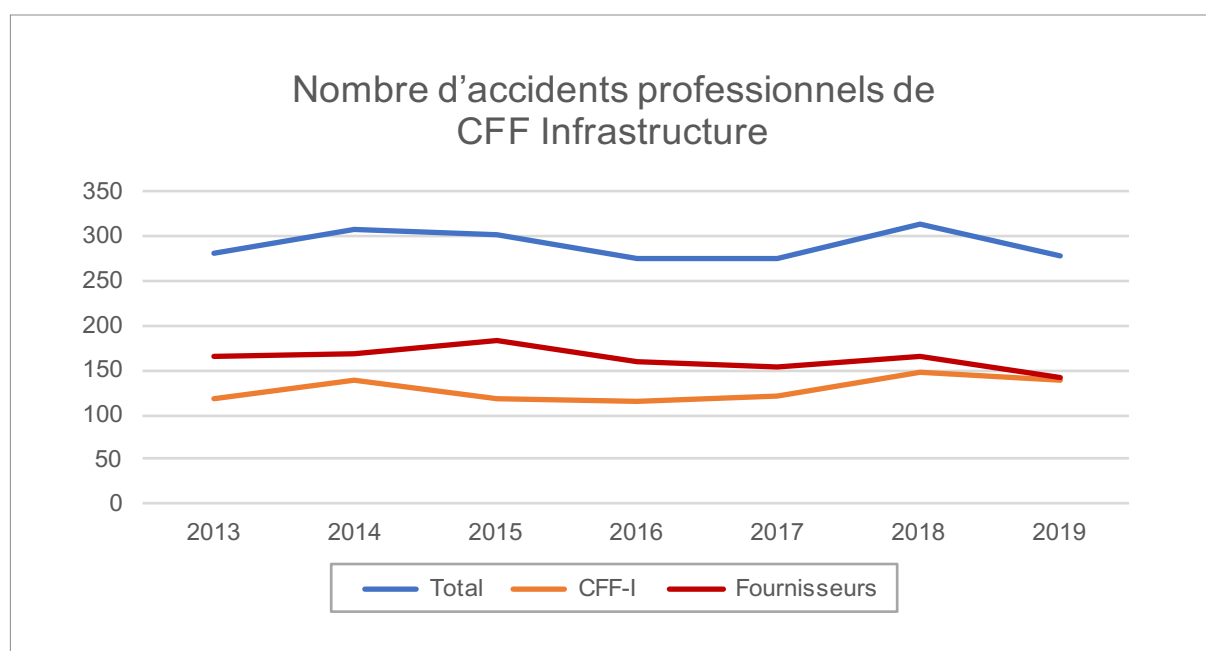
Des informations ont également été données concernant les contrôles des chantiers. L'année dernière, les CFF ont effectué, au total, 3 700 contrôles, dont 1 900 ont porté sur des fournisseurs. Des manquements ont été constatés dans

8 pour cent environ des chantiers contrôlés. Les manquements les plus fréquents étaient les suivants:

- Dispositif de sécurité formellement incorrect (67)
- Annonces pas correctement consignées (30)
- Vêtements de signalisation non conformes (19)
- Dispositif de sécurité pas mis en œuvre correctement (18)
- Voies interdites pas correctement couvertes (16)
- Activités pas couvertes dans le dispositif de sécurité (16)

Par ailleurs, les CFF ont réalisé quatre audits de management de la sécurité chez des fournisseurs et identifié des points faibles principalement dans les domaines suivants:

- Identification des dangers pour les activités principales
- Contrôle des sous-traitants
- Conformité avec la législation
- Modifications d'équipements de travail et de procédés
- Contrôle centralisé des mesures de sécurité dans l'entreprise
- Evaluation insuffisante de l'efficacité des mesures de sécurité



Source: CFF

Délai transitoire prolongé pour les autorisations

Dans le cadre des nouveautés relatives à l'accès au réseau, des autorisations d'exploiter de l'OFT sont nécessaires pour divers véhicules. Cela concerne les machines empruntant exclusivement les voies ferrées, les machines rail-route, les machines déraillables et les remorques. Comme il n'a pas été possible de traiter toutes les demandes d'autorisation, le délai transitoire a été prolongé jusqu'au 12 décembre 2020. Cette prolongation ne s'applique toutefois qu'aux entreprises ayant déposé leur demande dans le cadre du premier délai, jusqu'au 14 décembre 2019.

Il manque des places de formation pour les chefs de la sécurité

Dans la pratique, il manque toujours des places de formation pour les chefs de la sécurité. Les CFF s'efforcent de mettre à disposition suffisamment de places de formation et recommandent de s'inscrire une année avant l'échéance de son attestation et d'effectuer assez tôt les démarches préalables.

La reconnaissance réciproque des formations initiales reste une exigence non réalisée d'Infra Suisse. Les CFF décideront de la suite des démarches en automne 2020, conjointement avec BLS, RhB et SOB.

Améliorer la sécurité

Une centaine de personnes ont participé à la journée sécurité de CFF Infrastructure, à Berne. Des concepteurs et des techniciens ferroviaires y ont également participé, à côté d'entreprises de construction. Dans le cadre de cette manifestation, les CFF ont souligné qu'ils sont l'une des compagnies ferroviaires les plus sûres et les plus ponctuelles d'Europe. Malgré cela, ils restent confrontés à un nombre trop élevé d'accidents et d'incidents. En collaboration avec les entreprises, les CFF souhaitent améliorer la sécurité sur les chantiers et professionnaliser encore plus le travail. C'est ainsi qu'a notamment été présenté l'état d'avancement des propositions de mesures élaborées l'année dernière avec le secteur. Lors de la manifestation de cette année, douze petits groupes ont élaboré une trentaine de propositions, qui doivent être mises en œuvre cette année.

Pour tout complément d'information:
infra-suisse.ch/cff

Quelle est l'importance de la qualité dans le cadre des achats?

Le nouveau droit des marchés publics entrera en vigueur début 2021. Avec lui, un poids plus important sera accordé à la qualité et à la durabilité. Infra Suisse a développé un outil montrant l'importance accordée à la qualité.



Avec le nouveau droit des marchés publics, les mandats publics ne devraient plus être attribués simplement à l'offre la meilleur marché. C'est l'offre «économiquement la plus avantageuse» qui doit être retenue. La concurrence basée sur la qualité est ainsi renforcée, par rapport à la concurrence basée sur le seul prix. Cela se traduit par de nouveaux critères d'adjudication basés sur la qualité comme la durabilité, le caractère innovateur, la plausibilité de l'offre ou la fiabilité du prix.

Les chances, pour une offre de meilleure qualité, d'être effectivement retenue face à une offre meilleur marché dépendent dans une grande mesure du système d'évaluation des offres. Dans ce cadre, les facteurs suivants sont déterminants:

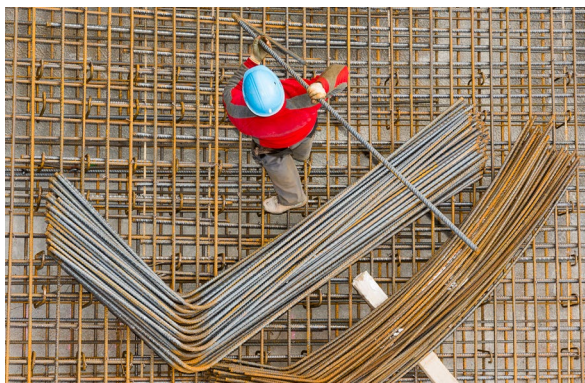
- La pondération du prix: quel poids est accordé au prix, par rapport aux autres critères?
- La pente de la courbe des prix: comment les prix sont-ils évalués?
- La qualité minimale: quel nombre de points une offre doit-elle obtenir, au niveau des critères de qualité, pour avoir une chance d'être retenue?

Cet outil très simple d'utilisation, disponible sur le site Internet d'Infra Suisse, montre le poids que les mandants accordent à la qualité.

Pour tout complément d'information:
infra-suisse.ch/qualite

Coronavirus

Toutes les manifestations en suspens.
Renseignez-vous sur Internet!



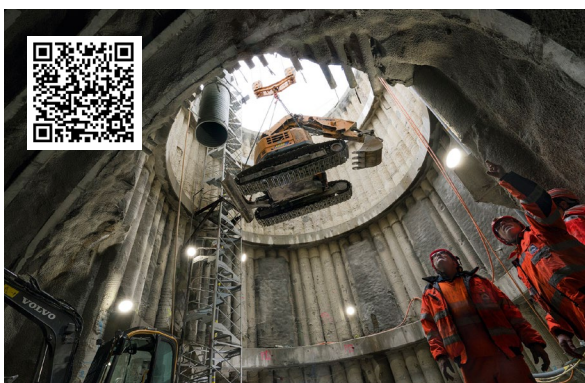
CAS Construction de fondations et travaux spéciaux du génie civil

Le prochain cours CAS Construction de fondations et travaux spéciaux du génie civil aura lieu d'octobre 2020 à avril 2021. Celui-ci transmettra notamment des connaissances dans le domaine des normes et des contrats, ainsi que des compétences organisationnelles et en matière de conception. Dernier délai d'inscription: le 15 août 2020. infra-suisse.ch/cas



Rencontre de machines de chantier

Dans la gravière de Weiach (ZH), on pourra admirer, les 23 et 24 mai, de vieilles machines de chantier à côté d'engins ultramodernes. Un parcours pour machines vintage ainsi que des pelles mécaniques à conduire soi-même attendent petits et grands amateurs de mécanique. Entrée libre. weiachhistorik.ch



Formation de contremaître en travaux souterrains

Le campus de Sursee propose, du 4 au 6 mai, une formation continue pour les contremaîtres en travaux souterrains. L'accent sera mis sur la direction, les rapports, la sécurité au travail, la protection de la santé et les questions juridiques. campus-sursee.ch



Initiative pour la relève

Les entreprises Eberhard lancent une initiative pour la promotion de la relève. La nouvelle plate-forme [ebi.YOUNG](https://ebi.young.ch) veut faire mieux connaître la diversité du monde de la construction aux enfants et aux adolescents. [ebiyoung.ch](https://ebi.young.ch)

Les manifestations d'Infra Suisse

jeu	30.04.20	Assemblée des membres	
mer	01.07.20	Événement Infra Travaux souterrains	Sursee
mer-dim	09.–13.09.20	SwissSkills	Berne
mar	20.10.20	Conférence sur les travaux spéciaux du génie civil	
jeu-ven	22.–23.10.20	Conférence de Travaux souterrains automne	
ven	20.11.20	Événement Infra: Construction de routes et génie civil	
mar	02.02.21	Journée Infra 2021	Lausanne

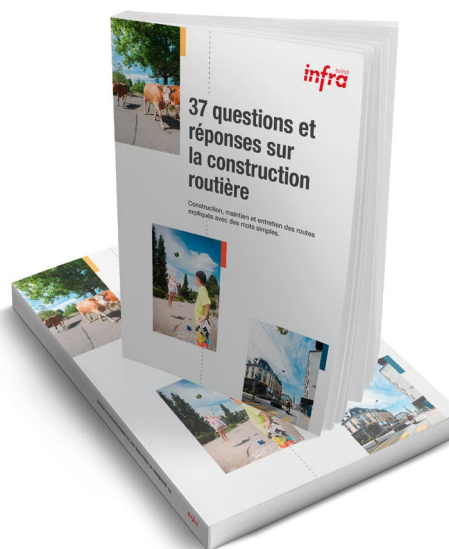
Informations actuelles: infra-suisse.ch/manifestation

La construction routière en toute simplicité

La construction de routes suscite régulièrement un grand intérêt de la part du public. Ce qui se cache derrière une réfection de revêtement, la conservation de la valeur ou les procédures de soumission est en revanche peu connu. Y compris de nombreux décideurs politiques. Infra Suisse a par conséquent réalisé un manuel expliquant avec des mots simples le monde de la construction routière.

COMMANDEZ MAINTENANT: 39.90 CHF

infra-suisse.ch/manuel



Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
8042 Zürich

058 360 77 77
info@infra-suisse.ch
infra-suisse.ch



InfraSuisse



infra-suisse.ch

Rédaction

Ronny Förster: r.foerster@infra-suisse.ch

Concept et design

Nicole Aregger, Reto Gratwohl | filter.ch

Photos

Les entreprises Eberhard (22), Damian Poffet (10), SBB (18), Markus Senn (1, 12–15), Jean-Bernard Sieber (2, 4–7), Canton du valais (17)

Paraît quatre fois par an.

