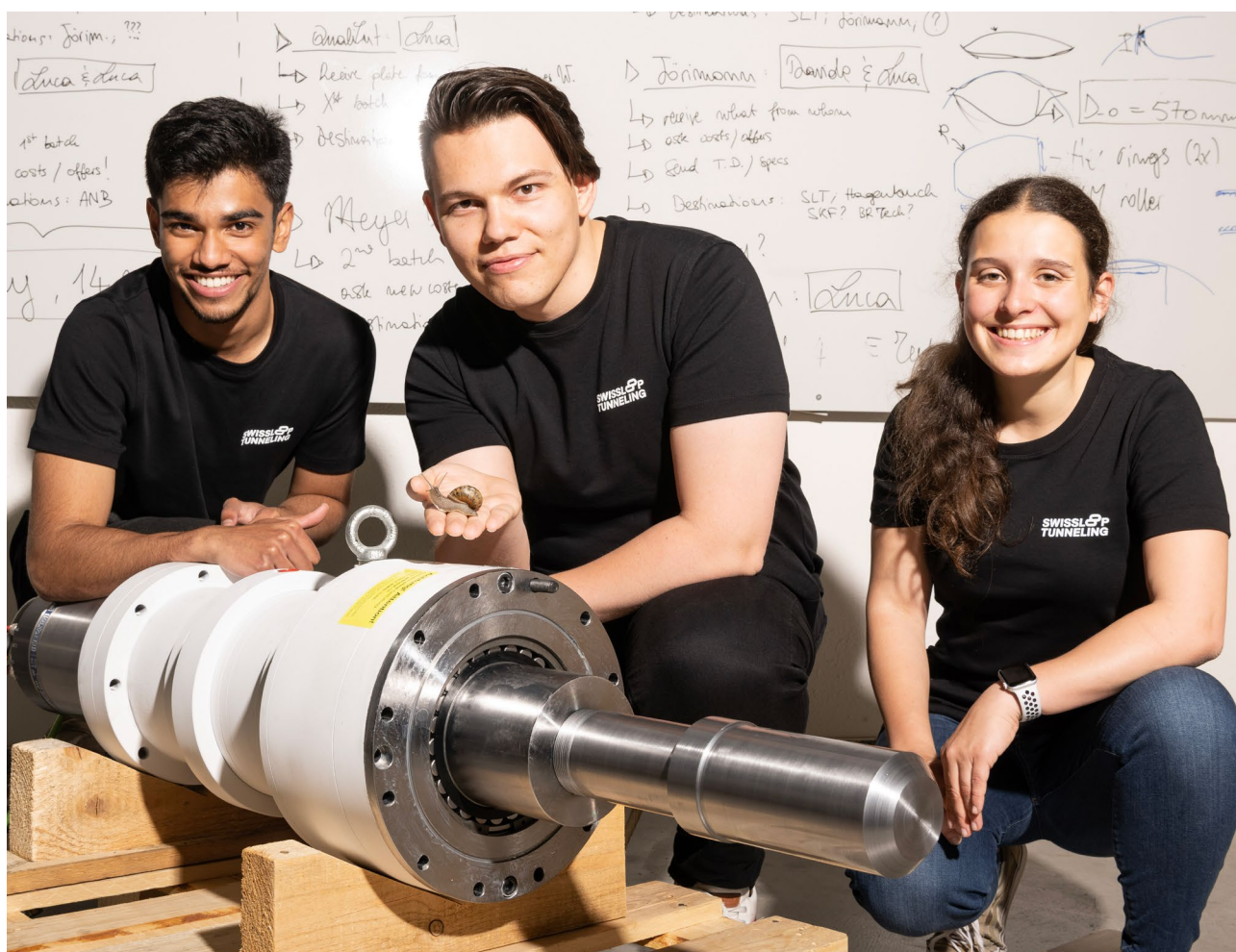


Construction durable d'infrastructures

Un tunnelier pour Elon Musk

Le droit des marchés publics au niveau cantonal





Christian Wasserfallen, président d'Infra Suisse, a dirigé l'assemblée des membres virtuelle (page 4).

Éditorial	3
Assemblée des membres	4
Interview de Hanspeter Stadelmann	6
Le droit des marchés publics au niveau cantonal	10
Consultation	13
La durabilité dans la construction d'infrastructures	14
Conciliation entre travail et vie privée	16
Concours de creusement de tunnels d'Elon Musk	20
CFF avenants en lien	22
L'étude sur l'état du réseau des routes cantonales	24
Actualités	26
Nécrologie, dates et impressum	27



Le roi «client» est mort

S'il y a une tradition qui manque à la Suisse, contrairement à d'autres pays, c'est bien la monarchie. La Suisse n'a jamais eu de rois ou de reines. Aujourd'hui, on en trouve tout au plus dans certaines manifestations: les reines de beauté, les rois de l'impro et bien sûr les rois de la lutte. Aussi, leurs prébendes et privilèges sont-ils plutôt modestes. Même le client, traditionnellement roi de l'économie de marché, a abdiqué. Et c'est bien ainsi. Car lorsque les relations entre clients et fournisseurs sont régies par un ordre monarchique, les tendances révolutionnaires ne sont jamais loin. Aujourd'hui, de bonnes et solides relations avec les clients sont basées sur un partenariat et non sur une domination. Nous avons besoin de clients libres et de fournisseurs libres. Et non des rois et des serfs.

Il en va de même dans la construction d'infrastructures. Chez les maîtres d'ouvrage publics, la relation de domination a toujours été particulièrement complexe. Qui a le pouvoir? L'administration, qui commande les prestations et qui adjuge les mandats? Ou les entreprises de construction, qui participent au financement des infrastructures à travers leurs impôts, et les associations, qui imposent leurs conditions à travers un lobbying politique? Les temps changent. Les maîtres d'ouvrage l'ont bien compris, eux aussi. Ils ne se satisfont plus d'entreprises de

construction qui se contentent d'exécuter leur volonté. Ils savent que les meilleures solutions émergent d'une approche commune. L'avenir appartient aux innovations, à la durabilité, à la fiabilité et aux partenariats. Pour cela, il faut des espaces, des formes et des cultures correspondants. La construction d'infrastructures bouge – grâce notamment au nouveau droit des marchés publics et à la numérisation.

Après 13 ans comme directeur et responsable de la communication d'Infra Suisse, j'ai décidé d'offrir une pause à ma famille et à moi-même, et de rechercher un nouveau défi professionnel. Cette décision n'a pas été facile à prendre, dans la mesure où je me suis très attaché, durant toutes ces années, à la construction d'infrastructures et à ses acteurs. Cela m'a permis de faire la connaissance de personnes extrêmement engagées et inspirantes. J'en suis profondément reconnaissant.

J'adresse mes meilleurs vœux à la construction suisse d'infrastructures.

Matthias Forster
Directeur

Investissements pour la formation initiale dans la construction de voies de communication

Des locaux attrayants, de nouveaux toits et un concept énergétique à la pointe du progrès: lors de l'assemblée des membres d'Infra Suisse de fin avril, Florian Tschümperlin, directeur de l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication, a présenté le plan directeur 2025. Afin d'offrir un environnement moderne aux quelque 1'000 apprentis et 150 collaborateurs/trices, les membres ont approuvé ce projet. Infra Suisse est l'organe responsable de cette école professionnelle intercantonale.



Avec ces mesures, Florian Tschümperlin veut, d'une part, actualiser l'infrastructure technique et énergétique des bâtiments scolaires et, d'autre part, mettre en place une infrastructure scolaire moderne. Dans ce cadre, les toits de deux bâtiments seront rénovés et dotés d'une isolation thermique supplémentaire, et les façades seront rafraîchies. A l'intérieur, il est prévu de regrouper les places de travail de l'administration et des enseignants sur un étage et de les aménager pour une utilisation flexible. Par ailleurs, il est prévu de créer une salle de séance plus spacieuse ainsi qu'une réception attrayante et facile à trouver, avec un panneau d'affichage numérique.

Dans les salles de classe, des équipements numériques et un ameublement flexibles doivent permettre un enseignement orienté vers l'avenir. «Des installations provisoires nous permettent, aujourd'hui déjà, de fournir un enseignement numérique. Il manque toutefois des prises en nombre suffisant pour les portables des élèves. Nous nous réjouissons d'autant plus de pouvoir mettre en œuvre et tester, en 2022, un prototype de la «salle de classe 2030». Les 25 autres salles de classe pourront ensuite être rénovées progressivement, à partir de 2023», a relevé Florian Tschümperlin, lors de l'assemblée des membres.

Perspectives solaires

L'agrandissement de l'installation photovoltaïque fait également partie du plan directeur et correspond à la stratégie du campus de Sursee, qui vise,

avec le certificat «Site 2'000 watts», une exploitation durable et énergétiquement efficace sur l'ensemble du site. L'école professionnelle consomme chaque année quelque 190'000 kWh d'énergie électrique, dont environ 60'000 kWh sont aujourd'hui déjà produits par ses propres installations. Dans le cadre de l'assainissement des toits, la production propre d'électricité solaire pourra être augmentée d'environ 30'000 kWh.

Marco Cellere entre au comité

Après onze ans au comité d'Infra Suisse, Hanspeter Stadelmann s'est retiré lors de l'assemblée des membres. Il a été responsable du domaine travaux souterrains et a dirigé la Conférence spécialisée travaux souterrains. Il s'est engagé avec passion pour la construction d'infrastructures et pour Infra Suisse. Marco Cellere, de Cellere Bau AG, à St-Gall, a été nouvellement élu au comité d'Infra Suisse. Les membres sortants du comité ont été réélus, de même que le président sortant d'Infra Suisse, le conseiller national Christian Wasserfallen. Par ailleurs, les membres ont pris congé de Matthias Forster, directeur d'Infra Suisse, qui quittera le secrétariat fin juin 2021. Avec son équipe, il a développé avec succès les activités d'Infra Suisse, durant ces dernières années, et a ancré l'association en tant qu'acteur incontournable dans le secteur de la construction.



Quelque 1'000 apprentis dans le champ professionnel de la construction de voies de communications sont formés à l'école professionnelle de Sursee comme constructeurs/trices de routes, constructeurs/trices de voies ferrées, constructeurs/trices de fondations, constructeurs/trices de sols industriels et de chapes et comme paveurs/euses. Quelque 150 collaborateurs/trices motivés s'engagent pour une formation attrayante et moderne. Infra Suisse est l'organe responsable de l'école professionnelle intercantonale.

Pour tout complément d'information:

verkehrswegbauer.ch

«La voix de l'association est écoutée»

Après onze ans passés au comité d'Infra Suisse, Hanspeter Stadelmann s'est retiré lors de l'assemblée des membres. Dans le cadre de cette interview, nous revenons avec lui sur son activité dans l'association et évoquons avec lui les opportunités et les défis de la construction suisse d'infrastructures.



De quoi es-tu particulièrement fier, aujourd'hui, en quittant l'association?

Infra Suisse est aujourd'hui une référence dans la construction suisse d'infrastructures. La voix de l'association est écoutée. Ces dernières années, nous nous sommes assuré une très bonne position grâce à des échanges réguliers avec des acteurs importants du secteur comme l'Office fédéral des routes ou CFF Infrastructure. Nos membres apprécient, eux aussi, les prestations et les manifestations d'Infra Suisse.

Le développement de l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication, à Sursee, me tient particulièrement à cœur. Grâce à son grand engagement, l'équipe a réussi à devenir un leader dans l'utilisation de moyens d'enseignement numériques. Chapeau bas! Je suis très heureux de voir avec quelle aisance les jeunes professionnels manipulent aujourd'hui leur portable ou leur tablette, et sont capables de les utiliser de manière ciblée sur les chantiers.

Quels ont été tes points forts personnels?

La Conférence spécialisée Travaux souterrains, que j'ai eu la chance de diriger pendant ces onze dernières années. Les échanges sur des thèmes importants pour le secteur ont toujours été un enrichissement pour moi. La mise en place d'une approche commune de la durabilité au sein du secteur et l'engagement d'Infra Suisse pour davantage de durabilité représentent également une étape importante, à mes yeux. Nous n'avons qu'une planète et nous devons gérer nos ressources naturelles de manière économe.

Qu'est-ce qui, selon toi, a particulièrement changé, au cours de ces onze dernières années, dans la construction suisse d'infrastructures?

La construction d'infrastructures ne cesse d'évoluer, car ce secteur est fortement influencé par les technologies. D'une manière générale, on peut toutefois dire que les évolutions actuelles peuvent être mises en œuvre toujours plus rapidement et que la construction d'infrastructures est plus ouverte aux innovations que d'autres secteurs de la construction, grâce à son haut niveau de mécanisation et à son mode de production industriel. Les investissements dans de nouvelles machines et appareils sont bien sûr un facteur de coût important pour les entreprises de construction. Mais



cela aussi permis à notre secteur de gagner en souplesse, car actuellement, la plupart des machines et appareils peuvent également être loués.

L'un des changements les plus importants de ces onze dernières années est certainement le fait que nous travaillons toujours plus à l'entretien et à la rénovation des voies de communication que sont la route et le rail, au lieu de construire de nouvelles voies. Dans ce cadre, les constructeurs d'infrastructures doivent être particulièrement flexibles: contrairement à des ouvrages neufs, l'activité de construction n'est possible que de manière restreinte ou aux heures creuses. Et les heures creuses deviennent de plus en plus réduites, car ces voies de communication sont utilisées beaucoup plus intensivement qu'autrefois, et leur fonctionnalité doit être maintenue autant que possible.

Mais une chose n'a pas changé, au cours de toutes ces années: la construction d'infrastructures continue de passionner de jeunes gens à travers des

technologies et des machines novatrices. Si nous restons dynamiques, je ne me fais pas trop de souci pour la relève.

Où vois-tu les meilleures opportunités et les plus grands défis pour la construction suisse d'infrastructures, ces prochaines années?

En Suisse, des infrastructures performantes sont vitales pour l'économie et la société. A ce jour, il est difficile à dire si nous allons utiliser davantage l'espace souterrain ou l'espace aérien, à côté des voies de circulation traditionnelles. Je suis convaincu que ce sera l'espace souterrain, comme le montrent des projets visionnaires actuels comme Cargo sous terrain ou Hyperloop. Sachant que le financement des infrastructures suisses est assuré pour les prochaines années avec les FAIF et FOR-TA, je suis optimiste.

Un défi important pour nous autres constructeurs d'infrastructures est la numérisation, et cela ne concerne pas seulement le BIM, mais aussi la gestion et l'utilisation des données ainsi que la

collaboration au sein des projets. De nouveaux modèles de collaboration favorisent l'innovation et sont absolument nécessaires pour faire face à la complexité croissante des projets de construction. Dans ce cadre, le projet doit absolument être au centre. Les intérêts particuliers n'y ont pas leur place. Les connaissances et les compétences des entreprises de construction doivent être intégrées assez tôt dans les projets, et les échanges entre clients et fournisseurs doivent se faire d'égal à égal, comme dans l'approche de la réalisation d'un projet structuré (RPS).

Infra Suisse soutient des étudiants suisses pour le concours de construction de tunnels d'Elon Musk en tant que partenaire d'or. Ils veulent rien de moins que révolutionner la construction de tunnels. Si tu regardes vers l'avenir, quelles innovations vois-tu encore venir dans la construction d'infrastructures?

L'utilisation du sous-sol va gagner en importance à l'avenir. L'idée d'Elon Musk de réaliser des tunnels à grande vitesse est non seulement visionnaire, mais aussi très importante pour le développement de la construction de tunnels dans les années à venir. Ce n'est qu'ainsi que l'innovation progressera: lorsque de jeunes ingénieurs, hommes ou femmes, posent des questions et testent de nouvelles idées.

Parmi les autres facteurs qui vont changer la construction d'infrastructure à l'avenir, il y a aussi la conduite autonome, la numérisation ainsi que les matériaux de construction intelligents et réutilisables. Comme je l'ai déjà dit, j'accorde une grande importance à la durabilité – en 2021, la Suisse a déjà utilisé, mi-mai, les ressources disponibles pour toute l'année.

Avec la numérisation, l'utilisation de robots va aussi augmenter. Aujourd'hui déjà, on envoie des robots là où des humains ne peuvent pas se rendre. Qui sait, peut-être arriverons un jour à aller au centre de la Terre.

A côté du comité d'Infra Suisse, tu es également actif dans d'autres organes d'associations. Vas-tu continuer à t'engager pour le secteur de la construction?

Oui, je reste fidèle au secteur. Depuis 2017, je suis au comité central de la Société suisse des entrepreneurs et je représente le Forum des entreprises



interrégionales. Depuis juillet 2019, je suis également président de la caisse de compensation 66. Et je continue de défendre les intérêts du génie civil au conseil de fondation du campus de Sursee, et donc également de l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication. Je suis très reconnaissant de la confiance qui m'est accordée. Et pour mon employeur Implenia, je continue de concevoir, de diriger et de réaliser des projets d'infrastructure passionnants et complexes.

Hanspeter Stadelmann travaille depuis plus de 30 ans chez Implenia – le leader suisse dans le domaine des prestations de construction et de l'immobilier – en tant que Head Central Services pour la division Civil Engineering. Chez Infra Suisse, il a été responsable du domaine génie civil pendant onze ans, en tant que membre du comité.



Qu'est-ce que la révision du droit des marchés publics va nous apporter, au niveau cantonal?

Le «nouveau droit des marchés publics» est sur toutes les lèvres. Après de longues négociations pour obtenir une solution à même de recueillir une majorité, les Chambres fédérales ont approuvé, en juin 2019, à la fois l'Accord révisé sur les marchés publics (AMP) et la révision de la loi fédérale sur les marchés publics. De leur côté, les cantons ont approuvé, en novembre 2019, la révision de l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP). Ci-après, nous nous penchons sur l'influence de cet AIMP sur la construction d'infrastructures en Suisse.

Compte tenu de la complexité et du morcellement des anciennes bases juridiques, de plus en plus de voix se sont fait entendre pour suggérer qu'une révision de celles-ci devait également inclure leur harmonisation. Le nouvel AIMP ne réalise pas une harmonisation complète entre les législations cantonales et les dispositions fédérales, mais s'en approche sensiblement.

Par ailleurs, cette révision doit favoriser non seulement une concurrence efficace de manière générale et une concurrence basée sur la qualité en particulier, mais aussi des achats durables. Parallèlement, une attention particulière est accordée à une prévention plus efficace de la corruption et à la lutte contre celle-ci, en mettant à disposition de nouveaux instruments de prévention et de sanction. De nouveaux instruments d'adjudication, basés sur les développements technologiques, ont également été pris en compte dans cette révision.

Lorsqu'un canton adhère à l'AIMP (ce que l'on peut attendre, à court ou à long terme, de la part de tous les cantons), cet accord donne le la pour

le droit cantonal correspondant. L'AIMP s'applique alors directement et de la même manière que les lois cantonales, mais est situé hiérarchiquement au-dessus du droit cantonal. Au plus tard à ce moment-là, les règles très variables d'un canton à l'autre (et avec la Confédération) devraient ainsi appartenir au passé.

A partir de quand le nouveau droit s'applique-t-il?

Le nouveau droit ne s'applique pas automatiquement, ni immédiatement, ni de manière homogène. Aussi longtemps que le nouveau droit n'est pas mis en œuvre dans les différents cantons, ce sont les «anciennes» règles qui s'appliquent. Le droit intercantonal doit d'abord être mise en œuvre, c'est-à-dire être repris dans les législations cantonales. Les cantons le font généralement en adoptant une loi d'adhésion.

Au moment de la clôture de rédaction, onze cantons ont engagé la procédure d'adhésion et un canton (Appenzell Rhodes-Intérieures) a déjà adhéré à l'AIMP. A l'échéance du délai référendaire, qui court jusqu'à fin juin, le canton d'Argovie va probablement,

lui aussi, adhérer à l'AIMP. A ce jour, il est difficile d'estimer jusqu'à quand tous les cantons auront mis en œuvre cet accord. Vous trouverez des informations complémentaires sur le site de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP).

La crainte de recours

Il reste à fixer les détails. Car le nouvel AIMP ne règle pas tous les détails des marchés publics. Ainsi, la loi ne prescrit clairement ni critères d'aptitude, ni critères d'adjudication – la loi ne propose «que» des idées. La loi ne permet pas de déduire des critères concrets, autorisant une évaluation solide et justifiable. La législation et la jurisprudence laissent ainsi une grande marge de manœuvre aux services cantonaux des achats.

Comme les nouveautés entraînent également une certaine crainte d'être submergé de recours ou de faire des erreurs, on peut s'attendre à ce que les services adjudicateurs n'exploitent pas entièrement la marge de manœuvre qui leur est accordée. Un manque de temps, de capacités et d'idées peuvent également être à l'origine d'une standardisation indésirable des critères. Il s'agit alors de développer des aides à l'exécution et des instruments, d'entente avec le secteur.

Qu'est-ce qui ne change pas, qu'est-ce qui est nouveau et qu'est-ce que cela implique pour les soumissionnaires?

Les objectifs supérieurs du droit des marchés publics restent inchangés. Certains connaissent un renforcement ou une concrétisation. L'utilisation économe des deniers publics et l'égalité de traitement des soumissionnaires sont toujours exigées. De plus, il s'agit de favoriser la concurrence et d'assurer la transparence des procédures d'adjudication. Par ailleurs, les types de procédures existants et les marchés publics soumis ou non soumis aux accords internationaux sont maintenus. Seule la réglementation des exceptions (les cas dans lesquels une procédure ouverte, sélective ou sur invitation ne serait pas possible ou pas adéquate) et des achats consécutifs est nouvelle.

Davantage de qualité, moins de prix

Nouvellement, les appels d'offres doivent donner davantage de poids au critère de la qualité, à côté

du critère du prix. L'inclusion du critère de qualité dans l'appel d'offres est nouvellement déjà prescrite dans l'AIMP. Mais la percée d'une concurrence basée sur la qualité dépend en grande partie de la mise en œuvre concrète par les services adjudicateurs. Car la nouvelle loi ne prescrit pas de critères d'adjudication précis, ni de pondération pour la qualité à côté du prix, ni quels critères de qualité doivent être concrètement déterminants. La marge de manœuvre des services adjudicateurs doit absolument être mise à profit pour les soumissionnaires et la concurrence dans son ensemble.

Mais une concurrence basée sur la qualité met également les soumissionnaires au défi: à l'avenir, il faudra soumettre des offres de qualité, qui devront éventuellement être plus étoffées et s'intéresser davantage aux critères de qualité concrets.

Davantage de durabilité

A côté du prix et de la qualité, les appels d'offres pourront également retenir d'autres critères qualitatifs. Parmi ceux-ci, on relèvera notamment celui de la durabilité, qui inclut les dimensions économique, sociale et écologique.

Davantage de transparence

La publication des interruptions de procédures et des adjudications de gré à gré apportera une plus grande transparence. L'obligation de pondérer les critères d'adjudication et de communiquer cette pondération dans les documents d'appel d'offres apporte également davantage de clarté dans la procédure.

Meilleure protection juridique

Nouvellement, le droit cantonal des marchés publics inclut également une voie de recours pour les marchés non soumis aux accords internationaux. De plus, le délai pour exercer cette voie de recours est prolongé à 20 jours, comme au niveau fédéral.

Davantage de clarté au niveau du prix

En renonçant à des négociations portant uniquement sur le prix, on écarte les adaptations de prix au niveau cantonal. A l'avenir, des modifications mineures de l'objet de la prestation et une adaptation correspondante du prix ne peuvent intervenir que dans le cadre d'une rectification de l'offre ou de procédures spéciales (dialogue).

>>

Mais il sera aussi possible de contrôler la plausibilité de l'offre. Attention, toutefois: dans ce cadre, on ne donnera pas une plus mauvaise note au prix, parce que celui-ci ne correspond pas aux attentes de l'adjudicateur. Sous ce critère on examinera plutôt p.ex. la plausibilité de l'engagement en temps des personnes clé, prévu dans l'offre.

Renforcement de la lutte contre la corruption

Dans le cadre de l'un des principaux objectifs de cette révision, le nouveau droit des marchés publics introduit des mesures destinées à lutter contre la corruption et les conflits d'intérêts.

Que fait Infra Suisse?

Infra Suisse a participé à la consultation sur le nouveau droit des marchés publics et observe activement la mise en œuvre dans les cantons. Elle s'engage pour que les services adjudicateurs publient des appels d'offres compréhensibles pour le secteur, avec des critères vérifiables.

Sur la base du «Standard de construction durable Suisse» (SNBS Infrastructure), Infra Suisse s'engage pour des achats durables et est en contact étroit avec les principaux acteurs du marché concernant la conception des appels d'offres et la définition des critères d'aptitude et d'adjudication. Dans ce cadre, Infra Suisse apporte des propositions concrètes pour la pratique.



Nils Sommer

Responsable marché chez Infra Suisse, se tient volontiers à votre disposition pour toute question concernant le nouveau droit des marchés publics:

058 360 77 74

n.sommer@infra-suisse.ch



Non aux projets pilotes de tarification de la mobilité

Infra Suisse rejette la loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité.

L'association des constructeurs suisses d'infrastructures voit toutefois un grand potentiel dans la tarification de la mobilité pour le futur financement des infrastructures de transport. Les projets pilotes prévus par le Conseil fédéral ne visent toutefois à étudier la tarification de la mobilité que sous l'aspect de la gestion du trafic.

Facturer les coûts de la mobilité en se basant davantage sur le principe de causalité serait une mesure importante sous l'angle de la politique économique et judicieuse du point de vue de la politique des transports. Une telle composante liée aux prestations existe déjà au niveau de la taxation des huiles minérales. Elle est non seulement la principale source de revenus pour le financement des infrastructures de transport, mais est aussi très efficace et efficiente. Toutefois, on sait aussi que ces revenus baisseront en raison de l'augmentation de l'efficacité et de l'électrification des entraînements dans les transports routiers, et cela malgré l'augmentation du trafic. Infra Suisse estime par conséquent que la tarification de la mobilité représente un modèle prometteur pour assurer, également à l'avenir, le financement des infrastructures de transport.

Ses propres principes relatifs à la tarification de la mobilité sont négligés

Le Conseil fédéral a défini, en 2016, dans un rapport stratégique, ses principes de base relatifs à la

tarification de la mobilité. Infra Suisse partage les principes de base du Conseil fédéral: tarifs liés aux prestations, intermodalité, neutralité fiscale, conception sociopolitique, protection des données, transparence et conception modulaire de la mise en œuvre. Rien de tout cela ne se retrouve malheureusement dans le projet actuel du Conseil fédéral sur les projets pilotes de tarification de la mobilité. Le principe de la «conception modulaire» n'est plus mentionné dans le projet de loi. La problématique du futur financement des infrastructures de transport, considérée jusqu'ici comme centrale dans la politique du Conseil fédéral, est également totalement évacuée. L'écart par rapport aux principes de base de 2016 n'est ni expliqué, ni justifié par le Conseil fédéral. Infra Suisse demande par conséquent au Conseil fédéral de poursuivre ses efforts sur la base du rapport stratégique de 2016 et de renoncer aux projets pilotes proposés.

Mise en œuvre d'achats durables dans la construction d'infrastructures

La nouvelle loi sur les marchés publics est entrée en vigueur au niveau fédéral au début de l'année. Pourquoi ne voit-on encore pratiquement pas d'achats durables?



Depuis l'entrée en vigueur de la révision de la loi fédérale sur les marchés publics, les maîtres d'ouvrage publics doivent acheter durablement. Cela vaut également pour les achats de prestations de construction. Pour les entreprises de construction, un point important est qu'ils ont désormais la possibilité de remporter le marché avec des offres novatrices et durables, même si leur prix est plus élevé que celui de la concurrence. Le secteur de la construction espère que cela permettra de s'écarter d'une concurrence ruineuse basée sur le prix, en faveur d'une concurrence basée sur la qualité. La mise en œuvre d'achats durables n'est toutefois pas si simple.

Achats durables

Le concept de durabilité repose sur trois dimensions: la société, l'économie et l'environnement. Celles-ci doivent fondamentalement être considérées de même valeur. Celui qui ne tient compte que des critères liés à l'environnement n'achète donc pas véritablement de manière durable.

On trouve sur le marché de nombreux labels et certificats, qui visent à aider les maîtres d'ouvrage à effectuer des achats durables. La plupart se limitent toutefois à des critères écologiques – probablement par simplification. Cela vaut malheureusement aussi pour les labels, certificats et normes ISO, CEN, SN, EcoVadis ou BuildingLife. De plus, ils ne sont pas pertinents pour l'évaluation d'offres pour la réalisation de projets d'infrastructures.

Evaluer concrètement les offres

Le SNBS Infrastructure offre une bonne base pour évaluer le caractère durable des projets d'infrastructures. Il comprend quelque 80 critères pour les projets d'infrastructures. Tous ne sont pas pertinents dans chaque phase ni pour chaque projet. L'important est que des critères d'adjudications dans toutes les dimensions de la durabilité soient pris en compte dans le cadre d'un achat.

Ceux-ci doivent pouvoir être évalués quantitativement et permettre des différences entre les offres. La durabilité d'une offre d'entreprise ne doit bien sûr pas être évaluée sur la base de critères sur lesquels l'entreprise n'a pas ou ne peut pas avoir d'influence.

Infra Suisse développe, à l'intention des maîtres d'ouvrage publics, des outils permettant d'évaluer les offres selon les trois dimensions de la durabilité. Ceux-ci sont basés sur les indicateurs du SNBS Infrastructure. La justification, du côté du soumissionnaire, et l'évaluation, du côté de service d'achat, doivent être les plus simples possibles. Les idées seront concrétisées dans le courant de ces prochains mois et discutées avec les entreprises et les maîtres d'ouvrage intéressés.

Pour tout complément d'information:

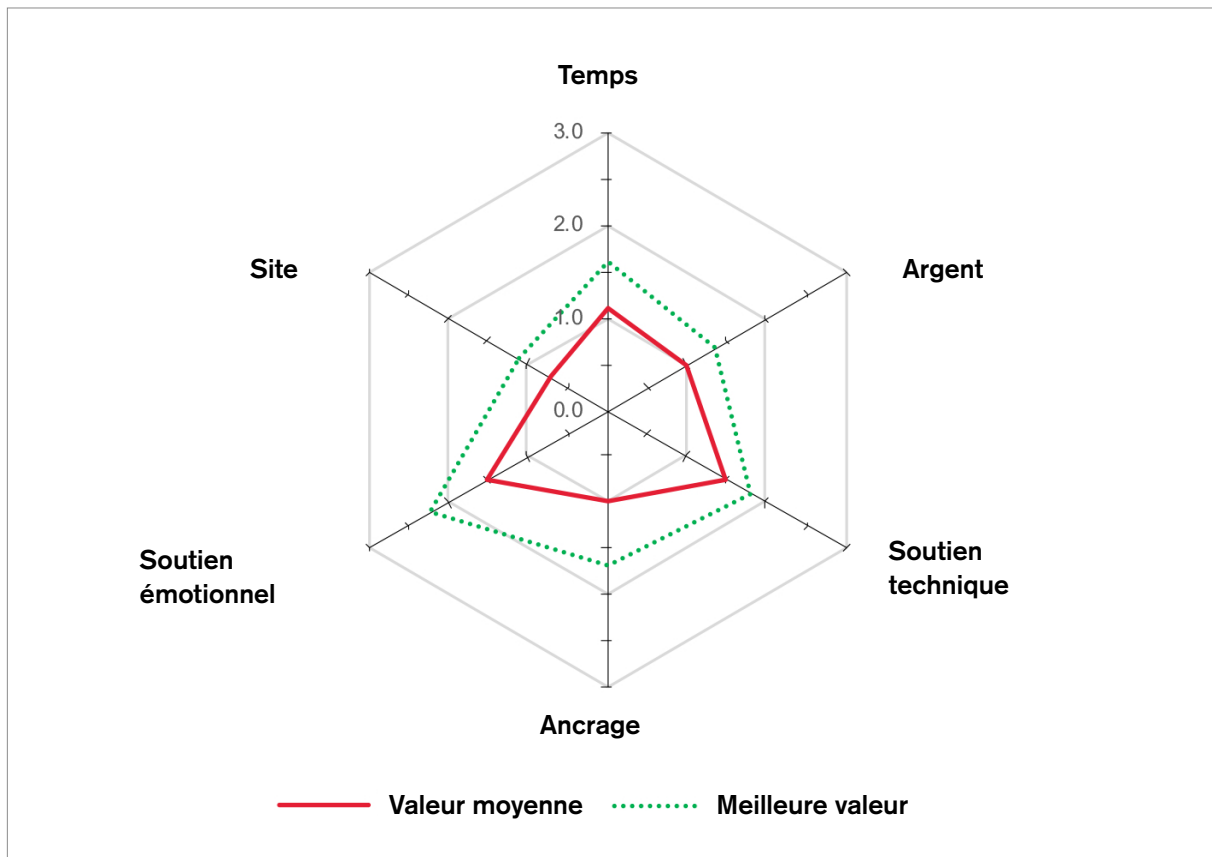
infra-suisse.ch/lmp-aimp

Dimension	Indicateur SNBS	Critère d'adjudication possible
 Société	Achat durable	Inclusion (p.ex. part de femmes, d'apprentis, de requérants d'asile, de personnes âgées et d'employés à temps partiel participant au projet)
 Economie	Matières premières disponibles dans la région	Gravier ou matériel recyclé provenant de sources locales, régionales, nationales ou internationales
	Ressources en personnel et compétences disponibles dans la région	Part de collaborateurs/trices résidant dans la région du chantier
 Environnement	Minimisation de l'énergie primaire	Consommation nette en énergie kWh
	Optimisation des émissions sur l'ensemble du cycle de vie	Bilan de CO ₂ pour les ouvrages d'infrastructure

Employeurs attrayants dans la construction d'infrastructures

Une importance grandissante est accordée à la possibilité de concilier individuellement travail et vie privée. Dans le cadre du projet «Conciliation entre travail et vie privée», les membres d'Infra Suisse ont cherché comment les entreprises de construction pouvaient répondre à cette attente. Car les employeurs attrayants ont plus de facilité à gagner et à garder une main-d'œuvre qualifiée.





Le diagramme en toile d'araignée, avec les différents facteurs d'influence, montre, en rouge, la valeur moyenne de toutes les entreprises et, en vert, les meilleures valeurs déterminées dans le cadre du projet.

Du temps partiel sur les chantiers? Ça ne marche pas. C'est ce qu'on entend de la part de nombreuses entreprises de construction, notamment dans la construction d'infrastructures. Les raisons à cela sont multiples: le maître de l'ouvrage exige que les personnes clés soient présentes en permanence. La Convention nationale empêche toute flexibilité. Les collaborateurs/trices ne le souhaitent même pas. Et de toute manière, les coûts supplémentaires ne seraient pas supportables, compte tenu de la pression sur les marges. Une douzaine d'entreprises membres ont malgré tout voulu s'y essayer et ont participé au projet «Conciliation entre travail et vie privée» d'Infra Suisse.

Le but de ce projet était d'informer les entreprises des différentes mesures permettant une meilleure conciliation et de développer conjointement des idées pour une mise en œuvre concrète.

Echanger des idées et des expériences

Ce projet a commencé en novembre 2020 avec un premier atelier. A la suite de celui-ci, les entreprises

ont mené des réflexions individuellement et avec le soutien du Bureau UND sur la manière d'améliorer la conciliation entre travail et vie privée pour leurs collaborateurs/trices. L'analyse des entreprises et des mesures a été réalisée sur la base de six facteurs d'influence pour la conciliation entre travail et vie privée:

1. **Temps:** p.ex. horaire de travail hebdomadaire, temps pour des perfectionnements, adaptation du taux d'occupation lors de parenté ou de tâches d'assistance, durée du congé parental, travail à temps partiel ou possibilités de congés non payés
2. **Site:** p.ex. travail mobile, trajets pour se rendre au travail
3. **Argent:** p.ex. système salarial transparent, déductions de coordination LPP, allocation en cas de parenté
4. **Soutien émotionnel:** p.ex. ouverture de la direction face à un choix non genré de la profession, à des fonctions de direction à temps partiel



5. **Soutien technique:** p.ex. service de consultation ou programmes de promotion, entretiens standardisés avec les futurs pères et mères, possibilités de garde d'enfants
6. **Ancrage:** p.ex. controlling, genre de communication interne et externe, formations des cadres, analyse des postes

Lors du deuxième atelier de mai avec Infra Suisse et le Bureau UND, les participants ont discuté les expériences réalisées dans le cadre de la mise en œuvre de diverses mesures. Dans ce cadre, il s'est avéré que quelques entreprises connaissent déjà certaines offres, mais que celles-ci ne sont souvent pas mises en œuvre systématiquement. La possibilité de se comparer à d'autres entreprises de construction et de réseauter avec celle-ci a également été très appréciée par les participants.

Mettre en œuvre les mesures

Sans grande surprise, c'est la mise en œuvre de mesures comme la flexibilisation du temps de travail ou

des modèles de temps partiel qui présente le plus de difficultés. C'est donc logiquement cette mise en œuvre qui a été le thème principal du deuxième atelier. Il s'est également avéré que la position de la direction face à cette thématique représente un obstacle important pour l'introduction de mesures.

Il est également intéressant d'observer quelles mesures les entreprises veulent mettre en œuvre, sur la base du projet. Ainsi, la moitié des entreprises prévoient d'offrir une plus grande flexibilité au niveau des taux d'occupation, y compris pour le personnel d'exploitation. D'autres veulent créer les conditions techniques pour le travail mobile au moins pour le personnel administratif et technique. Certaines entreprises prévoient d'augmenter leur attrait en accordant des allocations de paternité surobligatoires, en institutionnalisant des services de consultation, en sensibilisant et en formant leurs cadres de manière plus systématique et en créant des possibilités de garde d'enfants.



Enseignements pour l'ensemble du secteur

De nombreuses entreprises font preuve d'un grand engagement et d'une grande créativité afin de trouver des solutions attrayantes pour leurs collaborateurs/trices. C'est remarquable, d'autant que la pression sur les prix limite les possibilités financières dans ce secteur. La stricte Convention nationale ainsi que les attentes traditionnelles des maîtres d'ouvrage et des directions représentent des défis supplémentaires pour le secteur. Les entreprises de construction sont toutefois de plus en plus nombreuses à se rendre compte qu'il vaut la peine de promouvoir activement la conciliation entre travail et vie privée. Ce faisant, elles veulent se démarquer de la concurrence sur le marché du travail d'une main-d'œuvre qualifiée. Des conditions de travail favorisant cette conciliation font partie de leurs atouts.

A travers ce projet, Infra Suisse veut contribuer à améliorer les perspectives d'avenir du secteur. Elle réunira les principaux enseignements et les meilleures idées résultant du projet, et les mettra à

disposition de ses membres. Certaines entreprises ayant participé au projet souhaitent continuer à travailler sur le thème de la conciliation entre travail et vie privée au-delà de la fin du projet, avec le soutien du Bureau UND.

Pour tout complément d'information:

infra-suisse.ch/conciliation

Interview:

Tobias Oberli, Bureau UND



Qui creusera plus vite qu'un escargot?

Elon Musk et sa «The Boring Company» organisent, cet été, la première «Not-A-Boring-Competition» dans le désert américain de Mojave. Ce concours international vise à désigner le robot de creusement de tunnels le plus rapide et le plus précis du monde, capable d'avancer plus rapidement qu'un escargot. Sur quelque 400 candidats, douze ont réussi à se hisser en finale. Parmi eux, le projet «Swissloop Tunneling» de 50 étudiants suisses de diverses hautes écoles et universités. Infra Suisse soutient l'équipe en tant que partenaire d'or.





Avec le soutien de Swissloop Tunneling, Infra Suisse veut montrer au grand public la capacité d'innovation du secteur suisse des travaux souterrains. Le secteur des travaux souterrains offre aux jeunes professionnels des défis quotidiens passionnants, qui n'ont rien à envier au concours d'Elon Musk.

Qui battra l'escargot de jardin?

Selon le slogan du concours «Let's beat the snail!», il s'agit de creuser le plus rapidement et précisément possible un tunnel de 30 mètres de longueur pour 0,5 mètre de diamètre. Dans ce cadre, le tunnelier doit être plus rapide qu'un escargot de jardin, ce qui correspond à une vitesse 14 fois supérieure à celle des machines actuelles.

Les tunnels creusés seront évalués dans trois catégories:

- Temps nécessaire pour le creusement du tunnel
- Temps nécessaire pour la réalisation des parois du tunnel
- Précision de visée de l'objectif

L'équipe suisse

L'équipe suisse a été créée en 2020 et réunit plus de 30 étudiants avec un savoir-faire dans la construction de machines, l'électrotechnique et des domaines économiques apparentés. Son

but est de rendre la construction de tunnels plus rapide, plus durable et plus efficace. Quelques membres ont déjà acquis une certaine expérience, il y a deux ans, dans le cadre du concours SpaceX Hyperloop, aux Etats-Unis. Ils sont arrivés deuxièmes et ont gagné le prix de l'innovation. «Notre projet a le potentiel de fournir de précieuses impulsions pour la future construction de tunnels. Je suis fier de faire partie d'une équipe innovante et extrêmement motivée, et nous nous réjouissons de montrer, cet été, notre savoir-faire, dans le cadre du concours», s'enthousiasme Sebastian Harder, étudiant en génie civil et responsable de l'aménagement du tunnel dans le cadre de Swissloop Tunneling.

Infra Suisse souhaite plein succès à l'équipe!

Pour tout complément d'information:
swisslooptunneling.ch

La progression du projet, de même que le concours pourront être suivis en direct sur Instagram.



Avenants en lien avec la pandémie de coronavirus: la voie du dialogue a fait ses preuves

Ces derniers mois, les entreprises de construction et de planification ont conclu des accords avec les CFF concernant l'indemnisation des coûts supplémentaires en lien avec la pandémie de coronavirus. L'approche choisie a fait ses preuves: entre-temps, quasiment toutes les négociations concernant les avenants sont clôturées et les CFF sont parvenus à trouver un accord avec tous les fournisseurs sans devoir faire appel une seule fois aux tribunaux.



La Société Suisse des Entrepreneurs (SSE), Infra Suisse, la VSBTU (Vereinigung Schweizerischer Bahntechnik-Unternehmen), l'Association suisse des entrepreneurs de construction de voies ferrées (VSG) et l'Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils (usic) ont développé l'approche pour le traitement des demandes d'avenants en collaboration avec les CFF.

Avec du recul, l'approche choisie a été évaluée de manière majoritairement positive tant par les entreprises de construction et de planification que par les CFF. Ainsi, dix mois après la conclusion de l'accord avec les associations du secteur de la construction, quasiment toutes les négociations concernant les avenants sont clôturées et les CFF sont parvenus à trouver un accord avec tous les fournisseurs sans devoir faire appel une seule fois aux tribunaux.

La voie du dialogue entre les associations et les CFF ainsi qu'entre les CFF et les entreprises a donc fait ses preuves. L'élaboration commune, par un maître d'ouvrage et les organisations du secteur, de bases pour la procédure à suivre dans les négociations concernant les avenants est une première et peut être considérée comme un succès. Les deux parties souhaitent désormais utiliser les conclusions et enseignements tirés du projet pour leur

future collaboration. Les CFF mais aussi les associations entendent renforcer la concurrence qualitative, pour les achats par exemple, par rapport à la pure concurrence des prix en tenant compte, lors des adjudications futures, des «expériences réalisées jusqu'à présent» dans le cadre de cette collaboration. Il est également apparu qu'un processus de convention d'avenants standardisé et accéléré présentait des avantages.

En raison de la première vague de coronavirus, les CFF avaient stoppé à court terme environ 270 chantiers de développement et de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Compte tenu du nombre d'avenants attendus, CFF Infrastructure avait recherché le dialogue avec les associations sectorielles. En mai 2020, elles se sont mises d'accord sur un concept de gestion des avenants émanant du secteur de la construction, l'objectif étant de les traiter de façon équitable, rapide et non bureaucratique. La pandémie constitue un défi majeur pour les CFF et le secteur de la construction.

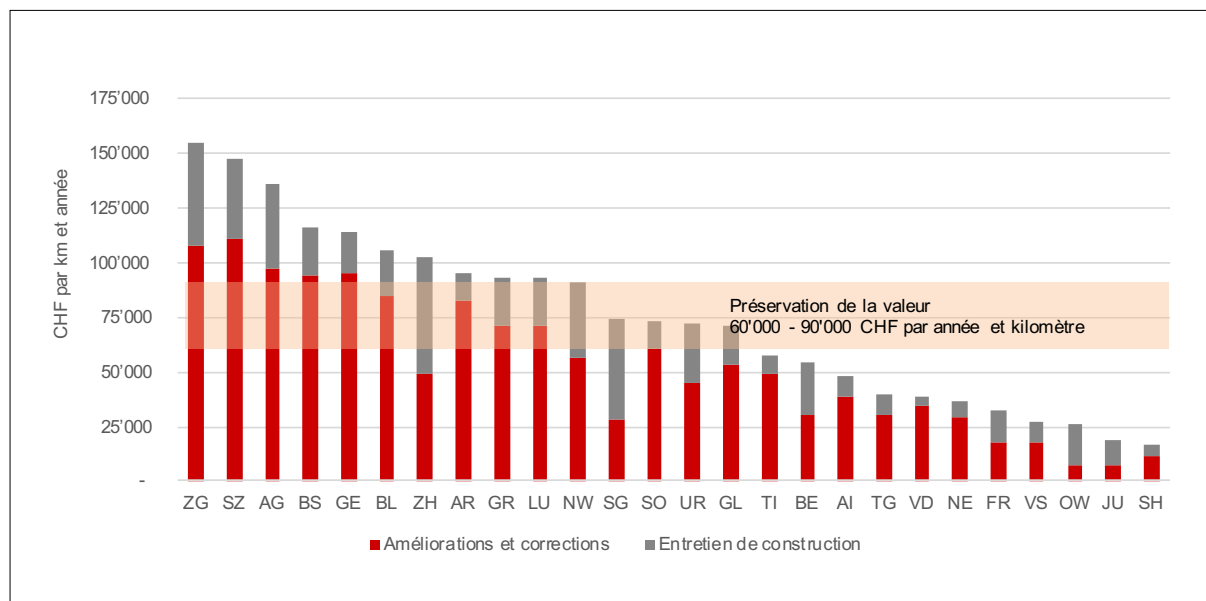
Pour tout complément d'information:
infra-suisse.ch/cff

La plupart des routes cantonales sont en bon état

Les routes cantonales suisses sont, en grande majorité, en bon état. Selon les données des cantons, 15 pour cent d'entre elles sont dans état critique, voire en mauvais état. Près de la moitié des cantons n'investissent pas suffisamment pour conserver la valeur de leurs routes à long terme. C'est ce que montre une étude d'Infra Suisse.



Comparaison plan/état concernant la conservation de la substance par canton (2015 - 2018)



Source: Compte d'infrastructure routière (CIR) de l'OFS, SN 640 986 «Gestion de l'entretien dans les villes et les communes».

Un quart de toutes les routes suisses sont des routes cantonales. Elles relient des localités, servent au trafic de transit suprarégional et assurent l'accès au réseau des routes nationales. A elles seules, les chaussées représentent une valeur de remplacement de près de 58 milliards de francs. La récente étude d'Infra Suisse montre que la conservation de la valeur des routes cantonales n'est pas assurée dans tous les cantons. Une remise en état tardive revient toutefois nettement plus cher.

Selon les données des services cantonaux des ponts et chaussées, 15 pour cent de toutes les routes cantonales – soit environ 2'500 kilomètres de routes – sont en mauvais état ou dans un état critique. Elles requièrent un assainissement à court terme. Les différences entre les cantons sont toutefois importantes. La proportion de routes cantonales dont la surface est dans un état critique varie entre un pour cent dans le canton des Grisons et environ la moitié de toutes les routes dans le canton d'Uri. A l'échelle de la Suisse, environ 23 pour cent du réseau des routes cantonales ou 3'800 kilomètres sont dans un état satisfaisant et ne requièrent un assainissement qu'à moyen terme.

Onze cantons n'investissent pas assez

Après 2010 et 2017, Infra Suisse a maintenant réalisé cette étude pour la troisième fois. En 2010, plus de 70 pour cent des routes cantonales étaient encore

dans un état moyen, voire bon. Actuellement, elles ne sont qu'un peu plus de 60 pour cent dans cette situation. Compte tenu de cette évolution, on peut se demander si les cantons investissent suffisamment dans la conservation de la valeur de leurs routes.

En moyenne, les cantons investissent environ un milliard de francs par an dans l'entretien ainsi que dans l'amélioration et le développement de leurs routes. Au niveau des investissements, on observe également de grandes différences entre les cantons. Dans 15 cantons, qui représentent 46 pour cent du réseau des routes cantonales, les moyens investis pour la conservation de la valeur sont suffisants. On recommande généralement des investissements annuels de 1,8 à 2,6 pour cent de la valeur de remplacement. En fonction de la catégorie de sollicitation, cela représente entre 60'000 et 90'000 francs par kilomètre et par an. Les cantons du Tessin, Berne, d'Appenzell Rhodes-Intérieure, Thurgovie, Vaud, Neuchâtel, Fribourg, Valais, Obwald Jura et de Schaffhouse dépensent moins pour leurs routes. Les seuls critères objectifs comme la situation géographique ou la charge de trafic ne permettent pas d'expliquer entièrement ces différences.

L'étude d'Infra Suisse sur l'état du réseau des routes cantonales est basée sur une enquête auprès des services cantonaux des ponts et chaussées ainsi que sur les données de l'Office fédéral de la statistique.



SwissSkills 2022

Quelle est la meilleure équipe de constructeurs de routes du pays? Réponse en septembre 2022 aux SwissSkills, à Berne. C'est là que les meilleurs jeunes talents de Suisse se mesureront dans 75 métiers. Les SwissSkills offrent la plate-forme idéale pour présenter au grand public l'attrait et la diversité du métier de constructeur de routes.

swiss-skills.ch



Marché à Midi

Dans le cadre du premier Marché à Midi, Nils Sommer, responsable marché chez Infra Suisse, s'est penché sur le thème «Nouveau droit des marchés publics – qu'est-ce que les constructeurs d'infrastructures peuvent en attendre?». Marché à Midi est une nouvelle série de webinaires d'Infra Suisse destinés exclusivement à ses membres. Le prochain webinaire: 16 septembre 2021.

infra-suisse.ch/mam



CAS Construction de fondations et travaux spéciaux du génie civil

Le prochain CAS «Construction de fondations et travaux spéciaux du génie civil» d'Infra Suisse aura lieu en octobre. Les étudiants y acquerront un savoir-faire dans les domaines des terrains de fondation et des concepts de structures porteuses, de l'exécution et de la surveillance, ainsi que des contrats et de la sécurité. Le tout dans une approche pratique et condensée.

infra-suisse.ch/cas



Construction d'infrastructures 2021

Le rapport «Construction d'infrastructures 2021» présente des rétrospectives et des perspectives passionnantes d'Infra Suisse. Dans cette édition, on trouvera également des illustrations des actuelles brochures des métiers dans un look de jeu vidéo. Aimerez-vous commander gratuitement ce rapport? Il vous suffit de nous contacter:

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

infra-suisse.ch/rapports-annuels

Les manifestations d'Infra Suisse

lun-jeu	13. – 16.09.21	Cours Travaux souterrains pour étudiants	Sursee
ven	24.09.21	Événement Infra: Travaux souterrains	Schönenwerd
mer	20.10.21	Conférence sur les travaux spéciaux du génie civil	Sins
jeu-ven	21. – 22.10.21	Conférence de Travaux souterrains automne	Filzbach–Glarus Nord
ven	19.11.21	Événement Infra: Construction de routes et génie civil	Lenzburg
jeu	20.01.22	Infra-Tagung	Lucerne
jeu	10.02.22	Journée Infra	Lausanne

Informations actuelles: infra-suisse.ch/manifestation

In memoriam Frank Brändli et Franz Leutert

Frank Brändli, membre honoraire d'Infra Suisse, est décédé le 3 mars 2021. Il était membre de l'Association des entrepreneurs suisses de travaux publics ASTP.

Franz Leutert, également membre honoraire d'Infra Suisse et président de l'Association Suisse des Entreprises de Travaux spéciaux du Génie Civil AETS, est décédé le 30 avril 2021.

Le comité et le secrétariat d'Infra Suisse adressent leurs sincères condoléances à leurs familles et à leurs proches.

Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
8042 Zurich

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



InfraSuisse



infra-suisse.ch



infrasuisse

Rédaction

Tina Grob, Infra Suisse

Concept et design

Nicole Aregger, Reto Gratwohl, filter.ch

Photos

Markus Lamprecht (Cover)
Stefan Walter (2, 6-8)
Stefan Weber (16-19)

Imprimerie

Baldegger, Winterthour

Paraît quatre fois par an.

