

Construction d'infrastructures 2015



Table des matières

- 3** *A chacun le sien*
- 5** *La seule constante, c'est le changement*
- 6** *Parfaitement branchés*
- 7** *Sollicitation accrue*
- 9** *L'accélérateur du choix professionnel*
- 11** *Bénédiction ou malédiction ?*
- 12** *Notre politique*
- 14** *Ecole professionnelle » en chinois*
- 15** *Construire vite demande du temps*
- 17** *We are the champions*
- 19** *Activités 2014*
- 21** *Points forts 2015*
- 22** *La Fédération Infra*
- 23** *Nous en faisons partie*

A chacun le sien



Nous avons de bonnes infrastructures de transport, c'est un fait. Mais cela ne doit pas nous inciter à dormir sur nos lauriers. De nombreux ouvrages ont atteint leur durée de vie. D'importants tronçons d'autoroute construits dans les années 1970 et 1980 devront par conséquent faire, prochainement, l'objet de réfections en profondeur. Par ailleurs, nos infrastructures routières et ferroviaires sont soumises à des sollicitations de plus en plus importantes.

Le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF, sur lequel nous avons voté en février 2014, apporte deux grands avantages. Premièrement, le financement de cette infrastructure est doté d'une base solide pour les prochaines années. Deuxièmement, l'exploitation, l'entretien et l'aménagement sont financés à partir d'un pot commun. Cela offre une meil-

leure transparence des coûts consécutifs de l'aménagement. La décision du souverain était donc basée sur une vision à long terme. Dans le cadre de cette votation, le peuple a également approuvé une nouvelle étape d'aménagement. Les projets promis doivent être élaborés et réalisés le plus rapidement possible. C'est désormais aux compagnies de chemins de fer et à l'Office fédéral des transports de s'activer.

Ce que le rail a obtenu, la route en a également besoin de toute urgence: un fonds avec des recettes et des dépenses clairement définies. Nous autres constructeurs d'infrastructures sommes par conséquent clairement en faveur d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Urs Hany, président



La seule constante, c'est le changement



Les changements peuvent être source de craintes. Ils peuvent aussi motiver à remettre en question sa propre situation et rechercher de nouvelles solutions plus performantes. Faire face aux changements et anticiper les développements à venir est, depuis bientôt dix ans, la stratégie d'Infra et de l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication. Dans notre travail, nous mettons l'accent sur la formation initiale et le perfectionnement, à côté des thèmes politiques d'actualité.

C'est ainsi, par exemple, que les nouvelles ordonnances sur les formations initiales de deux et trois ans dans le champ professionnel de la construction de voies de communication ont été mises en œuvre dans notre école professionnelle, à Sursee. Pour l'enseignement, qui est actuellement encore plus

fortement axé sur le travail quotidien des apprentis, les enseignants ont développé de nouveaux moyens d'enseignement. De plus, les bâtiments et les halles de l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication, à Sursee, sont régulièrement modernisés et agrandis. Par ailleurs, nous avons remis sur le métier la réforme des formations pour les chefs d'équipe et les contremaîtres.

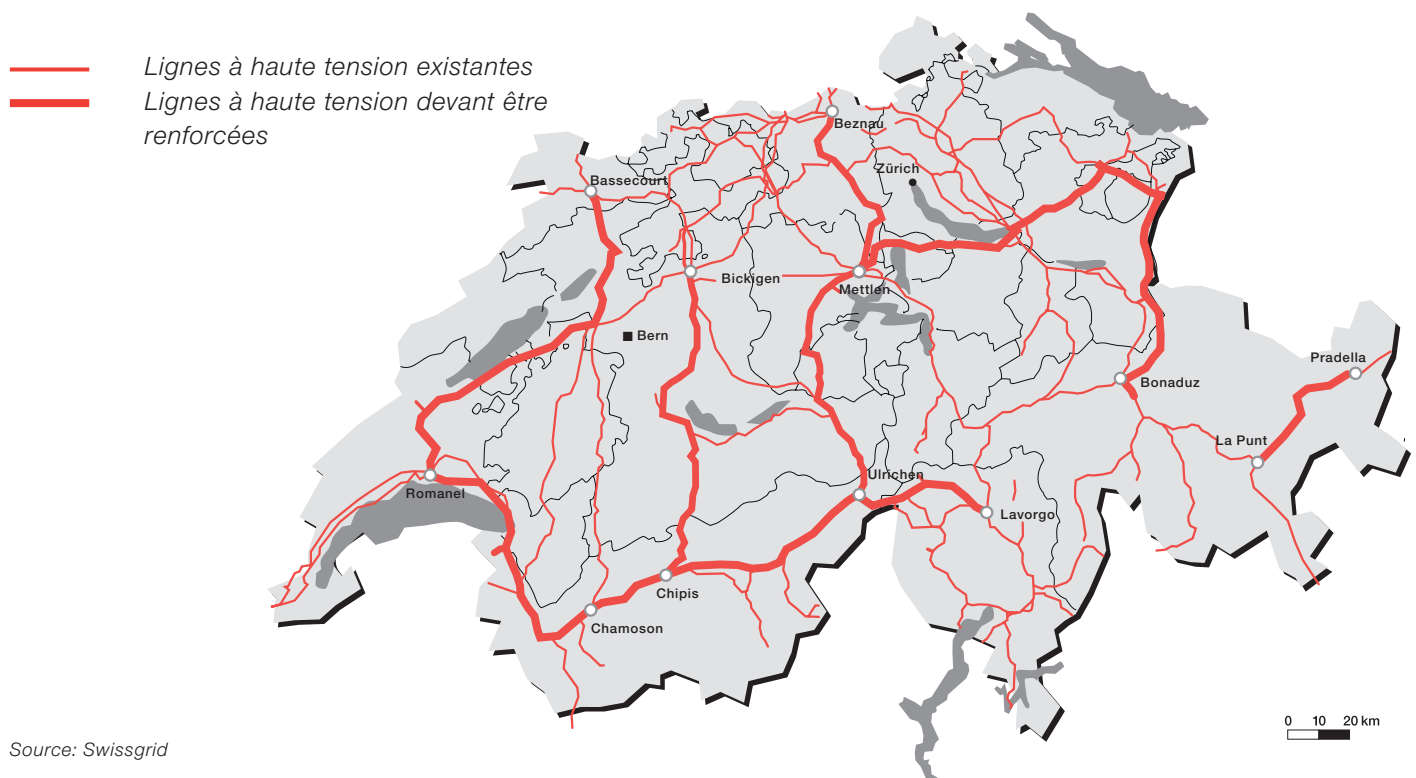
La Fédération Infra évolue et investit. Elle s'adapte ainsi aux besoins et exigences actuels et futurs. Parfois, elle est même en avance sur son temps. Et c'est bien ainsi car, dans ce domaine également, qui n'avance pas recule.

Benedikt Koch, directeur

Parfaitement branchés

Le réseau électrique suisse compte, aujourd'hui, 250 000 kilomètres de lignes. En raison de l'augmentation de la production décentralisée d'électricité et des sources d'énergie renouvelables, la Confédération doit développer et transformer le réseau de transport de 6700 kilomètres. Celui-ci doit être en mesure de mieux coordonner la consommation et la production d'énergie. La Confédération table sur des coûts de maximum 18 milliards de francs.

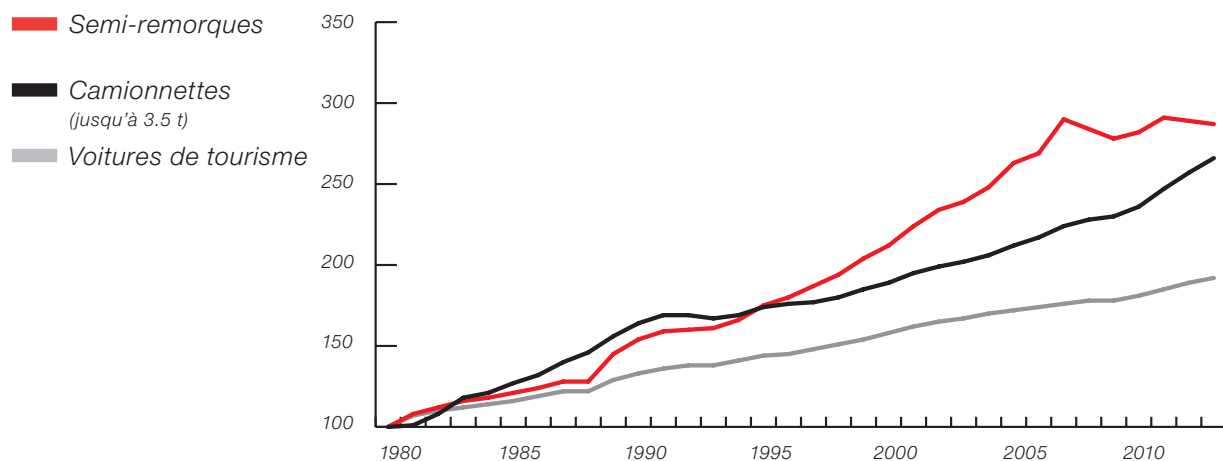
Extension des réseaux



Sollicitation accrue

La Suisse dispose d'un bon réseau routier, cela ne fait aucun doute. Mais cette infrastructure est soumise à des sollicitations toujours plus importantes. Durant ces 30 dernières années, le nombre de camionnettes jusqu'à 3,5 tonnes a augmenté de 166 %, celui des semi-remorques même de 187 %.

Evolution du parc automobile dans le domaine du transport de marchandises par la route (Index: 1980 = 100)



Source: Office fédéral de la statistique





L'accélérateur du choix professionnel

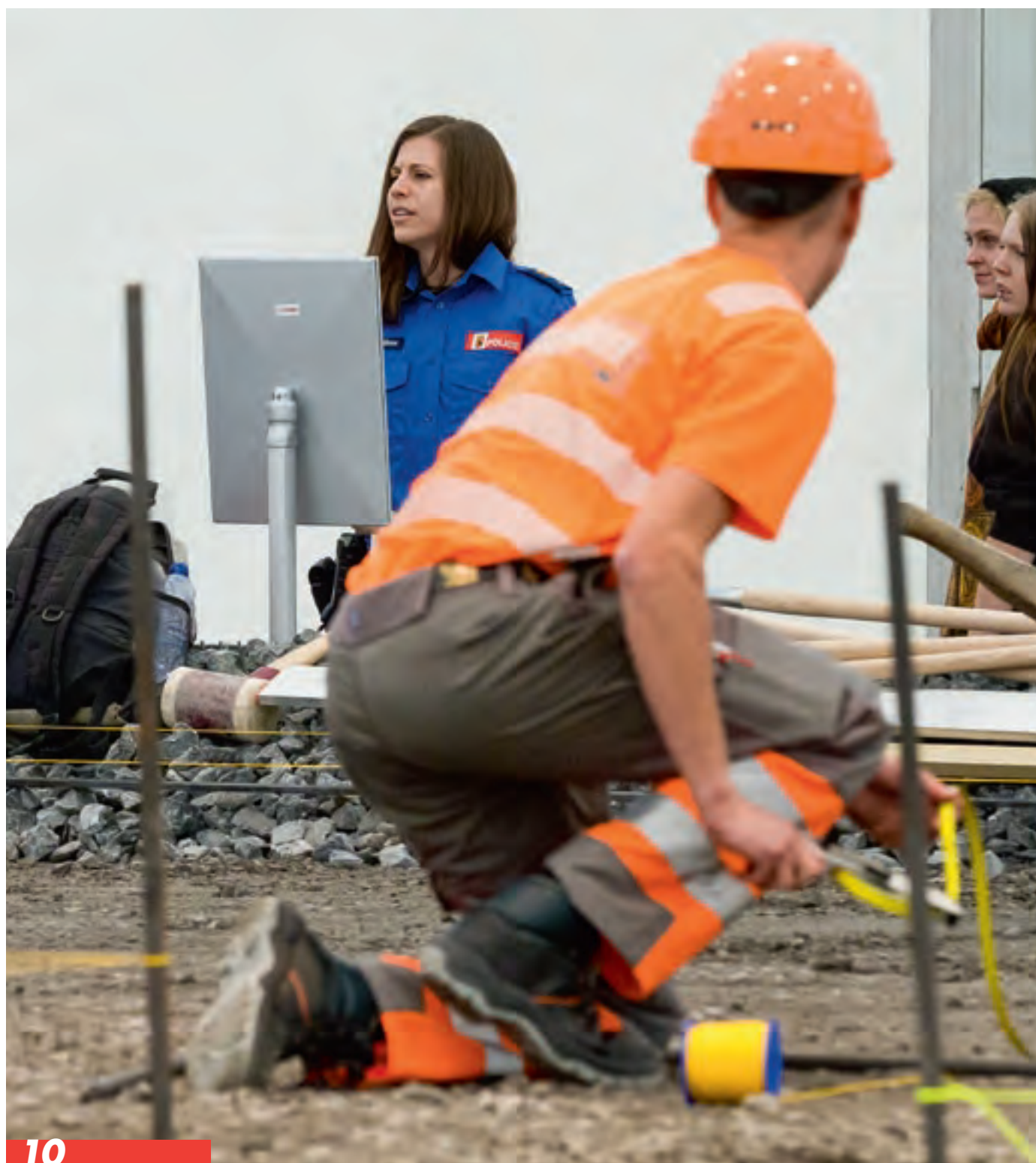
L'association Triebwerk, à Saint-Gall, met en contact des élèves et des apprentis, des enseignants et des entreprises formatrices. Elle le fait de manière particulièrement efficace et, depuis quelques années, également en collaboration avec la Fédération Infra.

C'est ainsi que l'association organise, par exemple, des ateliers auxquels les apprentis peuvent présenter leur expérience concernant la recherche d'une entreprise formatrice et parler de leur travail quotidien. En petits groupes, ils présentent leur travail

et leur métier aux élèves du cycle secondaire. L'association Triebwerk organise également régulièrement des rencontres entre les enseignants saint-gallois, les conseillers en orientation professionnelle et les entreprises formatrices.

L'association Triebwerk fournit une contribution importante à la promotion de la formation professionnelle duale. Nous serions très heureux de voir des projets similaires dans d'autres régions de Suisse.





Bénédiction ou malédiction ?

Une étude de marché commandée par la Fédération Infra montre que le volume des travaux dans la construction de tunnels augmentera de jusqu'à 60 pour cent dans le courant de ces six prochaines années. Mais seulement si des projets importants sont effectivement réalisés. En l'absence de ceux-ci, le marché se contractera – là aussi de 60 pour cent.

Cette incertitude n'est pas sans conséquences, car la construction de tunnels mobilise d'importantes ressources et exige beaucoup de connaissances spécialisées.

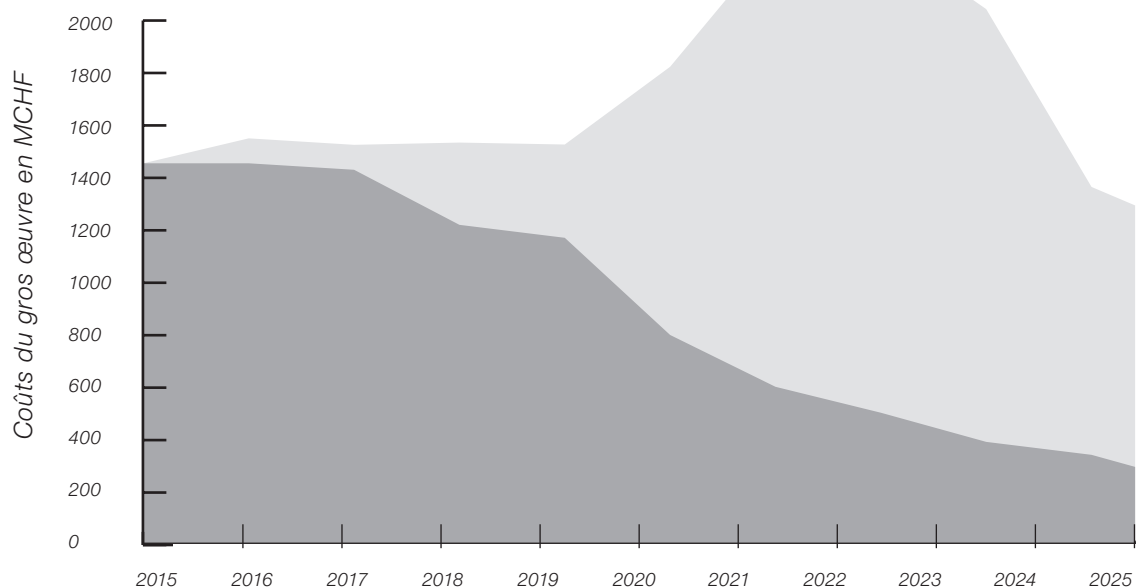
Dans la situation actuelle, les entreprises de construction ne sont guère en mesure d'évaluer si elles doivent développer leurs capacités ou, au contraire, les réduire.

Les constructeurs de tunnels ont par conséquent besoin de savoir quels grands projets seront réalisés dans le courant de ces dix prochaines années. Sinon, la construction de tunnels perdra non seulement des emplois, mais aussi d'importantes connaissances spécialisées.

Les volumes d'investissement attendus en Suisse dans le domaine des travaux souterrains 2015–2025

projets possibles

projets assurés



Source:
Fédération Infra 2014



Notre politique

Réfection du tunnel routier du Gothard

Lors de la votation populaire, la Fédération Infra soutiendra la réfection du tunnel du Gothard au moyen d'un second tube, telle que décidée par le Conseil fédéral et le Parlement. Un non menacerait le raccordement du Tessin au reste de la Suisse et figerait pour des décennies une sécurité routière insuffisante sur l'axe nord-sud. La construction d'un second tube sans augmentation de la capacité est judicieuse des points de vue économique, écologique et sécuritaire.

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

Le vecteur de transport le plus important de la Suisse a besoin d'un financement fiable. La Fédération Infra soutient par conséquent la création d'un fonds permanent pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Ce fonds doit financer aussi bien l'exploitation et l'entretien des infrastructures routières que leur aménagement.



Collaboration sur les chantiers

Il faut réfléchir à de nouvelles formes de collaboration dans la construction d'infrastructures. Ce constat est partagé aussi bien par les entreprises que par les maîtres d'ouvrages et les concepteurs. La Fédération Infra apporte son soutien pour que des projets complexes puissent être réalisés, en Suisse, dans ce qu'on appelle des «alliances autour de projets». Car ce qui fonctionne déjà bien en Australie et en Angleterre mérite également qu'on lui donne sa chance chez nous.

Marge de manœuvre pour les entreprises

Toujours plus de bureaucratie, toujours plus d'oppositions et toujours plus d'autorités de régulation et de surveillance. La marge de manœuvre pour les entreprises ne cesse de diminuer. Cette évolution préoccupe le secteur de la construction. La Fédération Infra s'engage par conséquent pour une plus grande marge de manœuvre en faveur des entreprises.

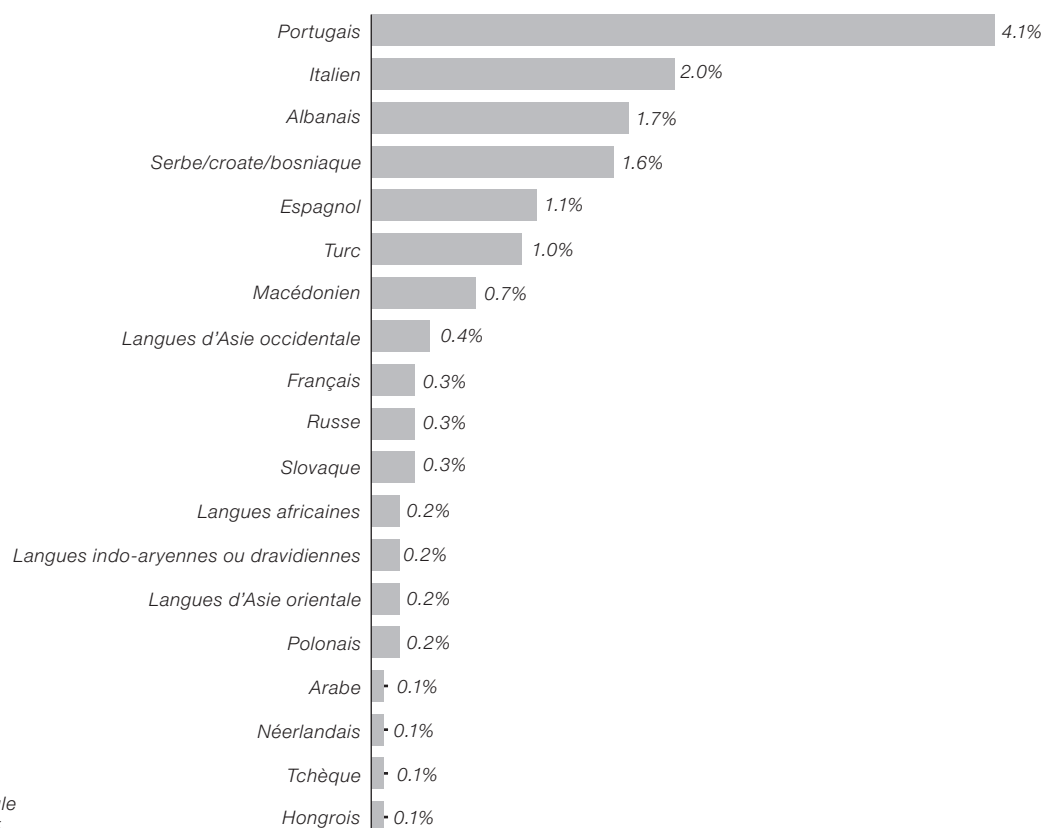


职业学校^{*}

Non, à ce jour, on n'entend pas parler chinois à l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication: 85,4 % des 1052 jeunes gens suivant actuellement une formation à Sursee indiquent l'allemand comme langue maternelle. Les autres langues maternelles les plus fréquentes sont le portugais, l'italien et l'albanais.

^{*} «Ecole professionnelle» en chinois (leo.org)

Premières langues des apprentis de l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication en 2014/2015 (sans l'allemand)



Source: Berufsfachschule
Verkehrswegbauer 2015

Construire vite demande du temps

Les chantiers routiers et ferroviaires se font toujours plus souvent en cours d'exploitation ou dans un laps de temps toujours plus court. Car la circulation doit être maintenue. Le maître de l'ouvrage devrait toutefois se demander ce qui est le plus important: un mode de construction le plus efficace possible ou le moins possible de perturbations de la circulation? Car satisfaire ces deux exigences à la fois n'est guère possible.

Il y a une règle fondamentale: plus la durée du chantier est réduite, plus la planification des travaux doit être minutieuse. La préparation des travaux demande du temps. Le maître de l'ouvrage sera donc bien inspiré d'accorder le temps de préparation nécessaire aux entreprises. C'est important, car seule une bonne préparation permet de respecter le calendrier et les coûts des travaux.





We are the champions

Les championnats suisses ne sont pas fréquents chez les constructeurs suisses de routes. Un tel championnat a eu lieu en 2014: aux SwissSkills Berne 2014, sept équipes de deux se sont affrontées pour le titre. Pendant quatre jours, ces jeunes constructeurs de routes ont montré leur savoir-faire au plus haut niveau. A travers leur engagement, ils sont parvenus à attirer un grand nombre de spectateurs et à les passionner pour leur métier.

C'est finalement l'équipe de Sandro Leuenberger (Implenia Suisse SA) et Pascal Studer (Walo Bertschinger SA) qui s'est montrée la meilleure. L'argent est allé à Christoph Nussbaum (Hans Weibel AG) et Dario Grundbacher (Gränicher AG). L'équipe de Suisse romande avec Alan Buri (F. Neff SA) et Baptiste Babey (FMGC SA) a, quant à elle, remporté le bronze.

www.constructeur-de-routes.ch/championnat





Activités 2014

Le 2 avril 2014:

journée des cadres travaux souterrains

A Lungern, les constructeurs de fondations se sont penchés sur la sécurité au travail.

Le 25 avril 2014: conférence

spécialisée travaux souterrains

Des thèmes importants étaient la Convention nationale du secteur principal de la construction et la valeur limite d'exposition à la poussière de quartz.

Le 7 mai 2014:

assemblée générale

Franz Damann quitte le comité. Claudio Giovanoli est nouvellement élu au comité.

Le 16 mai 2014: conférence spécialisée travaux spéciaux

Les constructeurs de fondations et les spécialistes en génie civil se sont retrouvés sur le Bürgenstock pour leur conférence spécialisée.

Le 3 septembre 2014:

visite de chantier

Infra a invité à Emmenbrücke pour la visite du grand chantier de la Seetalplatz.

Les 8 – 11 septembre 2014: cours de haute école Travaux souterrains

40 étudiants de toute la Suisse ont visité le chantier du tunnel de Court (BE) dans le cadre du cours de haute école.

Le 17 – 21 septembre 2014:

SwissSkills Berne 2014

Quatorze constructeurs de routes se sont affrontés pour le titre, lors du premier championnat national des métiers.

Les 23/24 octobre 2014: conférence spécialisée travaux souterrains

Les constructeurs de tunnels ont visité le chantier du nouveau funiculaire de Stoos.

Le 22 janvier 2015:

Journée Infra à Lucerne

La Journée Infra a été consacrée à la concurrence dans la construction d'infrastructures. La conseillère fédérale Doris Leuthard est également intervenue lors de cette journée.

Le 3 février 2015:

Journée Infra à Lausanne

L'innovation est le moteur de l'économie. La Journée Infra en Suisse romande était consacrée aux sciences et aux utopies.



Points forts 2015

Elections au Conseil national et aux Conseil des Etats

Le Parlement national sera renouvelé en octobre. La construction suisse d'infrastructures a besoin de représentants au Conseil national et au Conseil des Etats qui comprennent le fonctionnement du secteur de la construction et l'importance des infrastructures pour la compétitivité de la Suisse.

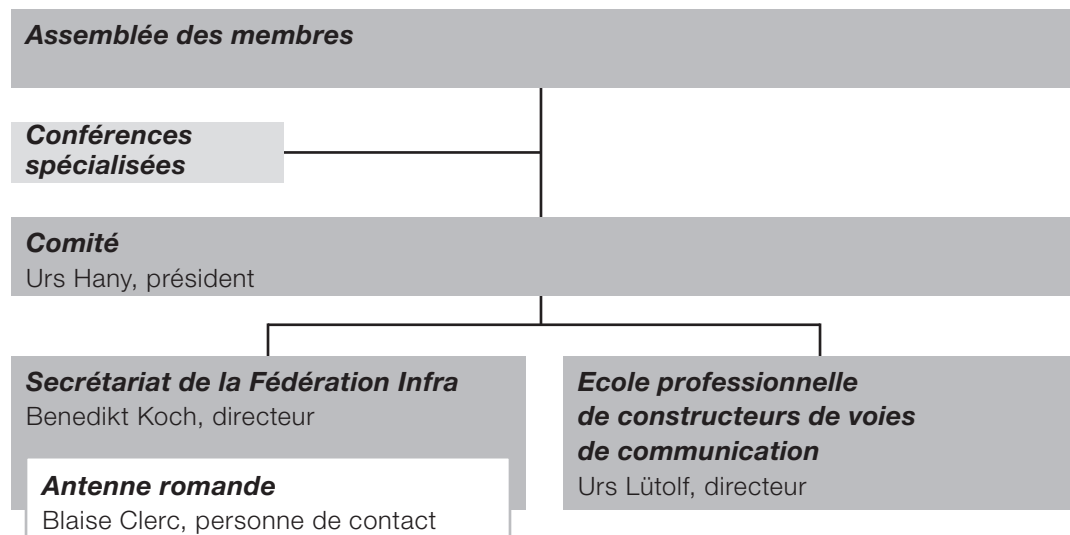
Evolution du marché

La forte appréciation du franc suisse ne se répercute qu'indirectement sur le secteur de la construction. La Société suisse des entrepreneurs estime toutefois que l'activité de la construction a atteint un pic, en Suisse. Pour 2015, elle prévoit un léger recul, mais pas d'effondrement du chiffre d'affaires. Les carnets de commandes restent satisfaisants dans la plupart des régions. La bonne santé des finances publiques reste l'élément déterminant pour la construction d'infrastructures.



La Fédération Infra

Structure au 1^{er} mars 2015



Comité

Urs Hany, président, Greuter AG, Hochfelden
Thomas Imperiali, vice-président / construction de routes, P. Imperiali & Cie AG, Büren
Ueli Weber, vice-président / formation initiale, E. Weber AG, Wattwil
Claudio Giovanoli, normes, Lazzarini AG, Coire
Roland Kleeb, finances, Roland Kleeb Corporate Finance, Zurich
Felix Mann, contact Suisse romande / communication, Laurent Membrez, Aclens
Guido Meier, pousse-tubes, Implenia Schweiz AG, Wallisellen
Tobias Meschenmoser, formation Suisse romande, SIF-Groutbor SA, Ecublens
Adrian Müller, politique patronale, Marti Tunnelbau AG, Moosseedorf
André Schär, génie civil, Walo Bertschinger AG, Zurich
René Schmidli, travaux spéciaux, JMS Risi AG, Baar
Hanspeter Stadelmann, travaux souterrains, Implenia Schweiz AG, Zurich

Secrétariat de Zurich

Benedikt Koch, directeur
Matthias Forster, directeur adjoint
Dejan Lukic, responsable technique
Marion Krättli, secrétariat

Antenne romande Lausanne

Blaise Clerc (SSE), secrétaire

Ecole professionnelle de constructeurs de voies de communication, Sursee

Urs Lütolf, directeur de l'école

Nous en faisons partie

Organisations auxquelles la Fédération Infra est affiliée

Société Suisse des Entrepreneurs SSE, Zurich
constructionsuisse – organisation faîtière du secteur de la construction, Zurich
Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS, Zurich
routesuisse – Fédération routière suisse FRS, Berne
LITRA – Service d'information des transports publics, Berne
Géotechnique Suisse, Zurich
SISTRA – Association suisse pour la sécurité routière, Olten
AEE Suisse – organisation faîtière de l'économie des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique, Berne
Association PPP Schweiz, Zurich
Association suisse des marchés publics ASMP, Fribourg
FGU – groupe spécialisé pour les travaux souterrains, Esslingen
European Federation of Foundation Contractors EFFC, Beckenham (UK)
Association mondiale de la route (AIPCR), Comité national suisse, Zurich
STUVA – Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (GER)
ViaStoria, Centre pour l'histoire du trafic, Berne

Fédération Infra

Weinbergstrasse 49
Case postale
8042 Zurich

044 258 84 90
info@infra-schweiz.ch

Fédération Infra

Antenne romande
Société Suisse des Entrepreneurs
Avenue de Savoie 10
Case postale 1376
1001 Lausanne

021 646 18 29
romandie@infra-suisse.ch

**Ecole professionnelle de constructeurs
de voies de communication**

Case postale
6210 Sursee

041 922 26 26
info@verkehrswegbauer.ch