

La formation initiale est à jour

Une compréhension commune du BIM

**Quelle plus-value apportera la nouvelle loi
sur les marchés publics?**





L'animatrice de l'émission 10-vor-10 Andrea Vetsch a approfondi les sujets avec les conférenciers de l'Infra-Tagung (page 10).

Éditorial	3
Journée Infra 2019	4
Manuel sur la construction routière	7
CFF sécurité	8
Infra-Tagung 2019	10
Formation initiale	14
Numérisation	16
Les Nouvelles	18
Dates et Impressum	19

La construction d'infrastructures est un sujet politique



André Schär
vice-président

L'assemblée des membres d'Infra Suisse aura lieu le 7 mai 2019 à Berne. Un point important de l'ordre du jour sera l'élection du président. Le départ inattendu de Claudio Giovanoli, en septembre dernier, a laissé une lacune dans notre organisation. Il s'agit maintenant de combler cette lacune et d'élire un nouveau président.

Le comité recommande d'élire Christian Wasserfallen comme président. Ce Bernois siège au Conseil national pour le PLR et préside le conseil d'administration de Walo Bertschinger AG. Christian

Wasserfallen connaît la construction d'infrastructures non seulement par son activité professionnelle, mais aussi par sa carrière politique, dans le cadre de laquelle il s'est toujours battu pour la réalisation de projets d'infrastructures.

La construction d'infrastructures a toujours une dimension politique. Avoir une voix forte au Parlement et dans la politique est un atout important pour Infra Suisse et les constructeurs suisses d'infrastructures. Le comité est très heureux que Christian Wasserfallen souhaite défendre activement les intérêts de notre secteur. La décision de le nommer pour la charge de président a par conséquent été prise à l'unanimité.

Infra Suisse a pu maintenir son efficacité durant sa période sans président grâce, notamment, au bon fonctionnement du secrétariat à Zurich et à l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication, à Sursee, mais aussi au grand engagement de mes collègues du comité. J'aimerais les en remercier très cordialement.

Quelle plus-value apportera la nouvelle loi sur les marchés publics aux professionnels de la construction?

L'an dernier, le Conseil national a révisé la loi sur les marchés publics, afin d'harmoniser notamment les législations fédérale et cantonale. Le projet doit être encore avalisé par le Conseil des Etats, mais il y a fort à parier que les nouveaux principes généraux seront désormais d'ordre économique, écologique et social. Toujours prête à anticiper le mouvement, Infra Suisse a donc décidé de proposer ce sujet à la réflexion de ses membres et invités dans le cadre de sa Journée Infra.



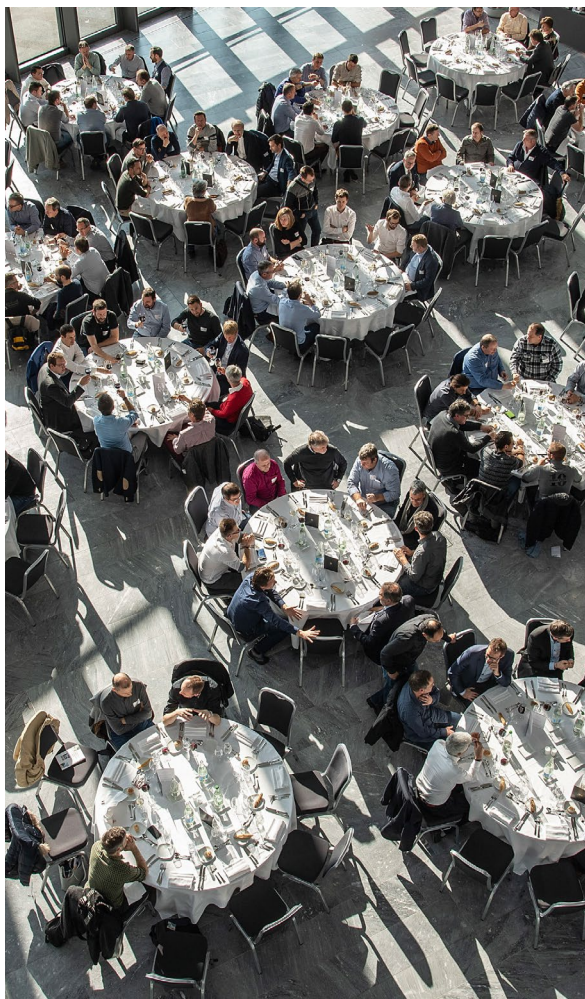


Près de la moitié de tous les marchés publics concerne le secteur de la construction, représentant quelque 20 milliards de francs suisses par année. C'est dire si le sujet de la nouvelle loi fédérale sur les marchés publics, qui devrait entrer en vigueur dès la mi-2020, est prépondérant pour les professionnels. Infra Suisse l'a bien compris et a réuni une palette d'intervenants pour aborder le sujet selon différents axes. D'un point de vue juridique, la révision ne devrait guère changer la situation, mais force est de constater que la Suisse, Confédération et cantons, ont les mains liées. Comme l'explique Jean-Baptiste Zufferey, Professeur de droit administratif à l'Université de Fribourg: «Les collectivités publiques en Suisse ont l'obligation de transposer dans leur réglementation les engagements internationaux de la Suisse. Et les solutions proposées sont souvent prédéterminées par les standards internationaux.» Selon le Professeur et Président de l'institut du droit de la construction, la révision ne déclenchera donc pas de révolution mais proposera notamment comme nouveauté la possibilité de recours systématique contre la décision d'adjudication sur la base de certains critères.

Qualité et innovation reconnues

Après le protectionnisme des années 80 et le néolibéralisme des années 90, place au développement durable, véritable objectif d'Etat. Gouvernance, qualité, durabilité et innovation, tels sont désormais les mots clés. Ainsi, l'Etat se doit d'adopter une stratégie de responsabilité sociale entrepreneuriale (Corporate Social Responsibility). La concurrence axée sur le prix devient moindre pour reconnaître l'importance de la qualité et de l'innovation. «Les soumissionnaires innovants attirent expressément l'attention du pouvoir adjudicateur sur le fait que l'on pourrait avoir mieux et plus innovant si la demande était moins gouvernée par le prix», déclare Marc Steiner, juge au Tribunal administratif fédéral II. La solution viendra sans doute par une gestion consciente des conflits d'objectifs.

Pour concrétiser ces différents propos, parole a été donnée à deux des adjudicateurs les plus importants du pays, à savoir les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) et l'Office fédéral des routes (OFROU). En présentant le projet «Léman 2030», Bernard Pittet, directeur adjoint de ce programme auprès de



la régie ferroviaire, a mis l'accent sur l'opportunité inédite que constitue «Léman 2030» en termes de développements architecturaux et urbains. Sans oublier l'aspect humain: «La gestion de ce programme d'envergure repose sur trois piliers: la gouvernance stricte, le recours à une bonne planification et gestion des risques, ainsi que les collaborateurs. Ces derniers contribuent en effet à ce que les besoins des clients finaux soient compris et satisfaits.»

Transparence et égalité de traitement garanties

Acteur incontournable des marchés publics, l'OFROU a conscience de sa responsabilité. Il s'efforce de garantir transparence, égalité de traitement et confidentialité dans le cadre de procédures claires et uniformes. Son vice-directeur, Jean-Bernard Duchoud, l'a rappelé: «L'OFROU est tenu de respecter les lois internationales et nationales. Ces prescriptions imposent dès lors que les marchés soient adjugés à l'auteur de l'offre la plus avantageuse sur le plan économique et pas obligatoirement la moins

onéreuse.» Pour garantir cette unité de traitement et de procédure, l'OFROU a édité un manuel des marchés publics permettant aux soumissionnaires de bien comprendre les appels d'offres et les dispositions légales s'y référant. Les documents d'appel d'offres présentent pour leur part de manière détaillée l'objet de l'appel d'offres. «Les soumissionnaires ont ainsi une vision complète et transparente des critères servant à l'évaluation de leur offre», poursuit Jean-Bernard Duchoud. L'évaluation des offres est également soumise à un contrôle strict et permanent. «L'indépendance et l'impartialité de l'ensemble des personnes impliquées doivent être garanties durant toute la procédure», explique le vice-directeur. A ces mesures s'ajoutent encore des critères de qualification, permettant de juger si le soumissionnaire est capable d'exécuter le mandat. Enfin, informer les soumissionnaires des résultats de l'évaluation, en proposant notamment des séances de débriefing, fait également partie de la démarche de l'OFROU.

Dernier orateur de la journée, le Chanoine de l'Abbaye de Saint-Maurice Thomas Rödder n'a pas hésité à démontrer certaines similitudes entre son Abbaye et les entreprises actives dans la construction d'infrastructures en mettant en valeur le binôme indissociable que sont la valeur et la pérennité. «Nous avons la responsabilité de connaître notre propre histoire, d'assurer le présent et de préparer l'avenir. Nous poursuivons ainsi des objectifs communs en assumant notre responsabilité de répondre aux défis pour construire l'avenir. Mais gardons à l'esprit la valeur de la pérennité et la pérennité de nos valeurs!» Une note spirituelle bienvenue dans un milieu dominé par un pragmatisme à toute épreuve.

La Journée Infra

La Journée Infra est le rendez-vous principal annuel des constructeurs suisses d'infrastructures, dans le cadre de laquelle politiques, maîtres d'ouvrages, concepteurs et entreprises de construction échangent chaque année leurs points de vue sur la politique en matière d'infrastructures et de transports. La Journée Infra en Suisse alémanique a lieu pour sa part en janvier à Lucerne.

Exposés et photos:

infra-suisse.ch/journée

La construction routière en toute simplicité

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

Quelle est la durée de vie d'une route? Qui est mandaté pour la conception ou la construction? Qu'est-ce qu'une commune peut faire pour la protection de l'environnement ou contre le dumping salarial lors de la construction d'une route? Et pourquoi les projets de construction sont-ils parfois plus chers que prévu? Avec «37 questions et réponses sur la construction routière», le manuel d'Infra Suisse explique en quelques mots ce qu'il faut savoir sur la construction routière. Sans jargon inutile, mais avec des graphiques instructifs et de nombreuses illustrations. Ce petit ouvrage est destiné à offrir un rapide aperçu des principaux aspects de la conception, de la construction et de l'entretien des routes – idéal pour les conseillers communaux, conseillers cantonaux et autres politiciens de milice.

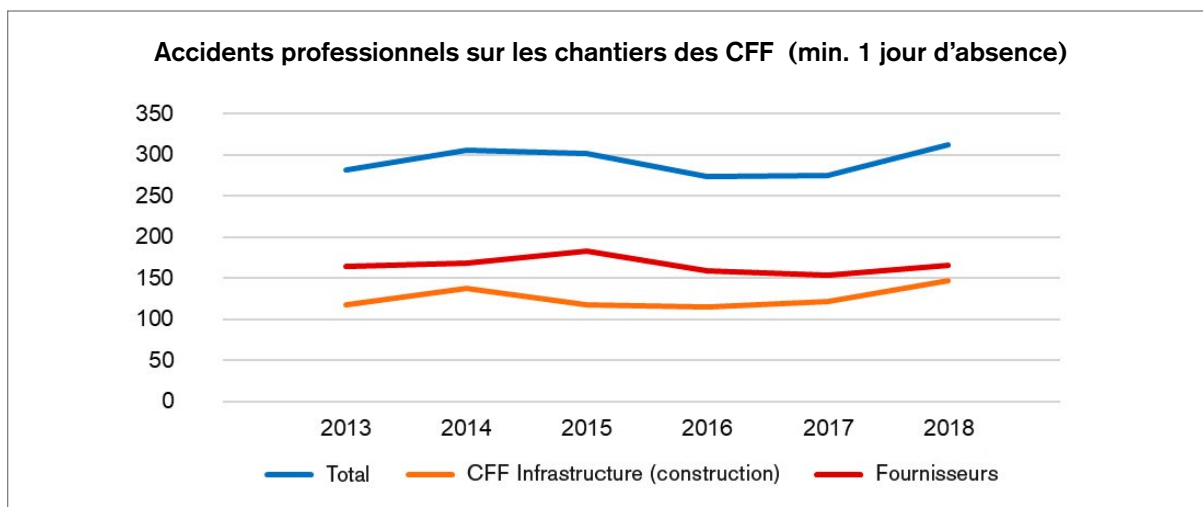
Le manuel «37 questions et réponses sur la construction routière» a été réalisé par Infra Suisse avec le soutien de l'Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils (USIC), l'Organisation infrastructures communales (OIC) et l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication. Il peut être commandé pour 39.90 francs auprès d'Infra Suisse: infra-suisse.ch/manuel



Le nombre d'accidents doit baisser

En 2018, les CFF ont enregistré davantage d'accidents que durant les années précédentes. Les CFF et le secteur de la construction se doivent d'améliorer la situation. Lors de la journée de la sécurité pour les fournisseurs, fin janvier dernier, les CFF ont signalé qu'ils souhaitent optimiser la formation des chefs de la sécurité.





CFF Infrastructure a pris au sérieux les attentes d'Infra Suisse et souhaite améliorer la formation des chefs de la sécurité. Ainsi, le nombre d'interventions à attester pour un cours de répétition sera réduit d'initialement 60 à 30. Avant d'être admis au cours, les compétences devront être attestées par un test en ligne. Les exigences médicales restent inchangées. Les CFF recommandent de s'inscrire au cours de répétition au moins six mois avant l'échéance de la validité. Les nouveautés seront communiquées par les CFF au printemps 2019 et doivent entrer en vigueur au 1er juillet 2019.

Contrôle de la sécurité sur les chantiers

Les CFF contrôlent le respect des prescriptions de sécurité par leurs fournisseurs. Leur conclusion: satisfaisant à réjouissant. Des améliorations sont nécessaires dans le maniement de substances dangereuses. Les CFF voient également une nécessité d'agir dans les domaines de la mise à terre des machines ainsi que de l'éclayage des tranchées et de la sécurité antichute.

Objectif prioritaire: moins d'accidents

Les accidents sur les chantiers des CFF ont augmenté, en 2018, aussi bien pour le personnel des CFF que pour celui de ses fournisseurs. Dans ce cadre, les accidents sont saisis à partir d'une journée d'absence. Le nombre d'accidents des fournisseurs est un peu plus élevé que celui du personnel des CFF et a à nouveau augmenté, en 2018, après deux années en recul. Avec 165 accidents, ils sont à peu près au niveau de 2013. Il s'agit principalement d'encoulements, d'écrasements et de collisions. Les deux tiers des accidents ont lieu aux

abords des voies en courant, lors de montages ou de réparations. L'absence d'amélioration significative de la sécurité sur les chantiers est insatisfaisante. CFF Infrastructure s'est fixé comme objectif de réduire le nombre d'accidents de trois à quatre pour cent par an, à l'avenir.

Les CFF décernent le «Prix Sécurité» à Carlo Vanoli AG

L'entreprise Carlo Vanoli AG a remporté le «Prix Sécurité 2018» de CFF Infrastructure avec son projet «Vanorail». Il s'agit d'un développement interne facilitant aux collaborateurs/trices l'accès à des documentations, des modes d'emploi ou des fiches techniques des machines et des engins utilisés. L'entreprise utilise pour cela des codes QR, qui sont placés sur les machines et peuvent être lus pas des smartphones et des tablettes.

Nouveau chef de CFF Infrastructure

Le Fribourgeois Jacques Boschung est le nouveau directeur de CFF Infrastructure depuis janvier 2019. Ce physicien a travaillé ces 20 dernières années pour des groupes informatiques étasuniens. Infra Suisse lui adresse ses meilleurs vœux de succès pour ses nouvelles tâches.

Infra Suisse recherche des solutions pratiques et efficaces, en collaboration avec les CFF, afin d'améliorer la sécurité sur les chantiers. Les CFF sont le point de contact le plus important pour toutes les questions concernant la sécurité sur les chantiers ferroviaires.

infra-suisse.ch/cff

Le oui du peuple facilite la construction du tunnel du Gothard

Lorsqu'un projet d'infrastructure est approuvé par le peuple, il est plus rapidement réalisé. C'est l'expérience qu'a faite Guido Biaggio dans le cadre de la préparation de la construction du second tube au tunnel du Gothard. Le vice-directeur de l'Office fédéral des routes est intervenu, à côté d'autres conférenciers, à l'Infra-Tagung, à Lucerne.





Bien qu'il s'agisse d'un projet de grande envergure extrêmement complexe et aussi très symbolique, les préparatifs pour la construction du second tube au tunnel routier du Gothard avancent à un rythme étonnamment élevé. Selon Guido Biaggio, vice-directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU), la votation populaire de 2016 ne serait pas étrangère à ce phénomène. Dans le cadre de l'Infra-Tagung, la rencontre la plus importante du secteur suisse de la construction d'infrastructures, il a présenté la thèse selon laquelle une votation populaire est susceptible d'accélérer le développement d'un projet. Car celle-ci assure que tous les intervenants fournissent leur contribution de manière plus ciblée et moins émotionnelle. L'OFROU estime que les gros travaux au Gothard pourront commencer en 2021. A côté des principaux lots concernant le tunnel lui-même, il devrait également y avoir plusieurs lots de travaux préparatoires et annexes. Ceux-ci devraient également permettre à des entreprises locales et plus petites d'obtenir des mandats.

Stimuli pour des investissements dans un approvisionnement sûr en électricité

La Stratégie énergétique 2050 implique des investissements importants dans la distribution d'électricité

en Suisse. «Les prix actuels de l'électricité n'incitent toutefois guère à investir», constate Roland Küpfer, responsable des réseaux et membre de la direction du groupe BKW. Afin que la Suisse puisse bénéficier, également à l'avenir, d'un approvisionnement sûr en électricité, l'Etat doit créer des conditions cadre correspondantes. Malgré diverses mesures, la consommation d'électricité ne va pas baisser, dans un avenir proche, mais au contraire augmenter significativement, estime Roland Küpfer. L'adaptation du réseau électrique suisse aux futures exigences exigera des aménagements pouvant atteindre 15,3 milliards de francs. Le temps est compté, dans la mesure où la conception et l'approbation de projets de grande envergure prend souvent 25 à 40 ans, dans le secteur de l'énergie. «Dans ce sens, l'année 2050 est pour ainsi dire à notre porte!».

Cargo sous terrain fait disparaître les transports de marchandises dans le sous-sol

Cargo sous terrain prévoit la construction, en Suisse, d'un système de transport souterrain automatisé pour les marchandises, avec une distribution fine performante entre les villes. Selon Peter Sutterl ti, président du conseil d'administration de Cargo sous terrain SA, ce projet est peu gourmand



Hans Wicki, conseiller d'Etat PLR et président du comité de constructionsuisse, Christian Wasserfallen, conseiller national PLR, Kurt Lanz, membre de la direction d'économiesuisse et René Röthlisberger, directeur Heitkamp Construction Swiss GmbH

en terrain, ménage le paysage et est durable. Ce système se veut une réponse aux goulets d'étranglement toujours plus nombreux sur les routes et le rail, et doit permettre de réduire les transports de marchandises dans les villes de jusqu'à 30%. «Les raisons de la naissance de ce projet en Suisse sont liées à l'intégration unique en son genre de l'économie et des futurs utilisateurs ainsi qu'à la combinaison de capacité financière et de capacité d'innovation», estime Peter Sutterlütli. Il table sur adoption de la loi fédérale correspondante par le Parlement d'ici à 2020. Le premier tronçon entre Niederbipp-Härkingen et Zurich devrait pouvoir être mis en service en 2030. Les coûts d'investissement d'environ trois milliards de francs doivent provenir de l'économie privée.

Participer à la conception de l'avenir numérique

Un moteur d'innovation important du secteur de la construction est actuellement constitué par la numérisation, constate André Schär, vice-président d'Infra Suisse. «En tant que constructeurs d'infrastructures,

nous devons participer à la conception de l'avenir numérique, avant que d'autres le fassent à notre place», a averti André Schär. La construction d'infrastructures a besoin d'une concurrence équitable, afin de favoriser l'innovation, estime Matthias Forster, directeur d'Infra Suisse. «Infra Suisse défend une économie de marché libérale», a-t-il également souligné. «Le comité a décidé de développer la prise de conscience de l'importance de la conformité dans notre secteur.»

La Comco et le secteur de la construction

Les cartels, que l'on a également pu mettre en évidence dans la construction, nuisent à l'économie, a déclaré Andreas Heinemann, président de la Commission de la concurrence (Comco). L'expérience montre en effet que les prix se basent souvent sur ceux des participants les moins efficaces. Les consortiums, tels qu'on les rencontre fréquemment dans la construction, sont en revanche reconnus dans le droit, selon Andreas Heinemann. Ils ne doivent toutefois pas être utilisés de manière



abusives pour masquer des ententes cartellaires. Se référant au pouvoir de certaines organisations sur le marché, il retient: «Il n'est pas interdit d'avoir une position dominante le marché. Mais lorsque c'est le cas, il ne faut pas en abuser.»

Ce qui compte à la fin

La notion de temps a été abordée sous différents angles, lors de l'Infra-Tagung. Le médecin spécialiste en médecine palliative Daniel Büche s'est penché sur la temporalité et la gestion de notre propre finitude. Il a parlé de son quotidien face aux personnes en fin de vie et a rapporté ce qui compte vraiment, pour celles-ci, à la fin de leur existence.

L'Infra-Tagung

L'Infra-Tagung est la rencontre la plus importante du secteur suisse de la construction d'infrastructures, dans le cadre de laquelle politiciens, maîtres d'ouvrages, concepteurs et entreprises de construction échangent, chaque année, leurs idées sur des thèmes d'actualité de la politique des infrastructures

et des transports. L'Infra-Tagung pour la Suisse romande a lieu, chaque année, début février à Lausanne.

Sous le titre «Ce cher temps», l'Infra-Tagung 2019 a accueilli, le 24 janvier dans le KKL, à Lucerne, Andreas Heinemann, président de la COMCO, Peter Sutterlütli, président du conseil d'administration de Cargo sous terrain AG, Roland Küpfer, membre de la direction du groupe BKW Energie SA, Guido Biaggio, vice-directeur de l'OFROU, et Daniel Büche, médecin-chef du centre de médecine palliative de l'hôpital cantonal de St-Gall. Cette journée a été animée par Andrea Vetsch, animatrice de l'émission 10-vor-10.

Exposés et photos:

infra-suisse.ch/tagung

La formation initiale dans la construction de voies de communication correspond aux besoins du marché

Dans le cadre d'un sondage d'Infra Suisse, 94% des entreprises formatrices ont indiqué que la formation initiale dans le champ professionnel de la construction de voies de communication répond aux besoins du marché du travail. C'est réjouissant et probablement aussi l'une des raisons pour lesquelles le nombre d'apprentis dans la construction de voies de communication est resté stable, ces dernières années.

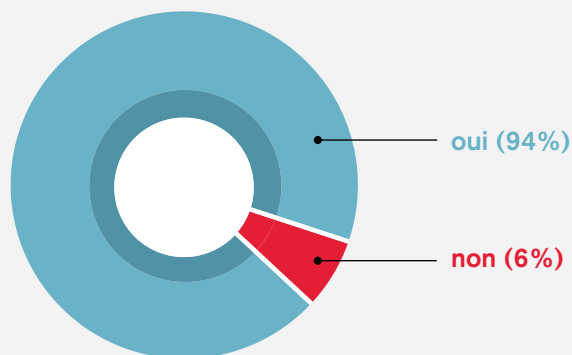
Les bases légales de la formation professionnelle initiale sont régulièrement examinées et adaptées, si nécessaire, en fonction de l'évolution économique, technologique et didactique. Un tel examen doit être réalisé au moins tous les 5 ans. Un sondage a été adressé, entre octobre et décembre 2018, aux responsables de la formation des entreprises formatrices, des cours interentreprises et des écoles professionnelles. Ensemble, ils forment les constructeurs de routes, les constructeurs de

voies ferrées, les constructeurs de fondations, les constructeurs de sols industriels et de chapes et les paveurs. Parallèlement, les cantons et la Confédération ont pris position face à la situation dans ce champ professionnel.

Une formation fondée, proche de la pratique et orientée vers l'avenir est importante – et cela aussi bien pour les apprentis que pour le secteur. Cela est manifestement majoritairement le cas dans la

La formation initiale selon le plan de formation correspond-elle aux besoins du marché du travail?

Source: Rapport de l'examen quinquennal de la formation initiale dans la construction de voies de communication



construction de voies de communication. La formation initiale est globalement jugée bonne à très bonne. Le lien avec la pratique dans le cadre de la formation est considéré comme important. Le concept d'enseignement orienté compétences offre les conditions de base pour cela. La mise en œuvre doit toutefois être encore améliorée. Dans ce sens, l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication travaille d'arrache-pied à l'amélioration et, surtout, à la simplification de la documentation de formation.

Les compétences dans le domaine de la numérisation vont encore gagner en importance. Sur ce point, le secteur est unanime. La formation initiale doit également tenir compte de cette évolution et transmettre aux apprentis les compétences nécessaires pour utiliser ces nouvelles possibilités sur le chantier. Une adaptation des bases légales de la formation initiale n'est toutefois pas nécessaire, à l'heure actuelle.

Formation dans les entreprises formatrices

Dans le système de formation duale de la Suisse, les entreprises formatrices jouent un rôle essentiel. C'est là que se déroule la plus grande partie de la formation. Les entreprises formatrices indiquent être en mesure de réaliser le mandat de formation selon le plan de formation. En fonction de la structure de l'entreprise, il n'est toutefois pas aisé de transmettre les compétences exigées aux apprentis. Développer la formation dans les cours interentreprises ne résoudrait pas le problème. Le lieu de formation le plus important reste l'entreprise formatrice. Les entreprises et les cantons ne seraient guère disposés à prendre en charge les coûts de cours interentreprises supplémentaires.

La formation initiale sur le banc d'essai

Deux ordonnances sur la formation professionnelle et plans de formation – respectivement, pour les formations CFC et AFP – forment les bases légales

de la formation professionnelle initiale dans le champ professionnel de la construction de voies de communication. Ils décrivent ce que les apprentis doivent être capables de faire à la fin de leur apprentissage. C'est sur cette base qu'est dispensée la formation dans les entreprises formatrices, les cours interentreprises et l'école professionnelle. Dans le cadre de l'examen quinquennal, les organisations professionnelles Infra Suisse, UTP, Pavidensa et l'Association suisse des maîtres paveurs ont déterminé dans quelle mesure cette base correspond aux exigences actuelles de l'économie et dans quelle mesure elle est mise en œuvre.

Le champ professionnel de la construction de voies de communication regroupe 10 métiers

- constructeur/trice de routes CFC
- assistant/e-constructeur/trice de routes AFP
- constructeur/trice de voies ferrées CFC
- assistant/e-constructeur/trice de voies ferrées AFP
- constructeur/trice de fondations CFC
- assistant/e-constructeur/trice de fondations AFP
- constructeur/trice de sols industriels et de chapes CFC
- assistant/e-constructeur/trice de sols industriels et de chapes AFP
- paveur/euse CFC, poseur/euse de pierres AFP

En Suisse alémanique, la formation théorique et les cours interentreprises ont lieu à l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication, à Sursee, pour tous les métiers. En Suisse romande, les formations sont proposées à Colombier, Moutier et Genève.

infra-suisse.ch/formation-initiale

Une compréhension commune du BIM dans la construction d'infrastructures

Dans le cadre des ateliers d'Infra Suisse, les entreprises de construction, les concepteurs et les maîtres d'ouvrage ont jeté les bases pour mettre en œuvre le Building Information Modelling (BIM) de manière profitable. Ensemble, ils ont élaboré ce qu'on appelle des «use cases» ou cas d'utilisation pour la construction d'infrastructures.



Dans le cadre des ateliers d'Infra réalisés avec Bâtir Digital Suisse, des représentants de maîtres d'ouvrage, de concepteurs et d'entreprises ont échangé leurs expériences sur des projets réalisés avec le BIM et ont discuté les futurs besoins. Des cas d'utilisation ont été développés dans les groupes de travail. Dans une première étape, il s'agira d'approfondir les points suivants: logistique de chantier dans la construction de tunnels, planification du déroulement des travaux et des délais, détermination des quantités sur la base du modèle, implantation ainsi que la modélisation d'ouvrages existants (rétro-BIM).

Du CAN traditionnel au BIM numérique

Les maîtres d'ouvrage et les concepteurs veulent des offres avec des prix unitaires pour les différents éléments (p.ex. prix par mètre linéaire d'une gaine pour conduites industrielles) de la part des entreprises de construction. Pour qu'une entreprise de construction puisse calculer des prix fiables sur la base d'un modèle BIM, il faut connaître non seulement la géométrie de la gaine, mais aussi les conditions environnantes. Celles-ci comprennent par exemple des informations sur la nature du terrain, les constructions existantes ou les voies d'accès et les surfaces d'installation. Ces attentes sont discutées et des processus sont définis, dans le cadre des ateliers. Pour que le passage de l'approche traditionnelle du CAN à l'approche du BIM fonctionne, les maîtres d'ouvrage, concepteurs, entreprises et fournisseurs doivent développer des solutions pratiques pour les différents cas d'utilisation et pour tous les intervenants.

Qui est responsable?

Les premières expériences avec le BIM dans la construction suisse d'infrastructures montrent qu'il manque encore une compréhension commune – par exemple des définitions unifiées des logiciels et des processus. Or, l'application efficace du BIM exige une compréhension unifiée de la part de tous les acteurs. A côté de solutions et d'innovations individuelles, des échanges à l'échelle de l'ensemble du secteur sont par conséquent indispensables. Cela permet d'établir un déroulement judicieux des projets, dans lequel les tâches, les responsabilités et les compétences sont clairement définies.

Infra-Workshops BIM

Infra Suisse organise ces workshops dans le cadre des «Use Case Managements Infrastructure» de Bâtir Digital Suisse. Infra Suisse met ainsi en œuvre ce qu'elle s'était fixé dans la stratégie pour la numérisation dans la construction d'infrastructures: s'engager en faveur de conditions cadre répondant aux intérêts et aux besoins des entreprises dans la construction d'infrastructures.

Les personnes intéressées sont cordialement invitées à partager leurs expériences et à faire part de leurs besoins:

info@infra-suisse.ch

Assemblée des membres 2019



L'assemblée ordinaire des membres d'Infra Suisse aura lieu le mardi 7 mai 2019 à 10h00 dans la Post-Finance-Arena à Berne. Les invitations à l'assemblée seront envoyées par courrier postal à la mi-avril.

infra-suisse.ch/manifestation

Tous au musée



La StrassenbauArena du Musée des transports, le musée le plus visité de Suisse, est un véritable succès. Sur 450 m², enfants et adolescents découvrent de manière ludique le quotidien de la construction de voies de communication. Après dix ans, il est temps de procéder à un lifting, qui est actuellement réalisé par Infra Suisse et d'autres partenaires. Venez donc la découvrir – elle vaut le déplacement!

verkehrshaus.ch

Buddha à vendre



Buddha couleur or, Ø 300cm, hauteur 350-400cm, y c. soufflerie intégrée (220V) et valise de transport. Etat de neuf. Prix sur demande: info@infra-suisse.ch.

infra-suisse.ch/tagung

Les manifestations d'Infra Suisse

ven	05.04.2019	Conférence de Travaux souterrains	Neuchâtel
mar	07.05.2019	Assemblée des membres	Berne
jeu	06.06.2019	Building-Award	Lucerne
mer	26.06.2019	Événement Infra: Construction sans tranchée	Zurich
mer-sam	04.-07.09.2019	Voyage Infra	Belgrade
lun-jeu	09.-12.09.2019	Cours «travaux souterrains» pour étudiants	Sursee

Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
Case postale
8042 Zurich

info@infra-suisse.ch
infra-suisse.ch

Publié le 29 mars 2019.
Paraît quatre fois par an.

Rédaction

Tina Grob: t.grob@infra-suisse.ch

Photos

Markus Senn: couverture et pages 2, 10-13
Service de presse des CFF: page 8
Jean-Bernard Sieber: pages 4-6

