

Nº
3/13

Nov. 2013

usic news

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



Linth 2000

Le nouveau grand projet de construction

www.usic.ch

usic

Sommaire

Editorial	<i>Centenaire de la FIDIC et œil vigilant sur le Palais fédéral</i>	01
Interview	<i>Linth 2000</i>	02
Carte blanche	<i>La Suisse est le pays le plus innovant</i>	08
Politique	<i>Goulets d'étranglements sur le réseau des routes nationales</i>	10
	<i>La Suisse va-t-elle aussi vers un taux de TVA à deux chiffres</i>	11
	<i>Stratégie de trafic marchandises sur l'axe nord-sud</i>	12
	<i>Les PPP gagnent-ils aussi du terrain en Suisse?</i>	14
	<i>Direction dans la politique économique et financière suisse</i>	16
	<i>FAIF et modification de la vignette autoroutière</i>	17
Politique	<i>Révision contestée du droit des cartels</i>	18
	<i>Responsabilité du sous-traitant dans la construction</i>	20
Droit du travail	<i>Saisie du temps de travail dans le monde professionnel</i>	22
Entreprise	<i>L'esprit du temps est à la régulation</i>	24
Construction	<i>Infrastructure de transport suisse</i>	26
	<i>Davantage de transparence à la SIA</i>	29
Environnement/Energie	<i>Stratégie énergétique 2050</i>	30
	<i>Trialog nouvelle politique énergétique</i>	32
Formation	<i>Visite de l'hôpital universitaire</i>	34
International	<i>FIDIC Centenary Conference Barcelona</i>	36
Splitter	<i>Nous devons corriger l'image des ingénieurs civils</i>	38
	<i>Adieux</i>	39
	<i>Splitter</i>	39

Impressum

Rédaction et Secrétariat

Effingerstrasse 1, case postale 6916, 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 | Impression: Rub Media AG, Wabern
Image de couverture: Stephanie Tremp, Ziegelbrücke

Centenaire de la FIDIC et œil vigilant sur le Palais fédéral

L'année passée, notre association a fêté ses cent ans d'existence. Il est remarquable et surprenant qu'une année à peine après sa fondation, l'usic (à l'époque ASIC) ait participé à la création de l'International Federation of Consulting Engineers (FIDIC) à Gand. Cet acte clairvoyant fut accompli de concert par les ingénieurs suisses et leurs collègues français et belges. Aujourd'hui, la FIDIC est plus grande et plus importante que jamais – près de 100 associations nationales y sont représentées. En hommage à la mémoire de nos prédecesseurs, le comité de l'usic a pris part cette année au congrès du centenaire de la FIDIC à Barcelone. La Suisse a ainsi manifesté que l'internationalisme de l'ingénierie lui tient à cœur.

Nous nous penchons actuellement sur divers dossiers politiques. La révision de la *loi sur les cartels* avance lentement mais sûrement : lisez dans le présent numéro l'intéressant article sur l'état des délibérations. Il y a lieu de se féliciter que la commission préparatoire du Conseil national – contrairement au Conseil des Etats – ait rejeté la proposition de renforcer l'interdiction partielle des cartels. Notre association et d'autres la combattent activement car elle présenterait un risque sérieux pour la formation de communautés de travail. L'intense lobbying des derniers mois a fini par payer puisqu'il a été possible de montrer aux parlementaires qu'une interdiction des communautés de travail ne favoriseraient aucunement la concurrence, mais qu'elle ne ferait au contraire que la limiter. Notre travail n'est toutefois pas achevé, le plénum du Conseil national doit encore prendre une décision dans ce sens.

Un certain nombre d'autres affaires importantes sont en délibération ou seront soumises à la décision populaire. Début 2014, nous voterons sur le *projet FAIR* destiné à poser de nouvelles bases au financement de l'infrastructure ferroviaire, ce qui assurera la poursuite de l'aménagement de l'infrastructure. L'usic soutient ce projet qui est la condition à une plus grande transparence des coûts de la mobilité et à une fiabilité accrue de la planification dans le domaine des infrastructures

ferroviaires. Le *projet de réorganisation du financement des routes nationales* va dans le même sens ; là encore, le soutien des ingénieurs et ingénieries est important. Les infrastructures de transport essentielles pour la Suisse exigent des structures de financement claires pour que leur aménagement et leur entretien puissent se faire en temps utile de manière durable et judicieuse.

Dans le domaine de la politique énergétique également, des décisions importantes devront être prises : la *Stratégie énergétique 2050* de la Confédération arrive à sa phase parlementaire. La procédure de consultation a conduit à quelques modifications de la stratégie du Conseil fédéral. L'usic a mené auprès de ses membres une enquête sur les axes essentiels de la stratégie. Une grande majorité d'un peu plus des trois quarts des bureaux participants soutient les objectifs de la stratégie et est prête à apporter sa contribution à leur réussite ; vous en saurez plus sur le sujet en lisant ce numéro. Cela montre clairement que les bureaux d'ingénieurs croient non seulement à la faisabilité technique du tournant énergétique, mais y voient aussi de bonnes possibilités d'y prendre part eux-mêmes.

Nous nous réjouissons de votre engagement et nous vous en remercions.

Dr Mario Marti, secrétaire de l'usic

Linth 2000

*Entretien sur le nouveau
grand projet de construction*



Aperçu historique

La Linth, un défi toujours renouvelé.

Le cours de la Linth est un espace naturel en plein centre de la civilisation qui, par le passé, a régulièrement posé des défis. La plupart du temps, la rivière s'écoule calmement de la région de Glaris dans le lac de Zurich, mais parfois elle met en danger le pays et sa population. Ainsi, la lente montée du niveau de l'eau eut des conséquences catastrophiques pour l'agriculture car elle acidifiait de plus en plus les sols. La montée du lac de Walenstadt devint une catastrophe «à crédit». Il y a plus de 200 ans, 1600 actions avaient été émises après un appel à la solidarité et signées rapidement dans un élan de compassion en faveur de la population de montagne.

Avant la correction de la Linth de 1807 à 1822, la rivière coulait dans le pays de Glaris dans un lit ramifié d'environ 60 à 90 mètres de large entre Näfels et Ziegelbrücke où elle rejoignait le débouché du lac de Walenstadt. De Ziegelbrücke au lac de Zurich, l'ancienne Linth formait dans la plaine des méandres d'une largeur à peu près semblable, mais avec plusieurs bras. En assemblée, les cantons ne purent se mettre d'accord sur les mesures à prendre. Les crues et la formation de marécages vinrent s'y ajouter. L'hydrotechnique connut à cette époque un fort développement. (Daniel Speich Chassé)

La Linth avant sa correction

A l'époque où la Linth coulait encore à travers la vallée, de Mollis à Niederurnen et Ziegelbrücke, la plaine située entre Näfels, Weesen et Ziegelbrücke fut régulièrement le théâtre d'inondations parfois dévastatrices. A partir du dix-huitième siècle, de plus en plus de charriages des montagnes de Glaris se déposèrent dans la plaine de la Linth et détruisirent d'importantes surfaces cultivées. Le déboisement systématique et les coulées de boue consécutives eurent pour résultat une forte érosion dans la région de Glaris. Les dépôts d'alluvions dans la plaine de la Linth provoquèrent une retenue de la Maag et la montée du niveau du lac de Walenstadt. Les cantons affectés, Glaris, Schwyz et Saint-Gall demandèrent conseil à la diète confédérale qui chargea l'ingénieur bernois Andreas Lanz de l'assainissement de la Linth. Mais le devis de 90 000 florins fut dissuasif.

La correction de la Linth

En 1783, la diète commanda un projet de correction du cours de la Linth, mais ce n'est qu'en 1804 qu'il fut concrétisé par des plans de construction. Le projet prévoyait de canaliser la Linth à partir de Mollis. Le canal devait d'abord être conduit dans le lac de Walenstadt prévu comme bassin de rétention pour les charriages.

Le cours de la Linth est un espace naturel en plein centre de la civilisation qui, par le passé, a régulièrement posé des défis.

Le lit de la rivière devait être rectifié entre le lac de Walenstadt et celui de Zurich. Les travaux de construction, sous la direction de Hans Conrad Escher, commencèrent en 1807 grâce à ses bonnes relations politiques. La partie du canal près de Mollis, connue aujourd'hui comme «canal d'Escher», fut ouverte en 1811, et en 1816 les travaux au canal entre le lac de Walenstadt et celui de Zurich furent également achevés. Les apports d'eau du Gaster et de la March furent collectés dans les canaux latéraux à gauche et à droite du canal principal de la Linth, de sorte que celui-ci resta exempt de charriage. La correction de la Linth entraîna un abaissement de 5,5 mètres du niveau du lac de Walenstadt. Les aires d'inondation et de marais entre les deux lacs continuèrent à être irriguées de manière contrôlée pour la récolte de paille jusqu'à la seconde guerre mondiale. L'assèchement par drainage n'eut lieu qu'après 1938 avec la meilleure de la Linth dans le cadre de la «bataille des champs».



Le 27 avril 2013, au bout de quinze années de planification et d'exécution des travaux (y compris l'arrêt du Tribunal fédéral), la conseillère fédérale Doris Leuthard a pu inaugurer l'ouvrage de la Linth rénové, renforcé et modernisé. C'est avec satisfaction que la cheffe du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication rend cet imposant ouvrage interdisciplinaire d'ingénierie à ses importantes fonctions : sécurité pour la région, respect des aspects environnementaux et repos pour l'homme et la nature. L'ouvrage de la Linth comprend le canal d'Escher venu du pays de Glaris et qui transporte l'eau de la Linth dans le lac de Walenstadt ainsi que le canal de la Linth entre le lac de Walenstadt et celui de Zurich. «Linth 2000» est l'un des premiers grands projets de protection contre les crues en Suisse ayant pu être réalisé avec succès selon la nouvelle loi de 1991 sur l'aménagement des cours d'eau.

Vous faites partie des ingénieurs en aménagement des cours d'eau qui ont réussi à réaliser cet imposant ouvrage d'une importance historique considérable après plus de dix années de planification et quatre ans d'exécution des travaux sous la direction du Conseiller d'Etat de Saint- Gall, Willi Haag, président de la Commission de la Linth. Etes-vous satisfaits et fiers d'exercer ce métier ?

Nous sommes très contents et considérons avec fierté et satisfaction notre participation à cette réalisation avec un grand nombre d'autres responsables et spécialistes de divers autres domaines. Pour nous comme pour tous ceux qui ont participé directement au projet, c'est un grand honneur d'avoir contribué à la planification et à la réalisation de cet imposant ouvrage. Mais il faut aussi mentionner l'excellente et agréable collaboration avec la Commission de la Linth et l'ingénieur de la Linth Markus Jud en tant que maître d'œuvre, ainsi qu'avec les autres concepteurs et entrepreneurs impliqués qui ont concouru dans une large mesure à la réussite de ce grand projet.

Les mandats de planification et d'exécution étaient formulés de manière ambitieuse puisqu'ils exigeaient que cet ouvrage allie protection et utilisation d'un paysage aménagé. Cette exigence a-t-elle pu être mise en oeuvre avec succès ?

On peut certainement l'affirmer. L'ouvrage doit protéger des crues la zone de la Linth entre Zurich et le lac de Walenstadt tout en créant de nouveaux espaces de détente et de nature. La Linth avait déjà écrit une longue histoire, partiellement tourmentée ; lorsqu'elle se déversait à travers la vallée

de Mollis vers Niederurnen et Ziegelbrücke, elle inondait régulièrement, et parfois de manière dévastatrice, la plaine entre Näfels, Weesen et Ziegelbrücke. Des charriages de plus en plus nombreux des montagnes de Glaris se déposaient dans la plaine de la Linth et détruisaient de grandes surfaces arables. Le projet de Hans Conrad Escher protégea à long terme la plaine de la Linth par la construction d'importantes digues, mais elles avaient fini par prendre de l'âge et nécessitaient un assainissement. L'achèvement d'un travail de rénovation complet durant de longues années, avec la participation d'équipes interdisciplinaires de concepteurs, a fondamentalement amélioré la situation, et toute la région est de nouveau protégée contre les crues.

**L'ouvrage occupe un rôle de pionnier :
Il est un des premiers grands projets de protection contre les crues réalisé sous le régime de la nouvelle loi sur l'aménagement des cours d'eau.**

Cet ouvrage de la Linth joue-t-il, comme lors de sa construction au dix-neuvième siècle, un rôle précurseur ?

Nous pouvons assurément conférer à cet ouvrage désormais achevé une telle importance. Il occupe à nouveau un rôle de pionnier puisqu'il est le premier grand projet de protection contre les crues réalisé sous le régime de la nouvelle loi sur l'aménagement des cours d'eau. Les mots-clés en sont : établissement des cartes de dangers par les cantons, protection par l'entretien des cours d'eau et l'aménagement du territoire, différenciation entre les objectifs à protéger, établissement de systèmes d'alerte précoce contre les risques résiduels, revitalisation des cours d'eau par l'amélioration de l'écologie.

Comment en est-on venu à accomplir cette nouvelle tâche pionnière dans la plaine de la Linth ?

Les déficits en matière de sécurité mis en évidence par les phénomènes naturels ont été décisifs pour un assainissement total. Les deux crues de 1999 avaient fait apparaître des failles dans la sécurité. Les dommages étaient dus essentiellement au débordement des lacs et des grandes rivières du plateau suisse. La Linth avait à plusieurs reprises atteint un niveau inquiétant et

les masses d'eau n'avaient pu être évacuées que de justesse. Les digues étaient soumises à de fortes sollicitations et menaçaient de rompre en plusieurs endroits. Les crues d'alors confirmèrent l'urgence d'un assainissement total.

Dans la lutte contre les crues, la construction hydraulique en Suisse a connu en 1991 un nouveau développement. En quoi consiste-t-il ?

En 1991, la loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau a été finalisée et mise en vigueur. Celle-ci a induit, il y a plus de 22 ans, un changement de paradigme qui a eu pour effet un glissement de la lutte contre les dangers proprement dite vers la culture du risque.

Quels ont été les événements déterminants qui ont donné le coup d'envoi à l'action sur la Linth ?

Les autorités et les politiques avaient déjà réagi après 1991 en promulguant la nouvelle loi fédérale. Les ouvrages de protection contre les crues le long de la Linth ont été soumis à un examen complet qui permit de découvrir des déficits en matière de sécurité. Les grandes quantités d'eau transportées par la Linth en 1999 ont confirmé ceci, et les vérifications ont conduit au projet de protection contre les crues « Linth 2000 » qui fut concrétisé plus tard en 2003 avec l'établissement du projet de construction et sa mise à l'enquête. Les pluies diluviennes d'août 2005 en Suisse (avec la perte de six vies humaines et 3 milliards de francs de dommages) ont causé la catastrophe naturelle la plus importante dans notre pays. Les graves intempéries avec des inondations catastrophiques ont montré en toute clarté la vulnérabilité réelle des ouvrages construits. La Linth, et surtout les chenaux d'évacuation, étaient particulièrement menacés, et c'est ainsi que l'urgence d'un assainissement fut une nouvelle fois confirmée avec force.

Qu'est-ce qui a changé par rapport à la prévention des dangers d'autrefois ?

Les signaux de danger étaient aussi d'une importance fondamentale pour l'aménagement du territoire et pour les plans d'urgence, et ils confirmaient ce constat : de nombreuses mesures de protection contre les crues sont impuissantes à résister à d'importants transports d'eau et à un fort flux d'alluvions (inondation de la vallée uranaise de la Reuss, interruption de la ligne ferroviaire du Gothard, affouillement des piliers de l'autoroute).

Qu'est-ce que cela signifie pour la Linth ?

Il était très urgent de faire avancer et de mettre en œuvre le projet Linth 2000 avec un renforcement des digues et l'élimination des insuffisances de capacités. Le projet Linth 2000 fut le premier grand projet intercantonal sous le régime de la nouvelle loi sur l'aménagement des cours d'eau* et donc des nouvelles exigences relatives aux projets modernes de protection contre les crues. Il se confirma rapidement que la protection de la Linth ne pourrait s'obtenir que par un assainissement total.

Quelles tâches essentielles comprenait le mandat ?

Le projet Linth comprenait trois types de tâches : mesures techniques (renforcement et élargissement des digues), mesures organisationnelles (avertissement et alerte) et mesures en matière de communication (processus de planification participatif).

Quels sont pour vous les souvenirs les plus marquants de ce projet ?

Avant et pendant l'élaboration du projet, nous avons tenu compte en toute connaissance de cause des propositions et des objections des diverses autorités et des représentants de groupements d'intérêts. Une certaine opposition, impossible à éliminer, persista néanmoins. Lors de l'exécution, nous avons eu une fois encore confirmation de ce que la réflexion et l'expérience nous enseignent, à savoir qu'on ne peut se contenter d'une planification, même excellente, sur le papier. Il reste de fait qu'un projet et ses divers contenus doivent être soutenus résolument par la région.

Que pensez-vous de la nouvelle loi sur la protection contre les crues ?

Cette nouvelle loi est une directive claire aux autorités et aux planificateurs sur la manière de réaliser la protection contre les crues. Ces directives sont assurément obligatoires pour nous autres concepteurs et permettent de mettre en œuvre une gestion des risques moderne. Cela suppose, après une analyse des dangers et la définition des objectifs à protéger, la planification et la réalisation des mesures tenant compte de la technique, de la résistance aux surcharges, de la protection de la nature et du paysage, de l'aménagement du territoire, etc. En tant que concepteurs, nous avons avec cette nouvelle loi des instructions claires en matière de planification et de réalisation des ouvrages de protection contre les crues.

*La nouvelle loi sur l'aménagement des cours d'eau du 21 juin 1991, 721.100

Avec cette nouvelle loi et l'obligation d'établir des cartes des dangers qu'elle implique, pouvons-nous voir l'avenir avec confiance ?

Les cartes de dangers sont précieuses, mais elles ne sont pas non plus gravées dans le marbre. Le processus d'apprentissage et d'adaptation aux instruments de la loi sur les crues demeure une tâche permanente pour les cantons, les communes et les concepteurs. Cette nouvelle loi ne nous libère pas de nos principes en matière de culture du risque, à savoir : reconnaissance et évaluation précoce des risques, recherche des causes et mise en œuvre en temps utile des mesures nécessaires. Ce sont les objectifs essentiels de gestion des risques. Plus la conscience du risque est largement partagée par les maîtres d'ouvrage, les concepteurs et même les divers intervenants de l'entreprise, plus ces exigences sont faciles à mettre en œuvre.

Est-ce à un prix particulièrement avantageux de votre offre que votre entreprise IUB und IM Maggia Engineering doit d'avoir remporté l'adjudication ?

Non, ce sont l'expérience des collaborateurs affectés au projet ainsi que la composition multidisciplinaire de notre communauté d'ingénieurs qui ont été décisives. Notre communauté, formée d'ingénieurs en aménagement des cours d'eau, de spécialistes en aménagement des eaux, de géotechniciens, de planificateurs du territoire et de l'environnement, dispose d'une vaste expérience dans la planification et la réalisation de projets de construction hydraulique et d'infrastructure de grande ampleur à caractère interdisciplinaire. Il faut également considérer qu'au moment de cet appel d'offres d'ingénierie, la conjoncture ne souffrait pas de la surchauffe que nous connaissons actuellement en partie. Pour l'adjudication des mandats, l'ouvrage de la Linth a mis particulièrement l'accent sur la qualité des offres et sur les personnes prévues pour la réalisation.

Une procédure spéciale du maître d'ouvrage a en outre rendu service à notre groupe. Les lots importants de travaux d'ingénierie ont fait l'objet d'un nouvel appel d'offres après l'approbation du projet soumis à l'enquête ; des concepteurs supplémentaires ont été mandatés pour intervenir dans cette phase. Notre communauté d'ingénieurs a été chargée de la direction générale du projet pour la technique et l'environnement de tout l'ensemble du projet. Ces tâches effectuées dans le cadre de l'assistance au maître d'ouvrage ont permis une coordination générale de tous les travaux et, en accord avec les autorités de délivrance des autorisations, la réalisation des constructions et des mesures environnementales prévues par le projet soumis à l'enquête. Cette procédure est généralement appliquée pour les projets de longue haleine.

Quelles sont les expériences qui vous ont laissé, en tant qu'ingénieurs, la plus forte impression ?

Le mandat à lui seul fut une grande aventure. Etre respon-

sable de la protection d'une zone ou d'une région déterminée constitue un défi passionnant et une grande responsabilité. Il faut tout mettre en œuvre pour éviter les pannes et ne prendre aucun risque élevé, même durant la réalisation des travaux. Dans ce contexte, la renaturation est une tâche extrêmement diversifiée et intéressante.

Comment a fonctionné une maîtrise d'ouvrage composée de représentants de quatre cantons ?

Il n'appartient pas aux planificateurs de commenter le travail de la maîtrise d'ouvrage, mais on peut néanmoins mentionner que la collaboration entre les cantons de Saint-Gall, de Glaris, de Schwyz et de Zurich a très bien fonctionné et que tous les représentants des diverses spécialités se sont identifiés au projet. Les représentants de plusieurs cantons ont aussi donné un élan considérable au projet en ce sens que les expériences de quatre administrations cantonales et des services spécialisés de la Confédération ont contribué à la réussite du projet.

Pourquoi le projet a-t-il failli capoter en 2004 ?

Bien que les responsables aient informé la population en permanence et que les personnes concernées aient été impliquées dans l'avancement et la mise en œuvre du projet, une forte résistance s'était formée de manière imprévue. A peine les travaux de planification au projet soumis à l'enquête avaient-ils commencé que l'ouvrage de la Linth fut poussé sur la défensive. La population exprima soudain son mécontentement, les avantages et la nécessité de cet ouvrage ne furent plus appréciés objectivement, les gens étaient désorientés et inquiets et les émotions faillirent présider aux décisions.

D'où vint cette soudaine résistance ?

Elle vint de différents côtés : Les paysans voulaient céder le moins possible de terre, l'arrière-garde ne voulait rien changer à l'œuvre bicentenaire d'Escher et les écologistes voulaient obtenir le plus possible pour la nature, voire restaurer l'état originel de la plaine de la Linth. Les habitants de la plaine voyaient en premier lieu la perte de leur paysage familier et de terres agricoles. Au cours d'innombrables discussions, les gens finirent à un moment ou à un autre par perdre de vue les perspectives et les chances que le projet apportait en matière d'écologie et de récréation.

En quoi consista la réorientation de la politique de communication ?

Suivant la recommandation des spécialistes consultés, la haute main sur la communication fut attribuée formellement à la Commission de la Linth en tant qu'organe directeur ; on cessa de prendre uniquement en considération le mécontentement des opposants pour se centrer principalement sur les attentes et les besoins de la population. Une personnalité connue de tous fut élevée au rang de figure d'intégration idéale dans



le nouveau concept de communication. Il s'agissait d'un ingénieur qui ne pouvait être que Hans Conrad Escher, père spirituel de l'ouvrage de la Linth et parrain de la plaine de la Linth. Il représentait le plus petit commun dénominateur entre les divers groupes d'opposants et les partisans du projet. Cette stratégie, jointe à un paquet de mesures, eut l'effet désiré. Le projecteur fut détourné de l'ouvrage de la Linth et fixé sur la plaine de la Linth. Le revirement d'opinion se fit sentir rapidement et le noyau dur des opposants constitué au départ de 8600 pétitionnaires se réduisit à un petit groupe.

La législation suisse actuellement en vigueur exige que les constructions destinées à la protection contre les crues ne se contentent pas d'écartier les dangers, mais qu'elles tiennent compte de risques aléatoires, et que les exigences écologiques soient respectées dans la planification. Cette tâche est-elle devenue plus difficile pour les concepteurs ?

Nous envisageons l'avenir des concepteurs avec optimisme. Il est évident que notre travail deviendra de plus en plus interdisciplinaire et les expériences tirées de cet intéressant projet nous seront utiles en cela. La culture du risque n'a pas à être redéfinie; en tant que philosophie du concepteur elle imprègne tous les recueils de normes de la SIA. Nous tirerons de nouveaux enseignements de chaque nouveau travail et, avec nos collaborateurs, nous pourrons les prendre en compte et les intégrer dans nos nouvelles études de projets.

Markus Kamber
Photo: Stephanie Tremp, Ziegelbrücke

Sources écrites

«*Die Linth als historische Herausforderung*»
von Daniel Speich Chassé

«*Das Projekt Linth 2000: ein Meilenstein im integralen Risikomanagement*» von Roberto Loat und Andreas Götz

«*Das Projekt Linthkanal*»
von Peter Billeter und Yves Keller

«*Die Öffentlichkeitsarbeit, Strategie und Massnahmen*»
von Esther Leuzinger und Christian Daetwyler

Linth - Wikipedia, état 25 mai 2013



► Olivier Aebi
ingénieur civil Dipl.
FH, MBA, CEO.
président de la direction
d'IUB Engineering AG
Berne



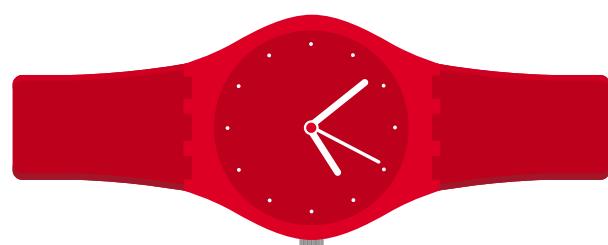
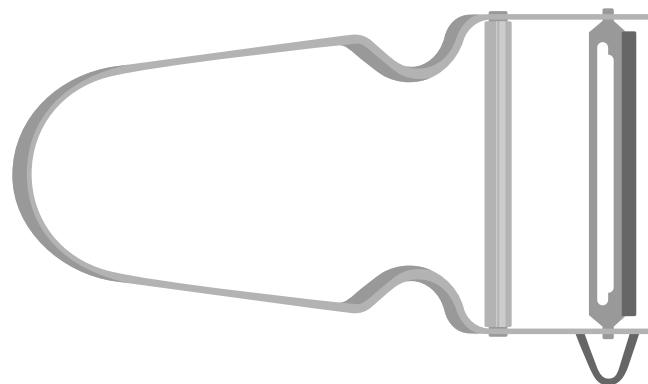
► Peter Billeter
Dr. sc. techn. ingénieur
civil ETH, président du
CA d'IUB Engineering
AG Berne



► Urs Müller
ingénieur civil Dipl.
ETH/SIA, président
du CA et directeur
d'IM Maggia Engin-
eering SA, Locarno

INFOS

Les sociétés IM Maggia Engineering SA et IUB Engineering AG sont membres de la communauté d'ingénieurs « IG HWS Linth-Escherkanal », constituée des entreprises IM Maggia Engineering SA, Locarno - IUB Engineering AG, Berne - Hunziker, Zarn & Partner AG, Domat/Ems, ANL AG Natur und Landschaft, Aarau - Remund + Kuster AG, Pfäffikon - Dr. von Moos AG, Zürich (collaboration).



*La Suisse est
le pays le plus innovant*

La Suisse est le pays au monde le plus innovant et s'affirme pour la troisième fois consécutive en tête du classement établi sur la base du Global Innovation Index. La Suède vient en deuxième place, devant la Grande-Bretagne. C'est principalement en matière de production d'innovations (dont le nombre d'entreprises et d'exportations high-tech, le nombre de créations d'entreprises et de dépôts de brevets) que la Suisse a clairement une longueur d'avance. Mais le montant des investissements des entreprises dans la recherche et le développement ainsi que la coopération étroite entre les hautes écoles et l'économie sont aussi des facteurs importants de réussite. Selon l'étude, la Suisse dispose encore de potentiel dans le domaine de la formation. En ce qui concerne les dépenses totales de formation par rapport à la performance économique ainsi que le nombre des étudiants dans les sciences de la nature et de l'ingénierie, la Suisse n'occupe qu'un rang moyen. Le résultat est aussi moins bon s'agissant du critère relatif à la facilité de créer une entreprise.

Voici certes une nouvelle réjouissante ! Mais je me demande quel sera notre classement dans 20 ans. Quels facteurs influencent notre futur potentiel d'innovation ? Le nombre des étudiants dans les sciences de la nature et de l'ingénierie est assurément un facteur très important. Et malheureusement, dans ce domaine, l'avenir ne paraît pas particulièrement rose ; mais un pays novateur comme le nôtre saura certainement se tirer d'affaire en faisant appel à des étrangers hautement qualifiés. C'est une autre évolution qui me cause du souci, à savoir la dégradation croissante de la capacité à agir, de la fiabilité et du dynamisme de notre Etat. L'Etat met en place les conditions-cadres pour l'économie, notamment l'infrastructure. Sommes-nous en mesure, dans un monde qui change de plus en plus vite, de prendre et de mettre en œuvre très rapidement les décisions nécessaires ?

Alors qu'en Suisse nous nous demandons pendant des décennies s'il faut, par exemple, construire un deuxième tube au Gothard et que, dans une telle éventualité, nous mettons autant de temps à planifier et à obtenir les autorisations, un pays comme Singapour a construit et mis en service depuis longtemps l'infrastructure nécessaire à son développement. A Singapour (environ trois fois la surface du canton de Zoug), il y a probablement à l'heure actuelle plus de tunneliers en action que dans toute l'Europe. Tandis que nos politiques consument leur énergie à discuter de l'augmentation de la vignette autoroutière, le trafic automobile s'effectue à Singapour sur des routes, des ponts et des tunnels récents en étant financé, géré et dosé par un système de péage électronique.

Les affrontements politiques semip-ternels et épuisants finissent généralement, dans le meilleur des cas, par un compromis bien bourgeois. Mais les compromis ne suffisent pas pour rester en tête ; ils suffisent pour rester dans la bonne moyenne et c'est vers cela que nous glisserons inexorablement si nous n'améliorons pas fondamentalement notre capacité à agir de sorte qu'il redevienne possible de réagir très vite pour répondre aux exigences primordiales. Seuls davantage d'esprit pionnier et de courage nous permettront dans 20 ans d'être encore dans le peloton de tête sur la liste des pays les plus innovants du monde.

Illustration: id-k.com



► **Jürg Büchler**

DONNÉES PERSONNELLES

Depuis mars 2006 membre du comité de l'usic

CEO Basler & Hofmann Innerschweiz AG

Eliminer les goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales

constructionsuisse salue le deuxième programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et le déblocage des fonds nécessaires.

Caractéristiques du projet

Une infrastructure de transport en bon état et performante est la condition indispensable d'une économie prospère et un facteur pour la place économique. constructionsuisse salue le fait que les propositions visant à supprimer les goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales suisse se fondent sur une vue globale prenant en compte tous les moyens et tous les modes de transport. Les routes nationales constituent un élément central de l'infrastructure et il y a lieu de s'attaquer sans attendre à l'élimination des goulets d'étranglement existants et prévisibles.

Il ne peut s'agir, sur le fond, de laisser le plus grand nombre possible de politiques régionales exprimer leurs intérêts particuliers. Partant d'une appréciation politique générale qui ne doit pas ignorer la situation des finances publiques ni l'impact financier sur les usagers, il convient de créer ou de développer les capacités là où une demande est prouvée sans conteste. Les bases servant à l'attribution des projets relatifs aux divers modules, dans le projet de consultation, semblent plausibles.

Les moyens financiers disponibles dans le fonds d'infrastructure pour l'élimination des goulets d'étranglement sont loin de suffire, de sorte qu'il faudra chercher des sources de financement supplémentaires. Et compte tenu du grand nombre de projets indispensables pour garantir que le réseau des routes nationales restera performant – on peut supposer que la situation des embouteillages sur les routes nationales ne fera que s'aggraver – il faut le faire sans attendre.

Cela est d'ailleurs impératif aussi du point de vue de l'industrie du bâtiment. Car il est important que les investissements soient réalisés en continu. Les investissements constructifs ne doivent pas être gonflés à court terme pour être à nouveau réduits massivement quelques années plus tard en raison de la situation budgétaire. Du point de vue de l'économie d'entreprise, il faut que le volume de constructions des maîtres d'ouvrage publics soit pérennisé de manière fiable. Cela nécessite que les travaux de planification soient eux aussi intensifiés.

Contrairement au rail, il manque toutefois à la route un concept financier durable à long terme. Il faut absolument que le financement des routes repose sur une base solide. Cela nécessite aussi de créer un fonds ancré dans la constitution, tel celui que l'Assemblée fédérale a entre-temps décidé pour le rail, et de préciser la provenance des moyens financiers.

*Hans Koller et Charles Buser, constructionsuisse
www.constructionsuisse.ch*

Taxe sur la valeur ajoutée:

La Suisse va-t-elle aussi vers un taux de TVA à deux chiffres

Comme dans les autres pays européens, la taxe sur la valeur ajoutée est devenue en Suisse l'impôt indirect par excellence. La Confédération la préleve sur la base de l'article 130 de la Constitution fédérale. Elle a remplacé le 1er janvier 1995 l'impôt sur le chiffre d'affaires perçu jusque là. Le secteur de la planification n'avait guère apprécié, lors de son introduction, cette charge étatique supplémentaire, mais les associations de concepteurs ne s'y opposèrent pas réellement car ce nouvel impôt leur fut «vendu» comme un impôt moderne sur la consommation, qui ne présentait pas les mêmes défauts que l'impôt sur le chiffre d'affaires d'alors, puisqu'il était conçu comme un impôt à chaque stade du processus de production et de distribution avec déduction de l'impôt préalable.

La taxe sur la valeur ajoutée est rapidement devenue l'impôt de prédilection des politiques, des autorités et des administrations, mais haï en revanche, en particulier des PME, comme fardeau administratif coûteux. Elle est maintenant en vigueur depuis près de vingt ans et semble, en Suisse comme à l'étranger, promise à une croissance permanente car elle suscite régulièrement de nouvelles convoitises. Marcel Amrein de la NZZ la qualifie d'ailleurs de corne d'abondance pour tous les cas. Qu'il s'agisse de la prévoyance vieillesse, des transports publics ou de la suppression de la pénalisation des couples mariés, partout où se creusent des trous financiers, les politiques sont prêts à

relever le taux de TVA pour les combler. (NZZ 09.09.2013). La pression pour couper dans les dépenses semble encore faire défaut aujourd'hui, de sorte que l'énorme augmentation du coût de la taxe sur la valeur ajoutée suisse n'a rien d'étonnant. C'est avec nostalgie que l'on se remémore le taux de TVA initial de 6,5 pour cent en 1996 et que l'on observe de manière très critique l'évolution frénétique des dépenses et des charges.

Dès le 1er octobre 1996, le taux spécial pour l'hébergement fut introduit. Le 1er janvier 1999, les taux de TVA sont augmentés en faveur de l'AVS et de l'AI, le 1er janvier 2001 pour financer des projets ferroviaires et le 1er janvier 2011 en faveur de l'AI. Le taux normal est maintenant de 8,0 pour cent, le taux réduit de 2,5 pour cent (biens de consommation courante comme les produits alimentaires de base) et le taux spécial pour l'hébergement de 3,8 pour cent.

Les recettes de la taxe sur la valeur ajoutée augmentent donc en conséquence. Alors qu'elles étaient encore de 13,2 milliards de francs en 1998, elles se montaient déjà à 18,1 milliards en 2005 pour atteindre 22,1 milliards en 2012. La taxe sur la valeur ajoutée représente aujourd'hui environ un tiers des recettes totales de la Confédération. Mais une fin de cette hausse des dépenses et de la charge fiscale n'est pas en vue puisqu'il va falloir encore financer par la TVA la suppression de la pénalisation des couples mariés, les conséquences de l'interdic-

tion de priviléges fiscaux pour certaines sociétés dictée par l'UE, ainsi que la couverture du déficit de l'AVS et la poursuite probable du subventionnement de l'AI, également déficitaire, limité à 2017.

Cette évolution de taxe sur la valeur ajoutée suisse a été jalonnée d'efforts de réformes qui se sont entre-temps toutes enlisées. En 2008, le Conseil fédéral avait proposé une réforme radicale avec un taux unique de 6,5 pour cent (au lieu des trois taux: 8 pour cent taux normal, 3,8 pour cent pour l'hôtellerie et 2,5 pour cent pour les biens de consommation courante) ainsi que la suppression des 30 exceptions à l'obligation fiscale. L'usic avait soutenu ce projet, mais le Conseil national l'avait trouvé trop ambitieux et, fin 2011, il fut renvoyé au gouvernement avec mandat d'élaborer un nouveau modèle à deux taux. Il apparut cependant très vite qu'il était impossible de mettre sur pied un modèle à deux taux convaincant car, premièrement, on sacrifiait ainsi la simplification radicale du système fiscal recherchée et, deuxièmement, la compensation des pertes fiscales (imposition accrue des produits alimentaires et des médicaments) aurait renchéri massivement le système de santé, ce qui était politiquement voué à l'échec.

Markus Kamber



▷ Markus Kamber

Stratégie de trafic marchandises sur l'axe nord-sud

Texte déposé par le conseiller aux Etats Markus Stadler :

« Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement une stratégie durable de trafic marchandises sur l'axe nord-sud pour la période allant d'aujourd'hui à 2030 environ. Cette stratégie devra indiquer les conditions juridiques, financières, techniques et opérationnelles nécessaires aux niveaux national et international pour, d'une part, réaliser les objectifs de la politique suisse des transports - transfert du trafic inclus - et, d'autre part, définir les mesures qui restent à prendre s'agissant des orientations majeures. »

Développement : l'article 84 de la Constitution fédérale définit le cadre de la politique de transfert du trafic, mais on sait qu'il existe un fossé important entre la disposition constitutionnelle et la réalité. Une fois terminé le tunnel du Lötschberg, il s'agira, au cours des prochaines années, d'ouvrir les tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri à la circulation, de construire le corridor de 4 mètres de hauteur aux angles sur l'axe du Saint-Gothard, d'aménager certains tronçons CFF (tels que ceux situés le long du lac de Zoug) et, quelques années plus tard, de mettre en place les premiers éléments de l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

Ces prochains temps, il s'agira de se pencher sur les résultats et les conclusions du projet Interreg de corridor ferroviaire 24 sur l'axe nord-sud (Rotterdam-Gênes), d'examiner de plus près les progrès faits en Allemagne et en Italie s'agissant des tronçons d'aménagement et des terminaux de chargement, de contrôler l'aménagement des tronçons suisses destinés à des trains plus longs et plus lourds, ainsi que de déterminer s'il y a, au plan national et international, une volonté de mettre en place une bourse du transit alpin ou une variante de celle-ci.

A cela s'ajoutent la question des prix du sillon des NLFA et de l'avenir des subventions à l'exploitation, l'extension des capacités et l'établissement des priorités du trafic marchandises sur les axes ferroviaires suisses, l'avenir de la ligne de faîte du

Saint-Gothard, l'aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg ou encore les liens avec les aménagements routiers.

La mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard mettra en exergue la question de l'utilisation du sillon pour le trafic voyageurs et le trafic marchandises, ainsi que la question de la limite des capacités des lignes d'accès. S'y ajoutent la question de l'évincement possible du trafic ferroviaire régional par la route, la question de la séparation locale du trafic marchandises et du trafic voyageurs ou encore la question de la réduction de la vitesse des trains des grandes lignes dans les tunnels de base pour des raisons de capacités.

Le Conseil fédéral doit, pour tous les axes, examiner ces questions - et d'autres questions liées - non pas isolément, mais au contraire dans le cadre d'une stratégie globale et à la lumière des possibilités ou des variantes qui se dégagent. Enfin, il doit tirer les conclusions qui s'imposent et les soumettre au Parlement. Il s'agit en d'autres termes de définir les objectifs, de vérifier l'adéquation des mesures et des procédures (mises en place et prévues) et d'identifier les éventuelles lacunes restantes.

Il faut aujourd'hui partir du principe que l'assainissement des tubes routiers existants du Saint-Gothard - qui peut avoir à long terme une grande influence sur le type et l'importance du trafic marchandises sur l'axe nord-sud en fonction de l'aménagement - devra être décidé dans le cadre d'une votation populaire. La mise en oeuvre de cette décision devra être terminée d'ici 2030. Le présent postulat demande qu'une première version de la stratégie de trafic marchandises mentionnée plus haut soit publiée d'ici fin 2014, soit avant la date de la votation populaire. Les différents éléments de la politique des transports doivent en effet être coordonnés dans toute la mesure du possible. Un système de trafic marchandises sur l'axe nord-sud doit englober les visions suisse et européenne, le rail et la route ainsi que les besoins économiques, de transport et de protection. En d'autres termes: il doit être durable.

Le Parlement n'a actuellement pas de vue d'ensemble de la manière dont les capacités de transit seront gérées dans l'intérêt du transfert du trafic après la mise en service des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri, des conditions et obstacles dont il faudra alors tenir compte, des tâches de coordination à prendre en compte et de la manière dont on peut représenter tous ces éléments de manière cohérente sur un axe temporel. Il manque en d'autres termes un plan d'étapes pour le trafic marchandises sur l'axe nord-sud.

Le dossier étant devenu très complexe, la stratégie doit servir de source d'information et d'instrument décisionnel au Parlement et au public.

Avis du Conseil fédéral du 21 août 2013: la loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (LTTM; RS 740.1), en vigueur depuis le 1er janvier 2010, fixe les objectifs et les mesures de la politique de transfert suisse sous forme de loi d'exécution de l'article 84 de la Constitution.

Aux termes de l'article 4 LTTM, le Conseil fédéral vérifie régulièrement l'efficacité de cette loi et doit prendre à temps, dans son domaine de compétence, toutes les mesures propres à atteindre le but de la loi et l'objectif de transfert. De même, le Conseil fédéral adresse tous les deux ans un rapport à l'Assemblée fédérale et lui soumet des propositions et des demandes relatives à des mesures et à des objectifs intermédiaires. Ce processus d'évaluation ancré dans la loi a valeur de planification permanente. Il garantit, dans le perfectionnement de la politique de transfert, une prise en compte appropriée du degré d'atteinte des objectifs, actuel et futur, ainsi que des développements mobilitaires, politiques et économiques en Suisse et à l'étranger. De même, il permet aux Chambres fédérales de participer aux développements.

Après la remise du rapport sur le transfert 2011, le Parlement a chargé le Conseil fédéral, par les motions 12.3330 et 12.3401, de missions à longue portée sur le perfectionnement de la politique de transfert. Le Conseil fédéral rendra compte de la mise en oeuvre de ces missions dans le rapport sur le transfert 2013 et proposera le cas échéant de nouvelles mesures, qui portent sur une grande partie des questions abordées dans le développement du postulat, entre autres celles de la garantie de capacité pour le fret ferroviaire, de la poursuite de l'encouragement financier du transport combiné transalpin, de la création de capacités supplémentaires de terminaux de transport combiné et de l'état d'avancement de la discussion internationale sur l'introduction d'instruments de gestion du trafic lourd. Ainsi, le rapport sur le transfert 2013 contiendra déjà une vue d'ensemble des diverses mesures de politique de transfert, des facteurs d'influence sur le processus de report modal et du niveau de réalisation des objectifs présumés jusqu'en 2030.

Sur cette toile de fond, le Conseil fédéral ne juge pas opportun d'envisager un concept supplémentaire pour le transport des marchandises sur les axes nord-sud à travers la Suisse.

Les partenariats public-privé

gagnent-ils aussi du terrain en Suisse?

► *Markus Kamber*

Les modèles de PPP restent en Suisse controversés et ont du mal à s'implanter. Même si l'on parle souvent d'appliquer le modèle de PPP à l'un ou l'autre projet constructif, sa mise en œuvre effective reste l'exception. Le PPP devient presque toujours un sujet de discussion lorsqu'il s'agit de projets qui ne font pas l'unanimité (par ex. stades de football) ou qui sont mal placés dans la course aux subventions publiques.

Le canton de Berne a été le premier en Suisse à mettre en adjudication selon le modèle de PPP le projet d'aménagement de l'aire de l'arsenal de Berthoud dans le cadre d'un concours de projet public en plusieurs phases. Il s'agissait d'un projet de PPP pour la planification et la réalisation clés en mains d'un nouveau centre administratif cantonal, y compris inspection de la voirie et chantier municipal, ainsi qu'une prison régionale de 110 places.

Le mandat de planification, la construction clés en mains, l'exploitation et le financement furent confiés à une communauté d'offrants composée de l'entreprise générale Marti AG et de BAM Deutschland AG en collaboration avec BAM PPP. L'UBS se chargea du financement et la Hälg Facility Management AG fut et est chargée de l'exploitation. La durée du projet est fixée à 25 ans avec une possibilité de prolongation. L'ensemble du projet comprend trois unités de planification et quatre parties de construction. La première unité de planification comprend la prison régionale de 110 places et le Ministère public. La deuxième se compose de l'Office des travaux publics avec l'inspection de la voirie et le chantier municipal, et la troisième d'un centre pour les entités administratives cantonales et d'un

restaurant. Le concept de technique du bâtiment répond aux exigences suisses Minergie P-Eco. Le maître d'ouvrage est le canton de Berne (représenté par l'Office des immeubles et des constructions).

Récemment, le rédacteur de la NZZ, Paul Schneeberger, analysait ce projet constructif en PPP, maintenant achevé, dans un article intitulé « Penser les constructions publiques au-delà de la période législative » (öffentlichen Bauten über Legislaturperioden hinaus denken, NZZ 12 septembre 2013) pour parvenir à la conclusion que la réalisation de ce projet montre clairement à quel point les avantages et les inconvénients des PPP sont complexes. Les partenaires publics et privés s'accordent à dire qu'efficience et durabilité constituent le principal bénéfice de cette procédure pour la réalisation de l'aire de l'arsenal de Berthoud, puisque le partenariat n'était pas focalisé uniquement sur la construction, mais aussi sur l'exploitation. Le rédacteur de l'article atteste à la solution choisie une rentabilité respectable de cinq pour cent sur une durée de 25 ans par rapport à une solution conventionnelle de construction et d'exploitation par l'Etat. Les simples frais de construction ont été inférieurs de 18 pour cent, les frais d'exploitation ont même été abaissés de 42 pour cent, notamment parce que les exploitants ont pu influer en temps utile sur l'aménagement de la construction en fonction de leurs besoins. Le financement de ce PPP a en revanche coûté sept pour cent de plus puisque l'Etat peut obtenir de meilleures conditions de crédit et, en matière de frais d'assurance, la solution PPP est également moins avantageuse que la solution publique. L'auteur de l'article de la NZZ considère que les deux défauts fondamentaux du PPP

→



sont la cherté du financement et la nécessité de couvertures légales étendues pour empêcher que les intervenants privés ne fassent passer le profit avant la qualité des prestations.

Par rapport à la NZZ, economiesuisse est franchement favorable à la promotion des PPP

Le réseau routier atteint ses limites, en particulier dans les agglomérations. Mais les budgets à disposition ne permettent pas de concrétiser tous les projets d'amélioration nécessaires. Il convient dès lors de chercher d'autres pistes pour sortir de l'impasse. Un financement en partenariat public privé (PPP) – largement répandu à l'étranger – peut constituer une alternative très intéressante.

Le partenariat public privé peut contribuer à accélérer la réalisation d'infrastructures de transport et optimiser le processus de construction et d'entretien.

C'est ce qu'avait déjà démontré en 2012 une étude mandatée par economiesuisse au sujet de la réfection du tunnel routier du Gothard et réalisée avec des partenaires. Une étude publiée en 2013, effectuée également avec des partenaires à Genève et au niveau national, porte sur un projet d'envergure en milieu urbain, la traversée du Lac à Genève. Elle montre que cet ouvrage

remplit toutes les conditions d'une réalisation au moyen d'un PPP. Cela apporte des avantages considérables aussi bien aux pouvoirs publics qu'aux usagers.

Position de principe d'economiesuisse

Les besoins d'amélioration des infrastructures de transport sont incontestables, spécialement dans les agglomérations. Eu égard aux limites budgétaires, chaque franc investi doit produire un maximum d'effet. Il s'agit donc de donner la priorité aux zones où les goulets d'étranglement sont les plus graves. Les projets qui n'ont pas été retenus dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement doivent être repris dans le futur fonds pour les routes nationales. Le partenariat public privé peut contribuer à accélérer la réalisation d'infrastructures de transport et optimiser le processus de construction et d'entretien.

Photo: view7/photocase.com

Premier rôle dans la politique économique et financière suisse

L'initiative fédérale contre les rémunérations abusives a été lancée en 2005 par Thomas Minder, droguiste et entrepreneur, élu depuis lors au Conseil des Etats pour le canton de Schaffhouse. Cette initiative en réaction aux rémunérations jugées exorbitantes de quelques dirigeants de grandes entreprises et banques suisses avait pour origine les augmentations et les indemnités de départ partiellement incompréhensibles accordées dans le contexte de la faillite de Swissair. Les initiateurs posèrent dès le départ des objectifs et des exigences très étendues : interdiction de verser des indemnités de départ ou des rémunérations anticipées aux membres du conseil d'administration des entreprises cotées en bourse, interdiction d'une représentation des actionnaires par un membre d'un organe ou par un dépositaire, obligation pour les caisses de pensions de voter aux assemblées générales dans l'intérêt de leurs assurés et de communiquer leur vote, désignation chaque année du président du conseil d'administration ainsi que de chacun de ses membres.

L'initiative contre les rémunérations abusives a été soumise au vote le 3 mars 2013 et adoptée à une majorité de 67,9 pour cent des voix. Elle est la troisième dans la liste des initiatives ayant obtenu le plus grand nombre de suffrages en Suisse. Près de trois électeurs sur quatre ont voté oui à ce projet.

Dès le début de la campagne référendaire, des tensions s'étaient manifestées dans les rangs des élus des partis bourgeois. Des campagnes prévues par economiesuisse et par l'agence de publicité qu'elle avait engagée furent modifiées ou totalement supprimées. Mais des indices laissaient néanmoins présager une défaite des partis bourgeois qui leur fut infligée dans une mesure inconnue jusque-là. economiesuisse (anciennement Union suisse du commerce et de l'industrie, dite aussi Vorort) était habituée aux victoires dans les affrontements politiques puisque, durant des décennies, elle avait gagné environ 90 pour cent de ses campagnes. Il est clair que ce rejet plus que net fut un choc. Le verdict populaire sur l'initiative contre les rémunérations abusives a profondément secoué cette fière organisation. Comment economiesuisse pouvait-elle surmonter cette défaite ? Comment ce groupement économique pouvait-il recouvrer sa

puissance ? economiesuisse réagit vite et radicalement. Il y eut des changements à la tête de l'organisation avec la démission du président Rudolf Wehrli et du directeur Pascal Gentinetta. Le comité exigea d'economiesuisse davantage de modestie dans ses campagnes politiques. Les conceptions divergentes sur l'orientation stratégique de l'organisation furent discutées en profondeur. En dépit des fautes commises et reconnues, il demeure ce constat : le décalage entre l'économie globalisée et l'identité à laquelle s'accroche la société suisse creuse un fossé qu'il convient de combler, ce qui exige un nouveau positionnement d'economiesuisse (Rudolf Wehrli). Lors de la « Journée de l'économie » de fin août 2013, economiesuisse débattit des facteurs de réussite et de la manière de résoudre les tâches qui attendent la puissante organisation économique.

Cette initiative était une réaction aux rémunérations jugées exorbitantes de quelques dirigeants de grandes entreprises et banques suisses.

C'est également lors de la Journée de l'économie 2013 qu'eut lieu la passation de pouvoir du président Rudolf Wehrli à Heinz Karrer. Le comité d'economiesuisse a élu Heinz Karrer à l'unanimité président de l'organisation. Ce dernier est depuis cinq ans membre du comité et connaît aussi economiesuisse par son activité au sein de divers organes ainsi qu'en tant de CEO de longue date du groupe Axpo. Il poursuivra le processus de repositionnement de l'organisation faîtière déjà engagé. Heinz Karrer a prouvé à de nombreuses reprises sa capacité au dialogue. L'avenir nous dira si le passage d'une ligne politique dure à un meilleur climat de dialogue sera couronné de succès.

Markus Kamber

L'usic dit oui au fonds d'infrastructure ferroviaire et à la modification de la loi sur la vignette autoroutière

L'usic soutient le projet d'infrastructure ferroviaire FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) dans la version adoptée fin 2012 par le Conseil des Etats ainsi que la modification de la loi sur la vignette autoroutière visant à l'augmentation de la vignette.

L'usic salue la volonté de faire reposer le financement de l'infrastructure ferroviaire sur une base solide et d'instaurer à cette fin, avec le fonds d'infrastructure ferroviaire prévu, un instrument unique non limité dans le temps. Cette solution importante et juste contribuera à davantage de transparence des coûts de la mobilité et à une plus grande fiabilité de la planification dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire. L'usic soutient également l'augmentation à 6,4 milliards de francs du montant total alloué à la première étape d'aménagement qui a été décidée par le Conseil des Etats et avalisée par la Commission des transports du Conseil national. L'usic demande toutefois que la répartition de ces fonds et la détermination des projets à financer s'effectue selon les besoins de l'économie nationale et non selon des critères de politique régionale. L'usic salue aussi expressément la proposition de réduire le montant maximum de déduction fiscale pour les pendulaires. Cette mesure se justifie non seulement dans une optique de politique financière, mais aussi du point de vue de l'aménagement du territoire. L'usic met néanmoins un point d'interrogation derrière l'emploi des recettes fiscales ainsi dégagées : à première vue, on ne voit pas pourquoi les

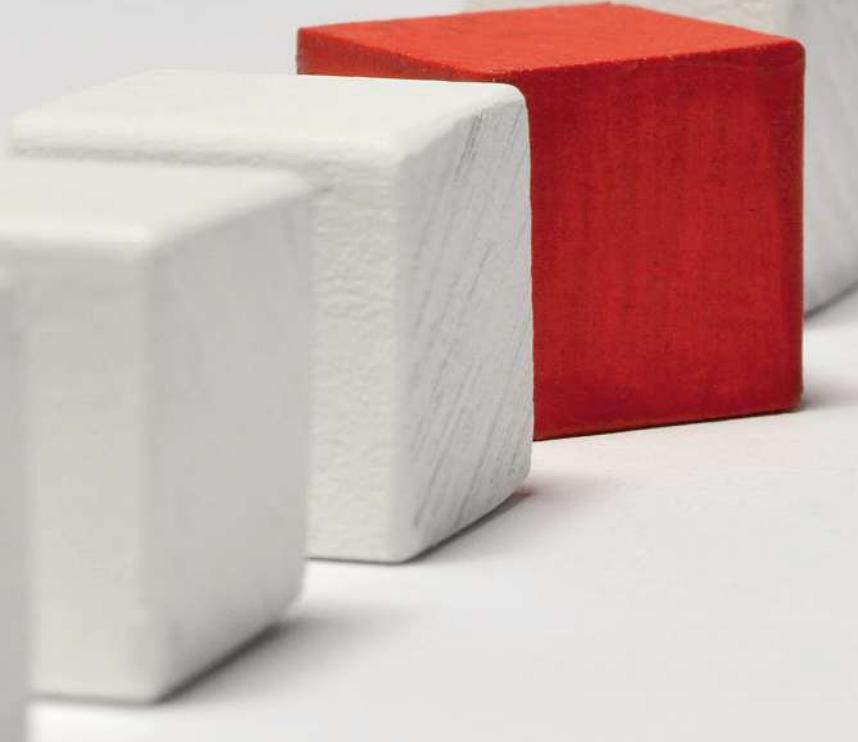
contributions supplémentaires fournies par tous les pendulaires (trafic individuel motorisé et transports publics) devraient être affectées exclusivement au rail. Un rapprochement avec la réorganisation du financement des routes nationales semble ici indiqué.

Le 24 novembre 2013, le peuple va voter sur une augmentation du prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs et l'introduction parallèle d'une vignette pour deux mois au prix de 40 francs. Cette décision est d'une grande importance pour les constructeurs d'infrastructures suisses et pour l'industrie du bâtiment tout entière. Le réseau des routes nationales défini en 1960 doit être adapté aux besoins actuels. Dans le cadre d'un arrêté sur le réseau, la Confédération et les cantons veulent intégrer près de 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau des routes nationales. Il s'agit de tronçons servant au trafic de transit, reliant des communautés d'agglomération, et raccordant les grands centres touristiques au réseau des routes nationales. Après l'intégration de dix-neuf tronçons, la Confédération entend prendre en main les travaux de maintenance en souffrance et s'attaquer aux aménagements nécessaires. Mais tout cela ne sera pas gratuit. Au bout de nombreuses années d'âpres négociations, la Confédération a convenu avec les cantons de renoncer à réduire ses contributions routières aux cantons et à financer ses coûts supplémentaires par une augmentation de la vignette autoroutière. Cette proposition a été acceptée par le Parlement, mais un

référendum a été lancé contre le relèvement du prix de la vignette. Si le peuple rejette cette modification de la loi sur la vignette autoroutière, l'arrêté sur le réseau n'entrera pas non plus en vigueur. Les cantons garderont leurs dix-neuf tronçons et resteront responsables de leur exploitation, de leur entretien et de leur aménagement. Eu égard à la diminution des ressources financières cantonales, il est probable que les tronçons routiers concernés continueront d'être négligés. Pour le fonctionnement, l'entretien et l'aménagement des nouveaux éléments du réseau, la Confédération a besoin de 300 millions de francs supplémentaires par an. C'est exactement ce à quoi serait affecté le surplus de recettes tiré de l'augmentation du prix de la vignette. L'usic considère cette augmentation nécessaire et efficace et se prononce donc pour le OUI à la modification de la loi sur la vignette autoroutière.

Groupe technique Mobilité et infrastructure de l'usic





► Dr Daniel Emch, LL.M., Partenaire,
Kellerhals Anwälte

Révision contestée du droit des cartels

Un danger pour les communautés de travail et autres formes éprouvées de coopération

Actuellement, la commission préparatoire du Conseil national (CER-N) délibère sur la révision du droit des cartels. Le projet adopté par le Conseil des Etats en tant que conseil prioritaire prévoit l'introduction d'une interdiction partielle des cartels qui instaure une suspicion généralisée contre les communautés de travail (y compris les communautés d'ingénieurs). Si ce nouvel article est inscrit dans la loi, les communautés de travail courront un véritable danger en tant que forme éprouvée de collaboration pour la réalisation de grands projets d'infrastructure. Lors de la dernière délibération, la CER-N s'est déclarée contre l'interdiction partielle des cartels, mais cela ne met pas encore un terme au débat.

L'interdiction partielle des cartels

Le Conseil des Etats veut introduire *dans la révision du droit des cartels en cours* une «*interdiction partielle des cartels*» pour prohiber et sanctionner certaines formes d'ententes, et *ce indépendamment des répercussions dommageables de ces ententes sur la concurrence ou sur l'économie nationale*. Pour les entrepreneurs, l'abandon de cet examen de pertinence fait que des ententes non pertinentes ne seront admises que s'il peut être prouvé que «l'entente» se traduit par des *gains d'efficience*. Désormais, la *charge de la preuve* leur incomberait. Cette justification de l'efficience est déjà contenue dans la loi sur les cartels en vigueur, mais depuis l'introduction des sanctions directes (amendes) dans le cadre de la dernière révision, aucune entreprise n'a réussi à l'invoquer avec succès. L'interdiction partielle des cartels et la menace de sanctions qu'elle fait peser (jusqu'à 10 pour cent du chiffre d'affaires des trois dernières années) concerne également la constitution de communautés de travail préalablement aux appels d'offres publics ou privés.

Le Conseil fédéral veut sauver un projet de prestige

La CER-N a posé des questions critiques au sujet de l'interdiction partielle des cartels et de ses répercussions sur l'admissibilité de communautés de travail. Le SECO et le Conseil fédéral sont d'avis que la plupart des communautés de travail pourront continuer d'exister même après l'introduction de l'interdiction partielle des cartels, mais ce point de vue n'est pas fondé. Soit le Conseil fédéral veut apaiser les conseillers nationaux pour faire



tout de même passer son projet de prestige « Révision du droit des cartels », soit le SECO s'est trop peu intéressé au phénomène des communautés de travail et à la jurisprudence actuelle de la Commission de la concurrence.

Pratique actuelle

Dans sa pratique actuelle, la Commission de la concurrence considère les communautés de travail comme des accords en matière de concurrence aux termes de l'art. 4 al. 1 en relation avec l'art. 5 al. 3 LCart., lorsque les entreprises participantes sont des concurrents qui auraient pu réaliser seuls le mandat mis au concours, c'est-à-dire sans l'aide d'une communauté de travail. La ComCo a établi le principe suivant :

« Tant qu'une communauté de travail est constituée parce que ses partenaires ne peuvent exécuter qu'ensemble un projet déterminé, il n'y a rien à objecter du point de vue du droit de la concurrence ; au contraire, la concurrence est ainsi renforcée d'un concurrent qui n'aurait pas existé autrement. Mais, dans le cas où les participants auraient été en mesure de réaliser individuellement le projet concerné sans former de communauté de travail, celle-ci peut constituer une atteinte à la concurrence puisque deux ou trois concurrents directs se mettent d'accord et réduisent ainsi d'autant le champ de la concurrence » (nm 12 de la décision de la ComCo du 22 avril 2013 concernant les ententes dans la construction routière et le génie civil du canton de Zurich).

Dans la pratique, il n'est pas exact que la plupart des communautés de travail se forment entre non concurrents ou entre entreprises qui, seules, n'auraient pas pu mettre en œuvre le mandat concret. Les communautés de travail sont généralement formées pour une meilleure planification des ressources à moyen terme, pour amortir le risque ou tout simplement pour améliorer leurs chances dans l'adjudication. Par conséquent, les communautés de travail seraient désormais affectées en général par l'interdiction partielle de cartels.

Incertitude quant à la justification par l'efficacité économique

La question de savoir si de telles communautés de travail se justifient par des motifs d'efficacité économique est entachée d'une grande insécurité. La jurisprudence en matière de droit européen des cartels, qui sera très probablement invoquée de plus en plus souvent, n'admet que des justifications objectives. Cela signifie que les entreprises concernées devraient prouver que la formation d'une communauté de travail était

objectivement nécessaire pour pouvoir réaliser le mandat ou pour l'exécuter de manière plus efficace. Il est probable que le désir d'assurer les ressources à moyen terme ou d'augmenter les chances d'obtenir le mandat (par exemple parce que la communauté remplit mieux les critères d'adjudication) ne sera pas reconnu comme un motif suffisant. Il est probable que les bureaux d'études ne voudront pas prendre le risque d'avoir à justifier concrètement une communauté de travail, ce qui reviendra *de facto à une interdiction*.

Les services adjudicateurs s'opposent à l'interdiction partielle de cartels

Les services adjudicateurs qui attribuent régulièrement les grands projets par soumissions ont reconnu le problème. Ainsi, les cantons (Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement) s'opposent à l'interdiction partielle des cartels. Ils craignent qu'un système efficace et qui a fait ses preuves ne soit désormais interdit.

L'interdiction partielle des cartels veut prohiber et sanctionner certaines formes d'ententes.

Une réglementation excessive menace aussi d'autres formes de coopération

Les communautés de travail ne sont qu'un exemple pour illustrer à quels résultats indésirables pour l'économie nationale peut mener l'interdiction partielle des cartels. Tout un bouquet de formes de coopération éprouvées et pro-compétitives entre des entreprises est menacé par cet *excès de régulation* (par ex. communautés d'achats, contrats d'assurance groupés, systèmes de franchise avec politique de prix unique, etc.). L'interdiction partielle des cartels est justifiée par le fait que la loi doit être durcie pour simplifier les procédures menées par les autorités. Eu égard aux amendes d'un montant de 760 millions de francs prononcées jusqu'ici contre 120 entreprises, on est en droit de se demander si un durcissement de la loi est vraiment nécessaire.

Photo: Daniel Coulmann/fotolia.com

Responsabilité du sous-traitant dans le secteur principal de la construction

Dans le cadre des mesures d'accompagnement décidées en même temps que l'introduction de la libre circulation des personnes avec l'UE et visant à protéger les travailleurs d'une sous-enchère abusive par rapport aux conditions de salaire et de travail usuelles en Suisse, le Parlement suisse a voté le 14 décembre 2012 un renforcement de la responsabilité solidaire prévue dans la loi sur les travailleurs détachés. Cette nouvelle règle mise en vigueur le 15 juillet 2013 introduit une responsabilité pour le sous-traitant dans le secteur principal de la construction et le second œuvre. La responsabilité solidaire permet de rendre responsable l'entrepreneur contractant du non-respect par ses sous-traitants des conditions de salaire et de travail.

Contenu

Cette nouvelle responsabilité solidaire s'applique exclusivement aux entreprises du secteur principal de la construction et du second œuvre. Dans ces branches, les entrepreneurs contractants peuvent désormais être poursuivis sur le plan civil pour les prétentions des travailleurs si les conditions de salaire et de travail minimum valables en Suisse ne sont pas respectées par un sous-traitant.

L'entrepreneur contractant peut s'exonérer d'une responsabilité éventuelle s'il apporte la preuve qu'il a rempli le devoir de diligence commandé par les circonstances en vérifiant le respect des conditions de travail et de salaire minimales lors de chaque transmission de travaux dans le cadre d'une sous-traitance en chaîne. C'est notamment le cas s'il a exigé de chacun de ses sous-traitants qu'ils rendent vraisemblable le fait qu'ils respectent les conditions minimales de salaire et de travail. Le devoir de diligence se compose en principe de trois éléments, dont l'importance peut varier selon les circonstances. L'entrepreneur contractant doit décider, dans le cas d'espèce, quel degré de diligence il doit fournir envers un sous-traitant donné et quels éléments doivent plus ou moins peser dans la balance. Il s'agit des trois éléments suivants :

- présentation du respect des conditions de travail et de salaire ;
- mesures contractuelles (réglementation d'une éventuelle

transmission de travaux à un deuxième et à un troisième sous-traitant) ;

- mesures organisationnelles (par ex. vérifications sur le chantier).

Le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) a élaboré des modèles de document de déclaration relative au respect des conditions de salaire et de travail pour aider les entrepreneurs contractants et les sous-traitants, mais ceux-ci ne sont pas tenus de les utiliser. Les associations de branche et les entrepreneurs peuvent mettre à disposition leurs propres documents.

Critique

La nouvelle réglementation a fait l'objet de nombreuses critiques : à côté du malaise généralisé – d'un point de vue libéral – face à ce genre de réglementations, la Société Suisse des Entrepreneurs (SSE) a été la première à se prononcer contre la responsabilité pour le sous-traitant.

Cette nouvelle règle introduit une responsabilité pour le sous-traitant dans le secteur principal de la construction et le second œuvre.

On craint notamment une explosion de la charge bureaucratique pour l'administration et le degré de diligence requis reste non précisé. La doctrine a donné elle aussi majoritairement un avis négatif sur ce nouveau droit. Premièrement, la systématique de la réglementation est ambiguë. Cette réglementation qui concerne aussi des situations purement suisses (entrepreneurs contractants CH, sous-traitants CH, travailleurs CH) n'a pas sa place dans la loi sur les travailleurs détachés qui règle le détachement en Suisse de main-d'œuvre d'employeurs étrangers. D'autre part, l'instrument de la responsabilité pour le sous-traitant occasionnera sans doute beaucoup de travail pour peu



● **Dr Mario Marti,**
secrétaire de l'usic, avocat, Berne

de résultat au final, puisque la responsabilité ne sera que subisdiaire : un travailleur (par ex. étranger) qui veut faire valoir une discrimination salariale doit d'abord poursuivre son employeur (par ex. étranger) et ce n'est que s'il n'obtient pas là satisfaction (par ex. parce que son employeur est en faillite) qu'il pourra agir contre l'employeur contractant. Dans une procédure judiciaire contre ce dernier, il risque de se voir opposer la diligence due (fait qu'il ne peut guère apprécier correctement avant la procédure). Bref, une procédure pénible et coûteuse.

Situation du concepteur

Dans quelle mesure l'amendement de la loi a-t-il des répercussions sur la situation du concepteur (en particulier de la direction des travaux) ? On entend ça et là dire que les concepteurs seraient eux aussi concernés par le nouveau droit qui leur imposerait des devoirs supplémentaires de surveillance ou autre. Ce n'est pas le cas :

- Le nouveau droit s'adresse explicitement au secteur principal de la construction et au second œuvre. Les concepteurs ne sont pas visés et n'ont donc pas d'obligations nouvelles à assumer.
- La loi ne s'adresse même pas indirectement aux concepteurs. L'obligation d'organisation et de surveillance incombe à l'entrepreneur. Aucun devoir de soutien de la part du concepteur n'est prévu dans son cahier des charges.
- Un maître d'œuvre pourrait bien entendu convenir dans

le contrat avec le concepteur que ce dernier doit remplir certaines tâches vis-à-vis des sous-traitants. Mais ceci devrait faire l'objet d'un mandat additionnel à rétribuer. On ne voit pas très bien pourquoi un maître d'œuvre voudrait faire cela, puisque ce n'est de toute façon pas lui qui est obligé par la loi, mais l'entrepreneur.

- Il est pour le moins douteux que l'entrepreneur puisse donner un mandat de soutien direct au concepteur qui n'a aucun rapport contractuel avec lui et qui, en raison de son rapport contractuel avec le maître d'œuvre, pourrait se trouver dans un conflit d'intérêt (dans un modèle d'entreprise totale, il peut être judicieux de charger le directeur des travaux, mais cette prestation devrait également être rétribuée séparément).

Sauf dans le cas exceptionnel où le concepteur est aussi entrepreneur total et conclut un contrat d'entreprise avec l'entrepreneur, il serait sans doute concerné par la responsabilité pour le sous-traitant. Dans un tel cas la plus grande prudence est de mise.

Photo: AndreasF./photocase.com

Davantage d'informations et des documents modèles se trouvent sur le site web du SECO www.seco.admin.ch, rubrique « Thèmes – Travail – Libre circulation des personnes CH-UE et mesures d'accompagnement ».



Saisie du temps de travail

dans le monde professionnel

Suite à un contrôle des heures travaillées à la succursale de la banque d'investissement Goldmann Sachs, l'attention de l'opinion publique s'est focalisée sur le problème de la saisie des heures de travail. Il s'agit en effet d'un sujet délicat puisque, selon les estimations, environ un travailleur sur six en Suisse ne respecte pas intégralement les prescriptions correspondantes.

Dans son art. 46, la loi sur le travail (LTr) oblige l'employeur à tenir à la disposition des autorités d'exécution et de surveillance les registres ou autres pièces contenant les informations nécessaires à l'exécution de la loi et de ses ordonnances.

Aux termes de l'article 73 al. 1 de l'ordonnance 1 relative à la loi sur le travail (OLT 1), les documents doivent indiquer notamment le temps de travail effectué.

Ces dispositions sont soumises à la mesure de contrainte administrative selon les articles 51 et 52 LTr et peuvent faire l'objet d'une menace de peine pour insoumission selon l'art. 292 du Code pénal suisse.

Les prescriptions en matière de droit du travail sont en contradiction avec le système actuel de plus en plus répandu du temps de travail basé sur la confiance, en particulier dans les entreprises de services. L'exigence stricte d'un enregistrement des heures de travail n'est plus considérée partout comme adaptée à l'époque moderne et critiquée à ce titre. Le législateur n'a toutefois pas encore réussi à mettre au point et à implémenter des solutions de rechange acceptables politiquement. Les dispositions du droit du travail restent donc toujours à respecter, et il faut s'attendre à l'avenir à des contrôles renforcés de la part des autorités, spécialement dans les entreprises de services.

Dans la situation actuelle, les mesures ci-après sont conseillées :

- Elaborer un règlement du temps de travail dans l'entreprise (entre autres définition du temps de travail).
- Introduire éventuellement un modèle d'annualisation du temps de travail (comptes épargne-temps) qui laisse des marges de manœuvre assez importantes pour l'aménagement individuel du temps de travail au sein de l'entreprise.
- Définir les cadres dirigeants supérieurs auxquels les prescriptions en matière de temps de travail ne s'appliquent pas.
- Mettre en place un système d'enregistrement du temps de travail approprié.
- Déléguer éventuellement l'obligation de l'enregistrement à certaines catégories de collaborateurs (par ex. collaborateurs du service externe).

Le service de conseil juridique gratuit de l'usic répond volontiers à vos questions.

L'esprit du temps est à la régulation

Des dérives dans l'industrie de la finance et ailleurs ont miné la confiance dans l'économie, dit Thomas Daum. L'opinion publique et le Parlement ont adhéré à l'esprit du temps et tendent à répondre par la régulation à chaque dysfonctionnement.

Interview de Steffen Klatt avec

► Thomas Daum, ancien directeur de l'Union patronale suisse

Une vague régulatrice déferle actuellement sur le marché financier qui constitue une part importante de l'économie suisse. Cela vaut-il aussi pour l'ensemble de l'économie ?

Thomas Daum : Nous constatons depuis les dernières décennies que de nouveaux champs de régulation ont vu le jour suite au développement technique et sociétal. Il suffit de penser à l'Internet. Mais cela ne permet pas de parler d'une vague régulatrice dans la politique en général. Précisément dans les domaines qui nous intéressent, ceux du marché du travail, nous avons réussi assez longtemps à garder les régulations plus ou moins sous contrôle. Depuis un ou deux ans, nous constatons toutefois au Parlement une volonté renouvelée de régulation.

Qu'est-ce qui a déclenché ce mouvement ?

Cela s'explique par l'esprit du temps, souvent aussi par les scandales suscités par des comportements que nous réprouvons clairement. Notre société médiatisée a nettement tendance à réagir au moindre écart par de nouvelles régulations. C'est aussi le cas pour les mesures d'accompagnement à la libre circulation des

personnes. Des abus relativement peu nombreux, mais excessifs, augmentent la pression régulatrice sur les milieux politiques.

Les mesures d'accompagnement stimulerait donc la régulation ?

Concernant les mesures d'accompagnement et la libre circulation des personnes avec l'UE, nous faisons un numéro d'équilibre entre ouverture et régulation du marché du travail. Jusqu'ici, cela a plus ou moins réussi. Mais dans l'ensemble, il sera plus difficile d'éviter de sombrer dans une surrégulation dommageable.

Pourquoi ?

Dans la discussion publique, on fait endosser à l'immigration des choses qui ont à voir avec elle tout au plus indirectement. Les mesures d'accompagnement servent ainsi de fourre-tout à tous les souhaits de régulation. Or, les dispositifs existants suffisent très bien aujourd'hui à combattre les abus de la libre circulation des personnes.

→

En quoi la responsabilité solidaire fait-elle mal ?

Dans le domaine du mandat, du contrat d'entreprise et du contrat de travail, le Parlement a en un tournemain jeté par dessus bord les principes de responsabilité individuelle de l'entreprise éprouvés depuis des décennies. Jusqu'ici une chose était claire: chaque entreprise était responsable de ce qu'elle faisait. Elle est par ailleurs responsable vis-à-vis de l'Etat du respect des règles en matière d'environnement et de protection des travailleurs. Désormais, avec l'élargissement des mesures d'accompagnement, l'entrepreneur contractant est rendu responsable de ce que fait ou omet de faire son sous-traitant. Nous craignons que cette responsabilité pour les sous-traitants limite fortement les mandats de sous-traitance car les entrepreneurs contractants réfléchiront à deux fois avant d'assumer une telle responsabilité. La précision avec laquelle sera défini le devoir de diligence de l'entrepreneur contractant est maintenant décisive, car l'observation de ce devoir l'exonère de sa responsabilité.

Pour quelle raison avez-vous du mal à faire entendre vos préoccupations d'un Parlement dominé par les partis bourgeois ?

Le Parlement agit en réaction au scepticisme accru vis-à-vis de l'immigration et sous la pression de divers scandales. Mais la majorité ne s'est pas suffisamment demandé si cela justifiait de telles intrusions dans le droit privé.

A votre avis, la ligne rouge séparant du domaine dangereux de la surrégulation est-elle aussi franchie dans d'autres domaines ?

Nous entrevoions par exemple un certain risque avec le «Whistleblowing» et l'obligation de prévoir des plans sociaux.

D'où vient cet esprit du temps qui, à chaque problème, réclame une réglementation ?

Cela est le contre-coup de la crise des marchés financiers et aussi d'une certaine méfiance à l'égard de l'économie. La discussion sur les lanceurs d'alerte se caractérise elle aussi par l'appel à une transparence illimitée. La sphère privée, qu'il s'agisse des personnes ou des entreprises, ne jouit plus depuis longtemps du même prestige qu'autrefois.

La place financière a-t-elle sapé la confiance envers l'économie dans son ensemble ?

Ce qui s'est passé dans l'industrie de la finance a causé des dégâts considérables dans la perception que l'opinion publique a de l'économie. Il y avait certes aussi des dysfonctionnements dans d'autres secteurs, mais les projecteurs sont particulièrement braqués sur la finance. Il s'est ajouté à cela la pression venue de l'UE et des Etats-Unis en matière fiscale. Cela déstabilise les citoyens et là où règne l'inquiétude, la tentation est forte de faire appel au législateur.

La sphère privée, qu'il s'agisse des personnes ou des entreprises, ne jouit plus depuis longtemps du même prestige qu'autrefois.

Au cours des dernières années, nous avons également vu des fautes graves de gestion d'entreprises renommées, sans que les responsabilités aient été clairement désignées, de sorte que l'économie et, en particulier, la finance ont perdu le crédit dont elles jouissaient encore il y a dix ans auprès de la population.

L'initiative Thomas Minder contre les rémunérations abusives est-elle pour vous un exemple de régulation débordante ?

L'initiative Minder est manifestement la réponse émotionnelle à un dysfonctionnement. La population n'a tout simplement plus compris que certains managers perçoivent des rémunérations de plusieurs dizaines de millions. L'initiative Minder comporte un grand potentiel de danger pour la Suisse en tant que lieu d'établissement de sociétés par actions.

La croissance perpétuelle de la bureaucratie est-elle une loi naturelle ?

Il existe une certaine tendance à la prolifération et il incombe aux politiques sérieux et aux associations économiques d'être en permanence sur la brèche et, tel le jardinier, d'éliminer les mauvaises herbes.

Source: Unternehmerzeitung (UZ) No 1/2 2013

Infrastructure de transport suisse

Prise de position mobilité et rencontre avec des parlementaires 2013
Défis de l'infrastructure de transport suisse

► *Groupe technique Mobilité et infrastructure de l'usic*

La Suisse dispose d'une infrastructure de transport excellente. Le réseau routier est étendu et de bonne qualité. Mis à part quelques lacunes, le réseau des routes nationales est complet. Concernant la densité du réseau ferroviaire et la fiabilité du trafic sur rail, la Suisse est en tête du classement international. Mais, aux heures de pointe, les réseaux d'infrastructure arrivent aux limites de leurs capacités. Les embouteillages sur les routes nationales se multiplient et les usagers du rail se plaignent de plus en plus de trains bondés. En regard à l'augmentation des besoins de mobilité des personnes privées

et des acteurs de l'économie ainsi que de l'immigration et de la croissance démographique qu'elle génère en Suisse, la maîtrise des déplacements futurs pose un défi de taille.

Le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) compte pour les prochaines années avec une augmentation massive du transport routier et ferroviaire :

	2010	2030	Augmentation
Transport public de passagers (Mrd/km)	23.2	34.9	50%
Trafic motorisé individuel (Mrd/km)	88.0	104.3	19%
Total transport de personnes	111.2	139.2	25%
Transport de marchandises par route (Mrd/Tkm)	17.1	21.8	27%
Transport de marchandises par rail (Mrd/Tkm)	9.8	17.3	77%
Total transport de marchandises	26.9	39.1	45%

Source: Office du développement territorial ARE, *Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030*.

Pour répondre à cette augmentation du trafic, les infrastructures existantes doivent être développées. La maîtrise globale en temps utile de ces besoins croissants nécessite de gros efforts sur le plan financier, temporel, politique et personnel.

A l'heure actuelle, le développement futur des infrastructures ferroviaires et routières et son financement occupent la politique fédérale : le programme « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) prévoit la création d'un fonds d'infrastructure destiné au financement de l'exploitation, du maintien de la capacité du réseau et du développement de l'infrastructure ferroviaire sur une base nouvelle. Les sources actuelles de financement doivent alimenter un fonds unique, sans limitation de temps. Parallèlement, des recettes supplémentaires sont proposées. Dans le domaine de la route également, les fonds de financement actuels, le Financement spécial pour la circulation routière et le Fonds d'infrastructure, sont en discussion. Le débat politique actuel est souvent empreint de conflits pour la distribution des ressources au niveau fédéral et de lutte idéologique entre route et rail.

Position de l'usic

Sur le plan technique, un développement du réseau actuel d'infrastructures est tout à fait faisable. Il convient d'évaluer quels sont les aménagements opportuns en tenant compte notamment des objectifs de durabilité. Les ingénieurs et ingénieries-conseil regroupés au sein des entreprises membres de l'usic sont engagés de manière déterminante dans la planification et la réalisation des projets d'infrastructure nécessaires. Ils sont prêts à porter leur part de responsabilité et à mettre à disposition tout leur savoir-faire professionnel et technique ainsi que leurs compétences stratégiques et organisationnelles.

Selon l'usic, la réalisation de cet objectif comporte néanmoins certains risques. Dans le cadre des discussions politiques en cours et à venir, elle recommande notamment de prendre en considérations les points suivants :

1. Définition scientifique des priorités

La priorisation des projets de développement routier et ferroviaire ainsi que la question de leur entretien et de leur conservation doit s'effectuer selon des critères scientifiques objectifs stricts. De telles décisions doivent notamment se baser sur des analyses coûts-utilité objectives et des considérations d'économie générale. Il ne faut en revanche accorder aucun poids aux aspects de politique régionale.

Outre les mesures de nature purement constructive, il ne faut jamais négliger les approches relatives à l'exploitation, à la technologie et au développement territorial.

La fiabilité politique doit être renforcée grâce à la transparence totale concernant les procédures, les instruments et les critères applicables. Les décisions prises doivent en outre être efficaces et définitives afin de garantir rapidement la sécurité de la planification.

2. Accélération des procédures

La planification et la réalisation de grands projets d'infrastructure durent actuellement trop longtemps en Suisse. L'échec, pour des raisons juridiques, du projet de suppression de la discontinuité de l'autoroute de l'Oberland zurichois après des décennies de planification en est un exemple lamentable. Il est essentiel

- que les conditions juridiques des projets d'infrastructure soient clarifiées définitivement le plus tôt possible ;
- que les procédures légales (approbation des plans, permis de construire, etc.) soient généralement simplifiées et raccourcies sans mettre en question la légitime protection juridique ;
- que les procédures de recours soient accélérées, par exemple en raccourcissant les délais de recours ou en imposant aux tribunaux des durées limites pour le traitement des affaires.

3. Renforcement du principe de causalité dans le financement des infrastructures

Le principal défi pour faire face aux flux de trafic à venir n'est pas technique, mais financier. Les souhaits d'élargissement sont multiples, les moyens financiers disponibles limités. En outre, le développement technologique amoindrit le revenu de l'impost sur les huiles minérales, et la politique des prix des entreprises de chemin de fer trouve ses limites dans l'acceptation des usagers. Mis à part la remise en ordre et la simplification absolument indispensables des flux financiers actuels dans le domaine du financement des infrastructures de transport, une nette avancée vers le renforcement du principe de causalité sera inévitable. Aussi faut-il examiner les possibilités d'un système de Mobility Pricing étendu. Dans le domaine des transports publics, cela signifie un relèvement approprié des tarifs et une remise en question fondamentale de la structure des tarifs et

des abonnements. Dans le domaine du financement des routes cela implique l'introduction de redevances générales liées aux kilomètres parcourus. Dans tous les domaines il serait préférable de promouvoir si possible les investissements et les participations du privé (partenariat public - privé). Les financements croisés, sans transparence, d'un mode de transport à l'autre sont à rejeter.

Le logiciel (accès et navigation) deviendra plus important que le matériel (moyens de transport et infrastructure).

4. Renforcement de la formation et de la formation continue

La Suisse souffre encore d'un manque grave de relève professionnelle qualifiée dans les domaines technique et sciences de l'ingénierie. Les défis à venir ne pourront être relevés que si les conditions nécessaires pour remédier à cette pénurie sont créées. Il est donc d'une importance capitale que les efforts de promotion des métiers du domaine de la technique et de l'ingénierie ainsi que le renforcement de la recherche et de l'enseignement dans ces domaines soient poursuivis et intensifiés. Il convient de même d'améliorer l'attractivité et l'image de marque des métiers techniques.

Rôle des ingénieurs et des planificateurs

Pour pouvoir relever les grands défis qui se posent en matière de mobilité, les connaissances spécialisées, le savoir-faire fondé et les grandes compétences en matière d'organisation et de coordination des ingénieur(e)s sont indispensables. Il est donc d'autant plus important que les ingénieurs soient associés dès le départ à la planification stratégique. Les concepteurs des entreprises membres de l'usic sont prêts à apporter leur contribution de spécialistes indépendants au développement durable des infrastructures de transport.

Résumé

— La priorisation des projets de développement routier et ferroviaire doit s'effectuer selon des critères scientifiques objectifs stricts.

- Les procédures légales pour la planification et la réalisation de grands projets d'infrastructure doivent être simplifiées et raccourcies. Cela vaut aussi pour les procédures de recours.
- Dans le financement des projets d'infrastructure de transport, le principe de causalité doit être renforcé. L'augmentation des tarifs des transports publics ou l'introduction de péages routiers ne doivent plus être tabous. La participation du privé à la construction d'infrastructures doit être encouragée (PPP).
- La formation des jeunes professionnels ainsi que la recherche et l'enseignement dans les sciences de l'ingénierie doivent être renforcés et encouragés.
- Ingénieurs et concepteurs jouent un rôle essentiel dans la maîtrise de ces défis et doivent donc être impliqués dès le départ dans la conception et la mise en oeuvre.

Réunion de session 2013 – Mobilité durable pour la Suisse

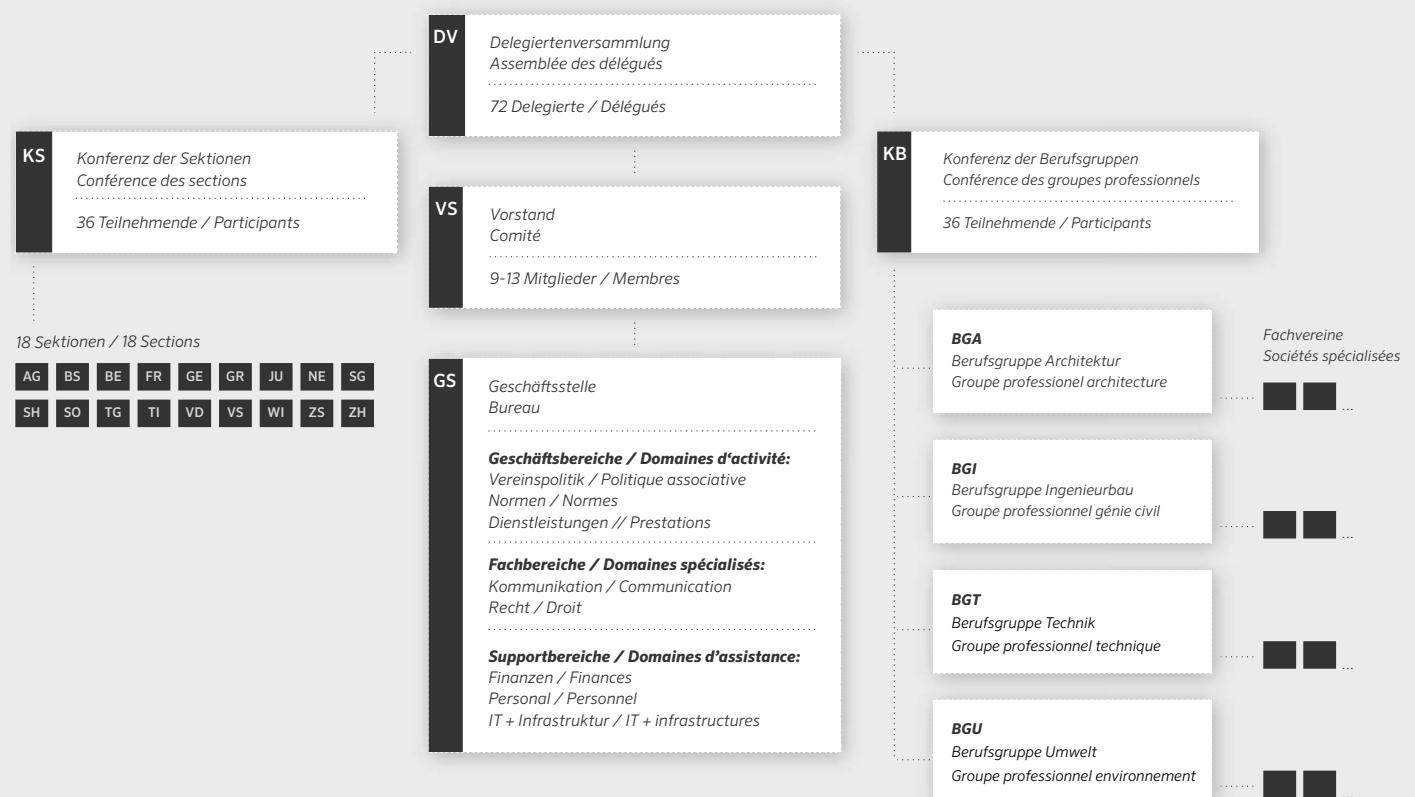
Dans le cadre des discussions politiques en cours autour de la mobilité du futur, l'usic a organisé sur ce même thème sa réunion de session annuelle. Les orateurs invités étaient Karin Frick, membre de la direction de l'institut Gottlieb Duttweiler, et Benno Singer, directeur suppléant du groupe ewp et membre du Groupe technique mobilité et infrastructure de l'usic. Dans son exposé, Karin Frick fit un tableau d'ensemble de la mobilité de demain, des nouveaux acteurs dans ce domaine et de la maîtrise de la mobilité. Selon ses dires, il existe un élément déterminant pour l'aménagement des infrastructures de mobilité à venir : « Le logiciel (accès et navigation) deviendra plus important que le matériel (moyens de transport et infrastructure). La mobilité sera moins déterminée par le choix entre différents moyens de transport que par leur judicieuse combinaison et l'utilisation intelligente de l'infrastructure existante ». Benno Singer exposa le point de vue de l'usic concernant les défis concrets d'une planification pérenne de la mobilité et renvoya aux cinq exigences précitées (cf. résumé). Neuf conseillers nationaux et divers autres représentants de la politique et de l'économie ont pris part à la réunion de session de cette année.

Pour plus d'information sur les travaux du Groupe technique Mobilité et infrastructure de l'usic: www.usic.ch/fgmi/stellungnahmen

Davantage de transparence à la SIA

Dans le cadre de la réorganisation de la SIA, le système de codécision au sein de l'association a été clairement renforcé : à côté de la Conférence des sections comme «Conseil des Etats», il y a une Conférence des groupes professionnels comme «Conseil national» (tableau 1).¹ Chaque association professionnelle ne peut appartenir qu'à un seul groupe. En dehors des architectes (BGA, 7190 membres) il existe les groupes professionnels génie civil (BGI, 3560 membres), technique (BGT, 860 membres) et environnement (BGU, 1110 membres). Les deux conférences, qui tiennent aussi périodiquement des réunions communes, par exemple pour la première fois le 5 avril 2013 à Münchenwiler, ont un droit de pétition et désignent leurs représentants à l'Assemblée des délégués (DV).

Organigramm des SIA



1. TEC21 p. 49-50 /2012 (http://www.sia.ch/uploads/media/sia_tec21_49-50_2012_DV.pdf)

2. TEC21 p. 29-30 /2013 (http://www.sia.ch/uploads/media/sia_tec21_29-30_2013_Neue-Wege-zum-SIA.pdf)

3. SIA-Medieninformation 26.08.2013 (http://www.sia.ch/uploads/media/MInfo_SIA_144_de.pdf)

Sujets d'actualité dans le groupe professionnel génie civil

A Münchenwiler, un durcissement du nouveau règlement relatif aux membres, selon lequel seuls les diplômés d'une haute école ayant suivi un cursus de quatre années pourraient être admis directement à la SIA, a été entre autres rejeté.² Grâce aux intenses discussions préalables entre les groupes professionnels et les sections, tous les règlements SIA ont pu être adoptés à une large majorité lors de l'assemblée des délégués du 25 mai 2013 à Zürich-Oerlikon.

Après une clarification avec les architectes, le nouveau règlement SIA 144 intitulé Règlement des appels d'offres de prestations d'ingénierie et d'architecture a pu lui aussi être adopté en deuxième lecture.³ Entre-temps, sur proposition du BGI, la Commission centrale des règlements a approuvé l'élaboration d'une fiche technique Accompagnement de projets et contrôle de projets.

Dr J.-Martin Hohberg, membre BGI-Rat / délégué de l'usic

2050

*Des ingénieurs suisses approuvent
la stratégie énergétique du Conseil fédéral*



► Groupe technique Energie et
environnement de l'usic

L'Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils (usic) a mené auprès de ses membres une enquête en ligne sur le thème de la stratégie énergétique 2050. Les résultats obtenus révèlent un large soutien en faveur de la stratégie énergétique du Conseil fédéral. Plus de trois quarts de tous les membres de l'usic approuvent la ligne de politique énergétique adoptée.

L'usic soutient dans son principe la stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral, ainsi qu'elle l'a déjà fait savoir lors de la procédure de consultation et dans son document de prise de position. Les réponses obtenues en retour du questionnaire adressé aux membres confirment la position officielle de l'usic. Quelque 77 pour cent des entreprises membres approuvent sur le fond les trois grands axes de la stratégie, soit améliorer l'efficience énergétique, développer la part d'énergies renouvelables et, pour assurer la sécurité de l'approvisionnement, recourir à la production d'électricité fossile et aux importations de courant. Pour 23 pour cent des participants à l'enquête, les principaux motifs de refus de la stratégie 2050 sont le recours à la production d'énergie fossile, la dépendance à l'égard d'importations de courant, allant de pair avec l'insuffisance de la sécurité d'approvisionnement, et l'abandon général de l'énergie nucléaire.

Un cadre politique à titre de fondement

Ainsi que l'usic l'a maintes fois souligné, une mise en œuvre fructueuse de la stratégie énergétique 2050 suppose que certaines conditions soient préalablement remplies. Pour les bureaux d'études, il s'agit notamment de créer davantage de sécurité en termes de planification et en matière juridique, condition essentielle pour dégager dans l'urgence les investissements nécessaires. La sphère politique est aussi invitée à fixer des priorités et réglementations plus claires pour la résolution de conflits d'intérêt entre sécurité d'approvisionnement et souhaits de protection de l'environnement. Il importe par ailleurs de renforcer et d'encourager la recherche et la formation dans le secteur de l'énergie, ainsi que la création de pôles de connaissances centraux pour toutes les questions énergétiques.

Indispensable dans ce contexte, le savoir professionnel spécifique des ingénieurs doit être intégré le plus rapidement possible dans la planification et la mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050. Mario Marti, secrétaire général de l'usic, souligne que « dans ce pays, les ingénieurs travaillent aujourd'hui déjà à la Suisse de demain – et en particulier dans le domaine de l'énergie. Participer activement à la maîtrise

des multiples défis du tournant énergétique implique pour nous un cadre favorable à l'innovation. »

Investissements dans des centres de recherche et de formation

Les résultats de l'enquête montrent en outre que le démantèlement des centrales nucléaires existantes en Suisse est perçu comme un défi particulier de la stratégie énergétique 2050. Près de 90 pour cent des membres de l'usic ayant répondu au questionnaire déclarent ne pas disposer actuellement des connaissances et capacités nécessaires au démantèlement de ces centrales. L'usic estime que cet aspect doit impérativement faire partie de la planification de nouveaux centres de recherche et de formation dans le cadre de la stratégie énergétique 2050.

Dans leur majorité, les bureaux d'études suisses pensent que le tournant énergétique tel que l'a esquissé le Conseil fédéral est possible, et se disent prêts à investir en ce sens. Quelque 67 pour cent des membres de l'usic entendent développer les capacités et ressources en personnel requises pour soutenir activement le virage énergétique visé, moyennant des mesures planifiées sur le long terme.

Organisée en ligne du 6 au 27 mai 2013, l'enquête au sujet de la stratégie énergétique 2050 comprenait 13 questions. Sur un total de 430 entreprises d'ingénierie affiliées, 163 ont entièrement rempli le questionnaire, ce qui constitue un taux de retour d'environ 38 pour cent. 84 pour cent des entreprises participantes étaient issues de Suisse alémanique, et 16 pour cent de Suisse romande.

Travaux actuels

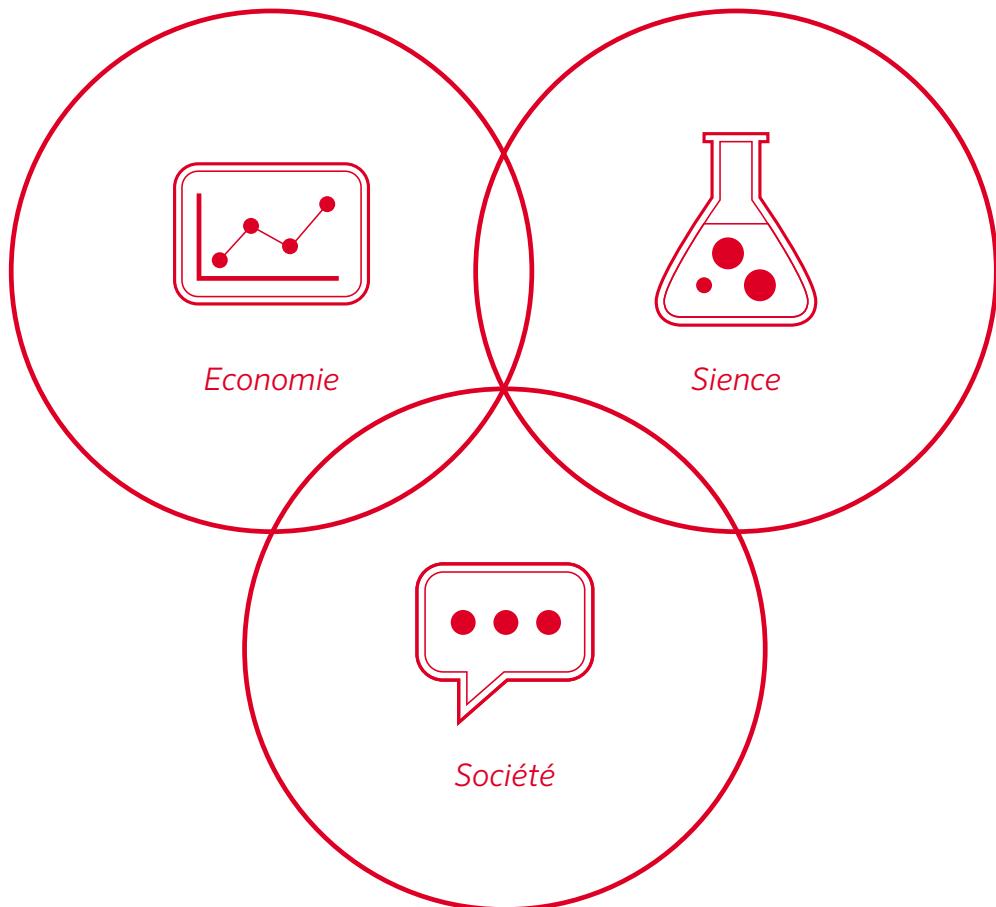
A l'heure actuelle, le Groupe technique énergie et environnement de l'usic s'occupe intensivement du Message relatif au premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 adopté le 4 septembre 2013 par le Conseil fédéral. L'usic est d'autre part représentée depuis peu à la Conférence des associations de la technique du bâtiment nouvellement constituée qui s'intéresse spécialement aux problèmes du secteur de la technique du bâtiment dans le cadre de la stratégie énergétique 2050

Photo: Franz Metelec / fotolia.com 

Trialog

nouvelle politique énergétique

► Rapport final du canton d'Argovie, economiesuisse et WWF Suisse



La réorientation de la politique énergétique est réalisable, mais nécessite davantage de marché

Ambitieuse dans ses objectifs, la Stratégie énergétique 2050 de la Confédération est techniquement réalisable. Tel est l'une des principales conclusions du Trialogue énergétique. La mise en œuvre de cette stratégie dépendra toutefois de la volonté politique du Parlement et des cantons. La manière dont la population appréciera les conséquences écologiques et socioéconomiques des mesures proposées sera également déterminante. Raison pour laquelle une soigneuse pesée des intérêts en présence est indispensable.

À la suite de l'accident nucléaire de Fukushima en mars 2011 et compte tenu d'une mutation rapide du marché européen de l'électricité, le Conseil fédéral entend réorienter sa politique énergétique. Mais le changement de stratégie annoncé a suscité des réactions mitigées et parfois antagonistes dans les milieux économiques, politiques et scientifiques. Raison pour laquelle le canton d'Argovie, economiesuisse et le WWF Suisse, avec leur Trialogue Nouvelle Politique Énergétique, ont lancé un nouveau tour de discussion avec neuf autres organisations économiques et environnementales. Le Trialogue avait

pour objectif d'analyser la Stratégie énergétique 2050 et d'en évaluer la vraisemblance. Cette analyse a été conduite de manière professionnelle, conformément à des critères scientifiques et la possibilité de réalisation de la stratégie énergétique 2050 et ses conséquences sur l'économie, la société et l'environnement ont été discutées. Le rapport final est désormais disponible.



Nécessité d'une pesée d'intérêts

Les partenaires du Trialogue ont procédé à une évaluation commune des aspects essentiels de la Stratégie 2050 du Conseil fédéral. Sa faisabilité technique est unanimement admise. Vu d'aujourd'hui, les hypothèses de base semblent plausibles. Il y a toutefois lieu de souligner le caractère particulièrement ambitieux des objectifs de la Confédération. Ils seront coûteux et s'appuient, en termes d'économies d'énergie et de potentiels des nouvelles énergies renouvelables, sur des hypothèses dont les ordres de grandeur sont encore incertains. Comme pour la plupart des décisions politiques, il existe des conflits d'objectifs. L'approvisionnement énergétique doit être sûr, socialement acceptable et économique. C'est pourquoi les attentes parfois divergentes des uns et des autres nécessitent une pesée d'intérêts minutieuse. Celle-ci est la condition d'une décision qui puisse être assumée en commun par la Confédération, les cantons et la population. De nombreuses questions restent en suspens, ainsi que des incertitudes sur les développements futurs. C'est pourquoi il convient d'éviter d'instaurer de nouvelles formes de dépendances.

Mesures accrues pour promouvoir l'efficacité énergétique

L'existence d'un vaste potentiel d'économies d'énergie est incontestée. C'est notamment le cas dans les transports, l'industrie et les bâtiments. Les projets de renforcement du programme Bâtiments sont considérés comme insuffisants pour atteindre les objectifs visés. Le financement de ce programme doit être assuré en accord avec les cantons également dans l'éventualité d'un

changement du système. Plutôt que le recours aux subventions, le Trialogue préconise le développement d'instruments d'économie de marché, tels des taxes d'incitation ou des éléments d'une réforme écologique. C'est pourquoi il recommande d'évaluer de nouvelles mesures sous l'angle de leur compatibilité avec l'économie de marché.

Évaluation différenciée des énergies renouvelables

Le potentiel des énergies solaire et éolienne est apprécié de manière inégale par les participants. Ces derniers sont néanmoins d'accord sur le fait qu'un approvisionnement basé entièrement sur les sources renouvelables est techniquement réalisable à long terme. Le développement de ces énergies implique des progrès en matière de stockage, de distribution et de conception du marché. Il requiert aussi une plus grande proximité avec le marché. Pour les organisations économiques et environnementales, la sécurité de l'approvisionnement et la rentabilité sont des priorités. Cependant, elles ne préconisent pas les mêmes mesures pour y parvenir. Il y a unanimité sur la nécessité de cesser la promotion des petites et mini-centrales hydroélectriques. Car leur production d'énergie est insuffisante au regard des atteintes au paysage et à la nature qui en résultent. Toute idée de subventionner la production de chaleur et d'électricité d'origine fossile est fermement rejetée.

Le développement accéléré des énergies solaire et éolienne à l'étranger entraîne, par fort ensoleillement et grands vents, des surproductions d'électricité. Il en résulte des chutes de prix très rapides, avec des conséquences significatives :

pertes sur l'électricité vendue en bourse, hausse des rétributions à la production d'énergie renouvelable et une éviction des centrales conventionnelles du marché, y compris les traditionnelles hydrauliques. C'est dire si le marché de l'électricité a besoin d'urgence de nouvelles règles.

L'approvisionnement énergétique doit être sûr, socialement acceptable et économique.

Le Trialogue préconise la réorientation de la politique énergétique sous forme d'une planification continue, avec une approche économique globale qui prenne également en considération les effets externes de l'approvisionnement énergétique. Le Trialogue recommande aux décideurs politiques de suivre avec la plus grande attention, outre les résultats de modélisations, les effets des décisions politiques, notamment à l'étranger, et de les intégrer dans leurs réflexions.

Illustration: id-k.com



Les Young Professionals de l'usic ont visité le bloc opératoire est de l'hôpital universitaire de Bâle

Les plateformes pour les jeunes collaborateurs se sont désormais établies avec succès dans la plupart des branches et prennent de plus en plus d'importance. En 2008, l'usic a lancé sa propre plateforme et organise chaque année deux manifestations pour les jeunes ingénieurs et ingénieries. En mai dernier, une quarantaine de jeunes professionnels de l'usic ont visité le chantier du bloc opératoire est de l'hôpital universitaire de Bâle.

Sur le modèle de l'association mondiale FIDIC (Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils) et forte des succès dans diverses autres branches, l'Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils usic a créé en 2008 sa propre plateforme pour les jeunes ingénieur(e)s. Depuis lors, elle organise deux fois par an des journées et manifestations qui servent non seulement à la mise en réseau précoce de la relève professionnelle, mais stimulent aussi chez les jeunes collaborateurs la motivation et le plaisir d'exercer leur métier. Le premier événement de l'année en cours fut dédié à la visite du chantier du nouveau bloc opératoire est de l'hôpital universitaire à Bâle.

Des prestations d'ingénieurs pour des méthodes opératoires ultramodernes

Pour Daniel Aebersold, ingénieur civil responsable d'ingenta ag, l'interaction de tous les acteurs de la construction est la condition nécessaire pour des prestations d'ingénierie les plus innovantes : «En raison de la multitude et de la densité extrêmes des installations de technique du bâtiment dans une construction d'hôpital, le grand défi pour l'ingénieur civil, de concert avec les ingénieurs spécialisés, consiste à planifier les traversées de structures porteuses de sorte que les forces s'exerçant sur les parties en béton et en acier encore existantes puissent se propager jusqu'aux fondations.» Dans le domaine de la technique du bâtiment, ce sont en particulier les systèmes spéciaux d'aération des salles d'opération et les mesures parasismiques qui sont impressionnantes. Une structure porteuse de près de 50 mètres de long, ancrée dans des supports spéciaux antisismiques dans des zones dites centrales, relie le bâtiment ancien à la nouvelle construction.

Mario Marti, secrétaire de l'usic, fut très heureux du grand intérêt témoigné par la quarantaine de participants. Conjointement avec Bernhard Berger, membre du comité de l'usic et responsable des Young Professionals, il s'adressa pour commencer aux participants dans une brève introduction sur l'importance de la plateforme qui fête cette année ses cinq ans. «Dans dix à quinze ans, les jeunes ingénieurs et ingénieries assumeront des fonctions essentielles où ils perpétueront l'art de l'ingénierie traditionnel et hautement innovant en Suisse», dit Bernhard Berger pour souligner l'importance de la promotion de la relève professionnelle dans l'ingénierie. Après la visite, un apéritif sur la rive du Rhin invita aux échanges et au réseautage.

Photo: usic 

Annonce de manifestation:

La prochaine manifestation pour les Young Professionals de l'usic traitera du thème passionnant «Conciliation travail-vie personnelle et nouveaux modèles de travail dans les bureaux d'ingénieurs».

Avec un exposé introductif du Dr Julia K. Kuark, JKK Consulting, Lenzbourg, suivi d'une phase de travail en groupes (World-Café), les divers aspects de ce sujet seront présentés et discutés de manière approfondie.

La manifestation aura lieu le 11 décembre 2013 à l'hôtel Allegro à Berne. Davantage d'informations sur le programme et l'inscription se trouvent sur www.usic.ch/yp.

► Christian Gfeller, secrétariat de l'usic



► Dr Mario Marti, secrétaire de l'usic

Congrès de la FIDIC 2013 à Barcelone

Centenary Conference

Le congrès de la FIDIC de cette année s'est tenu à Barcelone du 15 au 18 septembre. Le congrès avait pour thème « Quality of Life: Our Responsibility » – Mais le congrès fut également consacré aux cérémonies du centenaire de la FIDIC.

—

C'est il y a un siècle, en 1913, que les associations d'ingénieurs de France, de Belgique et de Suisse ont fondé la FIDIC (International Federation of Consulting Engineers) à Gand (B). L'usic, nommée à l'époque ASIC, et qui n'existe pas pour sa part que depuis un an, fut donc membre fondateur de l'association faîtière internationale du secteur de l'ingénierie. L'usic est restée membre de la FIDIC sans interruption et compte donc, avec la France et la Belgique, parmi les membres les plus anciens. A l'occasion de cet anniversaire, le comité de l'usic prit part (presque) au grand complet à cette manifestation au cours de laquelle il fut rendu hommage en diverses occasions au travail de pionnier de l'usic. Le voyage à Barcelone fut combiné avec la réunion à huis clos annuelle du comité qui eut lieu le 17 septembre 2013 au Real Club Nautico de Barcelone et, à cette occasion, le comité rencontra pour un entretien le consul général de Suisse à Barcelone, M. Pascal Décosterd.

Pour cette année du centenaire, les organisateurs ont modifié le déroulement du congrès : réduction du programme (principal) du congrès de trois à deux jours (lundi et mardi) clôturé par le dîner de gala (jusqu'à présent le mercredi). Cela était destiné à rendre ce congrès plus attrayant pour des chefs de bureaux

→



Greg Ward, Master of Ceremony, Congrès de la FIDIC 2013

d'ingénierie toujours très occupés. C'est le troisième jour que sont discutés les sujets internes de la FIDIC, notamment les rapports des différents groupes de travail, et que se tiennent les diverses assemblées, en particulier l'assemblée générale. Ces modifications ont porté leurs fruits puisque l'on a constaté une augmentation considérable du nombre des participants : plus de 1200 personnes venues de 100 pays s'étaient déplacées, faisant définitivement du congrès de la FIDIC « LA » manifestation du secteur international de l'ingénierie.

Sur le plan du contenu, deux thèmes sont du point de vue de la Suisse d'un intérêt particulier :

— Publication à l'occasion de ce congrès d'un « FIDIC Sustainability Pack », composé de trois documents : le guide « Project Sustainability Management » et le « Project Sustainability Logbook » offrent aux ingénieurs des informations et des outils pour implanter et mettre en œuvre de grands projets dans le domaine de la durabilité. Le troisième document – « Rethink Cities » – donne une vue globale des défis urbanistiques à maîtriser dans le cadre du développement durable. Ces documents constituent aussi pour les ingénieurs suisses une source précieuse d'idées et de réflexion.

— Présentation de la deuxième édition des « FIDIC Guidelines for the Selection of Consultants » qui contient les recommandations de la FIDIC pour une bonne adjudication des prestations d'ingénierie. Ce document, plus encore que la première édition des Guidelines, met l'accent sur l'évaluation de la qualité des offres (Quality Based Selection) ; le prix ne doit être convenu que dans une deuxième phase avec le soumissionnaire qualitativement le meilleur. Les Guidelines contiennent aussi maintenant des propositions concrètes pour la fixation du prix.

A l'occasion de ce congrès, Pablo Buena (Espagne) succéda à Geoff French (UK) à la présidence de la FIDIC. Trois nouveaux membres, Kiran Kapila (Inde), Moncef Ziani (Maroc) et William Howard (USA) furent élus au comité de la FIDIC. Le prochain congrès se tiendra du 28 septembre au 1er octobre 2014 à Rio de Janeiro (thème : « Sustainable Solutions for a Changing World »).

Pourquoi nous devons corriger l'image des ingénieurs civils



▷ **Dominik Courtin,**
président de la Direction de
Basler & Hofmann SA

Le travail des ingénieries et ingénieurs civils se différencie de celui des autres ingénieurs sur un point essentiel : il a lieu dans la sphère publique et bénéficie souvent de financements publics considérables. Cette particularité ancre notre métier dans la société bien plus que n'importe quelle autre branche de l'ingénierie. Nous développons et testons nos prototypes non pas dans un laboratoire d'entreprise, mais sous l'œil du public.

Les ingénieries et ingénieurs civils façonnent l'espace public par leur travail. Nos projets sont donc, à juste titre, longuement débattus et il n'est pas rare qu'ils doivent même être approuvés par le peuple. La réussite de tels projets politiques requiert une collaboration étroite entre toutes les parties prenantes. Les professionnels concernés doivent non seulement faire preuve d'esprit de conciliation et de capacité d'intégration, mais aussi de compréhension face au contexte social et aux processus de formation d'opinions.

Cependant, la capacité à travailler ensemble va encore plus loin : des projets d'infrastructure de plusieurs milliards ne peuvent pas être menés à bien par une seule entreprise. Par conséquent, la réalisation de projets en communautés d'ingénieurs entre les plus grands concurrents est inévitable. Cela exige de tous les participants une certaine ouverture quant à leur propre savoir-faire technique et méthodique. Les secrets d'entreprise n'existent pas.

Nous, ingénieries et ingénieurs civils, exerçons justement un métier très communicant et même social. Ce constat doit se refléter dans la formation des ingénieurs et aussi dans la manière dont nous présentons notre métier à l'extérieur. Le travail en réseau et la capacité à dialoguer, qui sont des qualités généralement attribuées aux femmes, sont déterminants pour notre réussite. Espérons donc qu'en corrigeant l'image de notre métier, nous le rendrons aussi plus attrayant pour les femmes.

Source: IngFLASH no. 47, août 2013

Adieux à Joseph von Aarburg



Joseph von Aarburg
ancien membre du comité de l'usic

Le 22 juillet 2013, nous avons appris la triste nouvelle du décès de notre ancien membre du comité Joseph von Aarburg. Sa famille écrit dans le faire-part de décès : C'est par un matin d'été ensoleillé que Joseph von Aarburg à quitté ce monde en toute quiétude, à l'issue d'une grave maladie qu'il avait supportée avec courage et dignité

Joseph von Aarburg
25 juin 1949 – 21 juillet 2013

Joseph von Aarburg était corps et âme ingénieur civil et concepteur de notre environnement. Durant de nombreuses années, il s'est particulièrement consacré à notre association. Depuis 2005, il était membre du comité et avait collaboré aussi dans nombre de groupes de travail ; il siégeait en tant que représentant de l'usic au conseil de fondation de la caisse de retraite PTV et dans le groupe de base Planification de constructionsuisse. Ses mérites sont immenses. L'usic lui est reconnaissante de tout cœur pour son action et son grand engagement.

Joseph von Aarburg fut un collègue apprécié et loyal ainsi qu'un ami fidèle. Il nous manquera et nous nous remémorons toujours avec plaisir les années passées ensemble. Nous garderons toujours un bon souvenir de Joseph von Aarburg.

Comité et secrétariat de l'Union Suisse des
Sociétés d'Ingénieurs-Conseils usic

Nouveautés dans les entreprises membres de l'usic

F. Preisig Holding AG

Avec effet rétroactif au 1er janvier 2013, la société F. Preisig Holding AG a repris les actions de Margadant GmbH à Kriens. Par cette démarche, la F. Preisig Holding AG soutient le conseil d'administration et la direction de la F. Preisig AG dans sa stratégie d'élargissement ciblé de l'offre de prestations de services.

F. Preisig AG annonce ; « Nous comptons grâce à la fusion avec cette entreprise prospère élargir et compléter nos offres de prestations et notre clientèle, aussi bien au plan technique que géographique. »

Pour la Margadant GmbH la seule transformation formelle sera sa conversion en une société anonyme ; elle conserve sinon son ancien nom et se présentera sur le marché indépendamment de la F. Preisig AG.

Paul Keller Ingenieure AG (pkag) fête son quarantième anniversaire

Suffisamment jeune pour faire face à un avenir dynamique avec Pörry Schweiz AG.

La pkag a été fondée en 1973 par l'ingénieur en électricité Paul Keller et le technicien Bruno Willmann. Grâce à leur savoir-faire personnel et technique, l'entreprise a contribué largement et avec succès, tout au long de ces années, à l'aménagement du réseau ferré suisse. De très nombreux projets importants portent la signature de la pkag. A l'occasion de cet anniversaire, la pkag a publié un livre.

Rolf Bootz et Robert Roos qui ont réalisé l'ouvrage « Zukunft nach Plan – 40 Jahre für die neue Ära », édité à la demande de la pkag, l'ont présenté dans le cadre d'un vernissage. Ce livre dans une présentation

parfairement maîtrisée quant au design et au texte ne raconte pas seulement l'histoire d'une entreprise, mais est également devenu un miroir du temps. Son contenu ne se limite pas à des « Facts & Figures », détails et visions y trouvent aussi leur expression.

Les deux fondateurs ont fait plus que créer une entreprise. Avec comme mot d'ordre « I have a dream », nous prenons conscience de tout ce que les deux pionniers ont fait pour le développement de la technique ferroviaire dans notre pays. Au cours de ces 40 années, ils ont été impliqués dans pratiquement tous les projets importants dans ce domaine où, avec cette activité principale, ils sont restés numéro un sur le marché.

Ce savoir faire de la pkag dans le domaine de la technique énergétique et ferroviaire suscita l'intérêt d'investisseurs de tous bords. Comme les fondateurs étaient désireux que leur entreprise avec ses quelque 40 collaborateurs reste sur la voie du succès, les considérations financières n'ont pas été au premier plan pour une fusion, et une solution dans ce sens fut trouvée avec le groupe Pöyry. Le 1er juillet 2013, la pkag fut donc intégrée dans la nouvelle Pöyry Schweiz AG et tous les emplois ont été préservés.

MRI continue à bouger ...

Le bureau Marcel Rieben Ingenieure AG, Berne-Liebefeld se donne un nouveau visage avec un nouveau logo et une devise « Wir planen neue Lebensqualität » - nous planifions une nouvelle qualité de vie.

MRI Ingenieure annoncent par ailleurs avoir pris dans son cadre Alain Bayard, ingénieur diplômé (FH) au 1er juin 2013. Il dirige le département « Energie » centré sur deux pôles, efficience énergétique et durabilité. Le bureau MRI Ingenieure met l'accent spécialement sur les énergies renouvelables -thermosolaire, géothermie, biomasse et éolien - et contribue ainsi au tournant énergétique.

Heinz Karrer nouveau président d'économiesuisse

Lors de la Journée de l'économie, le 30 août 2013, le comité d'économiesuisse a élu à l'unanimité Heinz Karrer à la présidence de l'organisation faîtière de l'économie. Il a succédé le 1er septembre 2013 à Rudolf Wehrli et sera associé à toutes les décisions importantes. Eu égard au délai de préavis de douze mois chez Axpo, il reprendra graduellement les affaires de la présidence qui seront gérées durant la période transitoire par les trois vice-présidents.

En tant que CEO d'Axpo durant de longues années, Karrer connaît l'importance de bonnes conditions-cadres pour la compétitivité internationale d'une économie. Il est le défenseur crédible et engagé d'une Suisse libérale tournée vers l'avenir. Il a déjà démontré à plusieurs reprises sa capacité au dialogue et son parcours lui a donné une parfaite connaissance du système politique de la Suisse et de son économie.

economiesuisse, communiqué de presse du 30 août 2013

Lien: www.economiesuisse.ch

constructionsuisse nomme son nouveau directeur

constructionsuisse a un nouveau directeur. Lors de sa séance du 28 août 2013, le comité a désigné Benjamin Wittwer nouveau directeur et a réglé ainsi la succession de Charles Buser.

Depuis 2009 et jusqu'à son entrée en fonction à constructionsuisse le 1er mars 2014, il est secrétaire général de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP.

Sandra Burlet, constructionsuisse

Lien: www.constructionsuisse.ch

Beat Kappeler chroniqueur économique suisse

L'ancien conseiller national PLR Jean-Pierre Bonny a fait don de dix millions de francs pour la promotion des valeurs libérales alliées à la responsabilité personnelle. Le premier prix doté de 10000 francs a été décerné à Beat Kappeler pour sa plume acérée et sa lucidité au service de son engagement, des décennies durant, en faveur de la libre concurrence et d'une société libérale. Ce choix plus que justifié est de surcroît original car Beat Kappeler a été secrétaire de l'Union syndicale suisse de 1977 à 1992 et dut à ce titre affronter politiquement les employeurs pendant des années. Il a toujours su le faire avec habileté, discernement et un grand sens des responsabilités. Ce sont les raisons qui ont conduit les responsables de la Fondation Bonny pour la liberté au choix de ce premier lauréat. Beat Kappeler est né en 1946 à Villmergen AG; il a étudié les sciences politiques à Genève et à Berlin et a obtenu sa licence à Genève. Après son activité à l'Union syndicale suisse, il a collaboré à la « NZZ am Sonntag » et a été professeur de politique sociale à Lausanne. En 1999, il a reçu le titre de docteur honoris causa de l'Université de Bâle. Outre ses chroniques dans diverses revues, il a écrit de nombreux ouvrages dont le dernier intitulé « Sozial, sozialer, am unsozialsten ».

Markus Kamber