

ÉDITION 1/24

SBV  
SSE  
SSIC 

# JOURNAL SUISSE DES ENTREPRENEURS

SOUS LA LOUPE

## Villes du futur

Modèles de  
travail alternatifs

L'indice de  
la construction





**TAG DER BAUWIRTSCHAFT  
JOURNÉE DE LA CONSTRUCTION  
GIORNATA DELLA COSTRUZIONE**

**Réseutage – Inspiration – Leadership**

# SAVE THE DATE

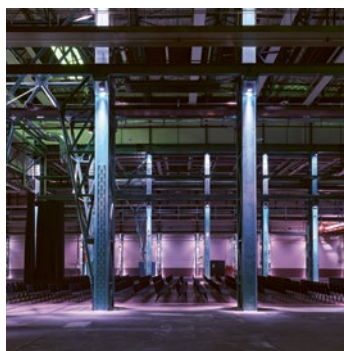
**Vendredi, 28 juin 2024**

**Halle 550, Zurich-Oerlikon**

La plateforme d'échange et de réseutage phare de la branche. C'est ici que se rencontrent et que dialoguent les grands décideurs: entrepreneurs, maîtres d'ouvrage, planificateurs et architectes, experts immobiliers et investisseurs ainsi que des acteurs du second-œuvre et des fournisseurs.



© Halle550



**SBV** // Schweizerischer Baumeisterverband  
**SSE** // Société Suisse des Entrepreneurs  
**SSIC** // Società Svizzera degli Impresari-Costruttori  
Hôte // Societad Svizra dals Impresaris-Constructurs

Partenaire **HGC**

Invité d'honneur **suisse.ing**

[www.journeedelaconstruction.ch](http://www.journeedelaconstruction.ch)



## Une Suisse à 10 millions

**En 2045, notre pays comptera 10 millions d'habitants, dont un quart de plus de 65 ans. Cela pose diverses questions, sur la société, le développement territorial, l'économie, la nature, les ressources et la mobilité.**

Si les experts sont divisés sur la réalité, dans un avenir proche, d'une Suisse à autant d'habitants, nous devons néanmoins nous préparer à une population croissante, plus âgée et plus hétérogène, ainsi qu'à davantage d'emplois. Le financement des systèmes suisses de prévoyance vieillesse n'étant pas pérenne, il faut des adaptations du côté des prestations.

Mais la pression augmente aussi sur le territoire. Les exigences en matière de protection et d'utilisation entraînent des conflits d'objectifs. Des préoccupations comme l'environnement et le patrimoine comptent autant que l'urbanisation, la croissance, l'agriculture, la sylviculture, le sport, le tourisme ou la production énergétique. La SSE s'engage à ce que ces diverses revendications soient conciliées avec discernement, à travers une pesée d'intérêts transparente. Selon la loi sur l'aménagement du territoire, la croissance démographique doit être supportée par les villes, si possible sans empié-

ter sur les espaces verts. Mais rares sont celles qui ont une solution pour un développement urbain attractif vers l'intérieur. Au contraire, la construction au sein de structures existantes suscite à court terme plus d'oppositions et donc des obtentions de permis de construire bien plus tardives. Dès lors, la construction stagne et les logements manquent. La SSE œuvre pour des indices d'utilisation du sol plus élevés, des permis de construire délivrés plus vite, un aménagement du territoire plus flexible et la suppression de la surréglementation.

Le défi, pour l'économie suisse, consiste à assurer sa compétitivité future. La société vieillissante, de nombreux emplois ne seront plus pourvus. Des entreprises risquent de disparaître. Il faut mieux valoriser la main-d'œuvre indigène et contrer la pénurie de personnel qualifié par une immigration ciblée. Les mégatendances que sont la numérisation et la mondialisation conditionnent le développement économique de la Suisse. La SSE se mobilise pour des conditions-cadres libérales pour les entreprises innovantes. La population croissante entraîne également des besoins de mobilité accrus. L'entretien adéquat et le développement des infrastructures de transport revêtent donc une importance grandissante. La SSE œuvre en particulier pour que les infrastructures de mobilité soient, dans la mesure du possible, souterraines.

Romana Heuberger, spécialiste senior en aménagement du territoire à la SSE



# TABLE DES MATIÈRES

Sous la loupe

## Villes du futur

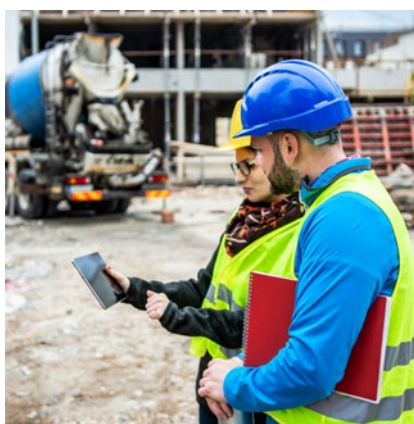
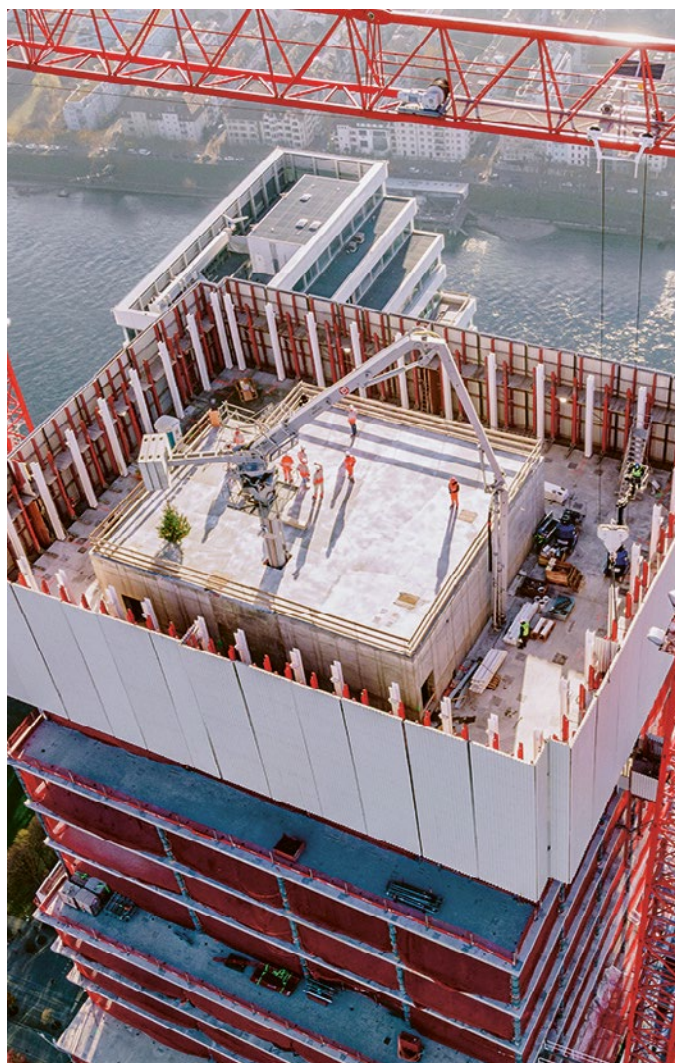
La ville du futur sera plus dense,  
plus verte et plus durable.  
Elle proposera des solutions  
de transport et de logement  
intelligentes.

**6-17**

**18 Numérisation**

**20 Données et outils 2024**

**21 Indice de construction de la SSE**



Ce que montrent les  
données fédérales et  
celles de simap.ch.

**19**



La SSE recommande  
l'acceptation de  
l'initiative sur les rentes.

**22**



Comment un chef de  
chantier s'y prend pour  
travailler à 80%.

**23**





## VOTRE OPINION

# «Le pire, c'est la circulation qui n'inclut pas les ouvriers»

**Concevoir les villes de demain, c'est aussi planifier la circulation des différents moyens de transport urbains actuels et permettre une meilleure densification. Des tâches loin d'être aisées, mais malgré tout largement perfectibles au vu des problèmes rencontrés par nos membres dans le cadre de leurs travaux.**

**Bernhard Tobler, directeur, Spleiss AG, Küsnacht (ZH)**

Le manque de place est un problème majeur. En ville, les chantiers sont exigus, sans espace pour stocker, et tout doit toujours être fait à flux tendus et avec de petits véhicules par manque de place pour le transbordement. Nous sommes contraints d'organiser nos installations de chantier sur des structures en acier, voire de louer des espaces aux municipalités. Les places de parking sont aussi limitées pour les ouvriers, et leur nombre ne cesse de baisser. Malgré tout, la sécurité de tous les usagers de la route doit être assurée, avec notamment des déviations et autres signalisations clairement indiquées. De plus, les travaux bruyants sont restreints à certaines heures de la journée, et les voisins se comportent en général comme si leur immeuble n'avait jamais dû être construit.

**Andreas Obergsell, directeur, A. Obergsell AG, Bâle**

En tant que prestataire de services, le plus gros problème pour nos ouvriers est celui de la circulation. Parmi les principaux exemples figurent notamment la forte diminution des places de parking

(sans alternative que les ouvriers pourraient utiliser avec leur carte), la très longue durée de certains feux rouges (qui engendrent des embouteillages pour que les usagers se tournent vers les transports en commun) ou encore les bifurcations ou rétrécissements de voies (qui occasionnent aussi des embouteillages).

**Urs Neff, membre de la direction, Cellere Bau AG, Zurich**

En matière de génie civil urbain, les principales difficultés se rencontrent d'après moi au niveau de l'espace disponible, des émissions de bruit et de la gestion du voisinage et de la circulation.

Le manque d'espace a une grande incidence sur la logistique de l'ensemble du chantier, qu'il est dès lors loin d'être aisé de garantir. Les contraintes en matière d'émissions sonores limitent ensuite les travaux bruyants à certaines plages horaires, ce qui complique la planification et le déroulement des travaux. Enfin, nous devons répondre aux besoins et aux impératifs du voisinage et de la circulation routière pour que les travaux se passent pour le mieux.

# Croissance sans migraine

Auteur: Beat Matter

À Winterthur, le plan directeur communal révisé a récemment été présenté. Il trace les grandes lignes du développement à venir de la ville. Entretien avec Martin Jakl, responsable adjoint Espace urbain et Architecture au sein de l'office de l'urbanisme de Winterthur.

**Selon les prévisions démographiques, la population de Winterthur devrait passer de 120 000 à 135 000 habitants d'ici à 2040.**

**Comme bien d'autres communes, la ville doit canaliser sa croissance avec une densification vers l'intérieur. Comment concilier densité et qualité de vie?**

Notre planification est actuellement très interdisciplinaire. Ce n'est qu'ainsi que l'on peut équilibrer les enjeux de l'habitat, du trafic et des espaces libres

«L'urbanisme oscille toujours entre objectifs collectifs et aspirations individuelles.»

dans leur globalité. Un élément central de notre stratégie de développement est ce que l'on appelle «l'épine dorsale urbaine», un concept élaboré le long des principaux axes routiers de la ville. Et c'est autour de cette épine dorsale que doit se concentrer la croissance dans les années à venir. Les quartiers périphériques vont aussi croître et se développer, mais sans que Winterthur ne perde ses caractéristiques de ville aux nombreux espaces verts et à la qualité de vie élevée.

**Les villes trop denses courent le risque d'une surchauffe à l'heure du dérèglement climatique. Est-ce un dilemme?**

Pas forcément. Le plan-cadre «Climat urbain» est là aussi un projet interdisciplinaire. Par-delà de strictes normes de construction, lesquelles suivent la réglementation sur les zones et les constructions, un levier important est celui de l'aménagement de l'espace public et de l'interconnexion des espaces libres. Ces deux facteurs sont en effet les garants d'une agglomération où l'air circule et où les îlots de chaleur sont peu nombreux. Winterthur ne peut pas lutter seule contre le réchauffement climatique. On ne soigne pas un cancer avec de l'aspirine. Mais avec une politique d'urbanisme ciblée, nous pouvons assurément éviter la migraine.

**Un point central du plan directeur de Winterthur consiste à faire passer de 42 à 20% la proportion des déplacements individuels motorisés. Quelle est votre approche?**

À Winterthur, nous avons une vision d'ensemble, où toutes les formes de mobilité ont la priorité qu'elles méritent dans l'espace urbain. Cela garantit efficacité et durabilité. Celui qui, pour des motifs professionnels, est amené à circuler en voiture, camionnette ou camion – c'est notamment le cas des livraisons commerciales – doit disposer de suffisamment de place, sans quoi nous perdons en fluidité. Et cela est possible si celles et ceux qui ne sont pas contraints de se déplacer en automobile utilisent des alternatives (trans-

Photo: mäd



ports en commun, vélo ou marche). Nous devons d'ailleurs mettre l'accent sur ces alternatives. La dernière Comparaison des villes en matière de mobilité, publiée récemment, indique par exemple que nous avons du retard en matière d'utilisation des transports publics.

**En matière de mobilité, les comportements observés divergent souvent des bonnes intentions initiales. D'un côté, la population de Winterthour s'est clairement prononcée en 2021 pour un objectif de zéro émission nette d'ici à 2040. De l'autre, son degré de motorisation demeure plus élevé qu'à Zurich, Berne, Bâle ou Lucerne. Comment l'urbaniste gère-t-il ce paradoxe?**

L'urbanisme oscille toujours entre objectifs collectifs et aspirations individuelles. Or, pour que des buts communautaires soient atteints, il faut qu'un maximum de personnes y contribuent. Et en matière de mobilité, ce n'est pas par l'interdit que l'on y parvient. L'interdit ne fait qu'accentuer l'opposition. Nous nous attachons donc à susciter de l'intérêt. À Winterthour, il doit être suffisamment attractif de se déplacer en transports publics, à pied ou à vélo pour que l'on ne songe plus à prendre sa voiture.

**Le principe de la ville des 5 minutes doit y contribuer. Comment s'articule-t-il?**

Le principe de la ville du quart d'heure est mis en œuvre un peu partout dans le monde; nous l'avons juste adapté à la taille des agglomérations suisses, qui sont relativement petites. L'objectif est que la ville et ses quartiers se développent de telle manière que la population n'ait, dans la vie de tous les jours, aucun besoin de déplacement excédant cinq minutes, et ce même à vélo voire à pied. Les quartiers qui le proposent veillent à ce que leurs habitant(e)s n'aient pas à traverser la ville au quotidien.

**Ces dernières années, de nombreux quartiers ont vu disparaître leurs boulangeries, charcuteries et autres commerces. Est-il possible d'inverser la tendance?**

Indirectement, oui. Les mesures d'urbanisme n'implantent directement aucune boulangerie de quartier ni ne lancent de projets en ce sens. Nous nous attachons en revanche à mettre en place le cadre nécessaire à l'émer-

gence – et au succès – de ce type d'initiatives. Nous aménageons par exemple des centres de quartier, où les habitants passent et se retrouvent volontiers. Nous organisons aussi une densité réfléchie d'espaces professionnels et d'habitation, où un nombre suffisant de client(e)s potentiel(le)s peuvent vivre et travailler.

**Le plan révisé a suscité de vives critiques, notamment auprès des partis bourgeois. Près de 800 réclamations ont été déposées. On a parlé d'un plan directeur idéologique, relevant du rêve sans prendre en considération les réalités sociales et économiques. Que répondez-vous à cela?**

Des critiques ont émané de tous les bords politiques, et nous les attendions. Certains rêvent trop, d'autres pas assez... Certains critiquent les axes du plan, d'autres contestent les prévisions démographiques... En définitive, la question est la suivante: comment est-il possible de faire vivre dans de bonnes et durables conditions davantage de personnes sur une même surface? Et je dirais que ce n'est pas un problème que le plan déclenche un grand débat, c'est au contraire un bon premier pas.



Lire l'article complet ici.



# La ville de Bâle freinée dans son développement

Auteur: Martin Dätwyler

**Une réglementation de plus en plus dense entrave la création de nouveaux logements et espaces de travail à Bâle et bloque son développement en tant que ville prospère et tournée vers l'avenir.**

Le contexte pour le développement de sites et de biens immobiliers par des particuliers s'est nettement détérioré ces derniers temps dans le canton de Bâle-Ville. Les directives en matière de construction se multiplient et les procédures de planification et d'autorisation sont de plus en plus longues et compliquées. Parallèlement, de plus en plus de personnes ou d'associations

«Il est important de réduire les obstacles réglementaires.»



font opposition, même à des projets de construction largement soutenus. La nouvelle loi sur la protection du logement freine elle aussi les investissements dans la construction de logements, et les assainissements sont beaucoup plus rares. À cela s'ajoutent des coûts de construction plus élevés dus à la hausse des taux directeurs, qui augmentent les coûts de financement externes et rendent les projets de construction moins attractifs par rapport à d'autres formes de placement. Les conséquences de cette évolution sont déjà visibles aujourd'hui: les logements et surfaces commerciales se font de plus en plus rares à Bâle.

En outre, cette altération du marché exacerbe la concurrence entre Bâle et d'autres endroits. Il est donc d'autant plus important de réduire les obstacles réglementaires et les coûts. Nous ne pouvons plus nous permettre de laisser la surréglementation freiner des projets de construction qui ont été réfléchis et sont déjà largement soutenus. La politique doit enfin prendre le contre-pied et réaliser que les investisseurs privés font justement partie de la solution. L'objectif commun doit être une ville aussi agréable à vivre que prospère et tournée vers l'avenir. Pour y parvenir, nous avons besoin d'un cadre réglementaire minimal et démocratique, ainsi que de procédures rapides et efficaces!

## À propos de l'auteur

Martin Dätwyler (\*1969) est directeur de la Chambre de commerce des deux Bâle (HKBB) depuis 2018 et président de la Chambre de commerce et d'industrie suisse (CCIS) depuis 2021. Il a rejoint la HKBB en 2002. Il siège au Parlement de Bâle-Campagne depuis 2019.

# De nouveaux logements rapidement

Auteure: Romana Heuberger

**Les appartements en ville se font rares... et chers. Pour remédier à cette situation, il faut accélérer les procédures de permis de construire et réduire les délais d'opposition.**

Afin de pouvoir accompagner la croissance de la population, les villes doivent nécessairement, mais judicieusement, opérer une densification vers l'intérieur. Cela étant, d'après une étude de Wüest & Partner, seul un quart des cinquante plus grandes communes suisses est en mesure de convenablement densifier son centre-ville. En vérité tout sauf une surprise, car si la volonté est là en théorie, c'est bien souvent le «pas d'ça chez moi» qui



«Une augmentation raisonnée du degré d'utilisation du sol est inévitable.»

s'applique. Nombreux sont en effet les projets de construction urbains qui échouent en raison de oppositions purement procédurières, de nouvelles réglementations, des procédures à rallonge, des exagérations en matière de pollution sonore ou encore par volonté politique. Il en résulte une pénurie de nouveaux logements et une hausse des prix à la location ou à l'achat en raison de la demande excédentaire. Dès lors, pour rapidement augmenter le nombre de logements en ville, il faut garantir une plus grande mixité entre zones commerciales et résidentielles et donc davantage de flexibilité lors de la re-

conversion d'immeubles. Cette approche permet par ailleurs davantage de réactivité face aux évolutions de la société. Ainsi, une hausse raisonnée du degré d'utilisation du sol est non seulement inévitable, mais augmente aussi l'attrait pour les rénovations énergétiques. Seulement, cela n'arrivera pas sans modification du cadre juridique, afin que les oppositions apparaissant comme clairement procédurales soient évitées autant que possible, en augmentant sensiblement leur coût par exemple. Les procédures d'opposition en général doivent de plus être réglées plus rapidement. Enfin, la numérisation et le BIM sont autant d'opportunités à saisir dans le cadre des procédures de planification et d'autorisation. On est en effet en droit de se demander si les outils actuels de planification demeurent fiables au regard des exigences actuelles.

La SSE s'engage pour un degré d'utilisation du sol plus élevé, des procédures de planification et d'autorisation plus efficaces, une meilleure mixité entre zones d'activité et résidentielles, une pondération égale entre immeubles résidentiels et ISOS au moment de la pesée d'intérêts, une suppression des réglementations excessives, ainsi qu'un recentrage du droit de recours.

Photo: SSE

# De nouvelles voies pour le transport de marchandises

Auteur: Werner Schüepp

**L'avalanche de colis déclenchée par l'essor du commerce en ligne est à l'origine d'un nombre croissant de trajets et d'embouteillages dans les villes. Comment le canton de Zurich gère-t-il ce problème?**

En 2019, près de 92,4 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées dans, depuis et à travers le canton de Zurich, avec une tendance à la hausse. La majeure partie de ces transports (87%) se fait par la route et seulement 13% par le rail. L'augmentation de ce volume s'explique par le commerce en ligne. Du fait du coronavirus et du télétravail, bien plus de consommateurs font dorénavant leurs achats sur Internet. Or, davantage de commerce en ligne signifie moins de livraisons groupées aux commerces locaux, et donc un trafic plus dense et moins bien regroupé vers les zones résidentielles. Le canton de Zurich l'a compris et présenté à l'automne 2022 son premier concept de transport de marchandises et de logistique (Güterverkehrs- und Logistikkonzept, GVLK) à finaliser à l'horizon 2040.

L'objectif est de créer les conditions requises pour un approvisionnement et une élimination sûrs, peu encombrants et plus respectueux du climat. Pour atteindre ce but, le canton de Zurich mise sur le transport ferroviaire de marchandises. Une mesure y prévoit de regrouper les flux de transport de marchandises par le rail jusqu'aux espaces urbains, au plus près des consommateurs finaux. Il serait ainsi possible de réduire considérablement la charge de trafic sur le réseau routier. Pour cela, il faut cependant disposer d'installations performantes permettant de transborder les marchandises du rail à la route en vue de la distribution fine aux magasins et aux clients. Le canton veut faire en sorte que ces sites soient sécurisés de manière contraignante par les propriétaires fonciers au cours des prochaines années.

## Défis politiques et économiques

«Nous avons pu présenter notre concept à différents groupes d'intérêts et lors de congrès», explique Paul Schneeberger, chef de projet Transport de marchandises au sein du service de la mobilité de la Direction de l'économie publique du canton de Zurich. En septembre 2023, un dialogue a ainsi été mené pour la première fois avec des représentantes et représentants du secteur logistique sous le titre «Programme de consultation sur

le transport de marchandises». En outre, un service cantonal de coordination du transport de marchandises et de la logistique a été créé, avant tout en tant que plaque tournante pour les questions de transport de marchandises.

Si un approvisionnement et une élimination efficaces des marchandises sont indispensables pour l'économie et la population du canton de Zurich, personne n'en veut devant sa porte, car il s'agit d'une source de bruit et parfois de salissures. M. Schneeberger d'ajouter: «Il s'agit ici d'agir sur deux fronts. D'une part, au niveau de l'acceptation: toutes les parties prenantes, c'est-à-dire les producteurs et les expéditeurs, les transporteurs, les destinataires et les pouvoirs publics, sont tenues de sensibiliser la population au lien direct entre le transport des marchandises, l'approvisionnement en la matière et leur élimination, et d'en démontrer la nécessité et l'importance. D'autre part, au niveau de l'organisation du transport de marchandises: il faut réduire ses effets négatifs (bruit, polluants, etc.) et veiller à ce qu'il puisse être réalisé dans le respect de l'environnement».

Actuellement, le canton de Zurich se concentre sur la sécurisation de zones de transbordement. «Le canton veut ainsi faire en sorte qu'il continue à rester de l'espace pour le transbordement de marchandises dans les villes et agglomérations de plus en plus denses architecturalement», explique Paul Schneeberger. À cet effet, le chapitre «Trafic de marchandises» du plan directeur cantonal a été entièrement remanié, sur la base d'études fondamentales. Sa mise à l'enquête publique a lieu du 1<sup>er</sup> décembre 2023 au 15 mars 2024 et sera suivie de la soumission au Grand Conseil par le Conseil d'État des adaptations finales.



Lisez l'article complet ici.

# Berne prend de la hauteur

Auteure: Susanna Vanek

**Avec des modules empilés, de nombreuses placettes et des terrasses reliant les bâtiments entre eux, le projet Wankdorfcity 3 de la ville de Berne réinvente le vivre-ensemble.**

Un quartier densément peuplé peut-il encore accueillir des maisons individuelles et autres tiny houses? Oui, comme le prouve le projet Wankdorfcity 3 à Berne. L'astuce est ici que ces tiny houses ne «consomment»

«Nous avons remis en question les conventions et les processus courants.»

pas de surface au sol, puisqu'elles sont hissées sur le toit d'un espace commercial. De même, les sept maisons individuelles se trouvent le long d'une terrasse urbaine à quelque 30 mètres de hauteur.

Véritable oasis de verdure, cette terrasse à haute altitude offre un deuxième rez-de-chaussée, composé de différents espaces de vie, à la population.

## Modèle futuriste

Avec un permis de construire qui sera délivré début 2024 et la fin des travaux agendée pour 2029, ce nouveau quartier proposera sur une parcelle d'environ 34 000 m<sup>2</sup>, au nord de la halte ferroviaire du Wankdorf, en lieu et place de la zone industrielle actuelle, une surface de plancher cumulée de plus de 100 000 m<sup>2</sup> pour des logements, bureaux et espaces de loisirs. Le quartier se retrouvera certes plus densément construit



et peuplé, mais il sera également plus vert, plus agréable et plus humain grâce à sa conception si particulière, où se mêleront petites niches et vastes espaces de rencontres. Ce concept a été rendu possible par la dimension novatrice du travail de planification.

«Nous avons remis en question les conventions et les processus courants, les avons repensés et sommes ainsi parvenus à élaborer un projet diversifié sur le plan architectural, urbanistique et pratique», explique Gabriela Theus, directrice du maître d'ouvrage Immofonds. Le principe directeur est celui de bâtiments «empilés».

Maire de Berne, Alec von Graffenried est séduit par cette perspective de développement: «Le projet Wankdorfcity 3 est unique et fait figure de modèle pour l'évolution de la ville de Berne telle que je l'imagine: avant-gardiste sur le plan architectural, dense, écologique, climatiquement exemplaire et conçu selon un processus collaboratif». Le nouveau quartier obéira notamment au principe de «ville éponge», à savoir que l'eau de pluie sera stockée à des fins de refroidissement au lieu de disparaître dans les canalisations.

Visualisation: mäd

# Densification défailante dans les villes suisses

Auteur: Max Fischer

**Si les cités d'agglomération augmentent la densité de leur population, les grandes villes manquent de constructions densifiées. Avec pour conséquence, une diminution de leurs recettes fiscales.**

Pour la première fois, l'Office fédéral de la statistique a recensé plus de neuf millions de personnes en Suisse en 2023. La population augmente d'année en année. L'espace habitable se raréfie. «Les communes d'agglomération absorbent cette croissance», explique Remo Daguati, président de la Schweizerische Vereinigung für Standortmanagement (SVSM). «Les grandes villes aggravent la situation avec leur aménagement urbain et du territoire de plus en plus complexe». Dans de nombreuses villes, les conditions-cadres pour les entreprises ne cessent de se dégrader.

trictions de plus en plus nombreuses dans le développement de bâtiments résidentiels et commerciaux. «Cela va de la protection contre le bruit aux exigences en matière de protection du patrimoine et aux opposants privés, en passant par les zones de basse vitesse et les quotas de construction de logements d'utilité publique». Il relève par ailleurs d'autres points faibles dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme: «La formation doit être plus proche de la pratique et moins centrée sur la spécialité». De nombreux responsables actuels rêveraient de villes uniquement construites selon des aspects écologiques et sociaux. «Ils oublient les facteurs économiques, qui restent essentiels pour chaque investisseur».

**«La baisse du substrat fiscal pourrait entraîner un changement de mentalité.»**

Bülach, dans l'Unterland zurichois, est un exemple de croissance à l'écart des grandes villes. En 2000, la cité d'agglomération comptait 13 900 habitants, contre 24 500 aujourd'hui. Mais elle ne s'est pas contentée de s'agrandir: aucune autre ville suisse n'a autant augmenté la densité de sa population par hectare de zone à bâtir. Selon la société de conseil Wüest Partner, la croissance a été de 18% entre 2017 et 2022. Juste derrière, l'on trouve Kloten et Schlieren. Si vous voyagez de Zurich à Wallisellen et à Dübendorf ou de Lucerne à Kriens et Horw, vous aurez l'impression d'être à Manhattan en raison des nombreux complexes de gratte-ciel futuristes que vous y verrez.

Or, cette densification fait défaut dans la plupart des grandes villes. Pour Daguati, cela s'explique par les res-

Politiquement, les choses sont claires: il y a dix ans, le peuple suisse a approuvé une modification de la loi sur l'aménagement du territoire. Pour freiner le mitage, il s'agit désormais de gérer le sol de manière plus économe et de densifier les constructions.

«Mais il se passe exactement le contraire», constate Remo Daguati. L'ancien responsable du département de l'économie du canton de Saint-Gall, ainsi que de sa promotion économique habite lui-même dans la métropole de Suisse orientale: «Depuis un certain temps, j'observe de près un mouvement migratoire des personnes physiques et des entreprises vers la périphérie».

Une nouvelle étude d'Avenir Suisse le confirme. Selon le groupe de réflexion, la puissance fiscale relative a diminué dans huit villes sur dix entre 2016 et 2021. Le recul est particulièrement marqué à Bâle (-20,6%), Genève (-11,7%), Zurich (-11,5%) et Saint-Gall (-10,1%). Pour Daguati, c'est fatal: «Les centres urbains doivent rester les moteurs économiques de la Suisse. C'est là que se croisent les infrastructures élémentaires de transport, de formation et de recherche».

Graphique: Avenir Suisse

Les milieux économiques et scientifiques influents ont pris conscience de la gravité de la situation. Ainsi, le Groupement pour un urbanisme réfléchi «Urbanistica», sous la houlette de l'entrepreneur en construction et en immobilier Balz Halter et de l'ancien professeur d'architecture de l'EPFZ Vittorio Magnago Lampugnani, a élaboré un manifeste pour un aménagement du territoire durable et de qualité ainsi que pour la création d'une quantité suffisante de logements abordables.

Pour les initiateurs, une chose est claire: «Si l'on n'agit pas maintenant et ne crée pas suffisamment d'espaces dans les centres urbains, les prix continueront d'augmenter, tout comme la mobilité en provenance des agglomérations».

Le Groupement critique le fait qu'avec l'avènement de la mobilité individuelle, les villes aient d'abord misé sur la planification des transports, au détriment de l'urbanisme. Dans le manifeste, il est écrit: «Seule une densité élevée des usages permet de mettre en place des structures urbaines fidèles aux principes de la «ville du quart d'heure», grâce auxquelles la population peut satisfaire à ses besoins essentiels avec un minimum de déplacements». «Urbanistica» affirme que l'urbanisme est une mission centrale des pouvoirs publics. «Mais aujourd'hui, ce sont le plus souvent des promoteurs immobiliers privés qui cherchent à densifier par le biais de plans

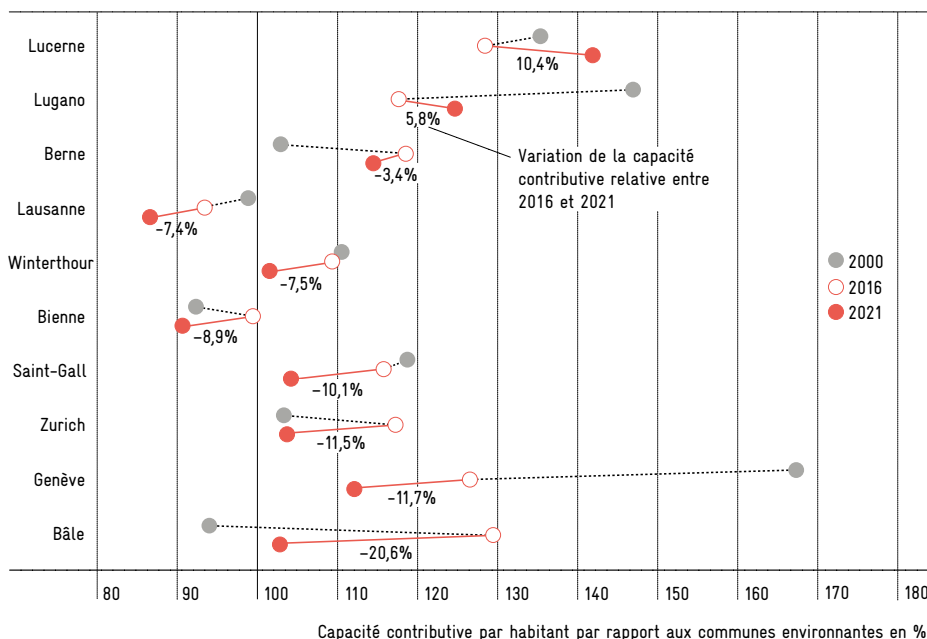
d'affectation spécifiques». Cette disposition progressiste diminue toutefois en raison des risques politiques et juridiques encourus. Daguati partage cet avis: «La coordination matérielle et formelle s'est fortement réduite du côté de l'administration; on laisse à des promoteurs privés le soin de se débrouiller avec les procédures».

Il n'en reste pas moins optimiste: «La forte baisse du substrat fiscal pourrait conduire à un changement de mentalité dans différentes grandes villes, à condition que les lacunes ne soient pas comblées par la péréquation financière», explique l'expert. Avenir Suisse lui donne raison: «Une place économique florissante agit positivement sur le substrat fiscal de l'impôt sur le revenu, car les entreprises performantes et productives versent des salaires élevés à leurs employés. Mais la ville ne profitera de cet effet sur le plan financier que si particuliers comme entreprises s'installent dans les limites de la ville, plutôt qu'en périphérie». Les villes auraient donc tout intérêt à plus s'interroger sur leur attractivité économique et, donc, sociale.



## Baisse de la capacité contributive relative dans presque toutes les villes

Huit des dix plus grandes villes de Suisse ont vu leur potentiel de ressources diminuer au cours des cinq dernières années par rapport aux communes environnantes. Bâle, Genève, Zurich et Saint-Gall ont connu le plus fort recul. À Lucerne et Lugano en revanche, la capacité contributive a augmenté par rapport au reste de la région.



Pour Lugano, ce sont les années 2000, 2014 et 2019 qui ont été prises en compte. Pour Berne et Bienne, il n'existe que des moyennes sur trois ans, raison pour laquelle les chiffres pour 1999 à 2001, 2014 à 2016 et 2020 à 2022 ont été utilisés. Afin de comparer Bâle avec les communes environnantes, notamment celles de Bâle-Campagne, il a fallu procéder à une estimation de la capacité contributive sur la base des statistiques de l'impôt fédéral direct. Le chiffre de Lausanne pour l'année 2000 a été majoré de 3,5 points de pourcentage afin de tenir compte d'une lacune dans les données.

Source: Calculs propres sur la base des statistiques fiscales des cantons et de l'AFC

Graphique: Avenir Suisse

# Les villes comme moteurs de construction progressiste

Auteure: Luiza Maria Maniera

**Si les villes jouent un rôle central dans la densification des bâtiments et des routes, ainsi que dans la lutte contre le changement climatique, le bilan actuel est toutefois mitigé.**

Comme la population croît principalement dans les villes et les environs, une densification des bâtiments et des infrastructures est nécessaire. Or, les communes sont bien avancées en matière de densification du trafic. La densité du trafic, calculée comme le rapport entre le nombre de voitures de tourisme par hectare de surface de route, a ainsi augmenté au cours de la dernière décennie dans plus de 1800 communes et enregistré une baisse dans quelque 250 autres, tandis que le nombre de voitures de tourisme a augmenté dans 96% des communes. La voiture personnelle restera à l'avenir le moyen de transport privilégié.

## «Les communes sont bien avancées en matière de densification du trafic.»

En 2017, dans les villes suisses, 0,615 personne occupait en moyenne une pièce. Cette densité a diminué de 1,4% cinq ans plus tard. Dans 60% des 170 villes pour lesquelles des données sont disponibles, la densité en

matière de pièces a diminué, elle est restée inchangée pour 35% d'entre elles et n'a augmenté que dans 5% des cas. C'est dire qu'à l'avenir, les villes suisses devront lutter plus fortement contre le mitage du territoire.

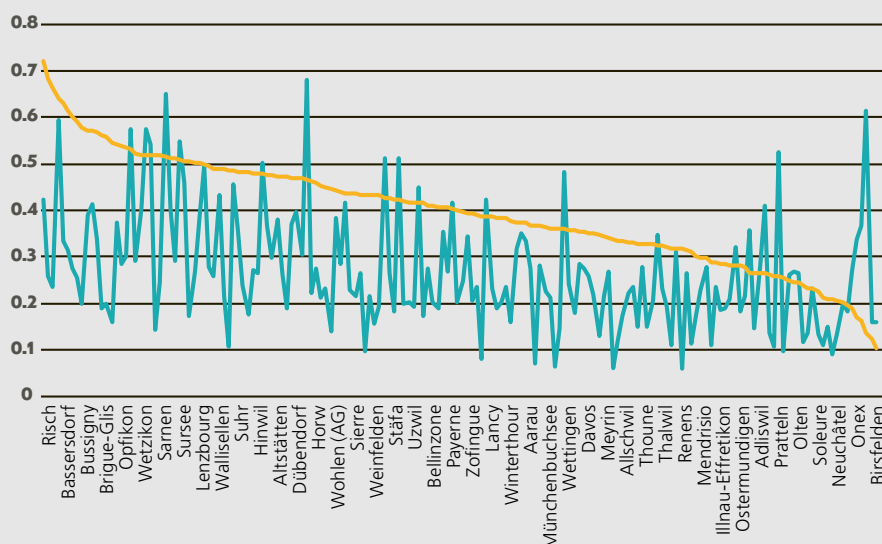
Seul dans 35 de ces 170 villes, la moitié des logements a moins de 40 ans. Cela montre à quel point il est fastidieux de densifier et de rénover le parc immobilier. Les logements plus récents sont considérés comme énergétiquement beaucoup plus économes et respectueux de l'environnement que ceux construits avant 1980. On pourrait dès lors supposer que les nouveaux bâtiments seraient davantage dotés de systèmes de chauffage écologiques que les bâtiments plus anciens. Cette corrélation ne se vérifie cependant que très partiellement. Ainsi, bien que les appartements à Bâle et à Berne aient été construits environ dans les mêmes années, 62% des logements bâlois disposent d'un chauffage respectueux de l'environnement (sans mazout ni gaz), contre seulement 16% à Berne. Cela signifie que même dans les bâtiments relativement modernes, le choix d'un système écologique de chauffage n'a pas toujours été fait.

## Part de logements selon la période de construction et la source de chauffage dans 170 villes suisses

Graphique: Luiza Maria Maniera

- Respectueux de l'environnement: pompe à chaleur, énergie solaire thermique, bois, chauffage à distance, électricité, autres sources d'énergie.
- Année de référence 2021. Les chauffages au gaz et au mazout ont été jugés nocifs pour l'environnement.

Sources: OFS, SSE



# Endiguer les îlots de chaleur

Auteur: Thomas Staffelbach

**Les records de température tombent les uns après les autres. Espaces urbains et industriels sont parmi les plus touchés. Pour contrer ces îlots de chaleur, nos villes adoptent diverses approches.**

L'îlot de chaleur est un phénomène qui est renforcé par le dérèglement climatique et l'urbanisation. La végétation se fait rare dans les agglomérations, et nombreux sont les revêtements, comme le béton ou l'asphalte, qui absorbent et emmagasinent la chaleur. Hautes constructions et rues étroites entravent également la circulation de l'air, ce qui aggrave le phénomène. Il en va de même de la production de chaleur due au chauffage, à la climatisation et à l'éclairage.



**«Des actions isolées ne suffisent pas à résoudre le problème des îlots de chaleur en ville.»**

Le coût énergétique de la climatisation, la pollution de l'air et les problèmes de santé figurent parmi les conséquences de ces îlots de chaleur. Les zones urbaines doivent aménager davantage d'espaces verts et construire des bâtiments mieux adaptés au climat local. Des agglomérations comme Zurich ou Zoug disposent déjà d'études et de modèles climatologiques détaillés dont il est tenu compte pour le développement des nouveaux quartiers.

Le problème se pose cependant pour les espaces déjà construits. De nombreuses villes cherchent à insérer des espaces verts et des plans d'eau, ainsi qu'à recourir à des matériaux de construction plus adaptés. L'école d'agriculture de Sion a par exemple aménagé un jardin japonais sur son toit et un étang à proximité du bâtiment. La capitale valaisanne éventre également ses sols

en de nombreux endroits pour remplacer les revêtements sombres par des asphaltes clairs.

Des actions isolées ne suffisent pas à résoudre le problème des îlots de chaleur en ville. Un large éventail de mesures doit être mis en œuvre et seule une stratégie globale «Du vert et du bleu plutôt que du gris» peut contribuer à rendre les zones urbaines agréables même en été.

## Nouvel outil

La Haute école spécialisée de Lucerne a développé un outil capable de calculer rapidement et à bas coût le microclimat d'un quartier. Il en résulte une modélisation climatique par quartier, où les effets du rayonnement, des ombres, des matériaux, des flux d'air et des espaces verts peuvent être simulés de manière interactive. Ainsi, il est possible d'éviter les îlots de chaleur dès la phase de planification.



Pour en savoir plus sur cet outil.

Illustration: DALL-E

# Nouveautés concernant les appels d'offres BIM

Auteur: Moritz Lüscher

**Avec l'utilisation croissante du BIM, certains maîtres d'ouvrage lancent désormais également leurs appels d'offres sur la base de modèles.**

Cela signifie qu'ils renoncent à un descriptif des prestations classique et que le modèle contient un maximum d'informations. Mais comme toutes les données ne peuvent pas être représentées dans le modèle, les maîtres d'ouvrage appliquent différentes stratégies pour fournir les attributs manquants: p. ex. en combinant le modèle avec un DP complémentaire basé sur certains articles du CAN ou de l'eCCC-GC. Les défis pour les entreprises de construc-

tion doit par ailleurs, dans la pratique, déboucher sur des propositions de solutions concrètes sous forme d'exigences minimales pour l'amélioration des futurs appels d'offres BIM.

Plus de 260 personnes ont participé à la consultation à la fin 2023, ce qui reflète la pertinence actuelle du sujet. Les résultats constituent pour l'équipe de projet de la SSE une base pour l'élaboration d'un catalogue d'exigences minimal pour les appels d'offres basés sur des modèles.

«Les exigences sont maintenant regroupées dans une prise de position.»

tion sont évidents: l'absence de standardisation des appels d'offres BIM et des méthodes de calcul ainsi que les solutions individuelles adoptées par les maîtres d'ouvrage entraînent une charge de travail supplémentaire et des risques accrus.

## Projet de la SSE pour des appels d'offres BIM équitables

La SSE veut y remédier et a lancé un projet à ce sujet en 2023. L'objectif est d'élaborer une position aussi uniforme que possible sur les appels d'offres BIM, qu'elle puisse défendre devant les maîtres d'ouvrage et le marché. Cela

## Prochaines étapes

Les exigences sont maintenant regroupées dans une prise de position. À partir du 1<sup>er</sup> trimestre 2024, des contacts seront pris avec les maîtres d'ouvrage publics et des premiers entretiens auront lieu. La SSE espère ainsi obtenir une valeur ajoutée concrète dans la manière dont se dérouleront les appels d'offres à l'avenir et créer des conditions équitables pour toutes les entreprises de construction.



## Seulement pour les membres

Les membres de la SSE peuvent consulter ici une version plus détaillée de ce rapport, y compris l'évaluation de la consultation de branche.



Lisez l'article complet ici.

Photo: SSE

# Marchés publics: quel changement?

Auteur: Laurens Abu-Talib, directeur de Politaris

**Après la révision totale du droit des marchés publics, comment le changement culturel s'établit-il dans la pratique? La comparaison entre constructionsuisse (simap.ch) et la Confédération.**

La Conférence des achats de la Confédération (CA) a publié cet été le premier monitoring de la mise en œuvre de la stratégie d'achat de la Confédération pour 2022. Quelles sont les différences entre ce monitoring et le moniteur des adjudications de constructionsuisse? Les deux outils analysent les indicateurs utilisés dans le moniteur de constructionsuisse, qui récupère une grande partie des appels d'offres sur simap.ch (dont 42% des procédures de gré à gré fédérales). La Confé-

40% environ des appels d'offres de gré à gré. On peut donc se demander si le changement culturel progresserait différemment avec le choix d'une procédure d'adjudication de rang supérieur. Les concours feraient plus rarement l'objet de procédures ouvertes; la qualité, le dialogue et les variantes interviendraient davantage dans les appels d'offres ouverts.



Plus d'informations

## «Les chiffres sont du même ordre de grandeur.»

dération collecte les données d'enquêtes auprès de ses cinq principaux services d'achat, puis calcule la pondération moyenne de chaque critère d'adjudication, ainsi que la fréquence d'apparition des différents types de procédure. L'association faîtière utilise la fréquence pour tous les critères sauf la qualité, qu'elle évalue à l'aide de la pondération moyenne. Dans les marchés fédéraux en 2022, la qualité était pondérée en moyenne à 59% (Confédération) et 63% (constructionsuisse). Les chiffres sur la procédure de dialogue et les variantes sont aisément comparables.

Les informations chiffrées de la Confédération et celles de constructionsuisse sont du même ordre de grandeur, même si les secondes sont plus optimistes (sauf concours). Cela s'explique notamment par les données sélectionnées: constructionsuisse analyse seulement

### Critères d'adjudication

La Confédération a pondéré la durabilité en moyenne à 2%, la valeur la plus élevée (7%) provenant de l'OFCL et la plus basse (2%) de l'OFROU. Armasuisse Immobilier n'a pas pris en compte ce critère. D'après le modèle de constructionsuisse, la durabilité est apparue dans 8% des marchés fédéraux.

Graphique: constructionsuisse

# Données et outils 2024 disponibles

Auteur: Loris Bonaglia

**Les produits liés au calcul et au décompte des coûts ont été mis à jour. Les nouvelles données en la matière sont désormais disponibles.**

## Travaux en régie

La nouvelle édition des Aides à la calculation pour les travaux en régie comprend plus de 7000 postes pour les matériaux, machines, engins, le matériel d'exploitation, l'outillage et les prestations de tiers. Les prix des matériaux se basent sur les tarifs actuellement appliqués par les fournisseurs et prennent en compte les prévisions pour 2024.

La volatilité des prix par rapport à l'année dernière s'est dans l'ensemble atténuée, la hausse s'est clairement ralentie pour ce qui est des produits en acier, matières synthétiques et bois, tandis que le prix des autres produits a légèrement augmenté, dans le cadre du renchérissement général.

Téléchargement:



## Salaires pour les travaux en régie (outil RL)

L'outil RL vous aide à établir les barèmes de salaires individuels, les Aides à la calculation pour les travaux en régie n'en comportant pas. Gratuit pour les membres, l'outil, qui est mis à jour annuellement, contient de nombreuses informations chiffrées, notamment concernant les statistiques sur les salaires actuels, qui sont utiles pour fixer des prix spécifiques à l'entreprise.

## Données d'inventaire DBI, TFI, LISC

Les données d'inventaire sont actualisées chaque année depuis 2021; sont concernées les données de base pour l'inventaire (DBI), les taux de facturation interne (TFI) et la Liste suisse de l'inventaire dans la construction (LISC). Le détail des fluctuations peut être consulté sur la liste des ajustements, laquelle peut être demandée en écrivant à [conseils-te@entrepreneur.ch](mailto:conseils-te@entrepreneur.ch). La baisse du prix des carburants des machines équipées de moteurs à combustion a entraîné une diminution des coûts de celles-ci par rapport à l'an dernier. Enfin, les données des petites machines à moteur électrique sont depuis peu également disponibles.

Téléchargement:



## Schéma de calcul (outil BK)

L'outil BK aide à déterminer le salaire grâce à une large automatisation, à de nombreuses valeurs statistiques et aux informations contextuelles. Sa nouvelle version est basée sur les statistiques des salaires 2023 ajustés du

renchérissement escompté pour 2024, ainsi que sur les taux de cotisation actuels applicables pour les assurances du personnel.

## Analyses standard / CAN

Pour le calcul d'articles normalisés des chapitres les plus importants pour les entrepreneurs (CAN), quelque 19 700 analyses de calcul sont disponibles. Celles-ci se basent sur les éléments de coûts fournis:

- 140 éléments salariaux sectoriels
- 4600 matériaux
- 1900 machines, engins, matériel d'exploitation et outillage

La conception des analyses standard permet un ajustement efficace pour le calcul des coûts spécifique à l'entreprise et à l'objet. Le calcul des chapitres suivants a été revu:

- CAN 113 Installation de chantier
- CAN 114 Échafaudage de travail
- CAN 121 Sécuriser, étayer, renforcer et déplacer
- CAN 161 Rétention d'eau

## Variation des salaires et indice des frais de personnel

Aucun accord sur une augmentation des salaires en 2024 n'a été trouvé par les partenaires sociaux. Les variations des salaires et l'indice des frais de personnel s'appuieront donc sur une enquête anticipée sur les salaires. Les chiffres seront publiés en mai et sont effectifs à titre rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2024 pour les décomptes du renchérissement. En conséquence, l'indice des coûts de production (ICP) du premier trimestre 2024 ne reflétera aucun renchérissement salarial et ne sera donc que provisoire. Un ajustement rétroactif pourra être opéré au deuxième trimestre. Cette procédure complexe, qui a déjà été appliquée à de nombreuses reprises par le passé, est actuellement inévitable.

E-mail: [conseils-te@entrepreneur.ch](mailto:conseils-te@entrepreneur.ch)

Tél.: +41 58 360 76 50

# Construction: 23 milliards de francs en 2024

Auteur: Martin Maniera

**Selon l'indice de la construction, il faut s'attendre à un léger recul du chiffre d'affaires en 2024: 2% dans le bâtiment et 1,5% dans le génie civil. Les commandes publiques devraient rester stables.**

L'année 2023 devrait se terminer avec un chiffre d'affaires d'environ 23,5 milliards de francs, ce qui correspond à peu près au niveau de 2022. L'intense activité du secteur de la construction s'est appuyée sur des réserves de travail bien remplies, car les nouvelles commandes ont en moyenne diminué d'environ 5%. L'année prochaine, l'activité devrait baisser de 2% dans le bâtiment et de 1,5% dans le génie civil, ce qui correspond à un volume de 23 milliards de francs.

secteur. En conséquence, moins de logements devraient être construits en 2024 qu'au cours des dernières années. Du fait que les loyers augmenteront en 2024, comme ils l'ont fait en 2023, le secteur gagnera en attractivité à moyen terme.

Des interventions politiques pourraient également contribuer à ce que, à partir de 2025, le secteur génère à nouveau plus de chiffre d'affaires. La construction de logements étant un facteur prépondérant du génie civil privé, la tendance du chiffre d'affaires est également à la baisse pour ce secteur. Dans le génie civil et le bâtiment publics, la croissance tend à stagner.

«La construction de logements est un facteur prépondérant du génie civil privé.»

Le potentiel à long terme pour la construction de logements est intact en raison du faible taux de vacance et de la demande toujours élevée. Toutefois, les prix des matériaux de construction devraient rester à leur niveau élevé et les taux d'intérêt se situer au maximum à 2% l'année prochaine. Les précédentes hausses de taux ont entraîné une correction des prix des logements collectifs et rendu d'autres formes d'investissement plus attrayantes. Par ailleurs, les oppositions et le manque de terrains à bâtir disponibles sont un frein aux activités de construction dans ce

Les demandes de permis de construire sont en baisse pour les logements et les bâtiments commerciaux. Corrigée de toute fluctuation des prix, la diminution est encore plus importante, raison pour laquelle moins de nouvelles commandes sont attendues dans les secteurs du logement, du bâtiment commercial et du génie civil privé au cours des prochains trimestres. En revanche, les demandes de permis de construire pour les bâtiments publics ont en moyenne augmenté de 40% en 2023 par rapport à l'année précédente, entraînant avec elles une hausse du nombre de commandes. Dans le génie civil public, les adjudications ont certes quelque peu reculé depuis l'été, mais le nombre d'appels d'offres est resté stable et la SSE a bon espoir que les mandats ne diminueront pas à moyen terme.

Fruit d'une collaboration entre Credit Suisse et la SSE depuis une vingtaine d'années, l'indice de la construction est l'indicateur le plus important en matière de prévision de l'activité du secteur. Depuis ce dernier trimestre 2023, la SSE publie cet indice de manière autonome, tout en remerciant son partenaire de longue date pour l'excellent travail réalisé:



Plus d'infos sur l'indice de la construction

# Prévenir le déficit de l'AVS

Auteur: Martin Maniera

**Soutenue par la SSE, l'initiative sur les rentes soumise au vote en mars prochain vise à indexer l'âge de la retraite sur l'espérance de vie, ce qui permettrait d'éviter des hausses de cotisations.**

À l'instauration de l'AVS en 1948, l'âge de la retraite était de 65 ans pour les deux sexes. Les hommes percevaient en moyenne une rente durant 12 ans, les femmes 13. Aujourd'hui, les hommes vivent 7 ans de plus et les femmes 10 ans. Parallèlement, il y a moins de naissances. Par conséquent l'AVS sera dès 2030 dans le rouge et le déficit, qui se chiffre en milliards de francs, s'accroîtra chaque année pour atteindre 10 milliards en 2050, et un total cumulé de 130 milliards.

Augmenter les cotisations salariales ou travailler plus longtemps. Les deux premières ne font que colmater les brèches. L'âge de la retraite devrait donc suivre l'évolution démographique et être indexé sur l'espérance de vie. Si nous vivons plus longtemps, il faut aussi travailler plus longtemps. L'initiative sur les rentes est la solution la plus efficace car elle prend le problème à la racine. En cas d'acceptation, l'âge de la retraite serait graduellement relevé à 66 ans pour les deux sexes d'ici 2033. Statistiquement, la retraite représente un cinquième de la vie, ce que l'initiative conserve.

«L'âge de la retraite devrait suivre l'évolution démographique.»

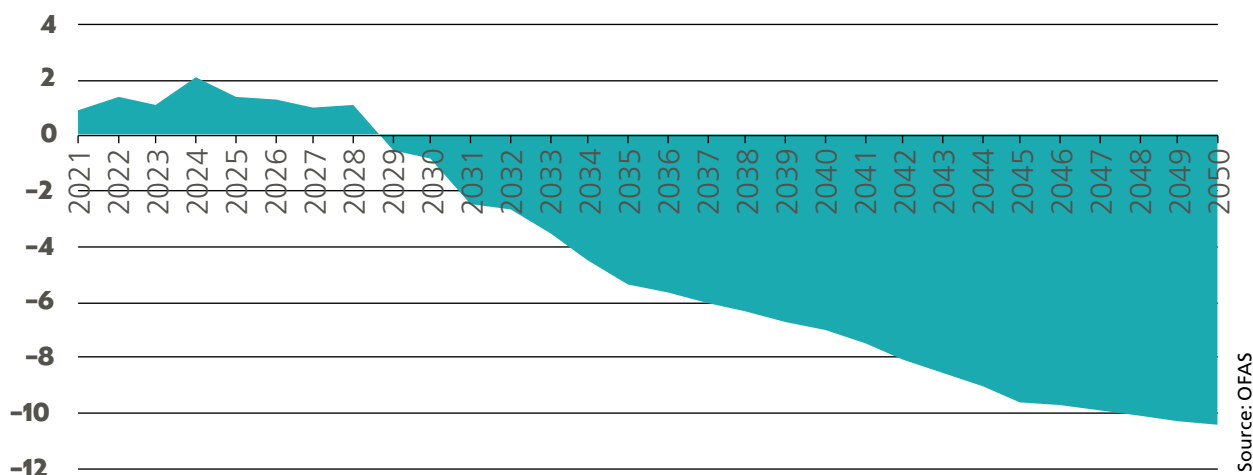
## Protéger les rentes et le pouvoir d'achat

Comment combler ce déficit? Comme la majorité de la population n'accepterait pas une diminution des rentes, il ne reste que trois options: augmenter la TVA, aug-

## La retraite anticipée demeure possible

Certaines branches comme le secteur principal de la construction permettent une retraite anticipée. Cette option demeure possible – la période de prestations se limitant dans tous les cas aux cinq dernières années avant l'âge ordinaire de la retraite AVS pour le secteur principal de la construction, tel que stipulé dans la CCT RA. L'initiative sur les rentes ne s'oppose pas aux solutions de retraite anticipée flexibles adaptées aux différents ouvriers de la construction et n'entraîne pas non plus d'années de perception supplémentaires, et donc de surcoûts, pour le secteur de la construction.

## Résultat par an de la répartition de l'AVS en mia de francs





# «Le travail à temps partiel va se développer»

Auteure: Susanna Vanek

**Christoph Bosshard travaille comme conducteur de travaux pour l'entreprise Gamma AG à un taux d'occupation de 80%. Et cela fonctionne très bien.**

Les conducteurs de travaux sont très recherchés sur le marché de l'emploi. Dès lors, quels sont les critères auxquels ils attachent de l'importance lorsqu'ils recherchent un nouvel employeur? Pour Christoph Bosshard, la possibilité de travailler à 80% et de faire du télétravail a beaucoup joué dans sa décision de rejoindre Gamma AG. «Depuis 2019, je travaille quatre jours par semaine», dit-il. Il apprécie beaucoup la possibilité de passer davantage de temps avec ses deux enfants et de les voir grandir. Il a ainsi également voulu faciliter à son épouse la poursuite de sa carrière. En plus d'être professeure de gymnase, elle a en effet lancé son activité de coach d'apprentissage. «Dans les situations de famille actuelles, les hommes prennent aussi leur part dans la garde des enfants et les tâches ménagères, et cela peut avoir des effets très positifs sur la vie commune. Le secteur de la construction se doit de prendre en compte cette évolution. Aujourd'hui, les jeunes choisissent des professions qui offrent la possibilité de travailler à temps partiel», précise-t-il, en faisant allusion à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée.

### L'organisation est essentielle

Comment Christoph Bosshard parvient-il à ne travailler que quatre jours par semaine en tant que conducteur

de travaux? «C'est une question d'organisation et de communication», dit-il. Gamma AG s'appuie sur une équipe formidable et possède une excellente culture d'entreprise. «C'est déterminant», estime-t-il. «Quand on est conducteur de travaux et que l'on est actif à temps partiel, on classe les tâches à effectuer encore plus selon leur degré d'importance et on doit être organisé. Il faut en outre exploiter les avantages de la numérisation, c'est inévitable», admet-il.

C'est pourquoi il est régulièrement en télétravail. «Pour autant, mes deux enfants ne sont pas à côté de moi; cela ne pourrait pas fonctionner. Au contraire, je fais du télétravail pour pouvoir effectuer des tâches qui demandent beaucoup de concentration et pendant lesquelles les distractions doivent être évitées; par exemple, lorsque je dois effectuer un mètre. Un autre avantage est que j'évite chaque jour les 80 minutes de trajet pour me rendre au bureau. Je peux ainsi mettre à profit ce temps pour mon travail et ma famille».



Lisez ici un article sur l'importance du travail à temps partiel pour les cadres du secteur de la construction.

Photo: Susanna Vanek

# Transport multimodal bâlois en pleine évolution



Auteur: Pascal Gysel

**Confié au Groupe ANLIKER et lancé en mai 2023 pour le compte du prestataire Rhenus Port Logistics AG, le chantier d'extension et de modernisation du terminal portuaire de Bâle bat son plein. La halle de transbordement destinée au rail, aux poids lourds et aux bateaux qui s'y conçoit sera terminée en février 2024.**

168 mètres de long, 77 mètres de large et 23 mètres de haut: voilà les dimensions de la halle de transbordement en construction dans le port de Bâle. Une grande structure qui doit augmenter le niveau de performance et d'efficacité de la plate-forme multimodale du maître d'ouvrage Rhenus Port Logistics AG. Destinée à permettre le transbordement sur bateau et la terre ferme, la halle est bâtie par le Groupe ANLIKER en y incluant certaines mesures de sécurité peu courantes: «Comme la structure déborde sur l'eau de près de 17 mètres et que nous avons dû poser des éléments en béton pesant jusqu'à 260 tonnes, il a fallu être extrêmement prudent», explique Beat Aerni, chef de projet et conducteur de travaux du Groupe ANLIKER.

### Un type d'ouvrage unique en Suisse

Monsieur Aerni se montre satisfait de la qualité et de la progression des travaux, d'autant plus que ce qui est actuellement construit dans le port de Bâle est sans doute une première nationale. «D'habitude, ces termi-

naux sont érigés en acier, mais comme Rhenus Port Logistics AG souhaite diminuer le temps de transbordement, le choix s'est porté sur le béton. Les forces libérées par l'activité des ponts roulants sont ainsi mieux amorties», détaille-t-il.

### Un chantier mesuré au plus près

La conception de la halle vise à faciliter un trajet logistique aussi direct que possible entre différents modes de transport. Ainsi, voie ferrée, lieu d'amarrage des bateaux et zone de chargement et déchargement des camions, prévue à l'intérieur même de la structure, ont été agencés à proximité immédiate les uns des autres. «Nous avons dû user d'une grande précaution dans les manœuvres de chantier, afin de ne pas empiéter sur le périmètre des wagons circulant par le terminal», précise Beat Aerni. Un projet malgré tout rondement mené entre corps de métier et qui devrait se terminer comme prévu, fin février.

Photo: Hans-Ruedi Rüfenacht



# L'accompagnement des professionnels au quotidien

**Auteure: Susanna Vanek**

**Le domaine Gestion d'entreprise de la Société Suisse des Entrepreneurs (SSE) joue un rôle clé en ce qui concerne l'assistance aux membres dans leur travail quotidien. Markus Lehmann, spécialiste Technique & économie d'entreprise, se réjouit d'exercer une activité importante et porteuse de sens.**

Actif au sein du domaine Technique & économie d'entreprise de la Société Suisse des Entrepreneurs (SSE), Markus Lehmann répond à tout un éventail de demandes d'assistance émanant des membres. Ainsi, il peut y avoir des questions sur les «tolérances dimensionnelles dans le bâtiment», sur les règles de métré et les conditions de rémunération figurant dans différents CAN, ou encore sur les «aides à la calculation pour les travaux en régie». Lors de la phase d'exécution des travaux, certaines entreprises ont parfois des doutes quant aux modalités de paiement ou à la compensation du renchérissement. D'autres auront besoin de conseils pour des modifications de contrats ou des avenants. M. Lehmann répond présent dans toutes ces situations. «Au cours de la première consultation, je montre par exemple à la personne les normes qui s'appliquent et j'expose des arguments pouvant servir lors de négociations avec le maître d'ouvrage ou le directeur des travaux. Je suis heureux de faire un travail aussi utile», déclare cet ancien conducteur de travaux dans les domaines de la construction de routes et du génie civil.

Afin de toujours mieux servir les entreprises, il n'hésite pas à remettre en question les processus existants et défend un développement technique continu. Il souligne en outre avec enthousiasme le nombre d'utilisateurs croissant du TB-Viewer. «Souvent, des questions juridiques s'ajoutent aux aspects purement techniques. Dans un tel cas, nous faisons appel à notre service juridique afin de conseiller au mieux la personne». Il résume son rôle ainsi: «Nous facilitons le travail quotidien de nos membres».

Arrivé en Suisse de son Allemagne natale en 2011, il connaît parfaitement le quotidien sur les chantiers. Après un diplôme de constructeur de routes, il a continué à se former pour gravir les échelons et devenir conducteur de travaux, métier qu'il a longtemps exercé avant de rejoindre la SSE en novembre 2018. Pour recharger ses batteries, ce père de deux enfants aime parcourir les montagnes, explorer les villes, profiter d'une bonne baignade – été comme hiver! – ou encore enfourcher sa moto.



## Rendez-vous en ligne pour les conseils juridiques

Parmi les nombreux avantages dont bénéficient les membres de la SSE figure la première consultation juridique gratuite sur les thèmes quotidiens de l'entreprise, notamment dans les domaines du droit du travail et du droit de la construction. Pour plus de rapidité et de commodité, il est désormais possible de convenir en ligne d'un rendez-vous téléphonique. Les conseils juridiques sont un service très prisé proposé en français, en allemand et en italien.



Convenir d'un rendez-vous

## Envoyez-nous vos anecdotes

Avez-vous une anecdote passionnante à raconter sur le thème de la construction? Ou avez-vous connaissance d'un chantier particulier ou d'un défi spécial? La rédaction du «Journal Suisse des Entrepreneurs» s'intéresse à vos photos et informations. Envoyez-nous vos remarques et commentaires par e-mail à l'adresse [redaktion@baumeister.ch](mailto:redaktion@baumeister.ch)

## Le masterplan sur la bonne voie

Ce n'est qu'avec du personnel bien formé en nombre suffisant que les entreprises de construction pourront bâtir l'avenir de la Suisse. La formation initiale et continue est un facteur essentiel pour garantir la pérennité d'une main-d'œuvre qualifiée en quantité suffisante dans le secteur principal de la construction. Le masterplan «Formation professionnelle 2030 de la SSE» y contribue de manière essentielle: les métiers et les possibilités de carrière y sont actualisés pour mieux aborder l'avenir et répondre aux besoins de la construction. Avec le masterplan, la SSE combat la pénurie de main-d'œuvre et renforce l'ensemble du secteur. Une vidéo explique l'interaction des différents acteurs pendant la transformation.



Voir la vidéo



## La plupart des métiers exemptés de l'obligation d'annoncer

En 2024, comme c'était déjà le cas en 2023, de nombreux métiers de la construction, soumis pendant des années à l'obligation d'annoncer des postes vacants pour l'assurance-chômage et le service public de l'emploi, ne sont plus concernés par une telle obligation. La SSE s'est engagée pendant des années pour que les professions de la construction touchées par la pénurie de main-d'œuvre qualifiée telles que les constructeurs de routes, les ouvriers qualifiés de tunnels, les constructeurs de voies ferrées ainsi que les grutiers et les conducteurs de machines de chantier ne soient plus soumises à l'obligation d'annoncer les postes vacants.

## Calculateur d'écobilan pour projets de construction d'infrastructures

Avec ECO2nstruct, Infra Suisse lance un logiciel permettant de mieux mesurer l'impact sur l'environnement des projets de construction. ECO2nstruct permet aux entreprises, aux maîtres d'ouvrage et aux bureaux d'études de calculer les émissions de CO<sub>2</sub> et les unités de charge écologique (UCE) d'un projet de construction dès la phase de planification. ECO2nstruct offre une assistance tournée vers l'avenir pour évaluer des matériaux, des machines et des processus pour toutes les phases d'un projet de construction. Les maîtres d'ouvrage publics accordent une importance croissante au thème de la durabilité comme critère d'adjudication dans les appels d'offres. Grâce à ECO2nstruct, il est possible d'exploiter le bilan écologique en tant qu'avantage concurrentiel.



En savoir plus





## Les succès du secteur de la construction

Le concept BIM n'est plus seulement un objectif, mais est désormais devenu une réalité dans le secteur de la construction. Alors que le nombre d'appels d'offres BIM s'élevait à sept en 2020, il est passé l'année dernière à plus de 140 appels d'offres publics, 122 pour des services de planification et 18 pour des services de construction. Bonnes nouvelles aussi en ce qui concerne la sécurité au travail: selon la Suva, le nombre d'accidents dans le bâtiment a baissé de 16% au cours des dernières années, bien que le nombre de personnes travaillant dans le secteur ait entre-temps légèrement augmenté. La branche de la construction évolue avec son temps.



Autres succès et records

Le 28 juin 2024

## Journée de la construction 2024

Le plus grand événement de réseautage du secteur se déroulera l'an prochain à Zurich-Oerlikon. C'est là que se rencontrent et que dialoguent les décideurs: entrepreneurs, maîtres d'ouvrage, planificateurs, architectes, experts immobiliers et investisseurs, ainsi que des acteurs du second œuvre et des fournisseurs. Ce sera à nouveau le cas en 2024, aux côtés de notre partenaire HGC, avec suisse.ing en tant qu'invité d'honneur.



Informations complémentaires

PATRONAGE  
SSE

Les 22 et 23 mars 2024

## Course de ski du bâtiment

Pendant l'événement consacré au ski et au réseautage au Hasliberg, les joies de la neige, le divertissement, la glisse et les échanges entre professionnels du bâtiment figurent au premier plan. Lors de la journée de course, le plus rapide au slalom géant avec parcours devient champion suisse des professionnels du bâtiment et l'équipe la plus rapide, championne suisse des entreprises du secteur de la construction.



Informations complémentaires

Le Journal des Entrepreneurs paraît sans interruption depuis 1901.

Il s'agit du porte-parole de la Société Suisse des Entrepreneurs.

### Éditeur

Société Suisse des Entrepreneurs  
Weinbergstrasse 49  
Case postale, 8042 Zurich  
Téléphone 058 360 76 00  
redaktion@baumeister.ch  
www.journaldesentrepreneurs.ch

### Rédaction

Thomas Staffelbach  
(rédacteur en chef)  
Susanna Vanek  
Pascal Gysel  
Martin Maniera  
Luiza Maria Maniera  
Werner Schüepp

### Traductions

Melina Jeannotat, Alexandre Karolyi

### Concept, mise en page, réalisation

Stämpfli Communication  
staempfli.com

### Tirage

8900 A et 2100 F

Le prochain numéro paraîtra le 14-15 janvier 2024 et sera consacré aux Économie circulaire/Innovation.

### Numéro ISSN

0376-6853

### Suivez-nous sur

in @SBV SSE SSIC    @BaumeisterCH

f @realSSE    @bauberufech

@bauundbaumeister

imprimé en  
suisse



myclimate  
Notre impact. Durable.  
myclimate.org/01-24-429215

# Championnats suisses officiels de ski du bâtiment



PRESENTED BY **LIEBHERR**

# 2024

22. Mars Journée ski pour les professionnels du bâtiment  
23. Mars Course de ski du bâtiment Suisse



S'INSCRIRE



**baublatt**



Schweizerischer Baumeisterverband  
Société Suisse des Entrepreneurs  
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori  
Società Svizra dals Impresaris-Constructurs

Bergbahnen  
Meiringen-Hasliberg

