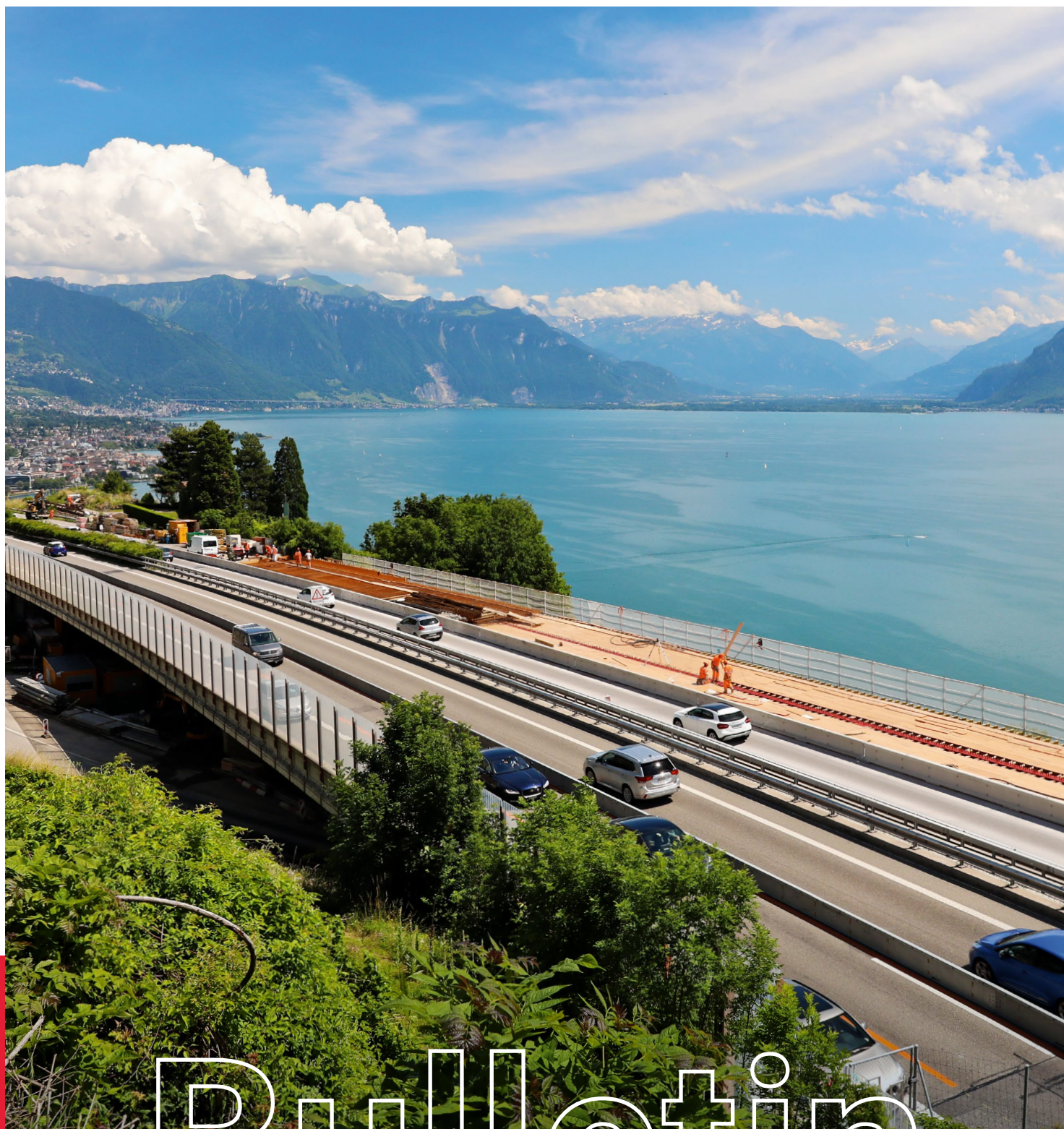




Bulletin

N° 64
07/24

Nouveau
simap.ch

A13: Intervention
spéciale dans
le Val Mesolcina

SwissSkills
2025

Sommaire



L'entretien et le développement stratégique du réseau routier national permettent d'éliminer les goulets d'étranglement, réduisent le trafic d'évitement et les heures inutiles d'embouteillage.



Infra Suisse a remercié le vice-président sortant, Marcel Baumann, pour son grand engagement et sa précieuse collaboration.

03	Editorial
04	A13: intervention spéciale dans le Val Mesolcina
08	Les routes nationales
12	SwissSkills 2025
14	Introduction du nouveau simap.ch
18	CHANGE5G
22	Assemblée générale 2024
24	Logiciel de gestion de la construction
26	Nouveautés
27	Événements

Les routes nationales sont essentielles à la croissance de notre économie et à la mobilité de la société, et pas seulement pendant les vacances d'été. Le tronçon autoroutier Vennes-Chexbres sera rénové et développé en fonction des besoins. (Image: OFROU)

Main dans la main

Les constructeurs de voies de communication sont par nature des joueurs d'équipe. Lors du dernier championnat d'Europe de football, leur cœur aura battu peut-être pour une autre équipe nationale, selon leur origine. Mais lorsqu'il s'agit d'assurer la qualité et la fiabilité de nos infrastructures, l'esprit d'équipe compte.

Les dernières semaines ont révélé l'importance des voies de communication pour la garantie de la mobilité en Suisse. Après les intempéries dévastatrices qui ont frappé le sud des Grisons, l'A13 a été rouverte à la circulation en un temps record. Pour cette incroyable performance, les personnes impliquées ont été à juste titre félicitées par les médias et les prouesses réalisées admirées par nos pays voisins. Nous aussi sommes fiers du travail formidable accompli par les entreprises spécialisées et applaudissons la formidable collaboration avec les autorités publiques.

Plus de 45% des véhicules-kilomètres parcourus dans notre pays sont effectués sur les 3% de l'ensemble du réseau routier que représentent les autoroutes, semi-autoroutes et routes nationales; telle est l'évolution de la densité du trafic décrite dans le rapport annuel de l'OFROU sur la fluidité du trafic sur les routes nationales. Pour le transport de marchandises, la part est de 70%. Le nouveau record d'embouteillages mesuré en 2023, soit 49'000 heures, reste en revanche peu glorieux et entraîne des effets négatifs sur l'économie nationale de plus de 3 milliards de francs par an.

Le système de transport doit donc être renforcé durablement et développé là, où les besoins sont nécessaires, sans que la route et le rail ne soient mis en concurrence. Nous n'adhérons pas non plus aux demandes de moratoire sur l'aménagement du réseau ferroviaire mises en scène par les médias. Vincent Ducrot, CEO CFF, a notamment souligné, lors d'un entretien avec notre association, que le maintien de la qualité des infrastructures était certes primordial, mais que les infrastructures devaient également être renouvelées en fonction des besoins.



«Les constructeurs d'infrastructures ont accompli un travail mémorable, dont nous sommes très fiers.»

L'exploitation du système de transport suisse doit donc se faire de façon multimodale en impliquant toutes les parties concernées: nous soutenons ainsi activement l'étape d'aménagement des routes nationales, soumise à l'approbation du peuple en novembre 2024. Les principaux arguments de notre engagement figurent à la page 8.

Dans la phase test du projet de développement du simap.ch, Infra Suisse se chargera de récolter les requêtes des entrepreneurs et de les communiquer aux responsables du projet. Séghira Egli décrit les nouveautés, les améliorations et les simplifications apportées à l'instrument à la page 14.

Lors de notre assemblée générale 2024, nous avons souligné l'importance du travail d'équipe au sein de notre association avec le comité, notre secrétariat et tous nos membres. Infra Suisse est certes une association nationale, mais les intérêts particuliers des régions telles que ceux de la Romandie nous tiennent à cœur.

L'organisation des prochains championnats suisses de construction de route est également un bel exemple de collaboration réussie. Vous trouverez en page 12 toutes les informations sur les sélections des équipes suisse-alémaniques et tessinoises au Musée des transports de Lucerne en octobre prochain et celle des candidats romands au printemps 2025 à Neuchâtel.

Mais l'heure est maintenant à la lecture et au repos: profitez de vos vacances et de l'été. Et quelle que soit la manière dont vous voyagerez, nos entreprises membres auront largement contribué à ce que vous puissiez vous déplacer dans les meilleures conditions possibles.

Adrian Dinkelmann
Directeur d'Infra Suisse

Réouverture de l'A13 grâce à une parfaite coopération

En raison des dégâts causés par les fortes intempéries, la route nationale A13 entre Lostallo et Mesocco a dû être fermée à la circulation vendredi soir 21 juin 2024. En deux semaines seulement, le tronçon a pu être rouvert à la circulation après d'importants travaux de déblaiement et de reconstruction. Un succès rendu possible grâce à la coopération parfaitement coordonnée de plusieurs entreprises de construction et de spécialistes avec l'Office fédéral des routes (OFROU).

En raison des dégâts causés par les intempéries, la route nationale A13 entre Lostallo et Mesocco a dû être fermée à la circulation vendredi soir 21 juin 2024. Les travaux de déblaiement ont débuté dès le lendemain, et la remise en état a pu commencer en parallèle le lundi 24 juin. Les travaux de planification de la reconstruction ont été lancés le dimanche 23 juin. L'objectif était et reste de mettre à disposition le plus rapidement possible une voie de circulation dans chaque direction. La disponibilité des routes nationales est l'un des objectifs centraux de l'OFROU. Dans le même temps, des



Jürg Röthlisberger
Directeur de l'Office fédéral des routes
OFROU

mesures ont été prises sur les itinéraires alternatifs, à savoir l'A2 Gothard, afin de fluidifier le plus possible le trafic d'évitement. Des analyses géologiques ont également été menées pour évaluer le danger potentiel.

La première étape importante a été de s'assurer que la Moesa retrouve son lit d'origine, celui-ci devant pour cela être dégagé. Certains rochers trop gros pour les pelleteuses ont dû être détruits à l'explosif. Les travaux de remblai pour la reconstruction de la rive et du tracé ont débuté le lundi 24 juin.

Début de la reconstruction le lundi 24 juin 2024

Les travaux de reconstruction ont commencé immédiatement et le mardi 25 juin, le chantier était entièrement aménagé. Il a fallu notamment rétablir un câble électrique alimentant le val Mesolcina (Misox). Pour garantir l'approvisionnement en électricité, le tracé du câble a dû être modifié. Un nouveau conduit de câbles a donc été posé autour du chantier. Une trentaine d'ouvriers de la construction ont été mobilisés, ainsi

Reconstruction de l'A13, état
des lieux le dimanche
30 juin 2024. Les préparatifs
pour la pose du revêtement
sont pratiquement terminés.





que 10 grandes pelles mécaniques, plusieurs grands dumpers, compacteurs, bennes basculantes, etc. Au total, 12 entreprises ont dépêché de la main d'œuvre qualifiée sur le site: entreprises de construction et de transport, spécialistes en électricité, géologues et bien d'autres encore.

Facteurs favorisant l'avancement rapide des travaux

La rapidité de la reconstruction tient à plusieurs facteurs. La Moesa a reflué dans un laps de temps relativement court et les travaux ont pu commencer sans tarder. Par ailleurs, il n'y a plus eu de fortes pluies susceptibles d'interrompre les travaux dans la rivière. Le ruisseau Orbel n'a plus non plus charrié de matériaux nécessitant la suspension des travaux. Le glissement de terrain à Mesocco, qui représentait un risque pour les ouvriers dégagant la rivière, s'est quant à lui arrêté et les travaux ont pu se poursuivre sans interruption

majeure. Le pont de Buffalora n'a subi aucun dommage majeur et les fondations, qui n'ont pu être vérifiées qu'après le retrait du fleuve, ne présentaient aucune érosion ni déversement. Enfin, les matériaux déposés par la rivière, de qualité adéquate, ont pu être utilisés pour la construction du barrage, évitant ainsi un transport depuis des sites éloignés. Fort heureusement, le val Mesolcina a été relativement épargné par les intempéries des 29 et 30 juin et les travaux ont donc pu être poursuivis. Ainsi, il est apparu que l'A13 serait à nouveau praticable en bidirectionnel à partir du vendredi 5 juillet, 5h00. Elle devrait être à nouveau ouverte sur quatre voies d'ici la fin de l'année.

Victoire pour la coopération!

Les entreprises de construction ont pu tout de suite mettre à disposition un impressionnant parc de machines ainsi que la main-d'œuvre nécessaire, qui a également travaillé en deux équipes le weekend. Cette



Parenthèse

Pourquoi pas un pont de l'armée?

Au début de la semaine 26 des spécialistes de l'OFROU ont examiné le lieu du sinistre avec des représentants de l'armée et évalué les possibilités de soutien de l'armée (construction d'un pont de secours). Il est toutefois apparu que la construction d'un pont provisoire n'était pas opportune dans les circonstances actuelles. En effet, des travaux de construction supplémentaires seraient nécessaires pour l'aménagement d'un tel pont. De plus, une telle solution intermédiaire entraverait les travaux de construction routière nécessaires. Notons également qu'un pont militaire n'aurait pu être emprunté qu'à une vitesse maximale de 30 km/h. La capacité aurait alors été trop faible pour assurer une exploitation routière stable.

disponibilité a été et reste essentielle. Mesdames, Messieurs, vous êtes intervenus en très peu de temps, avec le personnel qualifié et les moyens d'intervention adéquats. Grâce à vous, il a été possible de tirer parti des facteurs favorables à la reconstruction. Grâce à vous, l'A13 est à nouveau praticable après deux semaines seulement. C'est un grand soulagement pour les habitants du val Mesolcina, pour l'ensemble des Grisons, pour le Tessin voisin et pour les entreprises locales.

L'A13 est désormais aussi prête à absorber le trafic estival. De manière générale, des routes nationales ouvertes et disponibles sont essentielles pour la société et l'économie, ainsi que pour la prospérité de notre pays. Garantir la disponibilité et la capacité des routes à haut débit est une mission essentielle de l'Office fédéral des routes. Je vous remercie toutes et tous pour votre engagement impressionnant et pour votre coopération professionnelle dans l'accomplissement de cette mission.

Vendredi 5 juillet, 5h00: réouverture au trafic.

La circulation sur l'A13 est rouverte depuis le vendredi 5 juillet, 5h00. Jusqu'à présent, l'OFROU n'a constaté aucun événement exceptionnel. Dans la zone du sinistre également, le trafic est fluide et sans retards notables. Entre Thusis et Soaza, l'A13 est ouverte en mode bidirectionnel, avec quelques courtes voies de dépassement. Elle est maintenant à voie unique sur un tronçon un peu plus long, jusqu'à Mesocco (+ env. 1,5 km). Cela n'a guère d'impact sur la capacité du tronçon – il n'y a pas eu de réduction de voie/goulet d'étranglement supplémentaire. Dans un premier temps, l'OFROU s'abstient toutefois de recommander l'A13 comme alternative à l'A2 malgré un trafic de voyageurs élevé. S'il s'avère que l'A13 peut jouer à nouveau son rôle habituel et que le trafic continue à traverser le lieu du sinistre de manière fluide, elle sera à nouveau disponible comme alternative au Gothard.

Pour plus
d'informations



Un élément essentiel du réseau des transports

Seule la fluidité du trafic sur les autoroutes, semi-autoroutes et routes nationales permet de décharger les villes et les communes du trafic d'évitement et d'accroître la sécurité routière.

Le 24 novembre 2024, nous voterons sur l'étape d'aménagement 2023 pour les routes nationales PRODES. Six projets partiels dans toute la Suisse visent à éliminer les goulets d'étranglement et à améliorer la fluidité du trafic sur le réseau routier national.

Le projet est soutenu par une large alliance des milieux politiques, économiques et sociaux.

Les routes nationales ne représentent que 3% de l'ensemble du réseau routier suisse, mais gèrent environ 40% du trafic voyageurs et environ 70% du trafic marchandises. Comme le montre le dernier rapport de l'Office fédéral des routes (OFROU), la Suisse a enregistré près de 49'000 heures d'embouteillages l'année dernière, pour des coûts économiques chiffrés à plus de 3 milliards de francs. En raison de la croissance démographique et des besoins de mobilité grandissants, le trafic a doublé depuis 1990. À défaut de mesures, un quart des routes nationales seront saturées d'ici à 2040.

Après l'adoption par les Chambres fédérales, ce printemps, des ajustements aux étapes d'aménagement ferroviaire déjà décidées, il faut que l'infrastructure soit garantie et que les étapes d'aménagement du réseau des routes nationales soient elles aussi planifiées à long terme et mises en œuvre. Les projets bénéficient notamment du soutien des transports publics également. **Martin Candinas**, conseiller national grison, a ainsi souligné lors de la conférence de presse du 5 juillet 2024:

«Des infrastructures de transport compétitives sont indispensables au bon fonctionnement de notre société et au succès de

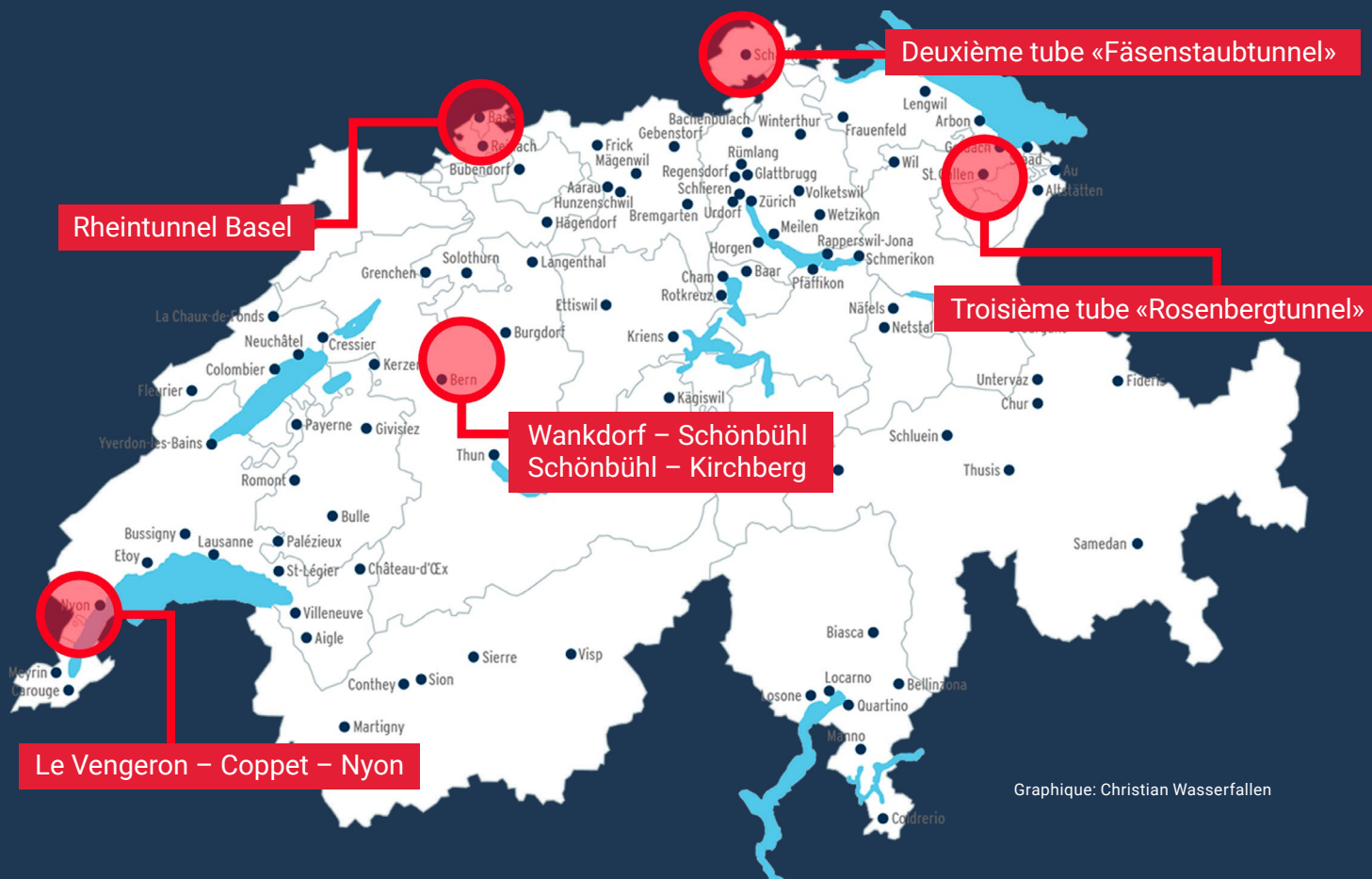
l'économie suisse. Pour ce faire, il est essentiel que les réseaux ferroviaire et routier soient entretenus en fonction des besoins et, le cas échéant, développés. Les transports publics en bénéficient également. En effet, l'infrastructure routière qui absorbe aujourd'hui déjà une grande partie du trafic voyageurs est souvent surchargée.»

Un réseau de routes nationales performant soulage le trafic d'agglomération en empêchant le trafic d'évitement vers les villes et les villages et en déchargeant les transports publics routiers.

Pas de mise à contribution du budget ordinaire de la Confédération

Le financement des projets est assuré par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le FORTA est alimenté par les usagers de la route, par exemple par la vignette autoroutière, l'impôt

Des projets dans toute la Suisse



6 projets

8.8 milliards pour
l'entretien

Financé par le Fonds pour les routes nationales
et le trafic d'agglomération (FORTA)

0 kilomètre de
nouvelle route

3 projets de tunnel

5.3 milliards pour des
projets d'extension

8 hectares de surfaces
d'assolement nécessaires
ce qui correspond à environ 11 terrains
de football

sur les véhicules automobiles ou la surtaxe sur les huiles minérales. Les projets sont donc financés indépendamment du budget ordinaire de la Confédération.

La votation sur l'aménagement et l'entretien des routes nationales vise à supprimer les goulets d'étranglement de niveau III considérés comme particulièrement graves. Cela comprend les contournements de centres-villes et de localités sans itinéraire alternatif.

La Suisse romande dit oui

«La suppression des goulets d'étranglement sur les routes nationales est absolument nécessaire pour adapter l'infrastructure aux besoins croissants de la Suisse»,

affirme **Christophe Reymond**, directeur général du Centre Patronal. Ce constat est particulièrement vrai pour la région Vaud-Genève, qui enregistre une croissance démographique bien supérieure à celle du reste du pays.

L'autoroute A1 entre Lausanne et Genève a été planifiée dans les années 1950. Dans la région de Nyon, la population a plus que triplé depuis, passant de 29'000 à 107'000 habitants. De ce fait, les besoins de mobilité dans la région lémanique ont fortement augmenté. Ainsi, 90'000 véhicules empruntent chaque jour l'A1 entre Lausanne et Genève, qui n'a été conçue que pour 20'000 véhicules. Si le projet ne passe pas la rampe, l'économie et la société en seront fortement impactées.

Trafic d'évitement dangereux et PME particulièrement touchées

Emprunter des «chemins de traverse» à travers des quartiers et villages paisibles n'a rien de nouveau. Les pendulaires qui s'attendent à des embouteillages sur les axes principaux sollicitent de plus en plus le réseau routier cantonal et communal. Ce trafic d'évitement entraîne non seulement des retards, mais représente également un risque sérieux pour la sécurité.

L'exemple du troisième tube à travers le Gubrist montre qu'au cours du semestre qui a suivi son ouverture, le trafic a diminué de 20% sur les tronçons du réseau routier secondaire.

Le secteur commercial est concerné, raison pour laquelle l'Union suisse des arts et métiers s'engage elle aussi activement dans la campagne.





La conseillère nationale **Diana Gutjahr** souligne:

«Pour nous, entrepreneurs et commerçants, les embouteillages sur les routes nationales sont particulièrement néfastes, car nous ne pouvons pas passer simplement au transport de marchandises par rail, ni répercuter aussi facilement que les grandes entreprises les coûts qu'ils engendrent.»

La votation sur le développement des routes nationales permet de poursuivre une politique des transports pertinente et intelligente. Personne n'aime être coincé dans un embouteillage. Il vaut donc la peine de réaliser des projets ponctuels ciblés afin d'améliorer la fluidité du trafic sur les autoroutes.



Pour plus
d'informations





SwissSkills 2025

Nous recherchons des champions ou championnes suisses de la construction de routes

C'est en septembre 2025 qu'auront lieu à Berne les championnats professionnels SwissSkills. Environ 150 métiers seront présentés et des apprenti(e)s de toute la Suisse s'affronteront dans plus de 95 compétitions. Infra Suisse sera de la partie et organisera les championnats suisses de construction de routes. Un peu moins d'un an avant cet événement, du 7 au 18 octobre 2024, nous organiserons le premier volet de présélection au Musée des transports de Lucerne, où un programme spécial sera concocté.

Pour les équipes de Suisse alémanique et de Suisse italienne, les sélections seront organisées en octobre 2024 au Musée des Transports de Lucerne. Elles dureront deux semaines et permettront de désigner les équipes qui pourront représenter la relève nationale de la construction des routes aux SwissSkills 2025 à Berne. Pour les équipes de Suisse romande, les sélections seront organisées au printemps 2025, à l'issue desquelles deux équipes pourront se qualifier.

Combien de finalistes peuvent se qualifier?

Le titre de champion de Suisse sera disputé par six équipes de deux, soit un total de douze personnes. Les régions linguistiques sont censées être réparties équitablement. Infra Suisse tend donc à voir trois équipes alémaniques, deux romandes et une italophone représentées en finale au terme des compétitions qualificatives.

Qui peut participer?

Les compétitions sont ouvertes aux apprenti(e)s constructeurs/trices de routes CFC. Sont admises aux sélections les équipes composées de deux apprenti(e)s CFC, dont l'un(e) est au moins en 2^e année d'apprentissage et l'autre en 3^e année en août 2024. Cela signifie que, lors des championnats suisses, les apprenti(e)s auront terminé leur apprentissage en septembre 2025 ou seront en 3^e année.

En quoi consistent les sélections?

Les participant(e)s sont sollicité(e)s un maximum de cinq jours consécutifs pendant lesquels ils créent un objet attrayant sous les yeux des visiteurs du Musée

des transports et d'autres invités, avant d'être évalués par des experts reconnus. Des critères tels que la précision, l'aspect visuel, la méthode de travail, le travail d'équipe ou la sécurité au travail sont évalués. Une remise de prix est organisée ensuite, l'occasion aussi de dévoiler les équipes qualifiées pour les Swiss Skills.

Accessibilité des infrastructures suisses

En collaboration avec la Fondation suisse pour paraplégiques et le Musée des transports, nous nous consacrons à la thématique de l'accessibilité dans la construction d'infrastructures. Ce sujet d'actualité aura certainement un fort impact sur le public.

Près de 20 participant(e)s se sont inscrit(e)s aux sélections de Lucerne. Le comité d'organisation est en pleine préparation afin que toutes les équipes bénéficient d'excellentes conditions pour la compétition.

Infra Suisse est convaincue que les SwissSkills offrent une plateforme pertinente pour faire connaître à un large public les possibilités de carrière dans la construction de routes.



Pour plus
d'informations



Une meilleure plateforme d'appels d'offres pour la Suisse

La nouvelle plateforme d'appels d'offres, simap.ch, est en service en Suisse depuis le 1^{er} juillet 2024. Cette version modernisée comprend de nouvelles fonctionnalités et de nombreuses améliorations dont les soumissionnaires et donneurs d'ordre peuvent d'ores et déjà profiter.



Séghira Egli
Directrice adjointe
simap.ch

Qualité et sécurité

Une phase de test intensive a montré que la nouvelle plateforme est de grande qualité et qu'elle fonctionne de manière fiable. L'une des principales nouveautés est l'introduction de l'authentification à deux facteurs par courriel, qui améliore considérablement la sécurité des données.

Expérience utilisateur et design

L'utilisateur découvrira une interface plus moderne et fonctionnelle où la navigation est plus intuitive. Les principales rubriques de la plateforme sont accompagnées de vidéos explicatives qui permettent de se familiariser rapidement avec elles. Enfin, pour faciliter la communication entre donneurs d'ordre et soumissionnaires, un forum intégré permet un échange efficace de questions-réponses.

Nouveautés performantes

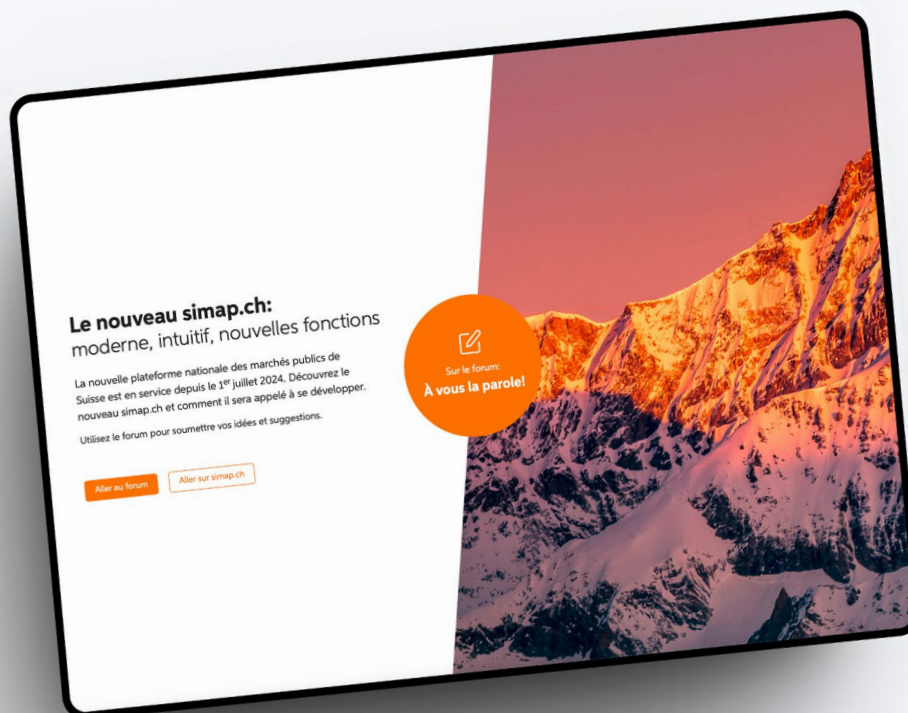
La nouvelle plateforme propose des fonctions qui rendent le travail avec simap.ch plus efficace et plus agréable:

- **Comptes d'utilisateurs personnalisés:** l'utilisateur dispose d'un compte personnel et chaque organisation doit s'enregistrer à nouveau.
- **Des possibilités de recherche étendues:** la recherche d'appels d'offres est plus précise et plus rapide, avec la possibilité de créer plusieurs abonnements de recherche et de gérer les notifications en fonction des besoins individuels.
- **Interface API:** une interface entièrement reprogrammée offre un accès complet à toutes les fonctionnalités de la plateforme, ce qui facilite l'intégration et l'automatisation des processus.

Améliorations à venir

Le développement de la nouvelle plateforme simap.ch s'effectuera de manière continue. Ainsi, les utilisateurs pourront bientôt bénéficier d'intéressantes fonctionnalités, comme par exemple:

- **Soumission numérique des offres:** les offres pourront être déposées de manière entièrement numérique.
- **Procédure d'invitation et demande d'information (RFI):** les procédures d'invitation et les demandes d'information (RFI) pourront être effectuées directement via la plateforme.



Le nouveau simap.ch:
moderne, intuitif, de nouvelles fonctions

Capture d'écran du site web KISSmap

- **Création de communautés de soumissionnaires:** les soumissionnaires pourront se regrouper en communautés afin de soumissionner ensemble aux appels d'offres.
- **Exportation de statistiques:** les utilisateurs auront la possibilité d'exporter des statistiques détaillées afin de mieux analyser et optimiser leurs processus.

Feedback et améliorations

Dans un souci de constante amélioration, simap.ch invite les utilisateurs à faire part de leurs commentaires et suggestions dans un forum de discussion.

Aucune migration de données

Important: les publications en cours se trouvant sur l'ancienne plateforme ne seront pas reprises sur la nouvelle plateforme. Les projets lancés sur l'ancienne plateforme seront finalisés sur celle-ci. Depuis le 1^{er} juillet 2024, tout nouveau projet d'acquisition doit être mené sur la nouvelle plateforme. Les soumissionnaires doivent s'enregistrer à nouveau.

Bilan

La nouvelle plateforme simap.ch représente pour les marchés publics en Suisse une avancée significative. Avec un design moderne, des fonctionnalités améliorées et une sécurité des données accrue, elle offre de nombreux avantages tant aux soumissionnaires qu'aux donneurs d'ordre dans le domaine de la construction.

Les stratégies de développement continu et d'intégration des commentaires des utilisateurs contribueront à ce que simap.ch soit un outil efficace répondant constamment aux besoins de ses utilisateurs.

L'utilisation de simap.ch étape par étape

1.1

Créer un nouveau compte

Indiquez l'adresse de courriel à laquelle vous accédez.

Connexion à simap.ch

Adresse de courriel

Mot de passe

☐ Rester connecté [Mot de passe oublié?](#)

[Se connecter](#)

Pas encore de compte simap.ch?

[S'enregistrer](#)

Plus d'informations sur l'enregistrement

[En savoir plus sur l'enregistrement](#)

Créer un nouveau compte pour simap.ch

Prénom
Katharina

Nom

Adresse de courriel

Téléphone
+41

Mot de passe

Le mot de passe doit contenir au moins 10 (dix) caractères, dont des majuscules/minuscules, 1 (un) chiffre et 1 (un) caractère spécial.

Confirmer le mot de passe

[S'enregistrer](#)

Avec l'enregistrement, j'ai lu et j'accepte les [Conditions générales](#)

Déjà titulaire d'un compte?

[Se connecter ici](#)

1.2

Courrier de confirmation (1)

Nous avons envoyé un courriel à l'adresse:

[Adresse de courriel]

⚠ Il faut vérifier l'adresse de courriel pour activer le compte. ✕

Veuillez vérifier votre boîte de réception et confirmer votre adresse de courriel dans les 30 minutes qui suivent.

Vous n'avez pas reçu de courriel de simap.ch?

[Envoyer encore une fois le courriel de confirmation](#)

1.3

Courrier de confirmation (2)

simap.ch: Confirmation de votre adresse de courriel

 registration@new.int.simap.ch
An Katharina [Adresse de courriel]

Bonjour Katharina [Nom]

Pour confirmer l'exactitude de votre adresse de courriel, cliquez sur:

[Confirmer l'adresse de courriel](#)

Ce lien est valable pendant 30 minutes.

Meilleures salutations,
simap.ch

2

Enregistrement comme utilisateur, ouverture de session

simap.ch

[Publications](#)

[Login](#)

Aide en ligne

Demande de support

Actualités

Centres de compétence

Répertoire des soumissionnaires

Marchés publics

Rechercher des publications

[Conseils pour la saisie de la recherche](#)

Recherche (mot-clé, ID de projet, etc.)

[Rechercher](#)

Genre de marché [Adjudicateur](#) [Plus de filtres](#)

Les nouveaux appels d'offres sont publiés exclusivement sur la nouvelle plateforme simap.ch. Les corrections, interruptions, révocations et choix des participants pour des appels d'offres lancés avant le 1er juillet 2024 exclusivement sur l'ancienne [plateforme simap.ch](#). Les adjudications peuvent être publiées sur l'ancienne ou la nouvelle plateforme.

Nouvelles

3

Ouverture de session

Connexion à simap.ch

Adresse de courriel

Mot de passe

☒ Rester connecté [Mot de passe oublié?](#)

Se connecter

Pas encore de compte simap.ch?

S'enregistrer

Plus d'informations sur l'enregistrement

[En savoir plus sur l'enregistrement](#)

4

Recherche de publications

Publications

Abonné simap

Aide en ligne

Demander de supprimer

Rechercher des publications

[Conseils pour la saisie de la recherche](#) [Enregistrer l'abonnement de recherche](#)

Q Top **Recherche**

Genre de marché Adjudicateur Plus de filtres

Travail de construction

☐ Service

☐ Fourniture

☐ Concours

☐ Mandat d'étude para

Adjudicateur

Q Recherche

- > ☐ Administration fédérale centrale
- > ☐ Administration fédérale décentralisée - Organisations de droit public de la Confédération
- > ☐ Autres collectivités assumant des tâches fédérales
- > ☐ Cantons, villes et autres collectivités assumant des tâches cantonales ou communales
- > ☐ Etranger

[Annuler](#) **Reprendre**

Nouvelle recherche

Filtrer par

Genre de procédure

☒ Procédure ouverte ☐ Procédure sélective

☐ Procédure de gré à gré

Genre de publication

Phase préliminaire et appels d'offres

☐ Avis préalable ☒ Appel d'offres

☐ Concours ☐ Mandat d'étude parallèle

Adjudications et mises à jour

☐ Adjudication ☐ Résultat du mandat d'étude parallèle

☐ Résultat du concours ☐ Adjudication de gré à gré

☐ Choix des participants ☐ Révocation

☐ Interruption

Vocabulaire commun pour les marchés publics

+ Choisir code CPV

+ Choisir codes CFC

+ Choisir type d'ouvrage

+ Choisir code CAN

+ Choisir code eCOC-Bât

+ Choisir code eCOC-OC

Date de la publication la plus récente

☐ Total ☐ Aujourd'hui

☐ Semaine courante ☒ Mois courant

☐ Année courante ☐ Défini par l'utilisateur

Afficher les résultats

Vers le site web
simap.ch





CHANCE5G

Le jumeau numérique dans la construction

Le secteur de la construction est en pleine transformation numérique, laquelle, en matière d'infrastructures, met en avant des concepts comme le Building Information Modeling (BIM) et le jumeau numérique. Ces innovations transforment les processus de construction traditionnels. Elles améliorent l'efficacité, facilitent la prise de décision et contribuent à une meilleure coopération. L'intégration de la technologie 5G est ici décisive pour pleinement exploiter le potentiel de cette numérisation. Dans son article, Linda von Burg, co-responsable de l'initiative inter-branches CHANCE5G, évoque l'importance de la 5G dans la construction d'infrastructures.

Avec des projets encore bien souvent menés selon des schémas traditionnels, le secteur de la construction n'a jamais été considéré comme pionnier en matière de numérisation. Mais pour combien de temps encore car les principaux maîtres d'ouvrage ont annoncé que le recours au Building Information Modeling (BIM) allait dans un avenir proche devenir une obligation pour les entreprises. Déjà utilisé depuis longtemps pour la planification, la mise en œuvre et l'exécution de projets dans le bâtiment, le BIM a été introduit bien plus récemment pour les infrastructures. Il permet à toutes les parties prenantes – du planificateur à l'exploitant en passant par l'entrepreneur – d'accéder à des données centralisées, standardisées et en permanence actualisées. Y figurent en effet toutes les informations relatives à l'infrastructure en temps réel, là où, autrefois, il fallait comparer chacun des plans des différents corps de métier.

Les avantages du BIM sont nombreux: une plus grande transparence, grâce à laquelle les erreurs ou malentendus peuvent être identifiés et résolus dès la phase de planification; une meilleure coordination entre les corps de métier, afin d'économiser du temps et de l'argent; et une planification optimisée des ressources, pour un recours plus efficient aux matériaux et au personnel.

Le BIM constitue aussi la base du «jumeau numérique», représentation numérique d'un ouvrage, qui, grâce à l'actualisation en continu des données, est en permanence fidèle à la réalité, quel que soit l'avancement du projet: planification, réalisation, utilisation ou encore entretien. Durant l'exploitation de l'ouvrage, il est également possible d'effectuer un monitoring détaillé via l'intégration de capteurs et autres sources d'informations. Le champ des possibles utilisations du jumeau numérique est très vaste. Un entretien proactif permet d'identifier les risques de manière préventive afin d'empêcher qu'ils ne se concrétisent. Les données d'exploitation peuvent être analysées pour réduire la consommation d'énergie et améliorer l'efficacité. Les modifications et ajustements peuvent également être testés virtuellement avant d'être concrètement mis en œuvre. Le risque de prendre une mauvaise décision s'en retrouve réduit.

Planification novatrice pour le projet MehrSpur entre Zurich et Winterthur

Un bel exemple de mise en œuvre du BIM est donné par les CFF avec le projet «MehrSpur Zürich-Winterthur». L'axe Zurich-Winterthur est en effet un élément majeur du trafic ferroviaire régional et national. Pour répondre à la demande croissante, il est donc prévu de construire une ligne à double voie supplémentaire à travers le tunnel de Brütten. La capacité devrait s'en voir augmentée de 30%, ce qui contribuerait à faire circuler chaque jour environ 900 trains et 156'000 passagers.

La planification et l'exécution de ce projet du tunnel de Brütten sont placées sous le signe du BIM. Son utilisation favorise une coopération efficace des différents corps de métier et limite les erreurs. Par exemple, toutes les modélisations (du tunnel, des voies ferrées, des conduites, etc.) fusionnent en une seule et unique modélisation qui rend possible l'identification rapide d'éventuels conflits. De plus, les données actualisées sont en permanence accessibles à tous. Enfin, des simulations de différents aspects du chantier peuvent être effectuées, cette planification optimisée permettant par exemple de réduire les quantités de béton nécessaires ou le transport des matériaux d'excavation.

Les visualisations 3D facilitent la communication entre les parties prenantes et ont joué un rôle très important dans le cas du projet MehrSpur. Elles offrent une multiplicité d'angles de vue et contribuent à une meilleure compréhension des dimensions et des différentes implications du projet par les personnes directement concernées. Grâce à ces visualisations, bon nombre



CHANCE5G
La Suisse connectée à l'avenir.

Nous nous engageons ensemble pour la 5G et pour une Suisse vouée au progrès.

Vous aussi, aidez-nous!

CHANCE5G est une plateforme qui s'engage pour une Suisse moderne, novatrice et durable, et qui considère indispensable de doter le pays de réseaux mobiles de dernière génération. Cette initiative est portée par une vaste alliance d'ambassadeurs et d'ambassadrices et par de nombreux soutiens. Pour la rejoindre: chance5g.ch/fr/soutenez-nous

d'inquiétudes peuvent également être dissipées. Les projets sont ainsi mieux acceptés et génèrent moins d'oppositions.

Pour son utilisation du Big Open BIM sur ce projet, l'équipe de planification des CFF, la communauté de planificateurs IG BRÜTT+, a reçu l'open BIM-Award 2023. C'est là encore une preuve de la grande qualité et de la valeur ajoutée que le BIM apporte à ce projet d'envergure. À compter de 2025, les projets d'infrastructures des CFF qui se trouvent en phase d'avant-projet seront par défaut menés avec le BIM. Pour ce qui est de l'exécution, c'est à partir de 2027 que le recours à cette méthode devrait être systématique.

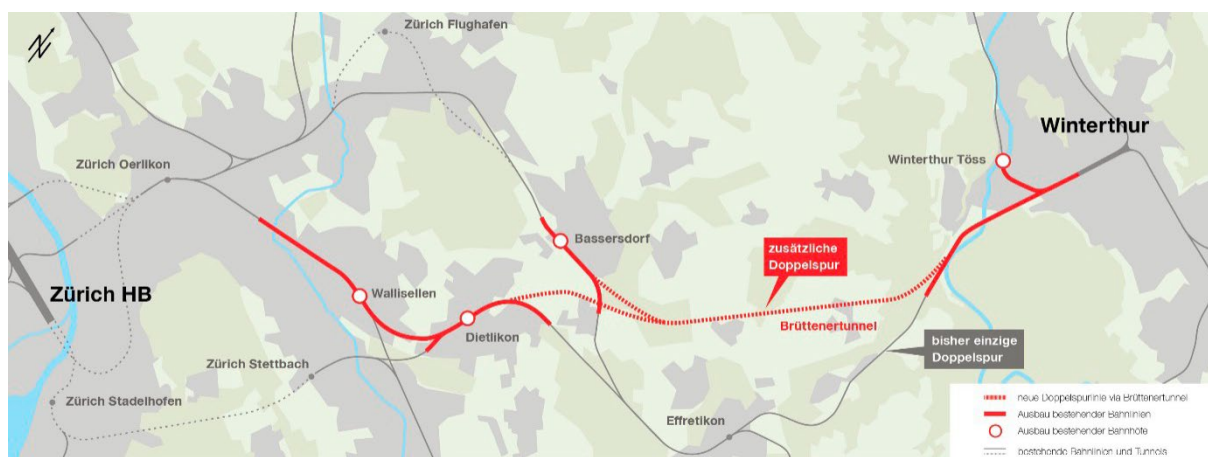
Un réseau stable comme condition préalable

La 5G est d'une importance capitale pour le secteur de la construction en vue d'utiliser tout le potentiel du BIM et du jumeau numérique. Elle offre une série d'avantages qui répondent tout particulièrement aux besoins de la numérisation de la branche. Les réseaux 5G offrent en effet un taux de transfert de données élevé et de faibles temps de latence, ce qui permet la communication et le traitement en temps réel de grandes quantités de données. Pour le BIM et les jumeaux numériques, cela signifie que les données provenant de capteurs, de drones et d'autres appareils connectés via l'Internet des objets (IoT) peuvent être transmises et traitées presque en temps réel. C'est là un facteur particulièrement important pour les chantiers, où la prise de décision et la capacité de réaction doivent être rapides.

La fiabilité des réseaux 5G garantit que la communication reste stable même dans des conditions difficiles, ce qui peut être le cas des chantiers, souvent situés dans des zones éloignées ou urbaines à fort potentiel d'interférence. Une connexion stable favorise un accès continu aux modélisations BIM et aux jumeaux numériques, ce qui rend les projets de construction plus efficaces et plus sûrs. De plus, la 5G prend en charge un grand nombre d'appareils connectés simultanément, ce qui est idéal pour les chantiers qui dépendent de plus en plus des technologies IdO. Les capteurs, machines, véhicules et autres appareils peuvent tous être mis en réseau afin de centraliser et d'analyser des données. Tous les aspects d'un projet de construction sont surveillés et contrôlés grâce à cette mise en réseau, laquelle est en mesure d'améliorer ainsi la sécurité de toutes les personnes impliquées dans la construction.

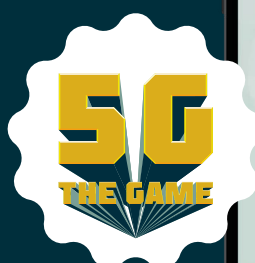
En visite virtuelle sur les chantiers

Pour illustrer toute l'efficacité induite par la 5G sur un chantier, l'exemple de la rénovation d'une filiale de la Migros en Suisse orientale avec Swisscom est très parlant. Les travaux d'aménagement du plus grand centre commercial du canton de Schaffhouse ont été effectués avec le BIM. La modélisation technique du projet a pu être projetée dans ce que l'on appelle l'Immersive Collaboration Cube (icCUBE), développé par l'entreprise Inside reality. À taille réelle, cette projection à 270° sur trois murs permet aux personnes d'être entièrement plongées au cœur du bâtiment sans avoir à porter de lunettes de réalité virtuelle ou autre appareils 3D. Bien que virtuelle, une telle visite de chantier est à bien



**Tous veulent
un internet rapide.**

Assure-toi un
réseau stable.



CHANCE5G



L'icCUBE: une réalité virtuelle au sens propre.

des égards réelle. Et ceux qui ne sont pas sur place peuvent se connecter en ligne, même via leur téléphone portable. C'est ainsi que les maîtres d'ouvrage et exploitants ont pu être associés à des phases précoces du projet.

Pour le secteur de la construction, cette manière immersive de collaborer est une véritable opportunité de se réinventer: par manque de planification ou faute d'avoir respecté telle ou telle tolérance, des problèmes très coûteux risquent de survenir. Grâce à la modélisation 3D ceux-ci sont identifiés et corrigés à temps. Afin d'en anticiper les conséquences, les ajustements peuvent en effet être testés avant d'être appliqués. Ainsi, le planificateur de la Migros et le spécialiste de l'éclairage sont en mesure d'optimiser l'expérience client avant même le début des travaux. Ces échanges facilités contribuent à une réalisation plus rapide des projets et à moindre coût.

Sans réseau mobile fiable, point de communication. À l'inverse d'un streaming à la maison, la collaboration immersive génère des flux de données multidirectionnels. Le mode de 5G Full Duplex facilite ces flux. Et les volumes de données sont importants. Pour un jumeau numérique complet, ce sont par exemple plusieurs gigaoctets de données qui doivent circuler. C'est la raison

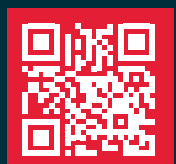
pour laquelle le chantier de Herblingen a été pourvu d'une solution FWA (Fixed Wireless Access), point d'accès qui a permis de relier l'icCUBE à Internet via la 5G.

En fournissant une connectivité fiable, rapide et complète, la 5G permet le traitement et l'analyse des données en temps réel, ce qui est essentiel pour les projets de construction modernes. À une époque où ces projets deviennent de plus en plus complexes et exigeants, la 5G est une technologie clé pour répondre aux besoins de demain et transformer durablement l'industrie de la construction.



Linda von Burg
Co-responsable
de l'initiative inter-branches
CHANCE5G

Dans le jeu en ligne «5G. The Game», il est question de satisfaire la demande en connexions mobiles. Des personnes apparaissent sur le plan de jeu et veulent se connecter à un réseau mobile. Mais, face à la qualité médiocre du réseau, leur patience a des limites. «5G. The Game» sensibilise la population de manière ludique à l'importance d'une infrastructure de téléphonie mobile performante, durable et couvrant l'ensemble du territoire. Tentez aussi votre chance: game.chance5g.ch/fr



Retour sur l'assemblée générale 2024

À l'occasion de l'assemblée générale du 24 avril 2024 à Lenzburg, Infra Suisse a pu revenir sur une riche année 2023 en présence de ses membres et divers invités. Dominik Studer, ingénieur cantonal en Argovie, a livré un point de vue intéressant sur la complexité des projets d'infrastructures en tant que maîtres d'ouvrage.

Le contexte de la construction d'infrastructures est actuellement exigeant en Suisse. Les évolutions économiques et politiques, l'hésitant changement de paradigme dans le domaine des marchés publics, les obstacles administratifs, la transition numérique et la pénurie de main d'œuvre sont des exemples parmi d'autres qui viennent illustrer l'année 2023. C'est pourquoi Infra Suisse s'engage pour des conditions-cadres favorables et pour la compétitivité des entreprises et de l'ensemble de la branche. Son président, le conseiller

national Christian Wasserfallen, a souligné l'importance du rôle charnière d'Infra Suisse, entre les entreprises membres, les maîtres d'ouvrage publics et les groupes d'intérêts. Il a indiqué que 2023 avait été une année de croissance, de défis et de coopération pour le secteur suisse des infrastructures.

Le rapport annuel dresse le bilan des activités menées et offre une perspective d'avenir.





Comité: Andreas Rogenmoser remplace Marcel Baumann en tant que vice-président

À l'automne 2023, le vice-président Marcel Baumann a décidé de donner une nouvelle orientation à sa carrière, ce qui l'a conduit à quitter le comité. L'assemblée générale a donc été pour nous l'occasion de saluer Marcel Baumann comme il se doit. Le comité, l'équipe du secrétariat et tous les membres et invités présents l'ont chaleureusement remercié pour son engagement.

Le poste de vice-président sera désormais occupé par Andreas Rogenmoser, élu à l'unanimité. Le comité devrait en outre être complété prochainement par un autre représentant de la Suisse romande.

Secrétariat: Présence renforcée en Romandie et recrutement d'un*e responsable communication et relations publiques

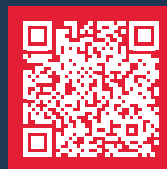
Notre directeur Adrian Dinkelmann a présenté les comptes de l'association et la manière dont le secrétariat souhaite intensifier son engagement au sein des régions linguistiques: Jacqueline Inderbitzin, responsable marché Suisse romande et formation, est présente deux jours par semaine dans les bureaux de Lausanne et en Romandie. Mais par-delà la présence physique, c'est d'un dialogue et d'un engagement accrus qu'il est question: auprès de nos membres, des maîtres d'ouvrage et des établissements de formation. Nous insistons sur le fait qu'Infra Suisse est une association nationale et que toutes ses activités sont destinées à toutes les régions linguistiques du pays.

Adrian Dinkelmann a indiqué qu'une annonce pour le poste de responsable communication et relations publiques a été publiée, l'objectif étant que nos services et prestations répondent encore mieux aux besoins de nos membres et groupes cibles. Le poste doit être pourvu début octobre 2024.

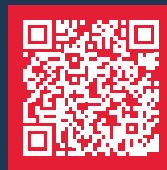
Télécharger rapport annuel 2023



Contact comité



Contact secrétariat



CRB: nouveau logiciel de test centralisé

Le guide «IfA18 – Informations focalisées sur les applications» décrit les règles régissant l'échange de données lors de l'utilisation numérique des standards CRB. Ces performances techniques minimales requises sont vérifiées dans le cadre d'une certification. Le marché propose aujourd'hui 41 solutions logicielles certifiées qui soutiennent l'échange de données élargi conformément à l'IfA18.



Yu Feng

Cheffe de projet Développement & Technologie
CRB

CRB a lancé début 2022 le projet d'un nouveau logiciel de test centralisé. L'opération visait à remplacer les logiciels de test décentralisés alors en usage, à améliorer la qualité de l'échange de données, ainsi qu'à simplifier la tâche des parties prenantes concernées.

Pour que l'échange de données fonctionne sans accroc, les solutions d'administration de la construction certifiées recourent à des logiciels de test. Ces derniers contrôlent en arrière-plan l'import ou l'export de fichiers et vérifient si le fichier de transfert est conforme aux règles de la directive IfA en termes de structure et de contenu. Les logiciels de test actuels décentralisés ont été développés au cours des années 1990 et sont désormais obsolètes d'un point de vue technique. Par ailleurs, les résultats sont légèrement différents selon le système d'exploitation.

Un échange de données optimisé et facilité

CRB a développé un nouveau logiciel de test centralisé afin de garantir un contrôle standardisé indépendamment du système d'exploitation ainsi qu'un contrôle optimal de l'ensemble des exigences du guide IfA en vigueur.

L'architecture de service moderne, centrale et basée sur le cloud présente de nombreux avantages:

- Les modifications du guide IfA peuvent être mises en œuvre plus rapidement dans le logiciel de test centralisé.
- Les partenaires informatiques n'ont pas besoin de réinstaller le logiciel d'administration de la construction chez leurs clients en cas de modifications apportées au logiciel de test.
- Il n'y a plus de dépendance vis-à-vis du système d'exploitation utilisé.
- Tous les utilisateurs disposent toujours automatiquement de la toute dernière version du logiciel de test.
- La compatibilité et la stabilité sont accrues dans l'échange de données, car il ne peut plus y avoir de résultats différents en fonction des solutions d'administration
- La performance est améliorée grâce au recours à des systèmes de serveur plus puissants et évolutifs.



Le programme de test a fait ses preuves

Après une phase de tests de plusieurs mois, le logiciel de test centralisé est disponible depuis 2023 pour de nombreux programmes d'administration de la construction. Pour les utilisatrices et utilisateurs des solutions d'administration de la construction certifiées par CRB, cela signifie que les descriptifs et les calculs de coûts échangés numériquement sont transmis au logiciel de test centralisé sous forme d'un fichier de transfert numérique sécurisé lors de l'export et de l'import. Celui-ci vérifie si le fichier d'échange est correct du point de vue de la structure et du contenu, conformément au format d'échange de données défini dans l'IfA18. Les fichiers d'échange contrôlés ne sont jamais enregistrés.

La sécurité des données comme priorité absolue

La protection des données revêt une importance capitale aux yeux de CRB et correspond donc toujours à l'état actuel de la technique.

Lors de la transmission du fichier de transfert, il peut arriver que des informations tarifaires soient également transmises, car une réglementation du traitement de ces informations n'a pas été étudiée jusqu'à présent. Lorsque c'est le cas, les informations tarifaires ne sont ni consultées ni analysées statistiquement par le logiciel de test centralisé. CRB garantit que les secrets commerciaux, à l'image des informations tarifaires, ne sont à ce jour ni enregistrés, ni exploités, ni transmis, et ne le seront pas non plus à l'avenir.

En accord avec les associations professionnelles et les partenaires informatiques, l'IfA18 V3.13 a été publiée fin mars 2024. Conformément à l'IfA18, la transmission d'informations sur les prix au logiciel de test centralisé n'est désormais plus possible.

Pour plus
d'informations





Prise de position sur l'interdiction des PFAS

Diverses filiales de l'OFROU ont attiré l'attention des entreprises en charge de l'exécution sur l'interdiction d'utiliser des substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS). Le volume important des matériaux concernés et l'absence de déclarations des fournisseurs ont soulevé de nombreuses questions.

Infra Suisse est en discussion avec les maîtres d'ouvrage publics à ce sujet. En accord avec constructionsuisse, la Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics (KBOB) a été contactée par courrier.



Exposition sur le second tube du Gothard au Musée des Transports

En collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU), le Musée Suisse des Transports présente une nouvelle exposition sur le projet de construction du second tube du Gothard.

Le point fort de cette exposition est la reconstitution d'une galerie de sécurité, avec maquette détaillée du tunnelier. Elle vise à susciter l'enthousiasme du jeune public pour les activités liées à la construction souterraine et à la construction d'infrastructures.



Examens fédéraux de contremaître en construction de routes et de fondations

Les examens professionnels fédéraux de contremaître en construction de routes et de contremaître en construction de fondations 2024 en langue allemande, organisés par Infra Suisse, organe responsable, auront lieu les 23 et 24 septembre 2024 au Campus Sursee. Avec respectivement 113 et 14 personnes inscrites pour la construction de routes et la construction de fondations, de nouveaux records de participation sont atteints. Le délai d'inscription a expiré, et les candidates et candidats ont été informés de leur admission. Les jeunes détenteurs du brevet fédéral seront honorés le 22 novembre 2024 à Baden.

Evénements

Cours «Travaux souterrains» pour étudiants EPF/HES

Lun 09.09. – jeu 12.09. | Airolo, Göschenen, Gotthard, Sursee

Examens professionnels féd. de contremaîtres construction de routes et de fondations en langue allemande

Lun 23.09. – mar 24.09. | Sursee

Conférence sur les travaux souterrains 2024

Jeu 17.10. – ven 18.10. | Göschenen

Conférence sur les travaux spéciaux du génie civil 2024

Mer 30.10. | Fribourg

Infra-Event construction de routes et génie civil

Mer 13.11. | Zurich Aéroport

Cérémonie remise des brevets fédéraux de contremaîtres construction de routes et de fondations

Ve 22.11. | Baden

2025

Journée Infra

Jeu 23.01. | Lucerne

Assemblée des membres

Mer 30.04. | Lucerne

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

 [infra-suisse](https://www.instagram.com/infra-suisse)

 [InfraSuisse](https://twitter.com/InfraSuisse)

2024

Infra Suisse

Weinbergstrasse 49
8042 Zurich

058 360 77 77
info@infra-suisse.ch
[infra-suisse.ch](https://www.infra-suisse.ch)

Rédaction

Adrian Dinkelmann, Infra Suisse

Concept et design

Nicole Aregger, Reto Gratwohl, filter.ch

Photos

Infra Suisse (S. 2, 3, 10, 11, 12, 13, 22, 23, 26)
OFROU (Cover, S.4-7)
Christian Wasserfallen (S. 9)
simap.ch (S. 14-17)
iStock (S.18)
CHANCE5G (S.19-21)
CRB (S. 24)
Freepik (S. 25)
Verkehrshaus der Schweiz (S.26)

Imprimerie

Baldegger, Winterthur

