

ÉDITION 4/23

SBV
SSE
SSIC 

JOURNAL SUISSE DES ENTREPRENEURS



**Construire des
tunnels sur un
autre mode**

FOCUS

**Bâtir en
profondeur**

**Accord CS-UBS:
quel impact pour
la construction?**

Biogaz bientôt en vedette dans le Jura



Auteur: Pascal Gysel

Une première romande est en cours de construction: après que la pierre initiale a symboliquement été posée en septembre passé, l'installation de biogaz de Courtemelon, dans la vallée de Delémont, alimentée par des matières organiques, devrait être opérationnelle à la fin de l'année.

Établie au milieu des champs, en pleine nature, on manquerait presque de la voir, la nouvelle centrale de biogaz en train de s'ériger sur la commune de Courtemelon. Destinée à alimenter le réseau jurassien, l'installation, fruit d'un projet commun de l'Association faîtière des biogaz agricoles, d'Eco-BioVal et d'Énergie du Jura (EDJ), produira son combustible à partir de lisier, de fumier et de déchets verts, autrement dit de biomasse. Une première en Suisse romande.

«Le chantier se passe bien jusqu'à maintenant», nous explique Didier Comte, directeur général de G. Comte SA, Bâtiment et génie civil, coresponsable des travaux en surface. «Nous savions que le terrain allait nous réserver quelques surprises, mais cela a avancé sans encombre. Par contre, nous devons composer avec les nombreux croisements de conduites souterraines; pas une tâche facile». La centrale aura un rôle primordial dans l'approvisionnement énergétique de la région, puisqu'elle remplacera l'équivalent de 8 gigawatt-

heures par an de gaz naturel fossile, à la fois une belle contribution au développement durable et à la production locale. On estime qu'à terme, avec la collaboration d'autres agriculteurs, cet apport comblera 10 à 15% des importations annuelles de gaz de la Suisse, et même près de 100% de la consommation jurassienne.

Lorsqu'il parle de la construction de l'installation, on perçoit un petit regret dans la voix de Didier Comte au moment d'évoquer les cuves: «Le maître d'ouvrage a souhaité confier leur conception à un prestataire allemand, car celui-ci est spécialisé dans le coffrage de ce type de contenant. Mais bon, nous nous occupons déjà du reste. Et la structure devrait pouvoir être rendue à EcoBioval dans les temps».

Tout se présente donc au mieux pour que la centrale de biogaz puisse démarrer son activité en fin d'année. Une très belle réussite pour la région, le canton et l'environnement!

Image: G. Comte SA



Ne pas réglementer à tout va

La réussite de la Suisse repose notamment sur son infrastructure d'excellence.

La mobilité est essentielle pour notre pays. Les Suisses et les Suissesses parcourent en moyenne 37 km par jour, ce qui représente environ 90 minutes de trajet. 78% des ménages sont équipés d'une voiture, portant le trafic routier motorisé individuel à 103 milliards de kilomètres. Des abonnements de transports publics sont détenus par 57% de la population, pour un trafic équivalant à 27,07 milliards de kilomètres-voyageurs. Les gares de Zurich et de Berne enregistrent une fréquentation très élevée, de respectivement 438 000 et 324 000 passagers. Et si les infrastructures ferroviaires de Zurich ont déjà été agrandies, celles de Berne sont en phase d'extension. Mais ce n'est pas tout, car la consommation des citoyens a, elle aussi, une incidence sur les transports. Des infrastructures bien développées sont donc nécessaires pour acheminer les marchandises destinées aux particuliers, mais aussi à l'industrie. C'est notam-

Image: SSE

ment grâce à son solide réseau routier et ferroviaire que la Suisse se place en tête de nombreux classements internationaux en matière d'innovation.

Une telle qualité ne va pas de soi dans un pays à la topographie complexe comme le nôtre. De ce fait, les constructeurs helvétiques sont passés maîtres dans l'art d'aménager des tunnels. Outre la célèbre ligne du St-Gothard, nous possédons en effet de nombreux ouvrages souterrains. Ils font d'ailleurs actuellement l'objet de discussions pour en augmenter encore l'inventaire, dans le but de les utiliser comme nouvelles solutions logistiques ou de transport de personnes. Seul l'avenir nous dira quels projets pourront véritablement être menés à bien. Quel que soit le résultat, les entreprises de construction d'infrastructures sont prêtes à intervenir.

Tous les voyants au vert donc? Malheureusement pas. De nombreux projets de transport souterrain et à ciel ouvert de grande importance se heurtent à diverses résistances. L'opposition ne doit toutefois pas devenir la cinquième langue du pays. Par ailleurs, la nouvelle législation sur les marchés publics permettra d'améliorer la concurrence axée sur la qualité. Il convient en effet désormais de renforcer les critères qualitatifs au sein des projets et de réduire le diktat des prix. Nous devons en outre nous abstenir de réglementer à tout va. Voilà à quoi travaillent Infra Suisse et la Société Suisse des Entrepreneurs. Afin que notre pays puisse conserver sa longueur d'avance grâce à ses infrastructures d'excellence.

Christian Wasserfallen, conseiller national, président Infra Suisse, membre du Comité central de la Société Suisse des Entrepreneurs



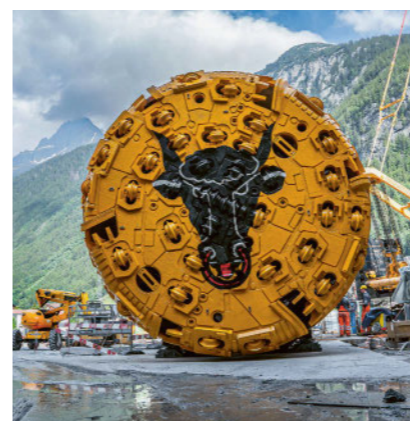
Focus

Bâtir en profondeur

L'utilisation du sous-sol pérennise la success-story suisse. Et les entreprises nationales maîtrisent la construction d'infrastructures. Des projets qui, réalisés, sont de renommée internationale.

8-13

- 3** **Éditorial**
- 7** **Votre opinion**
- 8-9** **Interview**
- 15** **Formation**
- 16** **Conjoncture de la construction**
- 23** **Actualités/Impressum**



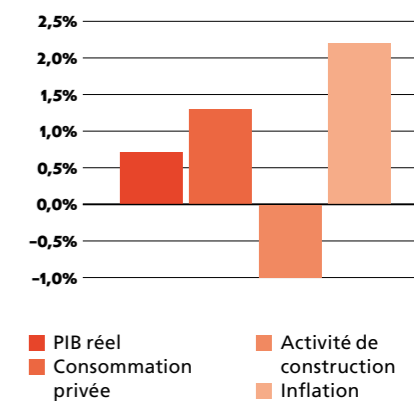
Implenia à l'œuvre à l'étranger et sur le plan régional

8-9



Cargo sous terrain: début des forages de sondage

12-13



L'impact de l'accord CS-UBS pour le secteur suisse de la construction

16

Les recours, plus nuisibles que les crises

Guerre en Ukraine, chute de CS: l'économie suisse en subit les effets. Mais cela a-t-il des conséquences sur l'activité de construction des pouvoirs publics?

Nils Rentsch, directeur général, Perrin Frères SA, Nyon (VD)

Oui, certains maîtres d'ouvrage retardent leur appel d'offres au vu de l'incertitude du marché et de la situation économique ébranlée. Il y en a aussi, du secteur public, qui repoussent des démarrages de chantier à 2024 ou 2025. Je trouve que la SSE devrait dire aux pouvoirs adjudicateurs de mettre en œuvre des travaux publics pour contrer la baisse de commandes du marché privé, activer une stratégie anticyclique. Ce que je décris est clairement une réalité vaudoise et genevoise.

Kurt A. Zurfluh, directeur des sociétés d'entrepreneurs de Suisse centrale

Actuellement, aucun projet de construction des pouvoirs publics en Suisse centrale n'est en «stand-by» en raison d'une «crise». Ce sont les recours qui remplissent ce rôle, en particulier pour les chantiers de routes prévus.

Pascal Johner, directeur de la société d'entrepreneurs d'Argovie

Nous ne constatons pas de report de projets de construction par le canton. Ce qui pose problème, c'est plutôt le

temps d'attente (très) long jusqu'à la réalisation d'un projet. Je fais là surtout référence aux recours et à la disponibilité des ressources humaines, entre autres. Une source supplémentaire d'inquiétude est le fait qu'en Argovie, l'encouragement de l'utilisation du bois indigène comme matériel de construction a récemment été inscrit dans la loi sur les forêts; cela peut s'avérer fatal pour le secteur public du bâtiment. D'ailleurs, est-ce que c'est vraiment acceptable du point de vue de la loi sur la concurrence?

Johan Perrin, entrepreneur/directeur, Fernand Perrin SA, Porrentruy (JU)

Notre entreprise, forte de 60 personnes, constate en effet des ajournements pour certaines soumissions, venant tant du privé que du public. Pour le privé, cela me semble notamment être dû à la hausse des taux hypothécaires, au renchérissement des matériaux et à des difficultés administratives. Et concernant le public, majoritairement aux finances des communes et du canton du Jura, avec des perspectives loin d'être réjouissantes...



«Dans la construction de tunnels, il faut penser à des solutions alternatives»



Hanspeter Stadelmann, Head Central Services de la division Génie civil d'Implenia, explique le rôle de la numérisation dans la construction souterraine et le jalon que seule Implenia a atteint au niveau mondial.

Journal Suisse des Entrepreneurs: Pour construire avec succès des tunnels ferroviaires et routiers, il faut avoir une expérience de la matière, respecter la nature et maîtriser la technologie moderne. Quelle importance a la numérisation, en particulier le BIM et le Lean Management?

Hanspeter Stadelmann: Dans la construction de tunnels en particulier, il est essentiel d'être bien préparé et de toujours penser à des solutions alternatives. Ce n'est qu'ainsi que l'on peut prendre rapidement et efficacement les bonnes mesures si l'on est confronté à des structures géologiques différentes ou à d'autres surprises. Les modèles numériques nous aident à mieux

comprendre les défis à relever et à les présenter en toute transparence aux parties concernées. La méthode de travail numérique basée sur des modèles avec des données cohérentes joue un rôle de plus en plus important. Grâce au BIM, au Lean Construction et à la numérisation, les projets peuvent être gérés de manière plus agile et mieux adaptée, avec la participation de toutes les parties concernées. L'idéal serait d'associer le plus tôt possible au projet toutes les parties prenantes, en particulier les entreprises chargées de l'exécution, afin de trouver des solutions optimales aux défis qui vont se présenter. La numérisation aidera les entreprises de construction à développer de nouveaux modèles commerciaux durables.

Bref portrait

Hanspeter Stadelmann est ingénieur en génie civil diplômé EPF et, depuis 2015, Head Central Services de la division Génie civil d'Implenia. Il siège au comité central de la SSE et défend les intérêts des entreprises de construction suprarégionales.

Avec «vision underground», Implenia met en lumière la manière dont nous pourrions utiliser davantage le sous-sol à l'avenir.



En savoir plus:



Implenia a d'emblée mis sur la numérisation. Avec succès?

Oui, Implenia développe intensément et depuis un certain temps déjà ses outils numériques et les méthodes de travail idoines. Grâce à une excellente infrastructure informatique, nous pouvons travailler de manière mobile partout, que ce soit sur le chantier, au bureau, en déplacement ou en télétravail. En outre, nous sommes en train de déployer un système ERP intégré pour l'ensemble du groupe. L'utilisation intégrée et harmonisée des données à l'échelle du groupe nous permettra de franchir une nouvelle étape. Mais ce qui compte le plus, ce sont les applications numériques à nos projets, qui nous permettent d'optimiser notre travail en termes de qualité, d'efficacité et de respect des coûts et des délais.

Implenia a participé à la construction du tunnel de base du Gothard. Avec ses 57 kilomètres, il s'agit de la plus longue galerie ferroviaire du monde. Quant au tunnel de base du Brenner, il constituera la plus longue liaison ferroviaire sou-

terrine au monde pour le transport de voyageurs et de marchandises. Pour ce projet également, des travaux ont été confiés à Implenia. Était-ce un atout pour Implenia de pouvoir présenter le projet du Gothard comme référence?

Pour nous, l'expérience acquise dans le tunnel de base du Gothard reste un atout majeur. Nous sommes très fiers d'avoir pu participer à des projets partiels en tant que chef de file – et oui, bien sûr, il s'agit d'une référence importante pour nous. Notre longue expérience dans la construction de tunnels nous aide non seulement à décrocher des commandes, mais aussi à mener à bien des projets. Nous sommes d'ailleurs la seule entreprise à participer aux quatre transversales alpines actuelles, à savoir le Gothard, le Brenner, le Semmering et la liaison Lyon-Turin.

La construction est une activité régionale. Implenia opère néanmoins à l'international. Pourquoi?

En Suisse et en Allemagne, nous sommes présents avec notre portefeuille de prestations complet et intégré des quatre divisions. Sur d'autres marchés, nous proposons la construction de tunnels et des projets d'infrastructure y relatifs. Nous nous focalisons sur notre compétence de base – la direction et l'exécution de projets complexes de grande envergure – et sommes en mesure, en tant que prestataire multinational de services immobiliers et de construction, d'offrir cela le plus souvent d'un seul tenant, en tirant ainsi profit d'une méthode de travail intégrée. L'ancrage régional dans la construction est et reste toutefois important, des parts importantes du travail étant réalisées à ce niveau-là.

L'innovation est essentielle à la réussite. Comment Implenia s'assure-t-elle que son personnel garde cet état d'esprit?

L'innovation est essentielle à la réussite de nos projets et au développement

d'Implenia en tant qu'entreprise. Afin de trouver et de mettre en œuvre des solutions novatrices, nous collaborons avec des partenaires externes tels que des start-up ou des universités, évaluons les possibilités d'acquisition correspondantes et stimulons les idées de notre personnel grâce à notre plateforme d'innovation interne. Plusieurs nouveaux produits ont déjà été développés en interne sur la base de ces idées et sont sur le point d'être commercialisés.

En construction d'infrastructures, Implenia bâtit souvent pour des maîtres d'ouvrage publics. Or, le droit des marchés publics a récemment connu un changement de paradigme, passant d'une concurrence sur les prix à une concurrence axée sur la qualité. Les nouveaux critères sont-ils déjà pris en compte par les maîtres d'ouvrage?

Au niveau fédéral oui, au niveau cantonal, on s'y attelle sérieusement, et les communes sont encore trop peu sensibilisées à cette nouvelle donne. Le critère d'adjudication de la durabilité fait l'objet d'une grande attention: nous nous en réjouissons, parce que nous misons depuis de nombreuses années déjà et avec conviction sur le développement durable et que nous sommes leaders dans ce domaine. Il doit y avoir concurrence qualitative dans le sens où le marché est adjugé à l'entreprise qui garantit de manière optimale la qualité requise. Malheureusement, il y a aujourd'hui, du point de vue de l'entreprise, d'innombrables approches et évaluations différentes: une standardisation à large échelle serait donc souhaitable pour accroître l'efficacité, ce qui vaut d'ailleurs aussi pour les méthodes de travail basées sur des modèles.



Lire l'article complet ici

Brienz glisse vers la vallée

Auteure: Jacqueline Vinzelberg

Si le village de montagne grison de Brienz a toujours été en mouvement, sa vitesse de glissement a augmenté de façon spectaculaire en 2017, menaçant même depuis sa survie. Un chef-d'œuvre de la construction doit assurer son avenir. La première étape du projet laisse entrevoir un certain espoir.

Le village de Brienz est construit sur une zone sujette aux glissements de terrain. «Les habitants s'accommodent du grondement de la montagne depuis des générations, mais la situation s'est dangereusement aggravée en 2017», déclare Daniel Albertin, le président de la commune. Ainsi, le glissement de la montagne peut actuellement atteindre 12 mètres par année et celui du village, qui n'était que de 8 centimètres jusqu'à présent, 1,5 mètre. Le service des forêts et des dangers naturels a donc tiré la sonnette d'alarme. L'avenir des habitants n'est en effet pas le seul menacé. Comme plusieurs km² sont concernés, routes cantonales, tronçons des Chemins de fer rhétiques, lignes électriques et lignes de fibre optique font aussi partie du lot. Pour interrompre la tendance, un projet de sauvetage, «Brienzer Rutsch», a démarré à l'automne 2021. Daniel Kohler, ingénieur en génie civil EPF/SIA, en est le chef de projet. Avec son équipe de Frutiger AG, il a construit en 18 mois un tunnel de sondage et effectué des forages de surveillance et de drainage. Le team comprenait un conducteur de travaux, un contremaître, des constructeurs de tunnels et des mécaniciens. Le tunnel doit permettre un drainage en profondeur afin de ralentir ou d'arrêter le glissement. Daniel Kohler est confiant: «Plusieurs glissements en Suisse ou à l'étranger ont déjà pu être interrompus grâce à ce type de galerie».

Une première étape prometteuse

Le projet s'est révélé efficace avant même d'être achevé. Les pressions interstitielles ont diminué et la vitesse de glissement a ralenti. Daniel Albertin est soulagé. «Les analyses sont encourageantes: l'ouvrage devrait permettre de dompter la nature et de stabiliser le glisse-

ment et la montagne». Le canton soutient la construction d'une galerie prolongée de drainage, dont Frutiger AG et ses sous-traitants Mettler Prader AG et Stump-BTE AG assurent l'avancement. Daniel Kohler se montre très motivé: «La construction de tunnels est une passion, qui doit être partagée par chaque membre de l'équipe», explique l'expert. À cela doit s'ajouter un bon team-work, selon lui: «Chaque projet crée quelque chose de nouveau et me permet de découvrir d'autres régions et personnes. Cette combinaison est passionnante et enrichissante».



Lire l'article complet ici



Image: Storyflow

Valeur ajoutée pour les riverains

Auteure: Susanna Vanek

L'entreprise Meier+Jäggi réalise à Wallbach, en Argovie, une protection contre les crues ainsi que des mesures de renaturation sur les rives du fleuve.

Wallbach est une jolie commune située dans le Fricktal, en Argovie. Le long du Rhin, on y trouve de nombreuses maisons agrémentées de jardins et terrasses soigneusement décorés. Ce cadre idyllique a toutefois été quelque peu mis à mal par le passé. En effet, lors de crues, le fleuve inondait les zones habitées et provoquait des destructions. C'est pourquoi, en 2019, l'assemblée municipale a approuvé une demande de crédit de 3,1 millions de francs pour la construction d'une protection contre les crues. La Confédération et le canton participent eux aussi aux coûts, qui s'élèvent à un total de 10 millions de francs. Le projet a été l'occasion de renaturaliser les rives du Rhin. Débutés l'année dernière, les travaux devraient s'achever cet été.

Une météo favorable

Les travaux avancent bien. Le conducteur de travaux Marcel Sigg ne le cache pas: «Nous avons eu beaucoup de chance, car, en collaboration avec le planificateur Holinger AG, nous avons décidé de modifier le programme de construction. Au lieu de réaliser d'abord les étapes un, puis deux et trois, nous avons fait exactement l'inverse. Ainsi, nous avons dû construire la partie la plus difficile, à l'endroit où les inondations sont les plus fré-

quentes, l'été dernier, et heureusement bénéficié de conditions de sécheresse plus jamais vues depuis 2003. Si le Rhin avait été trop haut à ce moment-là, nous aurions dû arrêter les travaux».

Sur et sous l'eau

Le travail se fait en partie à partir d'un ponton, car la rive est très étroite. Afin de réaliser les opérations de coffrage, des rideaux de palplanches ont été installés, puis de l'eau a été pompée dans la partie séparée pour que les travaux puissent être exécutés à sec. L'étanchéité des rideaux de palplanches a été contrôlée par un plongeur spécialisé, un expert de la construction titulaire d'un brevet de plongée. Ce dernier est également intervenu lorsque des tuyaux ont été posés sous l'eau et en lien avec les travaux de battage.

Avec possibilité de surélévation

En cas de très forte crue, il est désormais possible de monter des poutres de barrage sur le mur de protection afin de garantir que le fleuve ne déborde pas. Le mur est lui-même posé sur des micropieux. «Nous avons pu proposer le projet en en assurant toutes les prestations», déclare M. Sigg avec fierté. «Génie civil, construction hydraulique et construction en béton ont en effet tous été réalisés par nos soins».

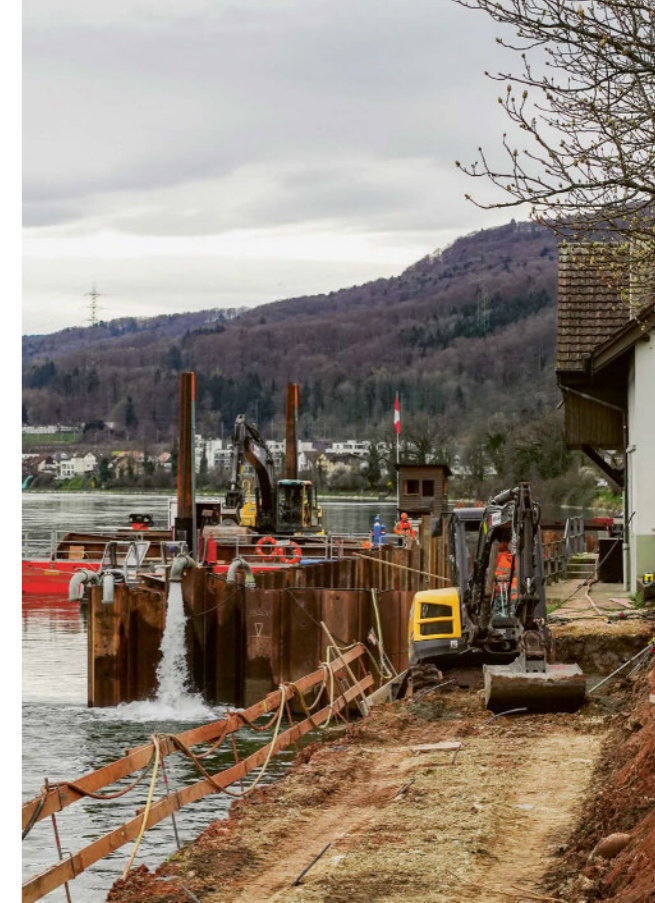


Image: Storyflow



Lire l'article complet ici

La planification du premier tronçon se concrétise

Cargo sous terrain (CST) effectue des forages tests et des mesures géophysiques sur le terrain depuis janvier 2023. Les résultats seront pris en compte pour la planification du premier tronçon.

Auteure: Susanna Vanek

En 2031, la logistique suisse devrait franchir un cap, unique au monde. Grâce à Cargo sous terrain, les marchandises seront transportées sous terre afin de soulager le réseau routier suisse. Ce système logistique automatisé financé par le secteur privé vise à garantir la compétitivité de l'économie suisse et le niveau de vie élevé de la population. CST assurera le transport et la distribution de petites pièces en continu et de manière fiable. Dans sa version finale, l'épine dorsale du système consistera en un réseau de tunnels de 490 kilomètres, de Genève à Saint-Gall et de Bâle à Lucerne, avec une branche supplémentaire reliant Berne à Thoun. Le premier tronçon de ce réseau ira de Härkingen-Niederbipp à Zurich, sur environ 70 kilomètres.

Jusqu'au stade de l'avant-projet

Dans un premier temps, il s'agira de concrétiser la planification de ce tronçon. Le projet va donc être développé jusqu'au stade de l'avant-projet. Une étape nécessaire pour viser l'approbation des différentes instances de la

Confédération et des cantons. Il s'agira de démontrer que des examens approfondis ont été effectués, par exemple en ce qui concerne la géologie, les transports, la valorisation des matériaux excavés et l'impact environnemental. Eu égard au dernier point, il faut examiner plus particulièrement les incidences du tunnel sur les nappes phréatiques. «Avec les sondages actuels, CST lance des travaux concrets sur le terrain. Cela nous aidera à obtenir des informations précises sur le sous-sol», déclare Peter Sutterlütli, CEO. «Les autorités et les partenaires font preuve de bienveillance et nous soutiennent dans la réalisation de ce projet capital».

Trois forages terminés

Des forages tests sont réalisés depuis janvier 2023. Trois d'entre eux, à Schafisheim, Aarburg et Zurich, ont déjà été menés à bien. Les sondages sont effectués le long du tracé projeté, sans préjuger de l'itinéraire exact. Il s'agit notamment de déterminer où des hubs potentiels, c'est-à-dire des lieux de



En découvrir plus sur le projet:

chargement et de déchargement, peuvent être créés. CST a également mandaté des mesures géophysiques. On citera par exemple l'estimation des vibrations produites par la chute de poids sur le sol. Le tracé définitif du tronçon sera précisé en fonction des résultats des forages et mesures. «Les sociétés spécialisées chargées des travaux utilisent des méthodes modernes et respectueuses de l'environnement qui minimisent l'impact sur les riverains. Hormis de faibles émissions sonores et de brefs arrêts de la circulation à certains points de mesure, les travaux n'ont aucune incidence pour les environs. Même dans le sous-sol, par exemple en ce qui concerne les nappes phréatiques, il n'y aura aucun risque d'effets négatifs dus aux vibrations ou aux impulsions électriques», souligne Patrik Aellig, du département Communication de CST.

Parmi les défis techniques à venir, il y aura celui de retirer le matériau issu des carottes de forage «le plus délicatement possible», déclare Florian Fischer, chef de projet Construction de tunnels chez CST. «En cas de forage profond, le frottement superficiel est important et doit être géré». En outre, selon Florian Fischer, «il faudra s'attendre à un challenge logistique en relation avec la disponibilité des matériaux de forage et à un autre, plus général, en lien avec les forages dans les zones urbaines habitées».

Fin en 2025

Comme les travaux préparatoires pour la planification sont encore en cours, l'itinéraire définitif n'est pas déterminé. Jusqu'à présent, les forages et les mesures n'ont pas révélé de grandes surprises. «Les différences avec ce qui était attendu ne portent que sur des détails», explique Patrik Aellig. La planification détaillée du projet devrait être achevée en 2025 et sera suivie par le début des travaux, en 2026. Le premier tronçon de 70 kilomètres, qui devrait être inauguré en 2031, est certes plus long que le Gothard, affirme Patrik Aellig, «mais, sur le plan technique, le projet est moins exigeant».



Des bénéfices désormais répartis

Auteure: Susanna Vanek

L'Integrated Project Delivery (IPD) commence à se développer en Suisse. Steiner SA prévoit elle aussi d'adopter cette méthode, pour réaliser tous ses projets complexes de grande ampleur.

Jusqu'à présent, la branche de la construction dans notre pays se caractérisait par une forte fragmentation: les différents acteurs agissaient indépendamment les uns des autres et se focalisaient sur leurs propres tâches. Une situation qui avait pour inconvénient de provoquer de nombreux litiges, qui devaient souvent être tranchés devant les tribunaux. L'Integrated Project Delivery (IPD) est une méthode de réalisation de projet originaire d'Amérique du Nord qui a pour but d'organiser les projets de construction plus efficacement grâce à une meilleure coordination entre les parties prenantes impliquées. L'approche cloisonnée («best for me») disparaît ainsi au profit d'un objectif commun

(«best for project»). Cela permet de partager équitablement les risques et de répartir les bénéfices entre tous les acteurs.

Améliorer la valeur ajoutée

Avec des partenaires d'alliance triés sur le volet, Steiner SA a récemment signé un accord portant sur le projet de développement immobilier «Zukunftspforte Menziken». Ce projet doit être mis en œuvre à l'aide de la méthode d'avenir IPD, qui consiste à rassembler en amont toutes les parties prenantes – architectes, planificateurs, principaux sous-traitants et maîtrise d'ouvrage – afin de favoriser leur coopération. Les travaux de construction seront assurés par l'entreprise Leuthard Bau AG.

«De manière générale, les entrepreneurs et toute la branche d'exécution sont confrontés à une forte pression sur les coûts. Celle-ci est alors répercutée par les entrepreneurs généraux. Un modèle, reposant sur la transmission du risque et des coûts, qui est délétère pour le projet, ses exécutants et, souvent, les utilisateurs. Ceux, par contre, qui en tirent profit, sont les avocats chargés de traiter les litiges qui en résultent. Pour enrayer cette spirale, Steiner SA a décidé d'adopter la solution que constitue la méthode IPD. Cette approche permet de supporter ouvertement et collectivement les risques, ainsi que de répartir les bénéfices en toute transparence. Dans le cadre de ce projet IPD, Steiner n'assume pas le rôle d'entreprise générale, mais celui de maître d'ouvrage et de partenaire au sein de l'alliance. Esprit de partenariat, transparence et confiance sont les clés de voûte du modèle IPD et sont indispensables à sa réussite», explique Andreas Tschammer-Osten, directeur de la gestion des projets de construction et initiateur de l'IPD chez Steiner SA.

Facilitation de la communication

Dès le début du projet, les données sont mises en commun, ce qui bénéficie à tous les acteurs et facilite la communication. La méthodologie IPD repose sur le travail en commun dans un espace partagé, la planification LEAN, ainsi que l'utilisation systématique du BIM. Enfin, l'entreprise refine Schweiz SA, spécialiste en gestion Lean et IPD, accompagne toutes les parties prenantes au projet.



Les partenaires d'alliance ont signé le 24 mars 2023 un accord relatif au projet «Zukunftspforte Menziken».

Numérisation de la formation professionnelle

Auteur: Thomas Staffelbach

La transformation numérique modifie le secteur de la construction; la formation professionnelle doit permettre ce changement. Un congrès de la SSE a débattu de la bonne combinaison entre analogique et numérique.

Les prévisions conjoncturelles à long terme sont positives: l'activité de construction se poursuivra, bien qu'à un rythme plus lent. Des outils innovants reprennent de plus en plus de tâches sur le chantier et influencent durablement la manière dont les travaux et la communication sont effectués. Cela suppose de nouvelles compétences et de nouveaux contenus didactiques dans la formation. Dans le même temps, de nouvelles formes de transmission des connaissances sont exigées des prestataires de formation. Une plus grande flexibilité est également nécessaire, par exemple en créant des offres attrayantes pour les personnes issues d'autres milieux professionnels.

Du bachotage à la compréhension

Volker Rohr, chargé de cours à l'Institut de pédagogie économique de l'Université de Saint-Gall, a montré que la numérisation avait depuis longtemps fait son entrée dans la formation. L'apprentissage est un processus actif. L'important, c'est la mise en réseau autonome des contenus didactiques. Cela peut se réaliser en combinant exposés, études littéraires et réflexions par le biais d'un enseignement en présentiel et d'un apprentissage autonome (Blended Learning).

Dans son exposé, Sarah Genner, experte en digital, a expliqué qu'il ne s'agit pas de formation numérique, mais bien de formation à l'ère numé-



rique. Il est tout à fait possible de parvenir au but par des moyens analogiques, en particulier en matière de compétences sociales et personnelles. La relation avec l'enseignant reste toutefois déterminante pour le succès de l'apprentissage.

La dynamique du monde de la formation

Les prestataires de formation ont démontré leur capacité d'adaptation. Ils continueront à transmettre aux travailleurs les compétences requises dans le secteur de la construction. Le masterplan «Formation professionnelle 2030 de la SSE» constitue le cadre nécessaire à une collaboration fructueuse entre le secteur de la construction, les entreprises et les centres de formation.

Image: SSE/iStock



En savoir plus sur le masterplan «Formation professionnelle 2030 de la SSE»

Le séisme Credit Suisse va sans doute grever la conjoncture

Malgré le sauvetage du Credit Suisse (CS), le choc subi risque d'ébranler la confiance en l'économie suisse. Dans le secteur de la construction, le recul de l'activité va probablement dépasser le 1% prévu jusqu'ici pour 2023.

Auteur: Martin Maniera

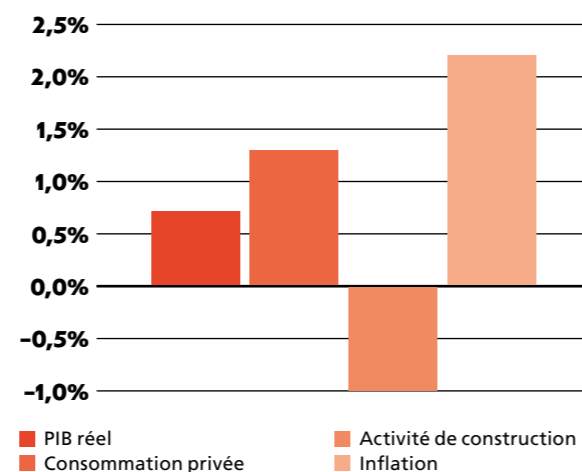
Fondé en 1856 par Alfred Escher en tant que Crédit Suisse (avec un accent aigu ou Schweizerische Kreditanstalt, SKA, en allemand), la banque avait initialement pour vocation de soutenir l'industrie, notamment en assurant le financement de la construction du chemin de fer en Suisse et donc le développement du réseau ferroviaire. Le secteur principal de la construction et le CS ont donc une longue histoire commune. 167 ans plus tard, le Credit Suisse perd son indépendance et est racheté pour 3 milliards de francs par son concurrent UBS grâce aux garanties consenties par la Confédération et la Banque nationale suisse.

Même si les problèmes du Credit Suisse étaient connus depuis longtemps, rares étaient ceux qui pouvaient s'imaginer que cette institution de la place financière, voire de toute la Suisse, puisse disparaître du jour au lendemain. Ce choc va encore renforcer l'incertitude qui règne au sein de l'économie suisse, même si le sauvetage réalisé par UBS et l'État a un effet quelque peu rassurant. Les consommateurs et consommatrices vont en effet redoubler de prudence dans leurs dépenses et les entreprises dans leurs investissements. L'ensemble de l'économie suisse pourrait donc souffrir d'une récession, alors que les prévisions économiques anticipaient encore jusqu'ici une légère reprise de la croissance.

Le secteur principal de la construction va en ressentir les effets. Au début de l'année, la Société Suisse des Entrepreneurs (SSE) estimait que l'activité de construction allait subir en 2023 un recul de 1% par rapport à l'année dernière. Au vu des événements actuels, il est probable que le recul enregistré soit plus marqué.

Normalement, on s'attendrait à une politique monétaire expansionniste visant à soutenir l'économie. Or, étant donné que l'inflation en Suisse est encore supérieure à la valeur visée de 0 à 2% – en février 2023, le renchérissement a même grimpé jusqu'à 3,2% –, la Banque nationale suisse devrait poursuivre le relèvement des taux directeurs cette année afin de retrouver la maîtrise des prix. Elle va tout au plus y procéder plus lentement en raison de la menace de récession.

Croissance moyenne prévue pour 2023 avant l'effondrement du Credit Suisse



Sources: Fahrländer Partner, SSE

Publier les adjudications en ligne

Auteure: Luiza Maniera

Dans tous les cantons, non seulement les appels d'offres, mais aussi les adjudications et les abandons devraient être publiés sur simap.ch.

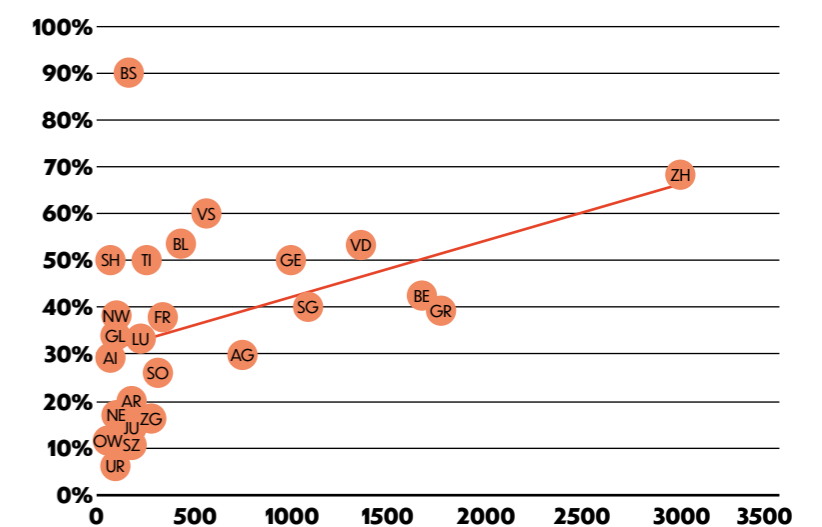
Ces dix dernières années, simap.ch, la plateforme d'appels d'offres publics, a connu une popularité croissante. Ainsi, dans tous les cantons, il est obligatoire de publier sur simap.ch des projets de construction à partir d'un certain volume. La même obligation se s'applique toutefois pas dans tous les cantons pour les adjudications et les abandons.

En outre, il n'est pas rare qu'un appel d'offres soit publié sur simap.ch, mais que l'adjudication correspondante n'apparaisse que dans le journal officiel correspondant, voire dans l'édition imprimée. Pour une plus grande transparence, la Société Suisse des Entrepreneurs (SSE) invite donc tous les cantons concernés à introduire l'obligation de publier les adjudications également sur simap.ch.

Car sans la connaissance préalable de cet état de fait, le lecteur de ce graphique pourrait croire que dans certains cantons, seulement 10 à 20 % de tous les appels d'offres débouchent sur une adjudication. Or, ce taux de réussite est certainement sous-estimé, même si cela comporte un fond de vérité: plus il y a d'appels d'offres dans un canton, plus les pouvoirs adjudicateurs sont compétents et plus les ap-

pels d'offres se terminent par une adjudication. Du point de vue de la SSE, il serait donc souhaitable que tous les cantons publient leurs adjudications et abandons également sur simap.ch.

Nombre d'appels d'offres pour des travaux de construction et part complétée d'une adjudication, par canton, sur simap.ch (total 2017-2021)



Sources: simap.ch, intelligiprocure, SSE

Stratégie numérique des entreprises de construction

De nombreuses entreprises de construction n'accordent qu'une faible attention aux évolutions stratégiques, ce qui ne les empêche pas de bien fonctionner. En revanche, il faut au moins une orientation stratégique pour introduire des méthodes et compétences numériques.

Auteur: Moritz Lüscher

Ni la méthode BIM, ni la numérisation ou la transition numérique ne sont une fin en soi. En tout état de cause, elles doivent faciliter la mise en œuvre d'une vision ou la réalisation des objectifs à long terme de l'entreprise.

Pour la construction numérique en particulier, il est essentiel que les entreprises de construction se confrontent aux possibles évolutions actuelles et futures. Celles-ci peuvent modifier le marché plus rapidement que ce qui est prévisible aujourd'hui. La SSE offre une occasion de s'informer sur les tendances actuelles et futures du secteur de la construction avec le Radar des tendances (voir code QR).

Les petites et moyennes entreprises aussi et surtout ont besoin d'une orientation stratégique. Dans le contexte de la transition numérique, elles risquent de sous-estimer la question et de ne plus être en mesure de suivre le rythme frénétique des développements. En contrepartie, les PME ont l'avantage essentiel de pouvoir s'adapter rapidement par rapport aux grandes entreprises. Pour cela, il faut toutefois qu'elles abordent activement les questions porteuses d'avenir.

Évolution stratégique de l'entreprise

L'orientation stratégique est généralement élaborée par les cadres supérieurs en collaboration avec les cadres moyens et inférieurs. Dans les PME, ces niveaux fusionnent souvent. Une élaboration commune s'impose. Il importe alors d'associer autant que possible toutes les personnes-clés à la prise de décision. La décision elle-même ne revient pas au plus haut niveau de la direction. Dans l'idéal, le consensus est atteint au cours de la prise de décision, ce qui rend la décision définitive compréhensible pour tous. La mise en œuvre de la stratégie sollicite généralement tout le personnel de l'entreprise. Il est donc important que toutes et tous participent au processus décisionnel.

Une stratégie numérique comprend les méthodes, les processus, l'organisation, la culture et les technologies qui permettent à une entreprise d'atteindre ses objectifs de manière plus efficace, plus rapide et plus efficiente grâce aux technologies modernes. Chaque entreprise de construction doit définir elle-même sa propre vision et l'orientation stratégique correspondante. Cela peut être fait comme suit:

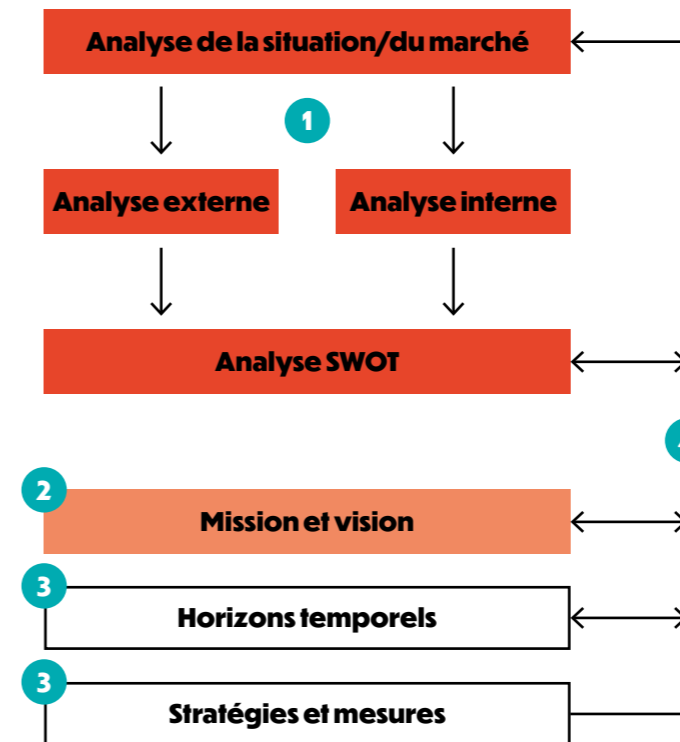


Figure: Quatre étapes dans le développement stratégique

1. Analyse de sa propre situation

Analyse de la propre situation au sein de l'entreprise de construction ainsi que du marché en dehors de la propre organisation. Il s'agit d'une part d'une analyse propre du degré de maturité numérique et d'autre part, le cas échéant, de confier à un tiers indépendant la réalisation d'un état des lieux numérique de l'entreprise et de le compléter par une analyse sectorielle. Combinaison par la suite de l'image qu'a autrui et de l'image de soi et mise en place d'une analyse des forces/faiblesses et opportunités/défis. Des prémisses d'action peuvent ainsi être formulées.

2. Mise au point d'une charte d'entreprise

Mise au point d'une charte d'entreprise avec les principales définitions des valeurs (mission) et des perspectives (vision). De même, il convient d'analyser les tendances et les évolutions de son propre secteur. Un atelier avec les collaboratrices et collaborateurs concernés est idéal à cet égard.

3. Développement d'une ou de plusieurs stratégies

Développement d'une ou de plusieurs stratégies et mesures connexes à partir d'un atelier. Dans le meilleur des cas, celui-ci est animé par un intervenant externe et réalisé avec tous les cadres. La stratégie numérique porte sur les aspects suivants:

- Modèle d'affaires
- Culture d'entreprise
- Skills/compétences
- Processus et efficacité
- Tendances numériques
- Orientation client
- Investissements/promotion
- Technologie

4. Engagement commun et communication

Engagement commun et communication transparente pour les collaboratrices et collaborateurs. En outre, répétition cyclique des trois premières étapes avec les enseignements tirés des mesures ainsi que les changements internes et externes.

Le monde tourne de plus en plus vite. La SSE encourage toutes les entreprises de construction à s'atteler à temps à la transition numérique dans la construction et à se préparer ainsi à relever les futurs défis. Contactez-nous pour toute autre question.

GUIDE TO DIGITAL TRANSFORMATION

Souhaitez-vous développer votre propre stratégie numérique pour votre entreprise de construction? Avec le Guide to Digital Transformation, vous pouvez faire le premier pas: dresser un état des lieux en matière numérique et répertorier les principaux champs d'action qui en découlent. Les partenaires compétents de la SSE vous épauleront ensuite dans la mise en œuvre des prochaines étapes.



Pour en savoir plus

Élingage sûr de charges

Auteur: Thomas Staffelbach

Jour après jour, du matériel est levé et déplacé sur les chantiers. Il est important que ces charges soient correctement sécurisées. Seul le personnel spécialement formé est autorisé à effectuer cet «élingage».

L'ordonnance sur les travaux de construction (OTConst) révisée définit le déplacement de charges, par exemple à l'aide d'une grue, d'un palan à câble et à chaîne ou d'un treuil, comme un travail comportant des dangers particuliers. En effet, des charges insuffisamment sécurisées ou mal élinguées peuvent avoir de graves conséquences.

En raison des risques élevés liés à l'élingage incorrect des charges, la nouvelle OTConst prescrit explicitement que le personnel soit formé pour exécuter ces travaux. Les élingueurs et élingueuses devront même bénéficier à l'avenir d'une formation spécifique.

«Le risque d'accident peut surtout être réduit par la formation.»

Les analyses des dommages montrent qu'il est tout à fait possible d'empêcher les accidents lors de l'élingage de charges. «Outre les mesures techniques, c'est la formation qui, avant tout, contribue à réduire le risque d'accident», estime Philippe Carlen, responsable Qualité, Sécurité et Environnement à la SSE. La formation permet d'acquérir des connaissances théoriques et pratiques. Les personnes qui réussissent le contrôle

POUR LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL ET LA PROTECTION DE LA SANTÉ

Depuis des années, la SSE, en collaboration avec la Suva, s'engage pour la sécurité au travail. Sur mandat de la Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail (CFST), la SSE dirige le Bureau pour la sécurité au travail (BST). Celui-ci soutient le travail de la Suva dans la prévention des accidents et des maladies professionnels et conseille les entreprises de construction dans la mise en œuvre de la sécurité au travail et de la protection de la santé.

des acquis reçoivent un certificat de formation, désormais obligatoire pour pouvoir élinguer des charges.

Les entreprises ont eu le temps de former leurs élingueurs et élingueuses jusqu'à la fin du mois passé. Elles pouvaient choisir entre une formation dans un centre de formation ou une formation en entreprise dispensée par des personnes qualifiées, par exemple un grutier. À cet effet, le Bureau pour la sécurité au travail (BST) (voir encadré) a proposé plusieurs webinaires. «Les avantages de la formation en entreprise résident dans le fait que les collaborateurs ont pu acquérir la partie pratique directement sur leur propre chantier et avec les élingues utilisées dans l'entreprise», explique Carlen. Depuis le 1^{er} avril 2023, la Suva contrôle la mise en œuvre sur les chantiers.



Plus d'informations sur le BST

Pour un transport souterrain

Auteure: Romana Heuberger

La SSE s'engage en faveur de l'utilisation systématique du sous-sol pour les infrastructures de transport et, ainsi, de la préservation du sol, une ressource se raréfiant de plus en plus.

En 2040, on prévoit que 10 millions de personnes vivront et travailleront dans notre pays. Cette population en croissance rapide a besoin de logements en nombre suffisant et d'infrastructures de transport adaptées et performantes – notamment pour le transport des marchandises. Dans le même temps, il faut protéger les sols et la nature. De nouvelles solutions s'imposent.

En plus de projets innovants tels que Cargo sous terrain, Cargo City ou l'association de différents moyens de transport pour arriver à destination, la SSE mise sur la construction d'infrastructures de transport souterraines, y voyant une chance pour la mobilité du futur. En particulier dans les zones urbaines densément peuplées, le transport souterrain assure une connexion efficace de la population – au moyen des TP comme avec le transport individuel. Épaulant la densification du bâti, il permet de préserver et de créer de nouveaux espaces verts. Les immissions sonores sont en outre ainsi nettement réduites. Comme le montre le projet «Masterplan Süd» pour la A1 à Winterthur, transférer les infrastructures de transport dans un tunnel permet même de construire de nouveaux quartiers.

L'équipe Politique de la SSE s'engage dès lors pour que le sous-sol soit pris en compte à l'avenir dans la planification

de l'espace et de la mobilité. Dans ce but, la SSE a par exemple soutenu avec succès une motion en faveur de la numérisation du sous-sol. Le cadre légal doit lui aussi être adapté. En effet, l'utilisation du sous-sol doit être réglementée de telle manière que la réalisation de projets d'infrastructure soit facilitée et accélérée. Prévu pour le printemps 2023, le projet visant à concevoir le financement à long terme du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération est également de première priorité. Par son engagement à développer et à entretenir des infrastructures de transport performantes et adaptées aux besoins, protégeant aussi l'environnement, la SSE doit relever de nombreux défis.



Apprenez-en plus sur l'agenda politique de la SSE.

Occupant 2% de la superficie du pays et un tiers de la surface bâtie, les infrastructures de transport en Suisse sont très étendues en comparaison internationale. Le réseau routier est d'une longueur de 84 675 km, alors que les réseaux ferroviaire et fluvial comptent respectivement 5317 km et 514 km.



Une construction profilée grâce aux partenariats de la SSE

Auteure: Sibylle Ambs

En tant que partenaire de la SSE, une entreprise du secteur principal de la construction augmente son impact, accède aux compétences d'experts et se rend visible dans la branche.

La Société Suisse des Entrepreneurs offre à ses partenaires un accès direct à plus de 2500 entreprises membres. «Dans la branche, notre programme est une plate-forme privilégiée pour les entreprises afin d'augmenter leur impact, accéder aux connaissances d'experts et contribuer à façonner l'avenir du secteur suisse de la construction», explique Aras Özcan, responsable de campagne Marketing et Partenaires. Selon le modèle de partenariat, outre des moyens publicitaires intéressants, cela inclut aussi l'accès à plus de 10 000 contacts à travers toute la branche et aux groupes spécialisés, ainsi que l'échange avec des experts.

Pour améliorer sa position sur le marché

Il existe quatre modèles de partenariat: celui du leading partner ou partenaire privilégié, où l'entreprise entame une collaboration à long terme et à l'échelle nationale avec la SSE, profitant ainsi d'un accès exclusif aux plate-formes de marketing et de communication liées au segment spécifique de marché. Elle est invitée à collaborer tant sur le plan du contenu que sur des aspects professionnels et peut s'adresser à un réseau d'experts.

Celui de partenaire régional, avec une collaboration orientée vers certaines régions. L'entreprise peut alors y agrandir son réseau et renforcer sa présence. Enfin, ceux de partenaire premium et partenaire commercial, pour lesquels la SSE ouvre ses plates-formes de communication et met à disposition son réseau. Devenir partenaire de la SSE, c'est aussi étendre sa visibilité sur le marché: en ligne, dans la version papier du Journal Suisse des Entrepreneurs, au sein des newsletters de la SSE, sur ses réseaux sociaux et dans le cadre d'événements; selon le programme choisi. Des partenariats qui contribuent enfin à hausser les standards en vigueur dans la construction et à façonner et renforcer l'avenir du secteur suisse de la branche.

Tél. 058 360 76 24
aras.oezcan@baumeister.ch



Pour plus d'informations

Entrée en vigueur de la révision du fonds en faveur de la formation professionnelle

Le Conseil fédéral a approuvé la déclaration de force obligatoire (DFO) du Fonds en faveur de la formation professionnelle (FFP Construction) modernisé. Avec le FFP Construction révisé, la branche dispose d'un outil de financement et de pilotage pour l'encouragement de la formation professionnelle initiale, supérieure et continue. Dans le même temps, les coûts des prestations en matière de formation professionnelle et de promotion des métiers seront répartis sur toutes les entreprises, c.-à-d. sur les membres et les non-membres. Le nouveau règlement est entré en vigueur au 1^{er} avril 2023.

La CPSA a clarifié l'application de la CN 2023

La CPSA a clarifié différents aspects de la Convention nationale CN 2023. Les décisions du comité de la CPSA portent sur les dispositions transitoires et les questions d'interprétation, notamment les adaptations de salaires, l'indemnisation en pour-cent de jours fériés, le calendrier et le modèle de travail. La proposition de la SSE concernant une réglementation transitoire unique du temps de travail (16 mois et 2816 heures théoriques pour la période du 1^{er} janvier 2023 au 30 avril 2024) a été approuvée par le comité de la CPSA.



Pour en savoir plus sur les décisions de la CPSA

Thomas Weibel à la tête du département Gestion d'entreprise

La SSE accueille Thomas Weibel en tant que nouveau chef du département Gestion d'entreprise et membre de la direction. Ce directeur des travaux diplômé a travaillé de 2014 à 2021 pour Porr Suisse, où il était responsable du développement du secteur des bâtiments en Suisse. M. Weibel connaît aussi le secteur de la construction du point de vue des planificateurs et des développeurs, puisqu'il a été responsable des ventes chez Steiner SA. Il a déjà participé à la transformation numérique de Porr Suisse et a fondé, avec BIM2yield, sa propre start-up en 2021. M. Weibel prendra ses nouvelles fonctions à la SSE début mai 2023.

Le rendez-vous de la construction

L'événement phare du secteur suisse de la construction réunit les décideurs et les experts de tous les domaines de la construction. C'est ici que se rencontrent maîtres d'ouvrage, entrepreneurs, planificateurs et architectes. Cette année, la plate-forme de réseautage sera dédiée à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Parmi les invités du président central de la SSE Gian-Luca Lardi figurent le conseiller d'État tessinois Norman Gobbi, l'expert en football Peter Knäbel, l'expert en RH Matthias Mölleny, Valentina Kumpusch de l'OFROU et le PDG de Zindel United, Andreas Zindel.



Inscrivez-vous à la Journée de la construction

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

Dominic Bossart

Concept, mise en page, réalisation

Stämpfli Communication
staempfli.com
abonnemente@staempfli.com

Tirage

9300 A und 2200 F

Numéro ISSN

0376-6853

Suivez-nous sur

in @SBV SSE SSIC @BaumeisterCH

f @realSSE @bauberufech

@bauundbaumeister

imprimé en
suisse





TAG DER BAUWIRTSCHAFT JOURNÉE DE LA CONSTRUCTION GIORNATA DELLA COSTRUZIONE

Réseautage – Inspiration – Leadership

La main-d'œuvre qualifiée en ligne de mire

Vendredi 30 juin 2023

LAC Lugano Arte e Cultura, Lugano


Cette année, la plateforme de réseautage phare de la branche sera placée sous le signe de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Avec les intervenants de renom suivants:

- Gian-Luca Lardi, Société Suisse des Entrepreneurs
- Norman Gobbi, Conseiller d'État TI
- Matthias Mölleney, peopleXpert GmbH
- Peter Knäbel, FC Schalke 04
- Prof Dr Wolfgang Jenewein, professeur titulaire Université de Saint-Gall
- Valentina Kumpusch, Office fédéral des routes OFROU
- Andreas Zindel, Zindel United



**S'inscrire
maintenant!**

www.journeedelaconstruction.ch

SBV
SSE
SSIC  Schweizerischer Baumeisterverband
Société Suisse des Entrepreneurs
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Societad Svizra dals Impressaris-Constructurs