

USIC news

N°
03/15

Nov. 2015

Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils
Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen
Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria
Swiss Association of Consulting Engineers
Member of FIDIC and EFCA

L'office fédéral des routes – un maître d'ouvrage important

Entretien avec Jürg Röthlisberger, directeur de l'OFROU

www.usic.ch

USIC

Sommaire

Editorial	<i>Les honoraires, les honoraires... et encore d'autres sujets</i>	01
Interview	<i>L'Office fédéral des routes, un maître d'ouvrage important</i>	02
Carte blanche	<i>Alternatives</i>	10
Politique	<i>OUI au second tube du tunnel routier du Gothard</i>	12
	<i>Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération</i>	14
	<i>Bas niveau de prix dans les marchés publics</i>	16
	<i>«En avant» – campagne pour la stratégie énergétique 2050</i>	18
	<i>Table ronde culture du bâti</i>	19
Droit	<i>Rédition du guide KBOBs</i>	20
	<i>Conditions de travail usuelles du lieu dans le droit des marchés publics</i>	22
Droit du travail	<i>Aspects juridiques du stage d'orientation professionnelle</i>	24
Entreprise	<i>Facturation électronique</i>	26
Construction	<i>USIC monitoring de l'adjudication</i>	27
	<i>Indice de la construction suisse</i>	28
	<i>USIC Rating client 2015</i>	29
	<i>Nouvelle apparence d'économie suisse</i>	30
Thèmes techniques	<i>Tarifcation de la mobilité</i>	32
	<i>publication No. 10</i>	33
Formation	<i>Remise du premier Building-Award: rétrospective</i>	34
	<i>Premières expériences avec le nouveau site web</i>	38
Assurance	<i>Assurance collective de la fondation usic – perspective</i>	39
International	<i>FIDIC International Infrastructure Conference 2015 à Dubai</i>	41
Splitter	<i>Des usic NEWS aux usic news</i>	42
	<i>Dominik Courtin remporte l'«European CEO Award» 2015</i>	43
	<i>Appel aux groupes régionaux de l'USIC</i>	44
	<i>Newsletter usic</i>	45

Impressum

Rédaction et Secrétariat

Effingerstrasse 1, case postale, 3001 Berne | Téléphone: 031 970 08 88 | Fax: 031 970 08 82
www.usic.ch | Courriel: usic@usic.ch

Concept & Graphisme: id-k Kommunikationsdesign, Berne | Production Print & eMag-App: rubmedia, Wabern/Berne
Image de couverture: A2 Bissone, Tessin

Les honoraires, toujours les honoraires... et encore d'autres sujets

Le problème du bas niveau des prix domine actuellement la discussion au sein de l'association comme aucun autre sujet. A intervalles de plus en plus courts, le secrétariat reçoit des informations sur de nouveaux records négatifs en matière de taux horaire: 80, 70, 60, voire 50 francs et moins, sont offerts en moyenne pour les travaux d'ingénieur. Ce sont en particulier les gros projets d'infrastructure mis en adjudication publique, par exemple par l'OFROU et dans le Tessin, qui sont concernés. Il est évident que de tels taux d'honoraires ne peuvent durer. Même avec un calcul des coûts serré, des bas salaires et une forte productivité, de tels honoraires ne permettent pas la réussite à long terme du modèle d'activité. Si le nombre d'heures est prescrit par le mandant, le bas niveau des honoraires ne peut pas non plus être compensé par l'efficacité dans le déroulement du projet. Il est illégal de facturer un nombre d'heures plus élevé pour améliorer la rémunération, et répercuter la charge sur les collaborateurs (bas salaires, non paiement des heures supplémentaires, pas de formation continue) est, au mieux, moralement répréhensible, au pire contraire au droit, et nuit à la longévité de la profession. Les solutions avancées sont nombreuses et régulièrement discutées de façon approfondie: amélioration des modalités et de l'application du droit des marchés publics, mesures de sensibilisation et de relations publiques pour que la valeur des prestations d'ingénierie pour la société soit plus fortement perçue, mesures dans le domaine des salaires et bien d'autres choses encore. En dépit de toutes les idées et les points de vue émis dans ces discussions, désarroi et sentiment d'impuissance s'installent.

Les discussions autour du bas niveau des prix, dont la légitimité et l'importance ne sont nullement mises en cause, risquent cependant de reléguer deux aspects au second plan: d'une part, tous les domaines de l'ingénierie et de la planification ne sont heureusement pas touchés pareillement par ce problème. En dehors de la procédure d'adjudication selon le droit des marchés publics, ce sont souvent d'autres règles qui s'appliquent comme dans les acquisitions de maîtres d'ouvrage privés. Dans ces domaines, les ingénieurs doivent généralement lutter contre d'autres problèmes, par exemple des conditions contractuelles

abusives. L'usic doit se saisir également de ces questions. D'autre part, l'omniprésence du problème du bas niveau des prix pourrait, plus généralement, faire oublier les autres thèmes de l'association. Il est donc important que l'usic réussisse enfin à présenter des propositions concrètes pour se libérer de ce problème et pouvoir avancer. Car en dehors de ce pénible sujet des honoraires, il faut aussi mener des discussions positives: quelles chances s'ouvrent aux entreprises de planification avec le tournant énergétique? Comment pouvons-nous assurer le financement futur des infrastructures, routes nationales par exemple? Comment parvenir encore mieux à donner une image positive de l'activité des ingénieurs et à faire de la publicité pour la profession? Comment attirer davantage de jeunes femmes dans les professions d'ingénieurs et quelles conditions-cadres les bureaux doivent-ils créer pour offrir des carrières aux ingénieures et aux planificatrices? Dans quelle mesure la numérisation (mots-clés BIM et impression numérique) va-t-elle modifier la profession d'ingénieur? L'usic réfléchit à tous ces sujets et nous comptons sur vos idées et vos suggestions dans ces domaines.

Dr Mario Marti, secrétaire général de l'usic



Interview avec Jürg Röthlisberger directeur de l'OFROU

Depuis mars 2015, vous dirigez l'Office fédéral des routes (OFROU), un office aux nombreuses compétences et essentiel au sein de l'administration fédérale pour les bureaux d'ingénieurs-conseils. Comment avez-vous réussi vos débuts dans cette haute fonction?

Mon prédécesseur m'a laissé un office bien géré avec des collaborateurs compétents et motivés. Je souhaitais néanmoins, au moment de mon entrée en fonction, saisir la chance d'optimiser certains points de l'organisation, née de la péréquation financière nationale, et de définir quelques nouvelles priorités. La mesure la plus radicale fut certainement la scission de la Division infrastructure en deux unités. Lorsque je la dirigeais, cette division avec plus de 250 collaborateurs répartis sur huit sites avait déjà atteint une taille qui n'était plus gérable qu'au prix d'énormes efforts. Avec le partage en deux unités équivalentes, l'éventail de contrôle est un peu plus petit pour chacun des deux nouveaux chefs de division et la capacité de gestion un peu plus grande. Nous anticipons en outre, de cette manière, des développements futurs telle l'intégration prévisible d'environ 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau des routes nationales qui se fera dans le cadre du nouvel arrêté sur le réseau. Cela favorisera également le respect et l'application des normes et standards valables à l'échelle nationale, par exemple dans les marchés publics. Aujourd'hui, la division infrastructure Ouest gère le réseau des routes nationales de la Suisse occidentale et du canton de Berne, tandis que la division Est est compétente pour l'axe nord-sud, Zurich et la Suisse orientale.

Afin de réunir en une seule main le financement et la gestion du risque et de renforcer le controlling, deux domaines déjà existants ont en outre été réunis dans une nouvelle division Gestion et Finances. Les divisions réseaux routiers et IT ont elles aussi été réorganisées afin que nous puissions poursuivre nos objectifs encore plus efficacement. Ces changements, qui ont naturellement exigé une grande flexibilité de la part des collaborateurs de l'OFROU, vont maintenant devoir faire leurs preuves. Je ne peux exclure de menues corrections ultérieures. Mais en guise de conclusion provisoire, je peux néanmoins constater que mon impression générale est positive et que les premiers fruits de cette réorganisation ont déjà pu être récoltés. Il va de soi que ces modifications organisationnelles n'ont pas eu pour conséquence l'engagement de personnel supplémentaire. Bien au contraire, dans le cadre de la réorganisation, nous avons pu utiliser les synergies ainsi créées et donc mettre en application les prescriptions du Conseil fédéral concernant la réduction du budget du personnel.

Je considère personnellement que c'est un privilège de diriger l'OFROU et de pouvoir concevoir sa gamme de produits en étant responsable vis-à-vis de nos clients, de la politique, de l'économie et du public. Du fait des énormes changements techniques dans le domaine des véhicules, la mobilité, et en particulier la mobilité individuelle, se trouvent face à des défis et des «méga-tendances» de taille, je veux parler ici de la conduite autonome. Les frontières entre transport individuel et transport public deviendront très rapidement mouvantes, de sorte que nos conceptions actuelles dans ce domaine seront vite obsolètes, ce qui accentuera encore les questions relatives au financement des modes de transport. Aujourd'hui, l'engorgement des routes et du rail exige que l'on réfléchisse à une meilleure utilisation des surfaces de circulation et des offres disponibles. Nous n'échapperons pas ici à une large discussion dans la société – mot-clé tarification de la mobilité – car, outre l'élimination des goulets d'étranglement que nous poursuivons d'arrache-pied, grâce notamment à l'excellent soutien des ingénieurs membres de l'usuc, nous serons à la merci de certaines modifications du comportement de nos clients. L'alternative est l'augmentation du nombre des heures de bouchon avec pour corollaire l'imprévisibilité de la durée des trajets et des livraisons, ce qui n'est vraiment dans l'intérêt de personne.

L'OFROU est en charge de nombreux dossiers politiques importants. L'un d'entre eux est la construction d'un deuxième tube au tunnel du Gothard. Pourquoi est-ce la solution optimale au point de vue technique?

Le tunnel du Gothard doit impérativement être assaini. Durant six ans, nous avons examiné en détail les diverses possibilités pour réaliser au mieux cet assainissement. La manière de faire face au volume du trafic durant les indispensables fermetures du tunnel nous a occupés davantage que le côté purement technique de l'assainissement de l'infrastructure existante au Gothard.

→

Les solutions retenues et examinées de près étaient soit la construction d'une galerie de réfection, soit la mise en place d'une chaussée roulante pour transférer provisoirement les voitures particulières et les camions sur le rail durant les travaux. Les voitures particulières seraient transportées entre Göschenen et Airolo par le tunnel ferroviaire de façade, tandis que le transport des camions et des autocars serait effectué par le train à travers le nouveau tunnel de base des NLFA entre Rynächt et Biasca. Sans l'existence d'un deuxième tunnel, la construction, l'exploitation et la déconstruction des aires de chargement coûteraient à elles seules des milliards d'investissement chaque fois qu'il faudrait effectuer un assainissement, à condition d'ailleurs que les prochaines générations trouvent et conservent encore suffisamment de place pour les installations de chargement.

Les diverses variantes ont été étudiées dans les moindres détails en ce qui concerne la faisabilité de leur mise en œuvre, leur rapport coût utilité, leur constitutionnalité, leur praticabilité et leur impact environnemental. Le résultat de cette étude est sans équivoque: la construction d'un tube de réfection au Gothard, sans augmentation des capacités, est de loin la meilleure solution. C'est pour cette raison que le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats ont voté en sa faveur.

Avec la construction d'un deuxième tube sans augmentation de capacité, la Constitution est respectée tout en garantissant un investissement durable, créateur de plus-value. Les futures générations pourront ainsi procéder aux prochaines rénovations complètes sans que l'axe routier du Gothard soit fermé durant des années. Nos clients bénéficieront ainsi enfin du même niveau de sécurité que les clients du chemin de fer puisque, à l'avenir, le tunnel routier du Gothard sera lui aussi exploité avec une voie séparée dans chaque direction à l'instar du tunnel de base des NLFA conçu de prime abord avec deux tubes séparés pour des raisons de sécurité.

Le deuxième dossier important, celui du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), est du point de vue des ingénieurs un outil de financement précieux pour garantir à long terme l'infrastructure routière. Comment entendez-vous obtenir une majorité en faveur du FORTA eu égard aux augmentations des taxes sur les carburants et à une nouvelle demande d'augmentation du prix de la vignette autoroutière?

Il est de fait que le FORTA est tout d'abord perçu dans le public comme une augmentation des taxes sur les carburants. Ce n'est pas tout à fait inattendu, mais tout de même dommage car cela brouille l'image de son véritable objectif. Le FORTA est en

premier lieu un projet de réforme des structures actuelles de financement. L'architecture actuelle du financement spécial de la circulation routière a fini maintenant par manquer totalement de transparence et elle est inefficace, notamment pour les routes nationales. Par exemple, pour réaliser aujourd'hui un projet d'élimination de goulet d'étranglement, il nous faut puiser les moyens nécessaires dans deux caisses différentes à la fois, faute de quoi les travaux doivent être ralentis sinon stoppés. Une telle inefficacité développée au fil des ans sera supprimée avec le FORTA. En outre, l'interconnexion étroite entre les projets d'agglomération et les projets de routes nationales se reflèteront dans l'architecture financière du FORTA. Le troisième point important contenu dans le projet de FORTA concerne les deux compléments de réseau dans la région de Morges et dans le Glattal, ce qui est essentiel pour les régions concernées et pour nous en tant qu'exploitant responsable des routes nationales. Quatrièmement, le FORTA, qui n'est pas limité dans le temps, remplacera le fonds d'infrastructure (FI) qui lui est limité, de sorte que la nouvelle architecture financière n'aura pas de date de péremption.

Le contre-projet, l'initiative «Vache à lait» n'apporte pas de réponse à tous ces points essentiels. De mon point de vue, elle ne permet pas de résoudre valablement les problèmes actuels et futurs. Elle se contente de traiter la question quantitative, c'est-à-dire la question des moyens financiers disponibles.

Le FORTA le fait également, même si ce n'est que son cinquième point sur la liste. Je considère que, à cet égard, le Conseil fédéral a aussi proposé un paquet de mesures équilibré afin de combler la lacune de financement qui se profile. Avec l'affectation au FORTA de l'impôt sur les véhicules, le budget général de la Confédération concourt lui aussi à combler le déficit de financement. Les automobilistes apporteront également leur contribution puisque la surtaxe de l'impôt sur les huiles minérales devrait être augmentée de six centimes par litre. Pour mémoire: depuis 1974, donc depuis plus de 40 ans, cette surtaxe est restée inchangée. Or, entre-temps, l'indice général des prix à la consommation a plus que doublé, les salaires nominaux ont même presque triplé. La charge fiscale réelle des automobilistes était donc autrefois supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui. Il convient en outre d'observer que cette augmentation est avant tout conçue pour compenser les

→

effet, bien qu'il y ait de plus en plus de voitures en circulation et que le nombre total des kilomètres parcourus soit en augmentation, on constate dès à présent une tendance à la baisse du produit fiscal des huiles minérales. Cette tendance ira en s'accroissant car avec les prescriptions plus sévères en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme, la consommation de carburant va diminuer. L'automobiliste paiera donc à la longue de moins en moins de taxes par kilomètre parcouru, de sorte que les recettes de l'impôt sur les huiles minérales diminueront. Si les associations routières combattent le projet en raison de l'augmentation de la surtaxe, il faudra qu'elles acceptent qu'en cas de victoire du non au projet de FORTA, l'impôt sur les véhicules ne soit pas non plus attribué, comme le prévoit le FORTA, aux aménagements routiers. C'est pourquoi je pense que ce projet propose une solution équilibrée, susceptible de réunir une majorité car, en définitive, personne ne serait gagnant en cas de non. Si la structure de financement n'est pas modifiée et que les recettes nous font défaut, c'est à long terme l'automobiliste qui en souffrira puisque nous manquerons de moyens pour l'extension du réseau routier et le trafic d'agglomération.

En novembre 2013, le peuple a refusé le relèvement du prix de la vignette autoroutière. Cette augmentation devait servir à élargir le réseau des routes nationales d'environ 400 km de routes cantonales. Compte tenu de cette décision populaire, le Conseil fédéral a renoncé à reprendre l'idée d'une augmentation du prix de la vignette ainsi que l'extension du réseau des routes nationales dans le projet de FORTA. Les deux choses ont été maintenant envisagées par la Commission des transports du Conseil des Etats ainsi qu'au sein du conseil lui-même. Mais cela n'est pas une proposition du Conseil fédéral. C'est en dernier ressort au Parlement qu'il appartiendra de décider.

Comment voyez-vous la planification à moyen et à long terme dans le domaine de l'infrastructure gérée par l'OFROU?

Notre priorité à court et à moyen terme est de maintenir la capacité de fonctionnement du réseau des routes nationales car il doit rester disponible. Mais comme le réseau vieillit et continue en outre à croître, la maintenance prendra de plus en plus d'importance. Extensions, modifications et élimination des goulets d'étranglement passeront au second plan. En pratique, il est cependant souvent nécessaire de combiner maintenance et mesures d'extension afin de perturber aussi peu que possible le flux du trafic. Le moment choisi pour la réalisation des travaux dépend en définitive de l'urgence, mais aussi des moyens

à disposition. Pour l'achèvement du réseau, nous disposons d'un programme de construction à long terme, défini par le Conseil fédéral. Toutefois, notre rôle se limite toujours en la matière à la haute surveillance, tandis que les cantons ont la maîtrise d'ouvrage. Le Parlement fixe les priorités concernant l'élimination des goulets d'étranglement dans la cadre du programme de développement stratégique (PDS) sur les routes nationales et nous mettons tout en œuvre avec conviction et engagement pour faire avancer ce projet. Le projet de FORTA prévoit que les étapes d'élargissement du PDS contiennent aussi, à côté de l'élimination des goulets d'étranglement, des projets de plus grande envergure sur le réseau des routes nationales existant. En ce qui concerne la planification, l'OFROU a toujours pour objectif de disposer en permanence dans son portefeuille de suffisamment de projets prêts à être réalisés, de sorte que si un projet subit des retards inattendus, un autre projet puisse être rapidement mis en œuvre. Cela seul garantit que les moyens alloués soient effectivement utilisés. L'OFROU va donc poursuivre une collaboration intensive avec la branche de l'ingénierie.

Les bureaux d'ingénieurs qui travaillent au niveau national parlent régulièrement de pratiques divergentes dans les différentes filiales de l'OFROU, par exemple en matière de procédures d'adjudication. Existe-t-il une unité de doctrine et qu'en est-il de sa mise en œuvre horizontale?

Pour les marchés publics de l'OFROU, les règles applicables, outre les prescriptions légales en vigueur, se trouvent dans le manuel sur les marchés publics de l'OFROU qui peut être consulté sur notre site web. Ces prescriptions sont contraignantes et leur respect est contrôlé. Nous sommes conscients que, dans certains cas, il continue à y avoir des écarts, et nous sommes reconnaissants des commentaires de l'économie qui sont pris en compte dans notre processus permanent d'amélioration. Ce sujet est d'ailleurs toujours à l'ordre du jour des entretiens au sommet qui ont lieu régulièrement entre l'usic et la Division infrastructure routes. Je suis très heureux que, là où le législateur nous laisse une marge de manœuvre, nos standards en matière de marchés publics puissent être fixés en étroite consultation avec l'usic. Les apports de l'économie et des praticiens me tiennent très à cœur, car l'économie doit pouvoir répondre comme il se doit à nos appels d'offres et être en état de les comprendre et de les mettre en œuvre.

→



Rond-point à Coire

Récemment, l'OFROU a été critiqué en raison des nombreux mandats d'appui aux maîtres d'ouvrage. Du point de vue des bureaux d'études, il s'agit de mandats très intéressants, mais ils sont aussi observés d'un œil critique par les partenaires responsables de projets. Que pensez-vous de ce transfert des tâches du maître d'ouvrage à des tiers mandatés?

Pour répondre à la demande du Parlement, qui veut une structure administrative aussi légère que possible, l'OFROU a beaucoup externalisé, en particulier dans le domaine d'activité de l'infrastructure routière. Cela signifie que de nombreuses prestations qui ne doivent pas forcément être fournies par notre propre personnel, sont aujourd'hui achetées par l'OFROU sur le marché sous forme de mandats d'appui au maître d'ouvrage. Toutefois, ces appuis au maître d'ouvrage ne réalisent jamais seuls un projet, mais ils sont toujours subordonnés à un directeur de projet de l'OFROU. Le cahier des charges contient par exemple des tâches de coordination entre acteurs du projet: organisation des réunions de projet, élaboration des bases du projet (manuel du projet), controlling et gestion de la qualité spécifique du projet et accompagnement technique du projet. Lors de la phase de réalisation, l'appui au maître d'ouvrage se charge aussi partiellement de la haute direction des travaux. L'OFROU attribue chaque année des mandats d'appui au maître d'ouvrage pour un montant de quelque 40 millions de francs. Théoriquement, nous pourrions internaliser ces activités, mais cela signifierait l'embauche d'environ 200 ingénieurs supplémentaires par l'OFROU, ce qui n'est pas politiquement réaliste et même impossible compte tenu de la situation sur le

marché du travail. De mon point de vue, l'externalisation a fait ses preuves. Je ne conteste nullement que cela comporte aussi des risques. Ceux-ci figurent dans notre gestion du risque, ils sont surveillés en permanence et, si nécessaire, de nouvelles mesures appropriées sont prises.

On entend souvent reprocher à l'OFROU d'employer de moins en moins de techniciens spécialisés au niveau des projets, mais d'autant plus de juristes et de contrôleurs. La communication au plan technique, propice à trouver rapidement des solutions, en souffre. Cette impression est-elle erronée?

Les statistiques relatives au personnel de l'OFROU ne confirment pas cette impression. Le rapport entre ingénieurs et contrôleurs n'a pratiquement pas bougé au cours des dernières années. Je comprends cependant que cette critique soit énoncée. Après avoir repris les routes nationales en 2008, l'OFROU a connu une période d'extension intense. La division infrastructure est devenue en peu de temps la plus grande division de l'office. Grâce au grand engagement de tous les intéressés, la reprise de cette nouvelle mission s'est bien passée. Il va de soi qu'à ses débuts tout n'était pas encore réglé et que les marges de décision étaient donc considérables. Depuis lors, les divisions infrastructure sont elles aussi parvenues à leur phase de consolidation. Les directives se sont multipliées, notamment à l'initiative de nos contrôleurs. Cela présente l'avantage qu'il ne

→

«Du fait des énormes changements techniques dans le domaine des véhicules, la mobilité, et en particulier la mobilité individuelle, se trouvent face à des défis et des «méga-tendances» de taille.»

faut pas réinventer plusieurs fois la roue, que les processus sur certaines questions sont standardisés à l'échelle nationale et que les risques sont mieux maîtrisés. Il n'est pas exclu que ceci aille de pair avec une certaine perte de flexibilité et peut-être aussi de rapidité.

Comme d'autres entités des pouvoirs publics, nous avons nous aussi l'impression que la définition des «Règles de bonne gestion» ne cesse de se durcir. Ce qui me cause personnellement du souci – cela aussi sous l'impression de l'opinion publique – c'est l'exigence croissante de perfection. La malédiction de notre temps vient de ce que l'on ne pense plus qu'en termes de possibles dangers et non plus en termes de chances et de risques. Pour mémoire, gestion du risque signifie reconnaître, saisir et exploiter les chances, et minimiser les risques. La gestion des dangers est quelque chose de très différent et, au sens correct de sa définition, n'a rien à voir avec la gestion du risque. C'est pourquoi je m'oppose avec véhémence à ne poser que la question du «pourquoi» et non celle, pour moi tout aussi significative, du «pourquoi pas?». Car nous ne pourrions subir les évolutions qui se profilent dans le domaine de l'interaction homme-véhicule-infrastructure, du vieillissement des infrastructures, du comportement de mobilité et du financement que si nous sommes prêts à accepter la nouveauté et si nous sommes disposés à sortir de la zone de confort, à partir vers de nouveaux horizons, à explorer, à rechercher, à reconnaître et à saisir les chances qui s'offrent et aussi – en effet – à consentir à prendre des risques, si possible calculés et acceptables. Et il faut savoir que ceux-ci peuvent in extremis se concrétiser effectivement. Cela est tout simplement inévitable.

Dans ses appels d'offres, l'OFROU impose un nombre d'heures. Cela répond à d'anciennes exigences des associations de planificateurs. Aujourd'hui, des critiques se font entendre: est-il juste que toute possibilité d'innovation et d'optimisation de l'offre soit ôtée au soumissionnaire? Avec un nombre d'heures imposé ne crée-t-on pas de fausses incitations?

L'OFROU est bien consciente qu'imposer un nombre d'heures dans les appels d'offres pour mandat d'ingénierie a des avantages et des inconvénients. Pour nous, à l'heure actuelle, les avantages restent prédominants: cette indication prévient les malentendus et les offres sont comparables. Entre-temps, l'OFROU et les bureaux d'ingénieurs ont toutefois acquis une plus grande expérience de ce type d'appels d'offres, ce qui peut permettre une nouvelle évaluation. L'OFROU est ouverte aux échanges avec l'économie. Pour les mandats d'appui au maître d'ouvrage, où le cahier des charges est par nature général, nous ne voyons pas d'autre possibilité car une indication quantitative fiable dès la phase de soumission est tout simplement impossible.

→

L'OFROU a été précurseur dans la mise en œuvre d'une vieille exigence des associations de concepteurs, à savoir une pondération la plus faible possible du prix dans les critères d'adjudication. Malheureusement, on constate aujourd'hui que c'est souvent à nouveau le prix qui décide en premier lieu de l'adjudication car il n'existe pratiquement pas de différenciation entre les critères qualitatifs. Dans sa pratique de l'adjudication, l'OFROU part-elle de l'idée que tous les offrants sont équivalents sur le plan qualitatif?

Nous constatons effectivement que la qualité des offres diffère de moins en moins. Nous imputons cela au fait que les soumissionnaires connaissent désormais les aspects non monétaires des critères d'adjudication importants pour l'OFROU et qu'ils orientent leurs offres en conséquence. Nos débriefings réguliers avec les soumissionnaires qui n'ont pas été retenus confirment cette tendance et cette impression. Dans ces conditions, il est inévitable que le prix devienne en fin de compte le caractère principal de différenciation et donc le critère décisif indépendamment de la pondération. Nous n'avons toutefois rien changé à notre pratique; notre manuel sur les marchés publics, accessible publiquement, qui indique les fourchettes de pondération du prix, reste valable.

C'est justement en ce qui concerne des marchés attribués par l'OFROU que nous avons eu connaissance, ces derniers mois, de nouveaux records de prix bas avec des taux horaires qui descendent même parfois en dessous de 50 francs, par exemple dans le Tessin. Naturellement, ce sont les soumissionnaires qui font leur prix. Mais l'OFROU n'a-t-il pas aussi sa part de responsabilité dans cet effondrement ruineux des prix?

Le plaisir que nous procurent des taux horaires aussi bas est mitigé car ils comportent certes des chances, mais aussi de plus en plus des risques eu égard au niveau atteint actuellement. L'OFROU est légalement tenu de prendre en compte l'offre économiquement la plus avantageuse. L'office doit en outre veiller à ce que les conditions qui règnent lors des adjudications soient loyales et transparentes et que tous les soumissionnaires soient traités de manière égale. Refuser une offre pour ses taux horaires bas sous le prétexte qu'il s'agit de «prix de dumping» serait illégal. Il arrive qu'un nouvel acteur du marché tente d'enlever un marché par le biais du prix, par exemple parce que ses personnes clés ont moins d'expérience que celles de la concurrence. Il faut que cette possibilité soit préservée car, sinon, nous influençons directement les structures du secteur de l'ingénierie, ce qui ne nous incombe pas et n'est certainement pas dans l'idée de l'économie.

La loi sur les marchés publics exige le respect des salaires usuels dans la localité. Comment l'OFROU peut-il assurer concrètement que les bureaux d'ingénieurs remplissent ces prescriptions légales?

L'OFROU exige contractuellement de chaque mandataire que les dispositions relatives à la protection des travailleurs et les conditions de travail pour les employé(e)s en vigueur au lieu où est fournie la prestation soient respectées. Le mandataire doit en outre confirmer qu'il a versé les charges sociales et les contributions d'assurance ainsi que les autres contributions prévues dans le contrat-cadre de travail et qu'il a payé la taxe sur la valeur ajoutée. Il s'engage en outre, pour les prestations effectuées en Suisse, à respecter l'égalité de traitement entre homme et femme en matière de salaire. En cas de non respect de ces obligations, il doit s'acquitter envers l'OFROU d'une peine conventionnelle pour chaque cas. Une violation peut en outre conduire à l'annulation de l'adjudication ainsi qu'à une résiliation avant terme du contrat pour raisons graves.

Existe-t-il, de votre point de vue, un rapport possible entre des salaires trop bas et les taux horaires bas?

Qu'entendez-vous par «salaires trop bas»? Le secteur de l'ingénierie ne dispose pas d'une CCT et, dans ce domaine, (presque) tout est aujourd'hui permis, ce que souhaite manifestement la branche. Je n'ai d'autre part aucune connaissance du mode de calcul des coûts des bureaux d'ingénieurs. Il me semble néanmoins plausible, en principe, qu'il existe un rapport entre les salaires payés et les offres soumises. Une comparaison avec les salaires payés dans d'autres branches, et pas seulement entre ceux payés au sein de la branche de l'ingénierie, me paraît par ailleurs essentielle. Cela revêt une grande importance en particulier pour assurer la promotion de la relève professionnelle. C'est là que les associations de l'économie et de l'ingénierie doivent agir, et il n'appartient pas ici aux pouvoirs publics d'intervenir directement. Je m'étonne d'autre part que, en dépit de ces taux bas, aucun bureau d'ingénieurs ne se soit retiré du marché au cours des dernières années.

→

Que doit faire la branche, donneurs d'ordres y compris, pour que les ingénieurs soient à nouveau mieux considérés dans la société et que le métier recommence à attirer davantage de jeunes et surtout plus de femmes?

Je vois plusieurs approches qui pourraient avoir un effet positif: à commencer par l'école où il faut soutenir les efforts visant à donner plus de poids aux mathématiques et aux matières scientifiques. En tant que père de deux enfants adultes, je sais par expérience le peu de considération et d'estime qui a été accordé à l'enseignement de ces matières à tous les niveaux scolaires au cours des 30 dernières années. C'est effrayant et appelle un changement dans la formation ainsi que la sensibilisation du personnel enseignant à tous les niveaux. Il faut par ailleurs donner aux enfants et aux jeunes gens la possibilité de découvrir les métiers d'ingénieur et plus généralement les métiers techniques avec leurs différents profils professionnels. La branche a là aussi un rôle à tenir. Je trouve par exemple symptomatique qu'elle se présente encore essentiellement par des chantiers où pelleteuses et béton sont au premier plan. Ceci occulte le fait qu'il y a bien longtemps que tous ceux qui travaillent dans notre branche ne se mettent plus le matin un casque sur la tête pour rester toute la journée sur le chantier. Ce que nous autres, ingénieurs chevronnés, trouvons intéressant peut-être parler aussi au groupe cible important des jeunes hommes passionnés de technique. Je doute en revanche que cela puisse attirer un grand nombre d'autres jeunes, en particulier de femmes. Beaucoup de jeunes gens ont envie de faire quelque chose d'utile et de créatif, de pouvoir être acteur. Il faudrait insister davantage sur ces aspects du métier d'ingénieur. Il me semble important aussi de souligner la place du travail interdisciplinaire dans nos professions. Les ingénieurs sont encore trop souvent perçus comme ceux qui, sans égard pour l'environnement et les personnes concernées, planifient et réalisent leurs installations. Mais, à part soigner notre image, nous pouvons aussi apporter des améliorations dans le déroulement du travail quotidien qui accroissent l'attrait de notre branche indépendamment des salaires. Ce sont à mon sens la flexibilisation du temps de travail, le travail à temps partiel ou la promotion ciblée des femmes et des futures mères. Je vois là encore un grand potentiel d'amélioration chez nous à l'OFROU, mais également dans l'économie privée. Je me permets en outre d'inviter les ingénieurs à renforcer leur présence dans la politique, dans la société et dans les médias. Faites-vous entendre, montrez-vous, exposez ce que vous pensez, vous avez des choses à dire!

Photos: ASTRA 

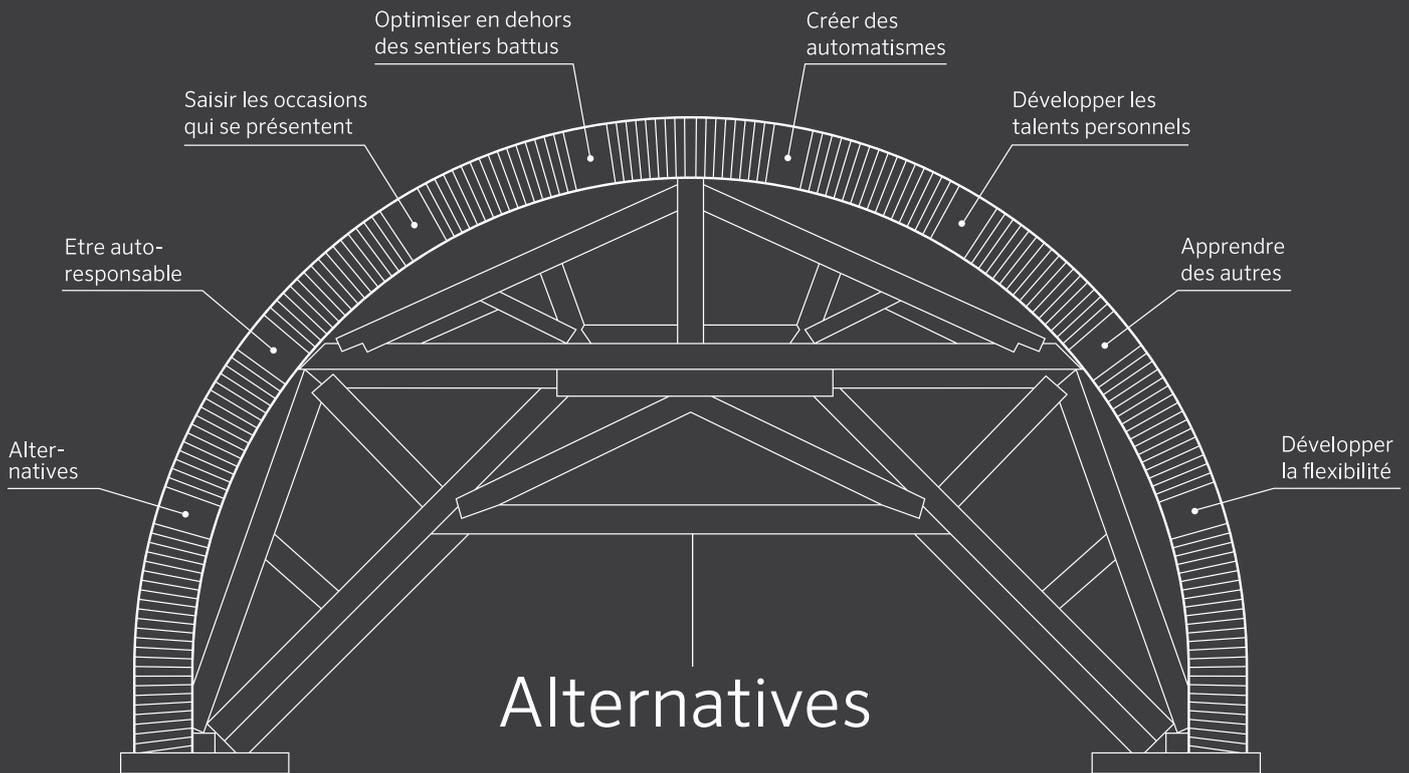


 Jürg Rötthlisberger

Directeur de l'Office fédéral des routes
OFROU

LIEN

www.astra.admin.ch



Le bâtiment est en pleine expansion, et pourtant la branche «se lamente»; difficile d'imaginer les réactions que provoque une récession; ou alors lorsque l'on se bat pour emporter les quelques marchés restants. Les réflexions ci-après se concentrent donc sur les chances et les exemples de réussite. Elles montrent une alternative au statu quo. C'est précisément ce que l'on souhaite dans le bâtiment où les équipes changent et où dominent régulièrement la pression sur les délais et les coûts ainsi que le sentiment d'une détermination extérieure. La fascination qu'exerce notre profession d'ingénieur et le défi auquel elle est confrontée résident en partie dans ce «carcan». Pour être prêts à affronter l'avenir, il nous faut toutefois des alternatives.

Etre autoresponsable

Nous ne pouvons modifier seuls le marché. Les paradigmes ne sont pas mis au rebut du jour au lendemain. Mais nous avons un instrument pour nous libérer: l'autoresponsabilité qui revêt une grande importance lorsqu'il s'agit de faire face activement à des évolutions fâcheuses. Elle exige réflexion et recherche d'alternatives. Autoresponsabilité et alternatives ne permettent pas automatiquement de sortir de «la roue du hamster». Mais prendre soi-même les choses en mains, faire différemment, «balayer devant sa porte», c'est cela l'entrepreneuriat.

Saisir les occasions qui se présentent

Le tournant énergétique se concrétise. La numérisation progresse irrémédiablement dans toutes les branches. La portée de ces évolutions ne peut être encore évaluée de façon définitive. Attendre et voir venir sont certes des réactions très humaines à l'incertitude, mais nous sommes définitivement entrés dans une ère nouvelle. Qui discerne les chances qui s'offrent trouve aussi de nouvelles solutions voire de nouveaux modèles d'entreprises, et comprend en même temps que les réponses du passé ne débouchent pas sur un avenir radieux.

Optimiser en dehors des sentiers battus

Optimiser n'est pas une stratégie d'avenir suffisante. Notre branche spécialisée dans la construction de prototypes optimise encore et encore, visse encore et encore. Affiner les rouages – cette focalisation sur le dernier centimètre d'un soi-disant optimum – limite souvent le champ de vision et interdit de nouvelles solutions. Et: des rouages trop nombreux sont les personnes qui ne se laissent pas dicter des cadences ou rationaliser. Le stress n'est pas motivant, mais des problèmes difficiles à résoudre le sont.



Créer des automatismes

Une saine routine résulte de la familiarité avec le sujet. Planifier un stade aujourd'hui, une gare demain est certes passionnant, mais pas toujours efficace ni efficient. Pourquoi, au contraire, ne pas profiter de façon ciblée des expériences et de la courbe d'apprentissage? Les équipes se spécialisent sur des solutions déterminées dans des marchés sélectionnés. Elles le font de mieux en mieux et de plus en plus rapidement avec une meilleure qualité et une plus grande valeur ajoutée. Cela rassure non seulement le maître d'ouvrage, mais aussi l'équipe. Cette aisance offre en outre une marge à l'innovation.

Développer les talents personnels

Le retour sur investissement du développement personnel a de multiples facettes. Le développement de talents commence par l'acquisition et la formation d'apprenants. Nous le faisons parce que nous sommes conscients de notre responsabilité, mais aussi dans l'intérêt de l'entreprise. Même des collaborateurs chevronnés suivent dans notre propre «HHM Academy» des formations techniques, sur des sujets de direction ou d'automanagement. Certes, cela ne va pas sans peine, mais le retour sur investissement est convaincant: notre Academy est devenue la composante indissociable de la culture du «nous». Les collaborateurs extrêmement bien formés augmentent la rentabilité et les plus brillants peuvent accroître le rayonnement de l'entreprise, ce qui attire de nouveaux talents.

Apprendre des autres

Regarder plus loin que le bout de son nez. Que font les autres branches et de quelle façon? Que pouvons-nous apprendre d'elles? Si nous construisions des téléphones mobiles ou des voitures comme des maisons, personne ne pourrait se les offrir. Il ne s'agit pas de comparer ce qui n'est pas comparable, mais il s'agit de se montrer ouvert aux standards et à l'innovation. Dans le domaine de ces objets du quotidien hautement techniques, cette ouverture d'esprit produit régulièrement de nouvelles possibilités, ou révolutionne même des pans entiers de l'économie. Par rapport à cela, notre branche se montre trop peu audacieuse.

Développer la flexibilité

La sécurité de la planification, c'était hier. Cela vaut pour les maîtres d'ouvrage, les investisseurs et notre propre entreprise. Une seule chose est sûre: nous devons gagner en flexibilité et développer des structures adaptées à cette situation. La flexibilité intellectuelle et entrepreneuriale, des processus dynamiques avec un réseau intelligent d'acteurs sont la clé du futur. Beaucoup de choses vont changer. Discutons avec nos collaborateurs de ce qu'ils peuvent apporter. Préparons-les à ce qui les attend au lieu de toujours opposer les mêmes arguments à ce qui doit arriver. Mobilisons les forces présentes dans notre entreprise afin de combattre la peur et l'insécurité.

Ces alternatives requièrent l'engagement des décideurs. Reconnaissons-le: ces alternatives exigent aussi de la force, du courage, de l'ouverture d'esprit, du discernement et quantité de discussions. Mais nous devons bien cela à notre métier d'ingénieur et à notre branche si passionnante.



► Urs von Arx

CEO de HHM Gruppe,
HEFTI, HESS, MARTIGNONI.
Président de la Fondation bilding
et membre du comité usic

LIEN

www.hhm.ch



Assurément une valeur ajoutée à long terme

La construction d'un second tube au tunnel du Gothard est la solution la meilleure à long terme. L'article sur la protection des Alpes ainsi que l'inscription dans la loi du système du compte-gouttes garantissent une meilleure fluidité du trafic sans augmentation des capacités. Outre qu'elle doit rester financièrement supportable, la construction de ce second tube ne doit pas faire négliger d'autres projets routiers urgents.

Le tunnel routier du Gothard est le véritable goulet d'étranglement de l'axe nord-sud. Avec près de 18 000 véhicules par jour, presque 60 pour cent de l'ensemble du trafic à travers les Alpes passent par le Gothard, tendance à la hausse. L'exploitation à une seule voie du tube est soumise à d'importantes restrictions. Actuellement, une interruption totale du trafic pendant la nuit est déjà nécessaire tous les douze jours pour effectuer l'entretien régulier. Depuis 2001, le nombre de camions est régulé et limité grâce au système du compte-gouttes. Durant les week-ends et les périodes de vacances, les bouchons interminables sont plus la règle que l'exception: en 2014, des véhicules ont été immobilisés chaque jour 17 heures dans des bouchons sur l'A2, ce qui représente un accroissement de 11 pour cent par rapport à 2013.

Une réfection totale est – de toute façon – inévitable

Afin que le tunnel du Gothard entré en service en 1980 remplisse encore après 2025 les standards de sécurité requis et reste praticable, il devra être soumis à partir de 2020 à une réfection complète. Le Conseil fédéral a pour cela examiné deux variantes: soit la réfection totale, soit la construction d'un deuxième tube suivie d'une réfection totale du tunnel existant aujourd'hui. Afin de respecter l'article sur la protection des Alpes adopté en 1994 par le peuple avec 52 pour cent de oui, le tunnel routier du Gothard devra continuer – même avec un second tube – à n'être utilisable que sur une seule voie.

Le deuxième tube est la solution la plus économique

Le Conseil fédéral et le Parlement se sont prononcés en faveur de la construction d'un deuxième tube. L'usager aussi préconise cette solution, notamment pour les raisons suivantes: pour une réfection sans l'existence d'un deuxième tube, il faudrait recourir à une fermeture totale de longue durée qui nécessiterait pour le trafic lourd une chaussée roulante à travers le tunnel de base du Gothard. Cette solution plus onéreuse d'environ un milliard de francs entraînerait tous les 40 ans des coûts d'un total de 1,7 milliard de francs.

Si la construction d'un deuxième tube coûte près de deux milliards de francs, elle évitera toutefois à l'avenir des fermetures totales ainsi que la mise en place d'une chaussée roulante. Les frais d'assainissement réguliers de l'ordre de 1,4 milliard de francs pour les deux tubes sont à long terme inférieurs de 300



millions. Parallèlement, la Suisse se dotera durablement d'une infrastructure de valeur. Cette redondance permettra désormais d'effectuer les travaux de réfection sans interruption de l'exploitation et augmentera la sécurité du trafic en évitant en temps normal une circulation à double sens.

La protection des Alpes n'est pas remise en cause

L'association «Non au 2^e tube au Gothard» a lancé avec succès un référendum contre la décision du Parlement. Elle fait valoir qu'un deuxième tube ferait doubler le nombre de camions et que l'objectif de transférer le trafic transitaire de marchandises de la route au rail serait décrédibilisé. Mais cette argumentation est quelque peu sommaire pour deux raisons: d'une part l'article constitutionnel sur la protection des Alpes garantit que les deux tubes ne pourront être utilisés qu'à une seule voie, ce qui n'augmentera la capacité que modérément par le biais d'une plus grande fluidité du trafic. Or, on peut mettre en parallèle le fait que la situation actuelle produit des polluants nuisibles à l'environnement sans aucune utilité pour le trafic. Deuxièmement, le système du compte-gouttes en vigueur actuellement sera inscrit dans la loi, si bien que la capacité pour les camions restera limitée.

L'élimination d'autres goulets d'étranglement n'est pas mise en danger.

Mais l'usuc n'est pas non plus un défenseur inconditionnel de la construction d'un deuxième tube. Si le tunnel routier du Gothard est un projet important de politique des transports

en ce qui concerne le désenclavement du Tessin et le transit international, d'autres routes sont bien davantage menacées de paralysie du trafic. Citons par exemple les tronçons très chargés sur l'A1 entre Zurich et Berne ainsi qu'entre Lausanne et Genève. Ces projets doivent être engagés sans retard dans le cadre de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (arrêté sur le réseau) et ne doivent en aucun cas être compromis par la réalisation d'un deuxième tube au tunnel du Gothard.

Pour un financement reposant sur le principe de causalité

L'usuc critique aussi le mode de financement qui prévoit que la construction et l'entretien seraient financés par les recettes routières ordinaires. Face à l'augmentation du volume du trafic et aux travaux urgents d'entretien et d'extension des autres routes, l'opinion publique est de moins en moins encline à supporter les coûts supplémentaires afférents. L'usuc soutient donc un financement reposant davantage sur le principe de causalité afin de décharger durablement les finances publiques et d'accélérer la réalisation du projet.

La construction d'un deuxième tube au tunnel routier du Gothard est la meilleure solution d'avenir au plan économique, écologique et politique. La réalisation de ce projet doit toutefois s'inscrire dans le cadre d'une conception globale de la politique des transports et rester finançable.

Laurens Abu-Talib, secrétariat de l'usuc
Photo: Waldteufel/fotolia.com

Comparaison entre variantes au tunnel routier du Gothard

	Variante réfection totale	Variante 2 ^{ème} tube et réfection totale
Durée de la fermeture totale	980 jours, répartis sur 3,5 ans	140 jours
Durée totale des travaux	2019–2025	2020–2027 construction 2 ^e tube 2028–2030 réfection totale
Coûts de construction 2 ^e tube	–	2 023 Mio.
Coûts de rénovation	752 Mio.	765 Mio.
Coûts de gestion du trafic	906 Mio.	–
Coût total en CHF	1 658 Mio.	2 788 Mio.

Coûts: estimation maximale avec une précision de 30 pour cent.

Source: Message du Conseil fédéral du 13.09.2013.

Pour une politique pérenne de l'infrastructure routière

► Laurens Abu-Talib, secrétariat de l'usic

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) doit remédier aux problèmes structurels actuels du financement des routes et mettre en vigueur de toute urgence l'arrêté sur le réseau. Pour que le succès du FORTA ne soit pas menacé dans les urnes par des augmentations de prix impopulaires, il est nécessaire que la part du produit de l'impôt sur les huiles minérales affectée au trafic soit élargie et que les cantons soient davantage impliqués.

En 2010, le citoyen suisse parcourait en moyenne 37 kilomètres par jour, soit 17 pour cent de plus que quinze ans auparavant. Le transport motorisé individuel représentait 66 pour cent de la distance parcourue. Cela montre qu'un réseau routier qui fonctionne bien est d'une grande importance pour l'économie nationale. Une part considérable de cette infrastructure de transport est réalisée et administrée par la Confédération. En 2014, la Confédération a consacré au total 4,1 milliards de francs à l'élargissement et à l'entretien du réseau des routes nationales, aux routes principales des cantons, à la protection du paysage et de l'environnement ainsi qu'à la recherche et au développement.

Problèmes structurels du financement actuel des routes

Aujourd'hui, ces dépenses sont couvertes sur la base du Financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Ce financement provient de la totalité des recettes de la vignette autoroutière et de la surtaxe de l'impôt sur les huiles minérales plus 50 pour cent du produit de l'impôt sur les huiles minérales affecté partiellement. Les fonds non utilisés sont provisionnés en tant que réserve. Depuis 2008, le FSCR est en déséquilibre, tant au plan financier qu'au plan structurel. En raison d'une modification de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, il risque à partir de 2018 d'avoir à faire face à un défaut de financement de 1,2 milliard de francs. En outre, la création concomitante du fonds d'infrastructure temporaire a rendu moins flexible la gestion du modèle global.

Le FORTA comme instrument de financement à long terme

A l'instar du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) déjà voté, la Confédération souhaite donc remplacer, au niveau constitutionnel,

le modèle de financement actuel par un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) permanent afin de garantir une plus grande transparence. Le FORTA repose d'une part sur un élargissement du fonds d'infrastructure temporaire actuel pour les routes nationales et les projets d'agglomération, tandis que les autres dépenses du FSCR seront réunies dans un nouveau modèle spécial de financement (FSCR.Nouveau). D'après le Programme de développement stratégique (PDS) des routes nationales, les chambres fédérales pourront décider périodiquement de l'accroissement des capacités et du développement du réseau des routes nationales.

Comblement du déficit de financement et intégration de l'arrêté sur le réseau

Afin de combler le déficit de financement, l'impôt sur les véhicules sera désormais affecté intégralement au FORTA. En outre, à partir de 2020, une redevance sur les véhicules électriques compensera la baisse des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de l'impôt sur les véhicules automobiles. L'affectation obligatoire actuelle de 50 pour cent de l'impôt sur les huiles minérales sera maintenue et la surtaxe de l'impôt sur les huiles minérales sera augmentée de 30 centimes aujourd'hui à 36 centimes par litre au maximum. D'autre part, le Conseil fédéral envisage la possibilité d'intégrer l'arrêté sur le réseau dans le FORTA. L'arrêté sur le réseau qui prévoit l'élargissement et l'achèvement du réseau existant des routes nationales n'a pu toutefois entrer en vigueur le 24 novembre 2013 en raison du rejet de l'augmentation du prix de la vignette automobile. Avec l'adoption de l'arrêté sur le réseau, 400 km de routes seraient transférés des cantons à la Confédération ce qui les soulagerait financièrement.

Problème du financement – la quadrature du cercle?

Le Parlement ne conteste pas non plus l'importance du projet, mais le casse-tête réside dans la question du financement dans le cadre de l'intégration de l'arrêté sur le réseau dans le FORTA. Après s'être déclarée dans un premier temps favorable à l'intégration de l'arrêté sur le réseau dans le FORTA, la commission prioritaire des transports et des communications

Conseil des Etats (CTT-E) s'est prononcée contre au mois d'août, préférant remettre le sujet à une date ultérieure en le liant à une augmentation du prix de la vignette à 70 francs. Parallèlement, elle proposa au Conseil des Etats d'augmenter de 50 à 55 pour cent la part de l'impôt sur les huiles minérales affectée obligatoirement au trafic routier. Lors de sa session d'automne, le Conseil des Etats a renvoyé le projet à la CTT-E avec mission d'intégrer l'arrêté sur le réseau dans le FORTA et de s'occuper de son financement. Le traitement de l'affaire est ainsi ajourné d'au moins une demi-année.

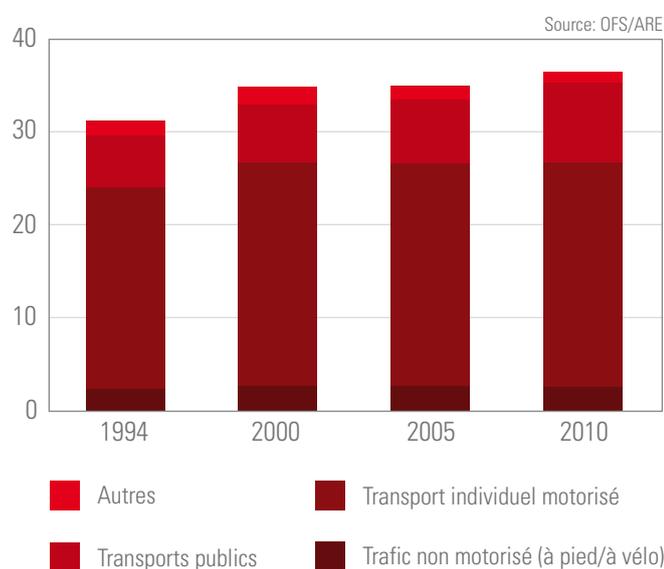
Une solution à long terme supportable est nécessaire

Il est tout aussi nécessaire et urgent de combler le déficit de financement et de mettre en oeuvre l'arrêté sur le réseau. Cela demande que le problème du financement soit réglé. Exiger davantage de prestations sans proposer de moyens de financement n'est ni responsable ni crédible.

Les augmentations de prix sont impopulaires, aussi un trop fort renchérissement de la vignette autoroutière ou de la surtaxe de l'impôt sur les huiles minérales pourrait compromettre l'adoption du FORTA par les électeurs. Il est donc nécessaire, premièrement, d'augmenter à plus de 55 pour cent la part de l'affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales. Cela irait aussi au devant de l'initiative «vache à lait» qui exige une affectation obligatoire de l'intégralité de cette surtaxe. Deuxièmement, les cantons doivent être davantage impliqués financièrement puisque, avec l'intégration de l'arrêté sur le réseau, ils bénéficieront en tout cas d'allègements financiers. Il ne faut pas perdre de vue les intérêts de tous et trouver ici une solution à long terme supportable pour l'avenir de l'infrastructure routière suisse.

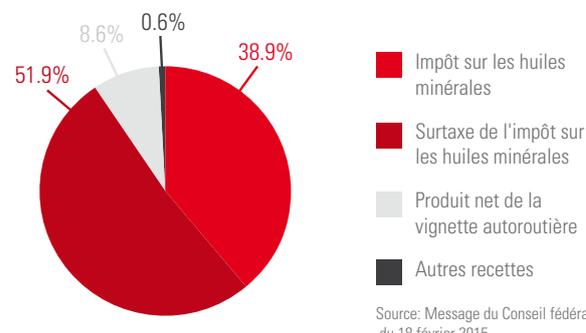
Distances quotidiennes de 1994 à 2010 par moyen de transport

(Nombre moyen de kilomètres parcourus en Suisse par personne et par jour)



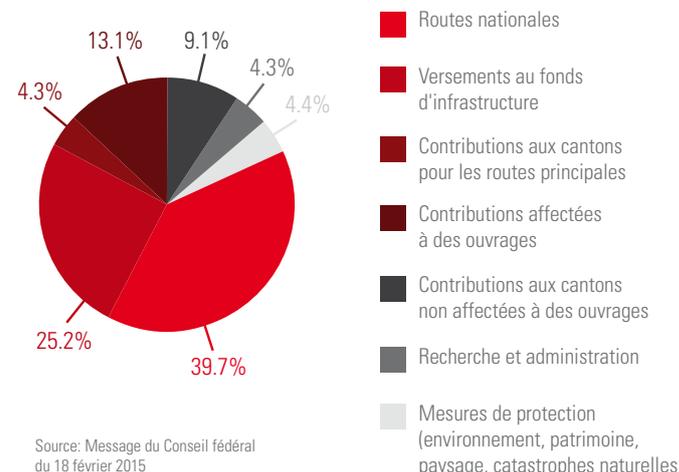
Structure financière du financement spécial pour la circulation routière (2014)

Recettes (en pourcentage)



Source: Message du Conseil fédéral du 18 février 2015

Dépenses (en pourcentage)



Source: Message du Conseil fédéral du 18 février 2015

Comparaison entre modalités de financement du FSCR et du FORTA

	FSCR	FORTA
Impôt sur les huiles minérales	50%	50%** (à partir de 2030)
Surtaxe de l'impôt sur les huiles minérales	100%	100%
Vignette autoroutière	100%	100%
Impôt sur les véhicules automobiles	—	100%*
Taxe sur les véhicules électriques	—	100% (à partir de 2020)

*Exceptions possibles

**Sujet de négociation

Source: Message du Conseil fédéral du 18 février 2015.

«Le système des marchés publics doit être modifié de toute urgence.»

► Lea Kusano, secrétariat de l'usic

Bas niveau de prix dans les marchés publics: où est donc la politique?

Le problème du bas niveau des prix dans les marchés publics cause un grave souci aux entreprises membres de l'usic. Le prix en tant que critère déterminant d'attribution des marchés conduit à un véritable dumping. Les ingénieurs s'inquiètent car des marchés publics sont adjugés à des tarifs horaires entre 50 et 60 francs. L'effondrement des prix est d'une ampleur jusqu'ici inconnue. Deux patrons de bureau d'ingénieurs et parlementaires expérimentés prennent ici position.

Nos questions

1. Un véritable effondrement des prix s'est produit récemment dans les marchés publics. Tous les signaux d'alarme sont au rouge. Comment jugez-vous la situation?
2. Avez-vous aussi, en tant qu'entrepreneur, affaire aux pressions sur les prix des autorités?
3. Dans quels domaines faut-il agir?

Réponse de Jürg Grossen

1. Nous ne prenons même plus part aux adjudications publiques. D'une part en raison de la mauvaise qualité des appels d'offres et, d'autre part, en raison de l'organisation

beaucoup trop bureaucratique et lacunaire du déroulement des travaux. Les changements permanents des personnes clés, les modifications ultérieures des commandes par les maîtres d'ouvrage et l'incompétence des «spécialistes» engendrent un mix pernicieux grâce auquel des prestataires de moindre qualité trouvent une chance de se maintenir financièrement à flot à force de suppléments d'honoraires et de prestations complémentaires. Il est urgent de réformer le système des marchés publics.

2. Non. C'est à dessein que nous ne soumettons plus aucune offre pour des mandats publics mis en adjudication et nous ne misons que sur l'économie privée. Nous voulons offrir à nos clients davantage que la plupart de nos concurrents et cette valeur ajoutée n'est pas souhaitée par les pouvoirs publics, notamment aussi parce que les possibilités correspondantes font défaut dans les marchés publics. L'économie privée reconnaît la valeur ajoutée de nos prestations et l'honore en conséquence. Le système actuel des marchés publics est en panne: les jurys pondèrent très faiblement la qualité, l'innovation et l'expérience, ou alors de manière identique pour tous, de sorte que seul le prix compte. Cela n'est pas durable et c'est l'une des raisons pour lesquelles les pouvoirs publics n'ont souvent pas la maîtrise des coûts.
3. Je suis convaincu qu'il faut à nouveau mettre en place davantage de connaissances techniques et de compétences de décision dans l'administration. Les prestations de services externalisées et l'augmentation du nombre des mandats génèrent une «mentalité de contrôleur» aberrante et beaucoup trop coûteuse pour l'économie nationale.

→

Jürg Grossen (glp) concepteur en électricité et, depuis 1994, copropriétaire et directeur de l'entreprise Elektroplan Buchs & Grossen AG. Depuis 2011, il est membre du Conseil national et se présente en 2015 aux élections du Conseil national et du Conseil des Etats.

Réponses de Hans Grunder

1. La situation est réellement alarmante pour diverses raisons, la principale étant assurément la déficience de la législation. Les valeurs seuils pour les prestations d'ingénierie sont beaucoup trop basses. Des études ont montré et continuent de prouver que le bas niveau de ces valeurs seuils est une absurdité du point de vue de l'économie nationale. Du fait qu'il s'agit essentiellement de prestations de nature intellectuelle, il est inconcevable que ces travaux ne soient définis que par leur prix. Le problème est encore aggravé par le franc fort qui fait peser sur nos offres une pression massive de la part des soumissionnaires étrangers. Dans ce contexte, on ne parle que de l'économie exportatrice en oubliant que l'économie nationale est soumise elle aussi de plus en plus à une énorme pression concurrentielle en raison de la force du franc. L'ingénieur n'est donc plus en mesure de fournir l'intégralité de sa prestation et ce sont les pouvoirs publics qui en subissent les conséquences.
2. Au fil de mes expériences, il est apparu que les autorités adjudicatrices ont le plus grand mal, du fait de la législation actuelle, à lancer des appels d'offres qui ne débouchent pas en définitive sur un seul critère d'adjudication: le prix. Certes, on essaie d'atténuer le facteur prix par des facteurs «soft», mais en pratique, les autorités ont les mains liées. Cela a des conséquences dramatiques pour notre relève professionnelle car nous ne sommes plus en mesure d'offrir aux jeunes professionnels les perspectives qu'ils attendent.
- 3 Dans le cadre de la révision du droit des marchés publics, les valeurs seuils doivent être relevées et les offres manifestement trop basses écartées. Par ailleurs, comme cela se fait couramment dans d'autre pays, il faudrait que nous ne soyons pas tenus de mettre en adjudication certaines prestations de nature intellectuelle.

Hans Grunder (BDP) est ingénieur diplômé SIA et ingénieur géomètre. Depuis 1987, il est propriétaire de la Grunder Ingenieure AG, active dans les domaines de la topographie d'ingénierie, des mesures ferroviaires et spéciales ainsi que de la mensuration officielle. Depuis 2007, il est membre du Conseil national et a été cofondateur du parti bourgeois-démocratique du canton de Berne.

► Jürg Grossen



► Hans Grunder



«En avant» campagne pour la stratégie énergétique 2050

L'usic entend «aller de l'avant» dans la stratégie énergétique 2050 et soutient donc la précampagne lancée par l'AEE Suisse (organisation faîtière de l'économie des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique). Avant le débat au Conseil des Etats, des représentants de l'économie se sont engagés en faveur du projet énergétique générationnel et se sont mis en ordre de marche pour une éventuelle campagne référendaire.

Avec la stratégie énergétique 2050, un nom a été mis sur la voie que de nombreuses entreprises suisses suivent déjà depuis des années et des décennies. Le paquet de mesures de la Conférence crée des conditions cadres fiables pour toutes les entreprises qui misent en tant qu'offrants, mais aussi en tant qu'utilisateurs, sur les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. La stratégie énergétique 2050 va donc dans le sens d'un système d'énergie moderne et d'un développement sain de l'économie suisse. Elle assure notre prospérité, génère des emplois et des revenus, fait baisser les coûts et nous libère à long terme de notre dépendance par rapport aux fournisseurs étrangers d'énergies fossiles. En résumé: la stratégie énergétique 2050 dans son orientation générale est bénéfique pour la Suisse et pour son économie.

Pour cette raison, l'économie suisse pour la Stratégie énergétique 2050 a été créée le 1^{er} juillet 2015. Sous la devise «en avant», des associations économiques et des entreprises de différents secteurs s'engagent pour une politique énergétique qui s'appuie sur nos valeurs et nos acquis, veille à une utilisation précautionneuse de nos ressources et encourage les investissements et l'innovation, renforçant ainsi le statut de place économique et scientifique de premier plan de la Suisse.

Bénéfique pour l'économie, la Stratégie énergétique 2050 est un projet de générations qui permet la mise en place d'un système énergétique moderne et garantit un développement sain de la place économique suisse. Elle fournit le cadre politique nécessaire à l'exploitation de technologies éprouvées, apporte la sécurité à nos entreprises et leur donne une orientation. Les objectifs de consommation et de production qui ont été fixés dans la loi sur l'énergie vont notamment dans ce sens. Il est important de prendre conscience que l'utilisation des énergies renouvelables relève de l'intérêt national et que les progrès à la fois rapides et considérables demandés aux cantons

dans le secteur du bâtiment se justifient dans la mesure où ils permettront d'exploiter de manière optimale un énorme potentiel d'économies d'énergie. En effet, le Programme Bâtiments donne de bonnes impulsions pour le développement des travaux d'assainissement thermique et l'exploitation accrue de la technique du bâtiment intelligente. L'usic estime enfin qu'il est essentiel de moderniser également, dès à présent, les grandes infrastructures vitales pour le système tels les réseaux énergétique et électrique.

L'usic est convaincue que la stratégie énergétique 2050 permettra à la Suisse de relever les défis à venir et qu'elle lui apportera des avantages à long terme considérables dans la concurrence mondiale. Elle est également convaincue que le moment est maintenant venu de poser de nouveaux jalons qui permettront de sortir de l'ancien monde de l'énergie, un monde qui devient d'ailleurs de plus en plus coûteux, qui comporte des risques élevés, compromet l'indépendance de la Suisse et néglige les chances offertes à l'économie du pays. Dans un tel monde, la réussite économique et la prospérité de la Suisse sont également menacées. La stratégie énergétique 2050 va en revanche dans la bonne direction et confirme la voie empruntée.

L'usic a décidé de rejoindre l'AEE Suisse et de combattre les attaques irrationnelles et infondées contre la nouvelle politique énergétique que veut mettre en œuvre le Conseil fédéral et le Conseil national.

Sous l'appellation «Organisation faîtière de l'économie des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique 2050», des associations économiques et des entreprises réputées prennent position en faveur de la stratégie énergétique du Conseil fédéral. Avec pour devise «En avant», l'alliance économique a lancé le 28 août 2015 une campagne nationale dont le but est de montrer que la stratégie économique 2050 ne signifie pas un changement de cap, mais qu'elle est déjà mise en œuvre depuis de longues années par nombre de personnes et d'entreprises. L'usic a participé à cette campagne sous forme de deux témoignages auxquels Heinz Marti, président de l'usic, et Hans Grunder, membre de l'usic et conseiller national, ont prêté leur visage.

Lea Kusano, secrétariat de l'usic

Une marque de reconnaissance pour l'infrastructure du quotidien

► Laurens Abu-Talib, secrétariat de l'usic

Le fait que la culture contemporaine du bâti ait été reconnue pour la première fois comme domaine d'encouragement à part entière est un pas important pour la promotion de la relève professionnelle dans le secteur de la construction. L'usic s'engage à la «Table ronde du bâti» de la SIA pour que le dialogue constructif et donc le domaine d'encouragement Culture du bâti se poursuive sur le long terme.

En juin de cette année, le Parlement fédéral a inclus pour la première fois la notion de culture du bâti dans son Message culture 2016–2020 et décidé une subvention annuelle de 500 000 francs. Il a posé ainsi le premier jalon vers la reconnaissance de la culture contemporaine du bâti en tant que domaine autonome à côté de la conservation des monuments historiques et de la protection du patrimoine.

Ce succès est le résultat de longues années d'efforts de la Société suisse des ingénieurs et des architectes qui a pris ici l'initiative en réunissant tous les acteurs importants à sa «Table ronde culture du bâti».

La culture du bâti comme outil de promotion de la relève professionnelle

L'usic s'est elle aussi engagée à cette table ronde car elle attend de la promotion de la culture contemporaine du bâti une meilleure perception de la culture architecturale dans le public et un regain d'attractivité du secteur de la construction en tant que vivier d'emplois. Ce n'est en effet que si nous parvenons à susciter à nouveau l'enthousiasme de la jeune génération pour les métiers techniques que nous pourrions lutter avec succès contre la pénurie de main-d'œuvre latente dans l'ingénierie grâce à une relève recrutée à l'intérieur de nos frontières.

La culture contemporaine du bâti, un défi

La reconnaissance et le soutien financier accordés à la culture du bâti est un premier succès d'importance. Afin que cet engagement porte effectivement des fruits, il y a toutefois encore beaucoup à faire. Tout d'abord, il faut définir les critères et les mesures appropriés pour parvenir au but: à quel moment un ouvrage peut-il être considéré comme bien culturel? Par culture du bâti entend-on aussi l'art intégré au projet constructif? Tandis qu'en matière de protection des monuments historiques liés au passé, seul le bâti est pris en considération, les délimitations sont beaucoup plus difficiles à établir pour les constructions contemporaines.

Appréciation de l'infrastructure du présent

Le fait que la culture du bâti soit un concept ouvert comporte aussi des chances. L'emploi ciblé des moyens disponibles en fonction des besoins est ainsi possible, par exemple pour la promotion de mesures dans le domaine de la formation. Considérer la construction contemporaine comme domaine culturel autonome constitue en outre un pas important pour que notre infrastructure obtienne de la société la reconnaissance qu'elle mérite eu égard à l'énorme importance qu'elle a dans notre quotidien.

La «Table ronde culture du bâti» garantit dialogue et lien avec la pratique

Mais pour que la culture du bâti puisse prétendre à long terme à des subventions, il est nécessaire que le dialogue entre autorités et secteur de la construction se poursuive activement. Cela seul permettra d'établir un lien avec la pratique et de garantir que les moyens financiers à disposition seront utilisés à bon escient. La «Table ronde culture du bâti» est le lieu approprié pour ce dialogue puisque tous les acteurs principaux déjà en contact y prennent place. L'usic elle aussi apportera sa contribution à la conception de ce domaine passionnant et novateur.

KBOB Guide pour l'acquisition de prestations de planification 2^{ème} édition

► Dr Mario Marti,
avocat, secrétaire général de l'usic

En juin 2015, la KBOB a publié la deuxième édition de son Guide pour l'acquisition de prestations de planification. Ce guide a été discuté et remanié dans une commission composée de représentants des pouvoirs publics et de constructionsuisse. La deuxième édition s'appuie sur la version d'origine datant de 2009, à laquelle l'usic avait à l'époque contribué de façon déterminante. Le présent résultat est un compromis.

C'est un remaniement total du guide des acquisitions, mais qui concerne moins son contenu que sa structure. Le guide et le contrat pour prestations de mandataire KBOB existant ont été harmonisés dans un souci de logique. Alors que jusqu'ici les guides relatifs aux contrats contenaient des remarques sur les acquisitions et que, inversement, les guides relatifs aux acquisitions en contenaient sur le contenu des contrats, la séparation est désormais plus nette. Le nouveau guide sur l'acquisition de prestations ne traite donc plus en détail de sujets relevant du contrat.

La structure du guide a été modifiée en maints endroits dans le but, réalisé, de l'agencer en suivant le déroulement chronologique de l'appel d'offres. Après une introduction sur les diverses formes d'acquisition et les procédures et méthodes pour les soumissions de planificateurs, un chapitre important est consacré aux préliminaires de l'appel d'offres. On y trouve notamment des indications sur les possibles critères de qualification et d'adjudication. Les chapitres suivants décrivent le déroulement de l'adjudication et son évaluation.

Sur le fond, il convient de mentionner les modifications suivantes:

- Au chapitre des critères d'adjudication, dans le domaine «Expérience du soumissionnaire», la mention d'une possibilité d'évaluer l'entreprise a été biffée. Certaines autorités adjudicatrices (par ex. le canton d'Argovie) le font, mais les incertitudes juridiques et les résistances sont trop fortes pour que la KBOB insiste pour conserver une telle recommandation (même indirecte).
- Concernant la pondération du prix, la KBOB n'admet plus aucune recommandation inférieure à 20%. En référence à la jurisprudence du Tribunal fédéral qui part d'une limite inférieure de 20%, la KBOB a exigé un relèvement de l'ancienne recommandation de 15–20% pour les mandats hautement complexes.
- Pour l'évaluation, c'est la méthode de la valeur utile qui s'est imposée. L'ancien renvoi à la méthode des coefficients a été purement et simplement supprimé.

Le point litigieux principal au sein du groupe de travail a été la question de l'évaluation des critères de qualité. On constate que la qualité des offres est souvent jugée équivalente ou similaire, ce qui a pour conséquence une distorsion par rapport à l'évaluation du prix qui, elle, est appliquée dans toute l'échelle de notation. Cela revient pratiquement à une pondération du prix bien plus forte que cela n'avait été prévu au départ dans l'appel d'offres. Les associations de concepteurs, avec en tête l'usic et la SIA, demandèrent à la KBOB de formuler des recommandations propres à empêcher cette distorsion. Mais la KBOB ne s'est pas montrée disposée à appréhender intégralement ce problème et à y apporter une solution. En guise de compromis, le libellé ci-après a été inscrit dans le guide (chiffre 5.1.4)

La pratique montre que l'échelle de notation proposée pour l'évaluation des critères de qualité n'est pas toujours appliquée strictement et que la marge disponible n'est pas toujours

exploitée intégralement. Les notes de qualité sont souvent tellement proches que, par rapport à la fourchette de notation des prix systématiquement mise à profit, il s'ensuit un déplacement involontaire de la pondération globale déclarée en faveur de la pondération par le prix. Le pouvoir adjudicateur ne peut remédier à une telle distorsion. Dans la pratique, l'approche de solution suivante a fait ses preuves:

Exploiter intégralement les échelles de notation des critères de qualité

Si les critères de qualité sont évalués suivant l'intégralité de l'échelle de notation, l'effet de distorsion est moins marqué. Il faut donc prendre des mesures pour amener les pouvoirs adjudicateurs à utiliser pleinement les échelles de notation. Cela peut se faire par une description mieux différenciée des échelles de notation ou, dans la mesure où il existe une possibilité de différenciation, par la notation et l'attribution des points sur la base du classement des soumissionnaires pour chaque critère de qualité.

Une deuxième possibilité proposée par les concepteurs n'a pas non plus été retenue pour figurer dans le guide:

Correction mathématique de la pondération (objectivation)

Une alternative plus simple et plus fiable consiste à apporter une correction mathématique pour obtenir la pondération souhaitée. Comme cela se fait pour le critère prix, la note maximum est attribuée au total des évaluations de qualité le plus élevé, et la note 1 lorsque le total des évaluations de qualité est en deçà d'un pourcentage prédéfini du total le plus élevé.

Il est dommage que la KBOB ne montre guère de courage à promouvoir un véritable changement du droit des marchés publics pour les prestations de nature intellectuelle.

Conclusion

La nouvelle édition du guide pour l'acquisition de prestations de planification de la KBOB n'a rien d'une révolution, mais nous avons là une actualisation cohérente réussie de la première édition de 2009 et, dans cette mesure, ce document garde donc sa raison d'être. En tant que recommandations de la KBOB, ce document – porté aussi par les associations de planificateurs de constructionsuisse – doit garantir que les pouvoirs adjudicateurs publics lancent leurs appels d'offres pour les prestations

de planification selon des règles uniformes et équitables. C'est pourquoi il faut espérer que ce guide sera largement diffusé et accepté.

Il est dommage en revanche que la KBOB ne montre guère de courage à promouvoir un véritable changement du droit des marchés publics pour les prestations de nature intellectuelle. De nouveaux développements susceptibles d'amener une véritable amélioration des soumissions de planification n'ont pas été introduits ni encouragés. On pourrait songer dans ce contexte au dialogue, qui n'est toujours pas établi, à la procédure à double enveloppe, à la procédure de concours ou à une véritable sélection basée sur la qualité. Les questions de l'exclusion des offres de sous-enchères ou des modèles de plausibilité des prix n'ont pas reçu d'écho. La même chose vaut en ce qui concerne la correction mathématique de la distorsion de la pondération qualitative décrite ci-dessus. La KBOB renvoie à la jurisprudence et à la loi en vigueur, même lorsque celles-ci autorisent une plus grande marge de manœuvre. L'argument consistant à ne pas admettre la correction mathématique (objectivation) sous prétexte que celle-ci ne s'est pas jusqu'ici établie en pratique est absurde. La KBOB est la conférence de coordination des maîtres d'ouvrage publics. On souhaiterait d'une telle instance un peu plus de courage pour tester de nouvelles idées, davantage d'esprit d'innovation et de clairvoyance et une conception accrue de son rôle de modèle et de précurseur.

Le nouveau guide est téléchargeable sur:
<https://www.kbob.admin.ch/kbob/de/home/publikationen/dienstleistungen-planer.html>

Conditions de travail usuelles du lieu dans le droit des marchés publics

Dans le cadre des discussions autour du problème du bas niveau des prix, l'attention se porte aussi sur la question des salaires des collaborateurs dans les entreprises d'ingénierie, liée à celle des conditions de travail usuelles dans la région.

Pour respecter le principe «des armes égales pour tous», un certain nombre de branches prescrivent un niveau minimum des conditions de travail, notamment des salaires. Cela doit servir à ancrer des règles minima – dans un premier temps sur une base volontaire – valables pour tous les offrants du marché. Ces conventions sont définies pour toute la branche dans des conventions collectives de travail (CTT) puis souvent, dans un deuxième temps, déclarées de force obligatoire pour toutes les entreprises de la branche. L'exemple bien connu est celui de la Convention nationale pour le secteur principal de la construction, qui empêche qu'une entreprise de construction pénètre sur le marché avec des bas salaires et puisse faire ainsi des offres de dumping.

Car lorsqu'un salaire minimum obligatoire n'est pas convenu, il n'existe en Suisse aucune prescription relative à la fixation des salaires. En principe, tout entrepreneur est libre de définir sa politique salariale. Les seules limites sont l'obligation de fixer le même salaire pour les hommes et les femmes exerçant la même activité ainsi que l'interdiction générale de discrimination qui pourrait être enfreinte si des salaires différents étaient payés au sein d'une même entreprise à qualifications et activités égales.

Concernant les prestataires étrangers qui exercent des activités en Suisse à partir de l'étranger (par exemple des artisans allemands qui effectuent des travaux à Bâle), des barrières supplémentaires ont été élevées dans le cadre des mesures d'accompagnement aux accords bilatéraux avec l'UE: la loi sur les travailleurs détachés exige que les travaux effectués par ces travailleurs soient déclarés en Suisse et que, à l'occasion de cette déclaration, la preuve soit apportée que les travailleurs étrangers sont employés et rémunérés pour leur travail en Suisse selon

les conditions usuelles du lieu. Si ces prestataires viennent d'un pays où le niveau des salaires est plus bas qu'en Suisse, cela signifie souvent que leurs salaires doivent être relevés pour leur activité en Suisse. Ces obligations sont destinées à protéger les prestataires suisses contre les offres à bas prix de l'étranger.

Les contrôles introduits par la loi sur les travailleurs détachés ne concernent cependant que l'activité transfrontalière. Une réglementation analogue n'existe pas dans le cadre strictement suisse en dehors des CTT mentionnées.

Mais il y a là aussi une limitation importante, qui ne concerne celle-ci que les marchés publics: dans son art. 8 al. 1 lettre b, la loi fédérale sur les marchés publics (LMP) précise sous le titre «Principes»:

«Les principes ci-après doivent être observés lors de la passation de marchés publics:

b. pour les prestations fournies en Suisse, [l'adjudicateur] n'adjudge le marché qu'à un soumissionnaire observant les dispositions relatives à la protection des travailleurs et les conditions de travail. Les prescriptions en vigueur au lieu où la prestation est fournie sont déterminantes.»

Une réglementation similaire à celle prévue dans la loi sur les travailleurs détachés est ainsi introduite par le biais de la loi (fédérale) sur les marchés publics. Le principe du lieu de la fourniture de la prestation s'applique aux conditions de travail et de protection des travailleurs. Conformément à l'art. 7 al.1



OMP, on entend par conditions de travail celles qui figurent dans les conventions collectives et les contrats-types de travail ou, lorsque ceux-ci font défaut, les conditions de travail habituelles dans la région et dans la profession. Galli/Moser/Lang/Steiner, auteurs du commentaire «Praxis des öffentlichen Beschaffungsrechts, Zurich» ajoute encore (cm. 236): les conditions de travail et les dispositions en vigueur au lieu où est fournie la prestation sont déterminantes. Cela ne vaut pas uniquement pour les prestataires étrangers. Les prestataires suisses doivent eux aussi respecter les conditions (minimums) dans la mesure où le principe du lieu de la fourniture de la prestation s'applique.

Les principes définis à l'art. 8 LMP sont régulièrement acceptés par le soumissionnaire dans le cadre des adjudications (autodéclaration) et tout aussi régulièrement intégrés dans le contrat de mandataire conclu avec l'adjudicataire.

En d'autres termes: dans un mandat de planification adjudgé selon le droit des marchés publics, le bureau d'études mandaté est tenu d'accorder à ses collaborateurs les conditions de travail usuelles au lieu de la prestation. Cela comprend également le paiement de salaires usuels localement.

S'agissant du problème du bas niveau des prix, cela permet d'en tirer les conclusions ci-après:

- Aucune prescription ne s'applique aux activités non liées à un lieu déterminé. Les travaux de planification qui ne sont pas forcément effectués en Suisse peuvent donc l'être aussi à l'étranger aux conditions locales.
- Inversement, les conditions de travail (salaires) en vigueur au lieu où la prestation est fournie doivent être respectées pour les collaborateurs travaillant effectivement en Suisse là où elle est fournie (par ex. le directeur des travaux au lieu où se trouve le chantier).
- En ce qui concerne les salaires usuels, il se pose ensuite la question de leur montant effectif au lieu considéré. Dans ce domaine il n'existe pas de règles exhaustives, et il y a lieu d'observer en outre les différences régionales. On trouve par exemple des indications dans le registre des salaires de l'office de l'économie et du travail du canton de Zurich qui donne un tableau complet des salaires usuels selon les localités, les professions et les branches, ainsi que des salaires minimums en Suisse (cf. <http://www.awa.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/awa/de/arbeitsbedingungen/infos/lohnbuch.html>).
- Une offre d'honoraires très basse ne signifie naturellement pas automatiquement une violation des conditions de travail usuelles du lieu. Honoraires et salaires sont certes intimement liés, mais doivent être appréciés séparément. Un soumissionnaire peut respecter les salaires en vigueur dans la localité tout en présentant une offre très basse. Cela n'est pas interdit et peut avoir des raisons économiques (entrer sur le marché, se créer une référence, etc.). Il n'y a violation du droit que si l'avantage concurrentiel provient effectivement du paiement de salaires trop bas.

Que faire contre des salaires non usuels dans la localité?

Il faut tout d'abord contacter le pouvoir adjudicateur, respectivement le donneur d'ordre ultérieur. Il exigera le respect des salaires locaux usuels (en vertu de la LMP ou dans le contrat de mandataire) et peut effectuer des contrôles correspondants: lors de la procédure d'adjudication, en cas d'offre de dumping, il peut demander à consulter les salaires et prononcer l'exclusion si ce ne sont pas ceux en usage dans la localité. Après conclusion du contrat, l'adjudicataire peut en tout temps vérifier la véracité des conditions déclarées comme usuelles et prendre des sanctions (y compris résiliation du contrat) en cas de non respect.

Un autre soumissionnaire aurait également la possibilité de recourir contre l'attribution d'un marché par adjudication s'il soupçonne que celui qui l'a obtenu ne respecte pas les salaires usuels du lieu. Le soumissionnaire recourant doit toutefois être légitimé à recourir, c'est-à-dire avoir eu lui-même de bonnes chances d'obtenir l'adjudication.

Par ailleurs, les inspectorats du travail cantonaux ont également une responsabilité. Il leur incombe d'imposer le respect des prescriptions du droit du travail dans leur canton et ils peuvent assumer cette mission en procédant à des contrôles.

Dans un contexte purement suisse, le sujet des conditions de travail et de salaire n'a pas jusqu'ici retenu beaucoup l'attention. Cela est étonnant puisque ce thème occupe une place centrale parmi les principes de procédures de la LMP. Cela pourrait donner l'impression que l'autodéclaration n'est en fait qu'une formalité qui n'est guère contrôlée en pratique. Si la baisse des prix se poursuit inexorablement dans le secteur de la planification, les adjudicateurs et les instances de contrôle feront bien de s'occuper sérieusement de cette question.

*Dr. Christoph Jäger et Dr. Mario Marti,
avocats, Kellerhals Carrard, Berne*

ASPECTS JURIDIQUES DU STAGE D'ORIENTATION PROFESSIONNELLE

«S'agissant de stagiaires, l'employeur est soumis à une réglementation sévère du temps de travail et de repos.»

Aspects juridiques du stage d'orientation professionnelle

Les bureaux d'études et d'ingénierie proposent régulièrement des «stages d'orientation professionnelle» aux jeunes gens pour leur permettre d'avoir un aperçu du travail de planificateur. Mais l'emploi de jeunes travailleurs pour des journées ou des stages d'orientation professionnelle confronte toujours les entreprises à des problèmes juridiques.

Conditions-cadres du droit du travail

La loi sur le travail contient des dispositions spéciales de protection des jeunes travailleurs (art. 29 ss de la loi sur le travail LTr). Sont réputés jeunes gens les travailleurs des deux sexes âgés de moins de 18 ans (art 29 al.1 LTr). Les dispositions d'exécution relatives à la protection des jeunes travailleurs se trouvent dans l'ordonnance 5 relative à la loi sur le travail (ordonnance sur la protection des jeunes travailleurs, OLTr 5). On peut déduire de ces décrets les conditions-cadres du droit du travail ci-après pour les stages d'orientation professionnelle

— Un stage d'orientation professionnelle est possible dès l'âge de 13 ans. Le stage fonde un lien de droit entre le stagiaire et l'entreprise qui l'occupe. Si le stagiaire n'est pas encore majeur, il lui faut l'autorisation de son représentant légal. Idéalement, le contrat de stage doit être conclu par écrit en indiquant le nom des parties, la durée, le temps et le lieu de travail ainsi que la personne responsable.

- L'employeur a à l'égard des stagiaires une obligation d'assistance élargie. Il doit avoir les égards voulus pour la santé du jeune et veiller à la sauvegarde de sa moralité. Il doit notamment veiller à ce qu'il ne soit pas surmené ni exposé à de mauvaises influences dans l'entreprise.
- S'agissant de stagiaires, l'employeur est soumis à une réglementation plus sévère du temps de travail et de repos. Le temps de travail des jeunes entre 13 et 15 ans ne peut dépasser huit heures par jour et 40 heures hebdomadaires au total et ne peut excéder la moitié de la durée des vacances scolaires. Le début et la fin du travail doivent se situer entre 6 et 18 heures durant les jours ouvrables; travail de nuit et travail dominical sont en principe interdits aux stagiaires. Si le temps de travail dépasse cinq heures, une pause d'au moins une demi-heure doit être accordée. Enfin, un repos quotidien d'au moins douze heures consécutives doit être respecté. Pour les jeunes de plus de 15 ans, la réglementation du temps de travail et de repos est la même que celle des travailleurs adultes.
- Il est en principe interdit d'employer des jeunes à des travaux dangereux. Sont réputés dangereux tous les travaux qui, de par leur nature ou en raison des conditions dans lesquelles ils s'exercent, sont susceptibles de porter atteinte à la santé, à la formation et à la sécurité des jeunes ainsi qu'à leur développement physique et psychique. Les travaux dangereux pour les jeunes sont définis dans une ordonnance du Département (ordonnance du DEFR sur les travaux dangereux pour les jeunes). En font partie par exemple le maniement et l'entretien de machines et d'outils dangereux



ainsi que les travaux présentant un risque élevé d'incendie, d'explosion, d'accident, de maladie ou d'empoisonnement. Les infractions de l'employeur à ces dispositions relatives à la protection des jeunes sont même punissables.

- L'employeur a l'obligation d'informer et d'instruire le stagiaire. Il doit veiller à ce que tous les jeunes occupés dans son entreprise soient suffisamment et convenablement informés et instruits par un adulte expérimenté, notamment sur la sécurité et la protection de la santé au travail.

Assurances

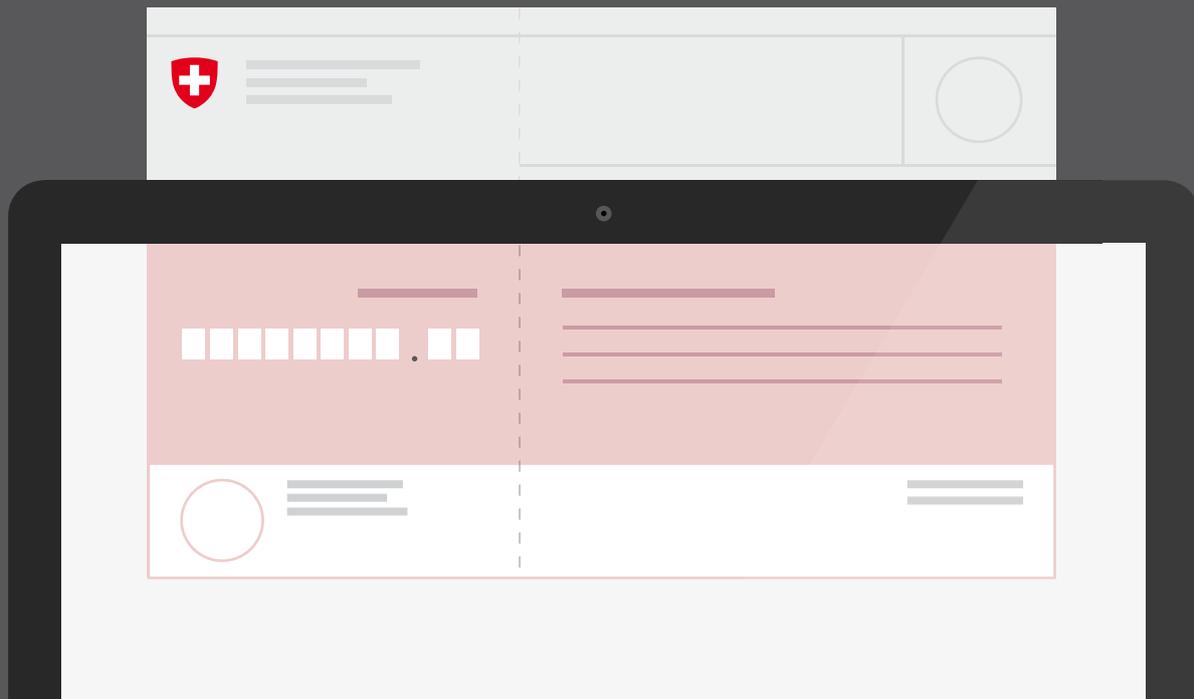
- Assurance-accidents: les jeunes en stage d'orientation professionnelle doivent obligatoirement être assurés contre les accidents et maladies professionnels ainsi que contre les accidents non professionnels si leur temps de travail hebdomadaire est d'au moins huit heures. L'employeur est tenu, avant d'engager un jeune, d'en faire l'annonce à son assurance. Etant donné que la SUVA et les assurances accidents privées ont des dispositions différentes concernant la déclaration des jeunes travailleurs, il est conseillé de se renseigner auprès d'elles.

Même si le jeune ne gagne rien pendant le stage d'orientation, la loi prescrit un salaire qui doit être annoncé à l'assurance-accidents avec la déclaration annuelle des salaires: pour les jeunes jusqu'à l'âge de 20 ans, ce sont au moins 10% du montant maximum du gain journalier assuré, pour les jeunes de plus de 20 ans révolus ce sont au moins 20% qui doivent être déclarés. Cela correspond actuellement à un montant de respectivement 35 et 70

francs par jour. Dans le cas d'un stage d'orientation de cinq jours, le montant à déclarer à l'assurance-accidents avec la somme des salaires annuels s'élève respectivement à 175 ou 350 francs.

- Assurance responsabilité civile: les jeunes effectuant un stage d'orientation professionnelle sont automatiquement inclus dans l'assurance responsabilité civile de l'entreprise pour la durée de leur occupation. Si l'entreprise n'a pas conclu d'assurance responsabilité civile, elle devra assumer elle-même les dommages éventuels causés par les jeunes durant le stage d'orientation. En règle générale, les jeunes ne peuvent pas être poursuivis pour des dommages relevant de la responsabilité civile. Il est donc recommandé de se renseigner avant le stage d'orientation sur l'existence d'une assurance responsabilité civile privée (éventuellement l'assurance familiale des parents).

MLaw Claudia Burri,
avocate, Kellerhals Carrard, Berne
Photo: AndreasF./photocase.de



Le Conseil fédéral imposera la facturation électronique à partir de 2016

Le Conseil fédéral a décidé d'obliger les fournisseurs de l'administration fédérale à recourir à la facturation électronique à partir du 1^{er} janvier 2016 pour les marchés dont la valeur contractuelle dépasse 5000 francs.

Selon un communiqué du Conseil fédéral, l'administration fédérale est en mesure de traiter les factures électroniques reçues. Elle attend des gains d'efficacité du traitement dématérialisé des factures. Pour cette raison, l'obligation d'utiliser la facturation électronique sera introduite le 1^{er} janvier 2016. Il existe une franchise pour les factures d'un montant inférieur à 5000 francs. Dans ce cas, les factures papier continuent de pouvoir être utilisées afin d'éviter des charges supplémentaires pour les petites acquisitions.

Pour la facturation électronique, vous disposez de trois possibilités:

La facturation au moyen d'un système intégré (ERP)

Vous établissez vos factures au moyen d'un système ERP. Le module du système permet de générer des factures électroniques sous forme de fichiers de données structurés.

Factures sous forme de PDF

Vous créez vos factures, comme jusqu'à présent, au moyen d'une application Office (par ex. Word ou Excel) ou avec un simple programme de comptabilité ou de facturation. Vous les convertissez en fichier PDF et vous les faites parvenir à l'administration fédérale par l'intermédiaire du portail d'un fournisseur de services de facturation électronique.

Saisir des factures dans Internet

Enfin, vous pouvez saisir et transmettre vos factures en ligne sur le portail Internet d'un fournisseur de services de facturation électronique.

Pour de plus amples informations: www.e-rechnung.admin.ch/f

Illustration: id-k.com 

Une coupe de cheveux pour femmes coûte plus cher

Une première analyse du monitoring de l'adjudication montre que le problème du bas niveau des prix concerne en premier lieu les pouvoirs adjudicateurs de la Confédération. Ingénieur ou coiffeur? Le choix de la profession, si l'on s'en tient aux taux horaires, va devenir de plus en plus difficile. L'usic n'assistera pas impuissante à la guerre des prix ruineuse des maîtres d'ouvrage publics, génératrice de destruction d'emplois en Suisse.

Le problème du bas niveau des prix, qui s'aggrave actuellement, occupe la branche de la planification depuis déjà un certain temps. Lors de l'assemblée générale de l'usic 2011, le comité central a reçu le mandat d'étudier, et si possible d'appliquer, des mesures pour y remédier. L'une des mesures consiste dans le monitoring de l'adjudication lancé en 2014 qui a deux objectifs. D'une part offrir aux entreprises membres de l'usic la possibilité de signaler des procédures d'adjudication inhabituelles, d'autre part, d'attester par des chiffres l'ampleur de ce problème. Ce sujet n'est pas sans risque quant au droit de la concurrence puisque toute mesure ayant un impact sur les prix est illicite. Avant de lancer son monitoring de l'adjudication, l'usic a donc contacté la Commission de la concurrence COMCO afin d'éviter de prime abord d'éventuelles infractions.

Le problème des prix bas – un phénomène au niveau de la Confédération?

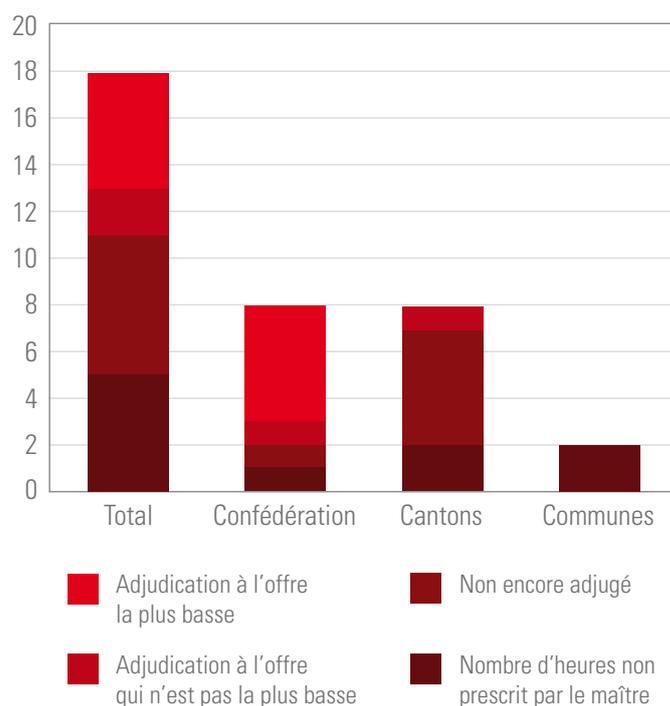
Depuis décembre 2014, dix-huit cas au total ont été annoncés au secrétariat de l'usic, dont huit adjudgés par la Confédération (exclusivement l'OFROU), huit par les cantons et deux par les communes. Onze cas n'ont pas pu être (jusqu'ici) exploités, l'adjudication n'ayant pas encore eu lieu au moment de la clôture de la rédaction ou bien parce qu'un nombre d'heures n'avait pas été prescrit par le maître d'ouvrage. Parmi ces derniers cas, quatre des soumissionnaires étaient connus. Ceux-ci ont été contactés par écrit pour leur demander de donner des informations détaillées sur leurs offres, mais nous n'avons jusqu'ici obtenu de réponse complète d'aucun d'entre eux, si bien que ces cas ne peuvent pas non plus être analysés. Concernant les sept cas restants, on a pu constater que dans cinq d'entre eux l'adjudication a effectivement eu lieu au prix le plus bas. Cela concernait uniquement des marchés adjudgés par l'OFROU. Le taux horaire moyen était de 69 francs contre 81 francs pour les adjudications des communes. Parallèlement, six des sept cas exploitables sont attribuables à l'OFROU. Par ailleurs, ces résultats ne sont aucunement représentatifs et donc à prendre avec la prudence requise.

Ne pas mettre en danger des emplois en Suisse

Les résultats du monitoring de l'adjudication le montrent clairement: pour pouvoir les exploiter politiquement, il faut continuer à rechercher les dimensions et les causes de ce problème du bas niveau de prix. Ce n'est qu'au fil du temps que l'on pourra dire si le monitoring de l'usic est le moyen approprié. D'autre part, il incombe à l'association de défendre les membres concernés dans le cadre de ce qui est possible et juridiquement admissible et de combattre comme il convient l'érosion des prix. La compétence comme la qualité des concepteurs suisses doivent être dûment rémunérées par les maîtres d'ouvrage publics. S'ils ne le font pas, des emplois seront à moyen terme menacés en Suisse, le savoir-faire émigrera vers l'étranger et la profession d'ingénieur perdra tout attrait pour les jeunes professionnels. L'usic ne regardera pas sans rien faire comment les acteurs publics détruisent la création de valeur en Suisse. L'usic est pour une concurrence propice à l'innovation et à l'efficacité et qui apporte donc plus de valeur ajoutée. Mais il ne faut pas confondre saine concurrence et guerre des prix destructrice.

Laurens Abu-Talib, secrétariat de l'usic

Nombre d'annonces en fonction du stade de l'analyse (décembre 2014 - septembre 2015)



Indice de la construction suisse

La consolidation se poursuit dans la construction

La branche de la construction ne sera plus en mesure d'égaliser l'année record 2014. C'est ce qui ressort de l'indice de la construction de la Société Suisse des Entrepreneurs SSE et du Crédit Suisse, publié au mois de septembre 2015.

Au cours de cette année, le volume de construction ne sera plus si élevé qu'en 2014, évolution qui touchera surtout le secteur du logement. En comparaison pluriannuelle, le niveau est encore haut, raison pour laquelle le recul est plutôt à interpréter comme consolidation. De même, il n'y a pas d'indice annonçant une baisse de longue durée. L'environnement de l'ensemble de l'économie devenu plus difficile ne permet toutefois guère de faire des prévisions de forte croissance à court et moyen terme.

Un plancher se forme, mais lentement

A 127 points, l'indice de la construction atteint son plus bas niveau depuis 2010. Nous tablons pour le troisième trimestre 2015 sur un recul de 1,9% par rapport au trimestre précédent des chiffres d'affaires corrigés des variations saisonnières dans le secteur principal de la construction et de 10,2% par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière. Ce recul est imputable à la composante bâtiment, qui perd 4,3% par rapport au trimestre précédent. En revanche, une légère reprise par rapport au trimestre précédent se dessine dans le génie civil (+0,6%).

Globalement, dans le secteur principal de la construction, 2015 devrait s'avérer une année nettement moins fructueuse

que 2014. Le bas niveau des taux d'intérêt et la forte demande en placements continuent de soutenir le secteur. Cette dernière se manifeste par une dynamique toujours aussi soutenue dans la construction de logements locatifs.

Parallèlement, le choc du franc pèse sur la conjoncture – nous prévoyons un taux de croissance économique réel de seulement 0,8% pour 2015 (contre 2,0% en 2014). Par ailleurs, la croissance de l'emploi et la croissance démographique s'essouffent. Les vacances étant déjà en hausse sur les surfaces d'habitation et de bureau, les investisseurs sont confrontés à des risques croissants. Nous anticipons une stabilisation progressive de la conjoncture de la construction dans les régions touristiques, dans la mesure où la Loi sur les résidences secondaires qui a été adoptée complique certes sensiblement la construction de telles résidences mais ne la rend pas impossible.

Génie civil: fin du ralentissement

L'indice du génie civil a légèrement augmenté (0,6%), mettant ainsi provisoirement un terme à une année de baisse. En comparaison annuelle, l'indice enregistre toutefois encore un recul de -10,7%. L'évolution légèrement positive des nouvelles commandes laisse cependant présager la fin du ralentissement. En outre, malgré la récente correction dans le génie civil, les réserves de travail demeurent importantes si l'on établit une comparaison sur le long terme. La légère amélioration de la situation financière des cantons en 2014, qui devrait se poursuivre en 2015 à la faveur du

doublage des bénéfices distribués par la Banque nationale suisse (2 milliards de CHF), constitue aussi une bonne nouvelle pour un secteur très tributaire des investissements publics.

Le ralentissement touche désormais le bâtiment

A -10,2%, l'indice de la construction est nettement plus faible en comparaison annuelle. Cette nette détérioration des perspectives de chiffre d'affaires est imputable au génie civil (-10,7%), mais également de plus en plus au bâtiment (-9,6%). Les risques à long terme pour la conjoncture de la construction sont surtout, outre le revirement des taux et un nouveau durcissement de la réglementation sur le marché hypothécaire et immobilier, une réduction de l'immigration et une résiliation possible des contrats bilatéraux avec l'Union européenne. Outre la construction de routes, la principale source de chiffre d'affaires du génie civil reste la construction d'infrastructures ferroviaires, même après la finalisation de grands projets. Dans le cadre de l'ouverture du tunnel du Gothard, les CFF prévoient dans le Tessin des investissements d'un montant de plus de 1,5 milliard de CHF en infrastructures ferroviaires, nouvelles gares et matériel roulant jusqu'en 2020.

Source: Extraits du communiqué de presse du 27.08.2015 de la Société Suisse des Entrepreneurs SSE et du Crédit Suisse pour le 3^e trimestre 2015

Renforcer la relation concepteur – maître d’ouvrage

Avec son «Rating client 2015», l’usic a créé un instrument permettant au concepteur d’évaluer sa relation avec les maîtres d’ouvrage. C’est maintenant au niveau individuel que se poursuit le développement d’une unité de doctrine entre les partenaires. A cette fin, le nouvel instrument d’évaluation mis au point sera mis à la disposition de toutes les entreprises membres de l’usic.

En 2010 et 2011, l’usic a décerné son «Best Practice Award» pour distinguer les maîtres d’ouvrage qui s’étaient illustrés par leur pratique exemplaire de l’adjudication. Les dossiers avaient alors été évalués par un jury. En 2015, un nouveau pas a été franchi avec le lancement de l’«usic Client Rating». Ce classement a également pour but de rechercher les meilleurs maîtres d’ouvrage, mais se différencie sur des points essentiels du «Best Practice Award». Au lieu d’évaluer les procédures d’adjudication, c’est toute la durée de la collaboration (maître d’ouvrage – concepteur) qui est analysée. Par ailleurs, l’évaluation ne se fait plus par un jury, mais sur la base d’enquêtes systématiques auprès des entreprises membres.

Développer une unité de doctrine grâce à l’évaluation des maîtres d’ouvrage

A cet effet, une enquête en ligne a été lancée dans le but d’établir un classement à partir d’au moins cinq évaluations par maître d’ouvrage. Tandis qu’il était prévu de décerner une distinction au maître d’ouvrage le mieux placé, l’usic aurait si possible cherché à dialoguer avec le plus mal placé. Cela se serait fait dans le but de parvenir à une unité de doctrine dont maîtres d’ouvrage et concepteurs auraient pu tirer profit à long terme. Toutes les entreprises membres de l’usic ayant entretenu une relation d’affaires d’une valeur d’au moins 100 000 francs avec l’un des 80 maîtres d’ouvrage énumérés étaient habilitées à participer.

Mais les choses ne se passent pas...

A son lancement, l’enquête reçut un écho favorable de la part des membres. Pourtant, le taux de réponses de moins de dix pour cent de toutes les entreprises membres est resté bien en deçà de ce que l’on escomptait. Après prolongation du délai de réponse et contacts téléphoniques personnels avec les CEO des plus grands bureaux membres, des réponses supplémentaires nous sont parvenues. Néanmoins, il ne fut pas possible d’obtenir au moins cinq évaluations par maître d’ouvrage sélectionné. Ce nombre aurait été nécessaire pour obtenir un jugement fiable et préserver l’anonymat des membres évaluateurs.

comme on le pense

Bien que les informations recueillies n’aient pas pu être exploitées, ce processus comporte des aspects positifs. Avec cette enquête, un instrument permettant une évaluation qualitative complète des relations entre les concepteurs et leurs maîtres d’ouvrage a ainsi été développé pour la première fois. Le formulaire d’évaluation présente une base structurée qui peut servir au concepteur, une fois le projet achevé, à s’entretenir personnellement avec le maître d’ouvrage sur le déroulement du projet dans un souci de feed back constructif en vue d’améliorations futures. Cela permet de parvenir néanmoins à une unité de doctrine concernant la collaboration entre concepteur et maître d’ouvrage. Dans cet esprit, l’usic invite les entreprises membres à continuer à se servir de cet instrument.

Laurens Abu-Talib, secrétariat de l’usic

usic Client Rating 2015		Analyse par catégorie				
		1	2	3	4	5
Qualité des documents du dossier d’appel d’offres	Profil et liste d’entreprises des offres etés et détaillés				X	
	Clarté du mode de soumission du candidat				X	
	La qualité générale du dossier			X		
	Présentation des documents et illustrations			X		
Respect des délais de soumission	L’émission des bases dans les délais			X		
	Qualité des bases			X		
	Moyens appropriés des prises de décisions			X		
Qualité de l’organisation de maître d’ouvrage	Évaluation claire de l’objectif et du mandat			X		
	Qualification de directeur de projet			X		
	Disponibilité temporelle du directeur de projet			X		
	Compétences suffisantes du directeur de projet			X		
Respect de l’engagement de maître d’ouvrage	Efficacité de l’engagement de maître d’ouvrage			X		
	Date d’engagement des prestations contractuelles au contrat			X		
	Respect des délais de paiement			X		
Respect des délais de paiement	Préparation en temps utile des documents			X		
	Respect des délais de paiement			X		
	Efficacité des décisions			X		
Engagement de maître d’ouvrage	Respect de l’engagement de maître d’ouvrage			X		
	Respect de l’engagement de maître d’ouvrage			X		
Engagement de maître d’ouvrage	Présentation de la relève professionnelle			X		
	Engagement de la formation / formation continue			X		
	Ouverture aux échanges d’expériences			X		
Engagement de maître d’ouvrage	Ouverture aux nouveaux technologies			X		
	Ouverture aux nouveaux technologies			X		



Portrait de l'organisation et annuaire — une apparence harmonieuse

Compétence, responsabilité et dialogue actif avec les différents groupes d'intérêt, telles sont les valeurs défendues par l'économie suisse. Elles sont aussi au cœur de notre nouveau portrait. Nous en avons profité pour revoir et rafraîchir notre identité visuelle. A l'occasion de la Journée de l'économie 2015, nous publions le portrait et le rapport annuel 2014/15 d'économie suisse.

Nous sommes ravis de vous présenter notre nouveau portrait intitulé «Le lien entre la politique, l'économie et la société». L'organisation fédérale de l'économie suisse a rassemblé dans ce livret ses compétences, ses méthodes de travail et ses valeurs. En son centre se trouvent les neuf facteurs de succès économiques qui tels une boussole accompagnent le travail quotidien des

personnes au sein de l'organisation. Ils servent aussi de point d'ancrage quand il s'agit d'expliquer la fonction et l'importance de l'économie dans son ensemble. C'est ce que fait le petit guide de politique économique «Nous tous. La société, l'économie et l'État», avec ses graphiques parlants, qui complète le portrait de l'organisation. La complémentarité est également visuelle – voyez comment les deux couvertures s'agencent.

Afin que nous puissions assumer notre rôle au croisement de l'économie, de la société et de la politique, nous menons un dialogue actif avec tous nos groupes d'intérêt. C'est pourquoi, dans ces brochures, nous avons mis en avant des personnes, des histoires et des rencontres – nous souhaitons ainsi montrer l'importance que revêtent à nos yeux un vivre ensemble constructif, la conscience des responsabilités et l'ouverture. Nous souhaitons cependant aussi montrer toute la diversité de l'économie et présenter des personnes qui contribuent quotidiennement à la prospérité de notre pays.

Notre rapport annuel 2014/15, qui adopte également la nouvelle identité visuelle, est jalonné de portraits d'entrepreneurs. Ceux-ci ouvrent une lucarne sur leur quotidien et illustrent les textes sur les différents organes et groupes de travail d'economiesuisse. Le retour en arrière et les défis à relever dans le contexte économique se trouvent ainsi ancrés dans notre quotidien à tous. Nous sommes convaincus que l'économie, la société et la politique doivent collaborer étroitement afin que la success-story de la Suisse continue. Nous souhaitons apporter notre contribution et nous engageons donc en faveur d'une économie saine, compétitive et responsable. Pour une économie qui apporte une contribution précieuse au bien commun.

Nous vous souhaitons une agréable lecture et sommes ouverts à vos suggestions, souhaits et questions.

Photo: *economiesuisse* 



 *Cristina Gaggini*

Membre de la direction, Directrice romande,
economiesuisse, article/news du 03.09.2015

LIEN

www.economiesuisse.ch

Pour une stratégie globale à long terme de la tarification de la mobilité

► Laurens Abu-Talib, secrétariat de l'usic

Le débat sur l'introduction d'une tarification de la mobilité est nécessaire. Il s'agit moins de peser sur la demande de mobilité par le biais du prix que de lancer une réflexion globale sur un financement basé sur le principe de causalité et de créer des systèmes d'incitation économique susceptibles d'influencer durablement le comportement de mobilité.

La croissance démographique et l'éloignement géographique accru entre lieu de travail et domicile ont généré une forte augmentation de la mobilité dont les conséquences à long terme sont la saturation des capacités, la hausse des coûts d'exploitation et de maintenance et la multiplication des effets externes. La tarification de la mobilité, c'est-à-dire une redevance liée à l'utilisation de l'infrastructure dans les transports individuels et publics, pourrait être l'instrument propre à remédier à ces problèmes. Le Conseil fédéral a envoyé en consultation un projet de rapport sur une tarification de la mobilité afin de porter sur la place publique un débat jusqu'alors cantonné à la recherche scientifique. L'usic a envoyé sa réponse fin août.

Une base de discussion nécessaire, mais insuffisante

Du point de vue de l'usic, l'approche proposée est la bonne bien que trop hésitante. D'une part cette discussion est justifiée puisqu'il n'est pas évident que les citoyens soient prêts à accepter une tarification de la mobilité et qu'il faudra les y amener. Pour cette raison, le projet de rapport ne comporte aucune recommandation expresse quant à l'introduction de cette tarification, mais doit uniquement servir de base de discussion. D'autre part, la tarification de la mobilité est définie comme ayant pour but d'influer uniquement sur la demande de mobilité, ce qui exclut catégoriquement la question d'une tarification basée sur le principe pollueur-payeur. Cela permet sans doute de s'attacher aux problèmes de capacité, mais non d'agir efficacement sur l'augmentation des coûts ni sur l'internalisation des effets externes.

Pas d'introduction en catimini du principe pollueur-payeur!

Cette attitude hésitante pourrait nuire à l'objectif visant à habituer la société en douceur à ce débat. Car le cœur de la discussion n'est pas l'élimination des pics d'affluence, mais la viabilité à long terme du financement de la mobilité. C'est justement parce que ce débat doit être large et que l'on est encore bien loin d'avoir un projet susceptible d'être approuvé que ce rapport devrait poser la question du financement basé

sur le principe pollueur-payeur. On pourrait sinon avoir l'impression que la politique veut introduire une tarification de la mobilité sous prétexte d'éliminer les pics d'affluence, pour pouvoir ultérieurement faire passer en catimini, par la porte arrière, le financement selon le principe pollueur-payeur. Il faut éviter de donner cette impression dans l'intérêt d'une politique de mobilité à long terme transparente et donc crédible.

La tarification de la mobilité fait partie d'une politique globale de la mobilité

Or, la suppression des pics d'affluence par des incitations financières repose sur des hypothèses simplistes. Les hommes ne modifient pas uniquement leur comportement en raison de critères rationnels, c'est-à-dire financiers, comme le suggère le modèle classique de l'homo oeconomicus. Nous sommes aussi soumis à de nombreuses contraintes qu'une tarification de la mobilité ne saurait à elle seule influencer. Le développement des horaires de travail flexibles ou du télétravail font partie d'une telle stratégie au même titre que l'amélioration des conditions de garde d'enfants. Il va de soi qu'une telle évolution ne passera que par des modifications des systèmes d'incitation actuels et non par des réglementations légales.

Cartes sur table contre «saucissonnage»!

La discussion sur la tarification de la mobilité montre que ce modèle de financement ne peut pas être considéré séparément, mais que son introduction éventuelle doit au contraire faire l'objet d'un débat de société sur la vérité des coûts, la structure des besoins et le comportement de mobilité. Ces processus sont longs, aussi est-il d'autant plus important d'obtenir un consensus entre tous les acteurs concernés. Et c'est bien la raison pour laquelle la politique doit en la matière renoncer à la tactique du «saucissonnage» pour jouer cartes sur table avec le public – et ce dans l'intérêt d'une stratégie globale de mobilité.

La réponse à la consultation sur le rapport de projet tarification de la mobilité ainsi que toutes les prises de position de l'usic parues jusqu'ici sont disponibles en format PDF sous [usic.ch/Positionen der usic/Vernehmlassungen](https://www.usic.ch/Positionen_der_usic/Vernehmlassungen).

L'utilité pour le client, un élément déterminant des prestations de planification

Seuls ceux qui satisfont les attentes des clients peuvent s'affirmer à long terme sur le marché. La publication n°10, précieuse tout autant pour les concepteurs que pour les maîtres d'ouvrage, a pour thème l'utilité pour le client. À côté de la localisation théorique de l'utilité pour le client, ce guide offre aussi une aide pratique pour son appréciation sous forme d'une grille de critères.

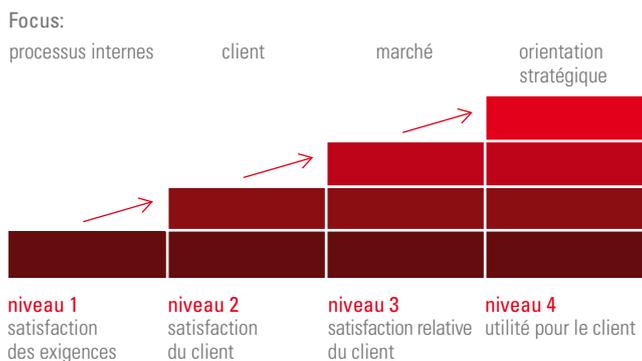
Les prestations de planification doivent être de la plus haute qualité. Cette exigence ne vise pas uniquement des critères objectifs car l'enjeu est bien plus important puisqu'il s'agit de la réalisation des attentes du client. Ces attentes sont souvent subjectives. La solution la meilleure techniquement n'est donc pas forcément celle que souhaite le client. Seul le concepteur qui tient compte des besoins de la clientèle à laquelle il fournit ses prestations pourra s'assurer un avantage concurrentiel à long terme. La publication No 10 du groupe de travail Qualité et conduite d'entreprise indique des pistes à suivre pour pouvoir satisfaire au mieux ces besoins.

Les quatre niveaux de qualité

Pour définir la conception de la qualité, il faut partir du modèle à quatre niveaux selon Bradley T. Gale pour qui, outre la réalisation des exigences objectives de qualité, la satisfaction subjective du client par rapport à la globalité du marché ainsi que l'utilité pour le client au sens de rapport qualité-prix, sont déterminantes. Selon le niveau considéré, le planificateur peut évaluer sa position par rapport au client à partir de différents points focaux économiques (cf. illustration).

Les quatre niveaux de qualité:

de la réalisation des exigences à l'arme stratégique



L'utilité pour le client comme point de référence

Le guide se concentre sur le niveau d'utilité pour le client. La détermination de cette utilité, explique-t-on, est nécessaire pour définir sa propre position sur le marché et réussir à placer le produit offert. Cela suppose que le produit soit conçu, dans ses paramètres prix et qualité, de sorte à ne comporter aucun élément superflu pour le client et qu'il ne soit pas trop cher par rapport aux produits concurrents. Le défi principal réside ce faisant dans le fait que, au moment de la décision d'achat, le client est insuffisamment informé de la valeur qualitative future du produit.

Une grille de critères comme assistance pratique

Le cœur de ce guide est la grille, élaborée par le groupe de travail, qui énumère des critères caractérisant l'utilité escomptée pour le client. Cette grille doit permettre aux maîtres d'ouvrage comme aux planificateurs de déterminer l'utilité pour le client. La structure des critères s'inspire de celle des critères d'adjudication, ce qui facilite le transfert dans la pratique. La grille formule pour chaque critère des indicateurs permettant de le mesurer et de faire des propositions sur la méthode pour déterminer ceux-ci. Un autre avantage réside dans la délimitation des critères selon qu'il est nécessaire ou non pour les évaluer de disposer d'une expérience antérieure, ce qui est important notamment pour les acteurs inexpérimentés.

Laurens Abu-Talib, secrétariat de l'usic



Depuis le début, 2001, l'usic fait paraître à intervalles irréguliers sous l'intitulé «publication» des guides et recommandations pour concepteurs sur des sujets spécialisés spécifiques. Ces guides sont élaborés par les groupes de travail de l'association. Les publications parues jusqu'ici sont disponibles gratuitement en format PDF sous usic.ch/Communication/Publication.

building

AWARD

Distinction pour l'ingénieur de la construction

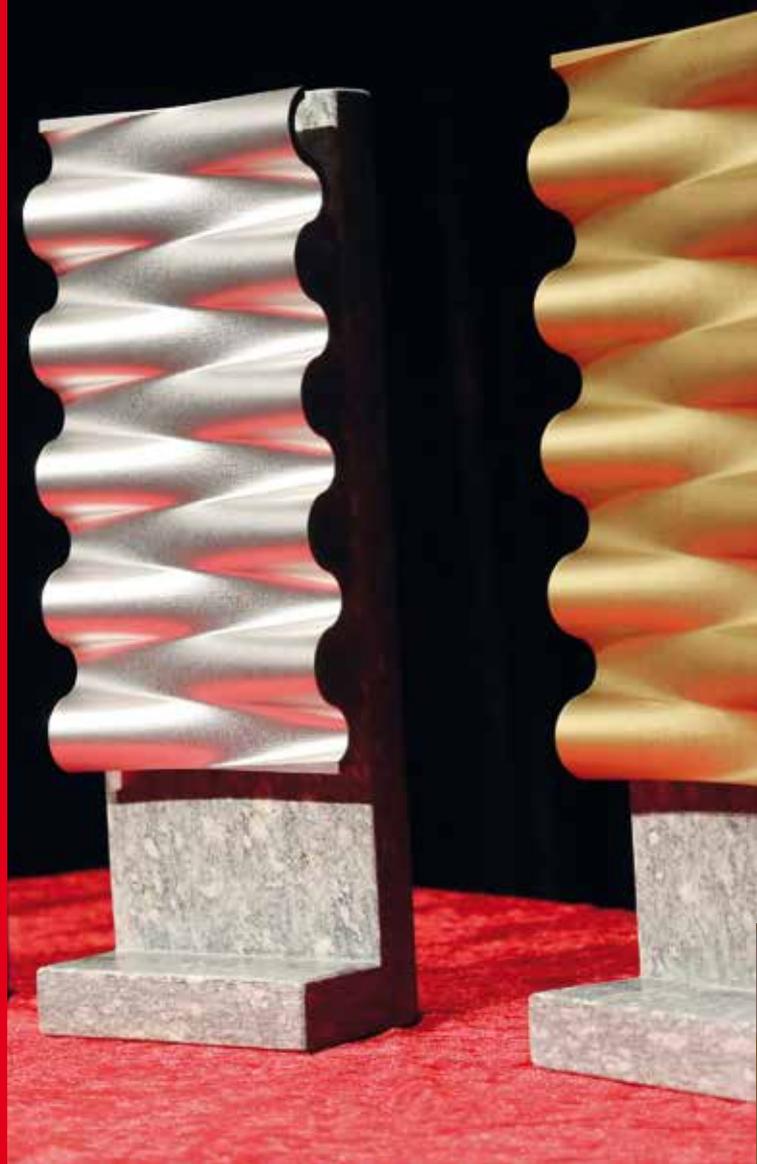
Retour sur le premier Building-Award, le deuxième est déjà en préparation

Remise du premier Building-Award

C'est le 18 juin 2015 que le premier Building-Award a été décerné au Centre Culture et Congrès à Lucerne en présence de plus de 600 invités (voir également l'article dans les usic news No 2/15). Cette manifestation solennelle fut très réussie comme en témoignent les photos ci-dessous:

Départ pour le prochain tour!

Après le succès de la première édition, les préparatifs du 2^{ème} Building-Award 2017 sont déjà en cours. La remise du prix aura lieu à nouveau au Centre Culture et Congrès de Lucerne le 20 juin 2017. Les informations et la documentation actuelle sur le Building-Award se trouvent sur www.building-award.ch.





▶ Daniela Urfer, secrétariat de fondation bilding/usic





Gagnants du Building Award 2015

Catégorie 1

«BÂTIMENT/GÉNIE CIVIL»

Gabriele Guscetti, Francesco Snozzi, INGENI SA, Carouge
Nouveau siège principal de la Fédération internationale de basket (FIBA)

Catégorie 2

«TRAVAUX DE FONDATION, TRAVAUX PUBLICS ET CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES»

Martin O. Bachmann, Peter Kübler, communauté d'ingénieurs ZALO,
Pöyry Schweiz AG, Zurich, Basler & Hofmann AG, Zurich
Ligne diamétrale de Zurich, gare de Löwenstrasse

Catégorie 3

«INDUSTRIE»

Un seul dossier ayant été déposé dans cette catégorie,
aucune distinction n'a été décernée en 2015.

Catégorie 4

«ENERGIE»

Joachim Rutz, Markus Wieduwilt, TBF + Partner AG, Zurich
Centrale énergétique Forsthaus, Berne

Catégorie 5

«INGÉNIERIE/TECHNIQUE DU BÂTIMENT»

Martin Meier, Ernst Basler + Partner AG, Zurich
Nouvel immeuble Swisscom Businesspark, Ittigen

Catégorie 6

«JEUNES PROFESSIONNELS»

Pascal Bohni, Daniel Scheidegger, Patrick von Briel,
HEFTI. HESS. MARTIGNONI. Zurich AG, Zurich
Fiber in the Building

Catégorie 7

«ECOLES»

Souad Sellami, Ira Nagel, Brigitte Manz-Brunner,
Association suisse des femmes ingénieurs (ASF), Zurich
KIDSinfo - Les enfants découvrent la technique

Lauréat final

Martin O. Bachmann, Peter Kübler,
Ligne diamétrale de Zurich, gare de Löwenstrasse





Premières expériences avec le nouveau site web

Depuis le lancement de la plateforme pour la relève professionnelle uningenieurcest.ch, nous avons pu réunir nos premières expériences suite à deux séries de campagnes. Nous avons constaté que, dans le flot des informations principalement numériques, il est difficile d'attirer l'attention.

A début de cette année, le groupe de travail Relations publiques/ RP a décidé de lancer la campagne pour le nouveau site web uningenieurcest.ch en trois vagues distinctes. En août, des flyers et des bouteilles d'eau ont été distribués aux élèves devant l'école de la Laubegg. Les collaborateurs du secrétariat de l'USIC ont bénéficié pour cela du soutien actif des ingénieurs et représentants de la politique bernoise Christian Wasserfallen, Marlen Bigler et Benno Frauchiger, et le «Blick» fit même un reportage sur cette initiative. Les élèves, accompagnés de professeurs, sont venus par groupe à la sortie de l'école où Christian Wasserfallen essaya de montrer aux jeunes tout ce que réalisent les ingénieurs. Force fut malheureusement de constater que rares sont ceux qui ont ne serait-ce qu'une vague idée de tous les domaines où les ingénieurs sont impliqués. En septembre, les mêmes articles promotionnels furent distribués aux jeunes au stand de la SIA du salon professionnel de Berne, et l'USIC marqua également sa présence à la foire professionnelle de Zurich en novembre 2015.

L'aguiche pour inviter à la visite du site web est un concours doté de prix intéressants, mis en ligne à trois reprises parallèlement aux séries de campagnes. La participation au concours se fait exclusivement sur le site uningenieurcest.ch. Ce concours est annoncé dans les flyers et sur les bouteilles d'eau.

Ces trois séries de campagnes ont pour objectif de rechercher le moyen pour l'USIC d'engager les élèves à venir visiter le site uningenieurcest.ch et définir quels sont les mécanismes qui fonctionnent le mieux. Cette analyse se fonde d'une part sur le nombre de visiteurs du site et, d'autre part, sur le nombre des participants au concours. A la fin de l'année, le GT RP dressera le bilan et définira les prochaines étapes.

Les chiffres recensés jusqu'ici montrent que dans cet énorme flot d'informations numérisées, il est difficile d'attirer l'attention sans «Breaking-news». Durant les séries de campagnes lancées jusqu'ici, environ 110 personnes ont visité chaque jour le site web uningenieurcest.ch. Bien que l'USIC ait réussi à mobiliser le «Blick» pour un reportage sur la première campagne, les visiteurs du site n'ont guère été plus nombreux après celui-ci qu'après les actions de distribution au salon professionnel. Cinq fois plus de personnes ont toutefois participé au concours. Il est manifeste que, sans publicité active, on n'enregistre pratiquement aucun mouvement sur le site web. Pour la campagne de la foire de Zurich, l'USIC a non seulement distribué flyers et bouteilles d'eau, mais fait également la promotion du concours sur les réseaux sociaux. Les responsables espèrent que cet élément supplémentaire de campagne va faire croître le nombre des visiteurs.

Une évaluation détaillée de la campagne uningenieurcest.ch sera effectuée début 2016 dans le contexte du groupe de travail RP. C'est alors que l'on saura si et comment la campagne peut être développée.

Lea Kusano, secrétariat de l'USIC



Assurance collective de la fondation usic – perspective

Situation initiale

En 2013 et 2014, la Fondation usic a négocié de nouveaux paramètres avec la «Zurich» afin de rendre l'assurance collective de la fondation usic plus attrayante également pour les grands bureaux d'ingénieurs et renforcer les incitations à éviter les sinistres. Ceci s'est fait grâce à une conception plus modérée du modèle de primes et l'introduction d'un système de malus en cas d'accumulation des cas de sinistres ainsi que de l'augmentation du bonus en leur absence. Ces modifications sont entrées en vigueur respectivement le 1^{er} janvier 2014 et le 1^{er} janvier 2015.

Avant même que cette révision ait été conclue, la Fondation usic se vit confrontée à l'annonce désastreuse qu'il fallait s'attendre à un grave sinistre dans la construction du viaduc de la ligne diamétrale à la gare centrale de Zurich. Ce sinistre occasionna quelques soucis, mais il montra aussi que le système d'assurance collective de la Fondation usic fonctionne convenablement: les CFF purent toujours compter sur le fait que les sommes de couverture de l'assurance collective suffiraient

même pour un sinistre de cette ampleur. Les bureaux d'ingénieurs concernés n'eurent pas non plus à craindre la possibilité d'une couverture insuffisante susceptible de compromettre leur existence. On se souviendra de ce cas lorsqu'on nous expliquera, une fois de plus, que les montants de couverture de notre assurance collective sont trop élevés et que des montants inférieurs suffiraient pour de tels projets.

Le modèle d'assurance collective de la Fondation usic a encore passé avec succès une autre épreuve: on sait que tous les bureaux de l'usic bénéficient trois fois par an d'un montant de couverture de 15 millions de francs pour les dommages à l'ouvrage et les dommages économiques (donc au total 45 millions de francs). Afin de parer à tout risque que cette somme ne suffise pas à couvrir des sinistres importants, le conseil de fondation décida l'achat d'un montant de couverture supplémentaire de 15 millions de francs. Cela fut possible et financièrement supportable grâce au capital d'épargne de la Fondation usic.

Discussions avec la Zurich

La Zurich saisit l'occasion de l'important sinistre sur la ligne diamétrale pour évaluer de plus près la rentabilité du contrat d'assurance avec la Fondation usic. Elle parvint à la conclusion que si elle envisageait bien de maintenir son contrat à long terme avec la fondation, il lui fallait aussi en améliorer la viabilité. Divers entretiens ont donc eu lieu durant l'été 2015 où il fut

→

décidé d'un commun accord que le problème devait être abordé à plusieurs niveaux à la fois. Le but de la Fondation usic était d'éviter une augmentation des primes et de conserver les caractéristiques spécifiques de l'assurance collective, notamment concernant son montant de couverture véritablement unique en son genre. Il était clair ce faisant qu'elle ne pourrait l'obtenir que moyennant des concessions dans d'autres domaines.

Perspective

Les négociations avec la Zurich ont permis d'obtenir que les taux de prime restent inchangés et que les particularités essentielles des conditions contractuelles de l'assurance collective de la Fondation usic soient préservées, en particulier, par exemple, la couverture du préjudice de confiance en cas de dépassement du devis et la couverture des conséquences du retard en cas d'erreur de planification ou de direction des travaux. Le libellé des conditions de l'assurance collective a été remanié; quelques termes ont été précisés, mais il n'y a eu aucune modification de fond.

Des négociations ont en revanche été nécessaires en ce qui concerne les assurances de communautés de mandataires: le modèle actuel prévoit l'assurance des communautés de mandataires par le biais du contrat collectif de la Fondation usic. Cela signifie, par exemple, que les communautés de mandataires ont droit «seulement» aux montants de couverture qui reviendraient à tous les bureaux de l'usic pris ensemble. Cela signifie également que les taux de primes pour les communautés de mandataires correspondent à ceux de l'assurance de base. Il est cependant apparu que le ratio de sinistres dans le domaine des assurances pour communautés de mandataire est particulièrement défavorable. A partir de 2017, les communautés de mandataires ne seront plus assurées dans le contrat collectif mais par le biais de polices individuelles dont le montant de couverture sera alors à la disposition exclusive de la communauté considérée. Dans ces polices, les conditions en matière de montants de couverture seront les mêmes que dans le contrat collectif. La Zurich calculera alors les primes individuellement pour les communautés de mandataires, ce qui signifie qu'elle devra offrir des primes conformes au marché car, sinon, elle ne conclurait aucun contrat dans ce domaine. Le contrat collectif sera ainsi débarrassé des ratios de couverture particulièrement défavorables des communautés de mandataires qui pèsent actuellement de manière disproportionnée sur les ratios de couverture de la police d'assurance collective. Les communautés de mandataires auxquelles participent exclusivement des

membres de l'usic restent dans le contrat collectif. Les bureaux de l'usic qui sont involontairement membres d'une communauté de mandataires auront en outre une couverture réduite avec une sous-limite de 5 millions de francs. Cela couvre notamment le cas où un rapport de sous-traitance supposé se révèle à l'analyse juridique être une communauté de mandataires.

La Fondation usic et la Zurich ont décidé en outre d'intensifier leur collaboration en matière de prévention des sinistres. Dans ce cadre, un représentant de la Zurich assiste depuis le printemps 2015 aux réunions du groupe de travail de la fondation «prévention des sinistres».

Bien qu'une augmentation des primes ait pu être évitée, des concessions financières furent inévitables: la commission sur les primes encaissées que la Zurich restitue à la Fondation sera réduite. Cette commission permet de financer les prestations du secrétariat de la fondation, le conseil juridique, les ristournes de primes (bonus) et les groupes de travail du conseil de fondation. Il faudra donc serrer un peu la ceinture dans ce domaine, mais ce sera faisable. Grâce à ses réserves, la Fondation usic est par ailleurs dans la situation confortable de pas avoir actuellement pour priorité l'accumulation de patrimoine.

Le Conseil de la Fondation usic informera en détails les bureaux de l'usic affiliés des modifications au 1^{er} janvier 2017. Le bilan à tirer de l'assurance collective de la Fondation usic est qu'elle a résisté à l'important sinistre de la «Ligne diamétrale» et qu'elle s'est même révélée suffisamment robuste pour éviter des augmentations de primes en dépit des circonstances.

*Dr Dieter Flückiger, président du conseil de fondation de la Fondation usic et
Dr iur. Thomas Siegenthaler, consultant juridique et
membre du conseil de fondation de la Fondation usic
Illustration: id-k.com*

► Dr Mario Marti,
avocat, secrétaire général de l'usic

FIDIC

International Infrastructure Conference 2015 à Dubaï

Cette année, le congrès annuel de la FIDIC s'est tenu du 13 au 15 septembre à Dubaï. Le rendez-vous international de l'ingénierie a connu à nouveau un grand succès avec un millier de participants venus du monde entier. Son incroyable infrastructure et son activité constructive font de Dubaï la plateforme idéale pour accueillir les discussions sur l'avenir de la branche de l'ingénierie.

Le congrès de cette année s'est déroulé dans un nouveau format: au lieu de trois jours (dimanche à mercredi) comme précédemment, le congrès ne dure plus que deux jours (dimanche à mardi) afin de faciliter, par une journée d'absence en moins, la participation des patrons de bureaux très pris par leur travail quotidien. Cette réduction de la durée n'a pas nui à la qualité grâce au report des thèmes internes (rapports des groupes de travail, etc.) au week-end précédent. Cette année encore, les secrétaires généraux des associations membres se sont réunis préalablement pour le traditionnel Directors & Secretaries Meeting. Celui-ci marqua un coup d'envoi fulminant du congrès puisque les associations anglo-américaines ne ménagèrent pas leurs critiques à l'égard de la structure de gouvernance actuelle de la FIDIC. Elles exigèrent notamment une réforme du système d'élection au comité ainsi que davantage de diversité au sein des instances (pas seulement des «vieux messieurs» c'est-à-dire des patrons d'entreprises d'ingénierie chevronnés, mais aussi des CEO plus jeunes, des femmes, éventuellement des spécialistes externes et des secrétaires des associations membres). Le «board» de la FIDIC se montra disposé à accepter les critiques et à en discuter.

Ce sont des sujets classiques qui furent traités au congrès: le cœur de la discussion porta sur la situation actuelle du marché et sur l'évolution future. Dans ce contexte, les déclarations de James Stewart, PDG de Global Infrastructure chez KPMG, et de Nicklas Garemo, Director McKinsey UAE, retinrent particulièrement l'attention puisqu'ils prévoient dans le domaine de la construction d'infrastructures au niveau international un mélange croissant entre des activités de conseil jusque-là indépendantes. Les bureaux d'ingénieurs actifs dans ce domaine doivent donc s'attendre de plus en plus à la concurrence des grandes sociétés d'audit (PWC, KPMG, etc.), par exemple dans le conseil aux gouvernements sur les programmes d'infrastructure.

Mais il fut aussi question des techniques modernes: un facteur de succès essentiel pour les bureaux d'études actifs à l'international est la gestion réussie de la collaboration et de la communication internes – comment des outils («tools») permettent-ils de bien gérer des collaborateurs géographiquement très dispersés? Les thèmes BIM (Building Information Modeling) et impression 3-D furent naturellement aussi abordés: Terry Bennett, Senior Industry Strategen d'Autodesk, fit à ce sujet une annonce étonnante en déclarant laconiquement: «L'impression 3-D c'est déjà du passé!». L'avenir est dans l'impression 4-D qui inclut le niveau supplémentaire de commande intelligente des parties de construction; le futur nous le montrera.

Lors de l'assemblée générale de clôture de la FIDIC, Jae-Wan Lee succéda au président démissionnaire, l'Espagnol Pablo Bueno. Jae-Wan Lee sera à la tête de l'organisation internationale durant les deux prochaines années. Il sera assisté dans cette fonction par deux nouveaux membres du comité: l'Australien Anthony Barry et l'Allemand Bernd Kordes. Tous deux ont remporté les élections de cette année, ce dernier avec la voix de l'usic.

Le congrès 2016 de la FIDIC se tiendra du 25 au 27 septembre à Marrakech au Maroc.

Des asic NEWS aux usic news

Vous tenez aujourd'hui en mains un nouveau fascicule qui comprend une version en allemand et une en français de 45 pages chacune. Comment cette brochure d'information a-t-elle vu le jour? A l'occasion du départ de Markus Kamber, rédacteur des usic news, nous allons aujourd'hui en retracer les débuts.

En 1985, alors que notre société était encore connue sous le nom d'Association Suisse des Ingénieurs-Conseils ASIC, on pouvait lire dans le procès-verbal qu'une feuille d'information serait élaborée pour les «Relations publiques». Le texte ne devait pas dépasser une page et était rédigé en allemand et en français.

En 1986/87, un numéro spécial de la revue «Schweizer Ingenieur und Architekten» fut édité à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de l'ASIC. Les activités de relations publiques furent complétées à l'époque par la parution régulière d'articles dans la publication précitée.

Durant les 75 premières années de son existence, le secrétariat de l'ASIC fut géré par l'un des bureaux d'ingénieurs membre. Le dernier secrétaire choisi de la sorte fut Jean-Louis Zeerleder qui exerça cette fonction à titre extraprofessionnel de 1981 à 1989. Mais il apparut par la suite qu'avec l'augmentation à 300 bureaux de l'effectif des membres et l'accroissement du nombre et de la complexité des tâches du secrétariat, il ne serait plus possible de lui trouver un successeur au sein même de l'association. C'est pourquoi l'on chercha une «solution professionnelle» et Markus Kamber, patron de la firme PR Markus Kamber & Partner AG, fut désigné lors de l'assemblée générale de 1989 pour diriger le secrétariat de l'ASIC.

Avec la gestion du secrétariat par Markus Kamber, les relations publiques prirent un nouvel essor. Les informations d'une seule page furent remplacées par une brochure de six pages destinée à mettre les membres et les autorités au courant des activités de l'ASIC. Dans l'éditorial du premier numéro des ASIC News 1/89, le président Jean-Pierre Weber écrivait ceci:

«Les communications du secrétariat paraîtront désormais sous la présente forme des «asic NEWS». Toutes les publications portent un numéro et peuvent être archivées au fur et à mesure de leur parution. Il ne s'agit pas d'écrits poétiques, mais d'une feuille d'information rédigée en style télégraphique pour une lecture rapide des communications essentielles du comité et du secrétariat aux membres. Les «asic NEWS» sont également

à la disposition des groupes régionaux et de chaque membre de l'ASIC souhaitant faire des communications dans le cadre de nos objectifs en tant qu'organisation patronale des bureaux d'ingénierie. Faites-en usage en vous adressant directement à notre secrétariat.»

Des articles furent ainsi publiés dans le premier numéro des asic NEWS sur les thèmes suivants: assemblée générale, publications, séminaires, projections audiovisuelles, NLFA, Commission géotechnique suisse (SGTK), calendrier suisse et étranger, comité de l'ASIC, projets constructifs, position de l'ASIC sur le nouveau règlement financier, etc.

Le deuxième bulletin d'information comportait déjà huit pages, le troisième douze. Alors que ces informations se présentaient au début sous forme de feuilles volantes, elles parurent dès 1994 en fascicules reliés.

L'association fut soumise à de nombreux changements dont il fut naturellement rendu compte dans les asic NEWS. Citons-en quelques uns:

Lors de l'AG extraordinaire du 16 septembre 1997, l'introduction d'une assurance responsabilité civile professionnelle obligatoire de l'ASIC fut décidée.

En 1997, l'ASIC et l'Union de Sociétés Suisses d'Ingénieurs, d'Architecture et de Conseils (Ussi) s'allièrent pour constituer une organisation suisse unique des entreprises d'ingénierie civile. Avec cette fusion, l'ASIC fut également rebaptisée Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils usic lors de l'assemblée générale extraordinaire du 19 septembre 1997.

L'ingénieur – visionnaire, pionnier et entrepreneur – reste aujourd'hui toujours très prisé dans chaque branche bien que, en majorité, ses prestations ne soient «plus que» consommées. Les ingénieurs seront appelés à être aussi les concepteurs du monde de demain. Durant de nombreuses années, Markus Kamber a été aux côtés de l'ASIC/usic en tant que rédacteur de la revue spécialisée. Ceci est le premier numéro sans contribution rédactionnelle de sa part. Markus Kamber a, comme il le dit, passé le flambeau à de plus jeunes mains. L'Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils usic est soucieuse de poursuivre les usic news dans l'esprit de Markus Kamber pour continuer à rappeler à un large public le rôle de l'INGÉNIEUR, de sa profession et de ses créations.

Le comité de l'usic, et tout spécialement les collaborateurs du secrétariat de l'usic, remercient Markus Kamber de son immense travail et lui transmettent leurs meilleurs vœux de bonheur et de santé. Nous nous réjouissons avec lui de l'heureuse évolution de SA REVUE SPECIALISEE.

Elisabeth Hagmann, secrétariat de l'usic



Dominik Courtin remporte l'«European CEO Award» 2015

Pour la cinquième fois, l'Association for Consultancy and Engineering (ACE), organisation anglaise sœur de l'usic a décerné les European CEO Awards. C'est la première fois cette année que le patron d'un bureau d'ingénieurs suisse a été nommé. Dominik Courtin, CEO de Basler & Hofmann AG, Zurich a obtenu le prix dans la catégorie «Medium Firms».

Ce prix récompense les prestations exceptionnelles de CEO de la branche de la planification et de l'ingénierie en Europe. L'accent n'est pas mis, comme c'est en général le cas de tels «Awards», sur des projets extraordinaires ou des innovations techniques, mais sur la qualité de gestion du patron de l'entreprise. Les critères d'évaluation sont d'abord ses compétences de direction (leadership), puis les preuves d'innovation et de créativité, enfin la performance financière de l'entreprise.

Sur la «Longlist» des lauréats potentiels figuraient 55 personnes parmi lesquelles quinze furent nommées par le jury. Un jury, dirigé par le président de l'EFCA, Flemming Pederson (Ramboll, DK) et composé de personnalités internationales, dont le secrétaire de l'usic Mario Marti, procéda à l'évaluation dans les cinq catégories de l'«Award».

Pour la plus grande joie de l'usic, Dominik Courtin, CEO Basler & Hofmann AG, Zurich eut l'honneur de recevoir le prix de la catégorie «Medium Firms» (51 à 750 collaborateurs)

en s'affirmant contre cinq autres candidats également nommés dans cette catégorie. Le jury fut particulièrement convaincu par son parcours professionnel, notamment son implantation réussie en Asie, ainsi que par sa philosophie de management qui motive les collaborateurs et les encourage à développer des solutions innovantes sans recourir à des systèmes d'incitations purement pécuniaires. Et sans oublier l'appréciation du jury pour le rôle de Dominik Courtin dans le lancement et le succès du «tram des ingénieurs usic» à Zurich. L'usic félicite chaleureusement Dominik Courtin de cette récompense bien méritée.

Les lauréats qui ont reçu leur prix le 12 novembre 2015 dans le cadre de la conférence annuelle des CEO de l'ACE sont:

Large Firms

Pablo Bueno – TYPESA, Espagne

Medium Firms

Dominik Courtin – Basler & Hofmann AG, Suisse

Small Firms

Simon Innes – Goodson Associates, Royaume-Uni

Sterling Award

Gavin English – IMC Worldwide, Royaume-Uni

Lifetime Award

Geoff French – AECOM, Royaume-Uni

Kimmo Fischer – SITO Ltd., Finlande

D'autres informations sur: <http://www.acenet.co.uk/europeanceoawards/885>

Dr Mario Marti, avocat, secrétaire de l'usic

Photo: Basler & Hofmann AG, Zürich 

L'efficacité viendra de l'intérieur!

Le système fédéral suisse rend difficile une représentation uniforme des intérêts. Des groupes régionaux forts garantissent la représentativité à l'extérieur et assurent la capacité d'action individuelle en fonction des conditions locales et régionales. Le renforcement des structures verticales et horizontales au sein de l'association est d'une importance fondamentale pour l'usic.

Union patronale la plus importante de Suisse, l'usic représente environ 15 000 collaborateurs répartis dans des entreprises membres sur un millier de sites. Au niveau national, l'association est représentée par un comité central et un président central. Elle est d'autre part organisée en quatorze groupes régionaux. Si chaque groupe régional dispose de sa propre présidence, les groupes sont pour la plupart structurés de manière informelle. Seul le groupe régional Zurich dispose de sa propre association, avec des statuts à part et des cotisations de membre. Deux fois par an, les présidents des groupes régionaux et le comité central se réunissent pour des échanges mutuels. Ce dernier souhaite un renforcement des groupes régionaux et se dit disposé en contrepartie à investir davantage au niveau personnel et financier.

L'association est le porte-parole de ses membres

Pourquoi un renforcement des groupes régionaux est-il en fait nécessaire? N'incombe-t-il pas à une association nationale de réunir ses forces pour défendre d'une seule voix les intérêts de ses membres? Certes, mais cela est trop réducteur. Pour pouvoir remplir ses obligations, l'association doit tout d'abord connaître les intérêts et les besoins de ses membres. Mieux la base est organisée, plus il est facile de formuler ses besoins et de les transmettre à l'association centrale. Le renforcement des groupes régionaux a donc tout d'abord pour but d'améliorer la communication au plan interne et, par contrecoup, la représentativité vis-à-vis de l'extérieur. Mais parler d'une seule voix ne suffit pas en Suisse, aussi faut-il que les groupes régionaux communiquent activement avec l'extérieur pour les raisons que nous allons exposer brièvement.

Le fédéralisme suisse constitue un défi

La Suisse est organisée selon un modèle fédéral en communes, cantons et Confédération. Les compétences politiques sont réglées par le principe de subsidiarité ce qui signifie que c'est normalement l'entité administrative la plus petite qui est responsable d'une mesure, à moins que la compétence dépasse les possibilités de cette entité ou que cette mesure ait été déléguée par la loi à une entité supérieure. Ce système a permis

d'avoir une administration relativement légère au niveau fédéral, tandis qu'au niveau cantonal et communal il existe des différences parfois considérables dans la législation et dans la pratique.

Exemple No 1: Droit des marchés publics

Cette structure fédérale se manifeste clairement dans le droit des marchés publics. Les achats de la Confédération et des entreprises qui lui sont proches sont réglés par la loi sur les marchés publics et l'ordonnance correspondantes (LMP/OMP). Mais les cantons et les communes se basent sur la loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) ainsi que sur l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP). Or, comme il manque à ce dernier une ordonnance uniforme, chaque canton dispose en outre d'une réglementation propre. La révision actuelle vise une harmonisation la plus large possible tout en conservant des bases juridiques séparées pour la Confédération et les cantons.

Exemple No 2: Autorités

A côté de l'aspect juridique, la mise en œuvre est également importante, aussi les échanges réguliers avec les autorités sont-ils indispensables à tous les niveaux. Au niveau fédéral, l'Office fédéral des routes OFROU dispose de cinq filiales indépendantes les unes des autres, chaque canton a au moins un ingénieur cantonal et, selon la configuration des communes, il existe des offices distincts pour le bâtiment, l'infrastructure, l'aménagement du territoire et la protection des monuments historiques. Le défi qui se pose à l'usic est évident: il lui faut coordonner les intérêts de ses membres et les représenter soit globalement, soit en fonction des conditions-cadres individuelles du lieu.

Renforcement des groupes régionaux – succès sur toute la ligne

Pour que nous devenions une organisation efficace, il faut que la structure fédérale de la Suisse se reflète également au niveau interne de l'association. Le flot des informations et la coordination doivent être renforcés au plan vertical comme au plan horizontal. C'est ce mélange entre liberté d'action locale, réseaux personnels et efficacité coordonnée en tant qu'association qui mène au succès du travail politique. Concernant la révision du droit des marchés publics et du problème posé par la politique des prix bas, l'usic se voit confrontée à des défis d'importance. Pour en venir à bout, il ne suffit pas d'exiger l'intervention des sphères supérieures. Ce n'est que grâce à des efforts conjoints à tous les niveaux, que l'usic, en tant qu'association, pourra obtenir des résultats. Le renforcement des groupes régionaux est pour l'usic une nécessité stratégique absolue.

Laurens Abu-Talib, secrétariat de l'usic

Toujours informés grâce à la **newsletter** **de l'usic!**

La newsletter de l'usic existe depuis juin. A intervalles réguliers, le secrétariat y fait part des sujets d'actualité intéressants pour l'usic ainsi que des thèmes abordés au comité et dans les groupes de travail et les groupes techniques. L'écho est particulièrement positif comme en témoignent les statistiques.

En juin, le secrétariat a envoyé sa newsletter pour la première fois, une idée soumise par le groupe de travail RP. L'objectif est d'informer de façon concise et pertinente des cercles le plus larges possible sur les sujets essentiels pour l'usic. Des articles de journaux et des procédures de consultation y sont relatés ainsi que des sujets d'actualité importants traités au comité et dans les groupes de travail et les groupes techniques. Dans un souci de clarté, la newsletter est divisée en rubriques et elle est agrémentée de photos.

Au plan technique, la newsletter est traitée au moyen d'un logiciel en ligne freeware «Mailchimp» qui est l'un des leaders mondiaux de programmes pour newsletters. Pour cela, les quelque 3 300 adresses mail disponibles au secrétariat ont été intégrées dans le système. Le groupe de travail RP a veillé à ce que les destinataires de la newsletter puissent se désabonner en tout temps afin que personne ne voie sa boîte à lettres encombrée de courrier indésirable. Le secrétariat a en outre créé la possibilité de s'abonner à la newsletter en passant par le site de l'usic.

Les statistiques du programme montrent que cette possibilité a certes été mise à profit, mais dans une faible mesure. Si 400 personnes se sont désabonnées après la première newsletter, il n'y en eut plus que 19 après le second envoi. Aujourd'hui, la newsletter compte encore 2 900 abonnés et il est probable que leur nombre va se stabiliser à ce niveau. Il est également avéré que l'intérêt porté à la newsletter est supérieur à la moyenne puisque plus de 30% des destinataires l'ont ouverte les deux fois et ont cliqué à de nombreuses reprises sur les divers contenus.

Le groupe RP se montre très satisfait de ces chiffres et entend maintenir ce canal de communication. Le secrétariat accueille avec plaisir toutes les réactions et les suggestions à propos de la newsletter.
