

Marchés publics

Péril sur les ingénieurs à l'aube des grands chantiers

Les professionnels vaudois lancent un cri d'alarme contre la sous-enchère fédérale

Lise Bourgeois

A l'aube des grands chantiers, les ingénieurs vaudois sont inquiets. Une de leur faitière, l'union patronale UPIAV, tire la sonnette d'alarme et réclame justice pour la profession. Elle dénonce une dégradation des honoraires, avec des collectivités publiques qui vont jusqu'à engager des boîtes payant leurs ingénieurs étrangers à 52 francs de l'heure, soit moins de la moitié du tarif suisse. Un cas pas isolé: le syndicat Unia a dénoncé lundi une sous-traitance avec dumping salarial dans l'entreprise Zwahlen et Mayr, sur un chantier des CFF («24 heures» du 16 février).

Yves Trottet, président de l'UPIAV, lui-même ingénieur chez Bonnard et Gardel, en a marre: «Le tarif horaire usuel est de 100 à 120 francs. Et à 100 francs, ce n'est déjà pas assez. Cela met un ingénieur à 5500 francs net par mois, ce qui rend la profession peu attrayante.» Le président décrit une «culture du meilleur prix» qui oblige les professionnels à faire des offres trop basses: «Or, plus on limite la réflexion en amont, plus on risque de partir faux. Ce système est une pompe à conflits qui génèrent des modifications contractuelles. Au final il faudra aller jusqu'à un accident pour malfaçon avant de réagir.»

Risque de désertion

Secrétaire général de l'association, Philippe Vogel va plus loin: «Le risque aussi est que les ingénieurs suisses s'orientent dans d'autres domaines et délaissent des secteurs aussi importants que la rénovation d'autoroutes ou la construction d'infrastructures ferroviaires.»

Les CFF et l'OFROU (Office fédéral des routes) sont particulièrement désignés par l'UPIAV, qui craint pour l'indépendance des bureaux suisses. «Une offre se compte en dizaines de milliers de francs et ces coûts ne sont pas rémunérés, reprend Yves Trottet. Les bureaux sont inquiets et le franc fort n'est pas seul en cause.»

Le coup de gueule de l'UPIAV ne tombe pas maintenant par hasard. D'importants travaux sont prévus sur l'autoroute, à la Blécherette, ainsi qu'à la hauteur de l'Ouest lausannois. Le secteur ferroviaire n'est pas en reste. Les CFF s'approprient à mener le chantier du siècle avec l'agrandissement de la gare de Lausanne. Ce programme nécessite le lancement d'une vingtaine d'appels d'offres.

Contactée, l'ancienne régie fédérale réfute l'idée de la course au meilleur prix: «Les critères de sélection pour l'attribution des mandats de planification se focalisent essentiellement sur la qualité et non pas sur le prix, assure le porte-parole Frédéric Revaz. D'ailleurs, afin d'éviter des disproportions au niveau des salaires, nous exigeons des soumissionnaires qu'ils s'engagent à respecter les conditions de travail usuelles dans la profession et la région dans laquelle le marché sera exécuté.» Mais des aménagements sont quand même en cours: «Notre système d'évaluation est actuellement réexaminé en collaboration avec l'Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils. Le but consiste notamment à renforcer les critères qualitatifs dans le processus de sélection.»

«L'argent du contribuable»

De son côté, l'OFROU rappelle qu'il s'agit de dépenser l'argent du contribuable. «La plus grande prudence est donc de mise, car les reproches sont vite là», déclare le porte-parole Guido Biemann. Pour l'attribution des marchés, l'office suit une grille d'analyse avec différents critères et



Coup de gueule

Les autoroutes locales seront en travaux ces prochaines années. Les ingénieurs vaudois ne veulent pas en être écartés. KEYSTONE

«Plus on limite la réflexion en amont, plus on risque de partir faux. Ce système est une pompe à conflits. Au final il faudra aller jusqu'à un accident pour malfaçon avant de réagir»



Yves Trottet
Ingénieur,
président de l'UPIAV

toutes les offres sont à la même enseigne. Là aussi, des adaptations sont prévues. La grille sera changée cette année: «Nous allons donner moins d'importance au critère du prix et favoriser celui des compétences particulières et des références des personnes-clés.»

Faire monter la CCT en force

L'Etat de Vaud applique, quant à lui, depuis 2008 une directive signée de l'ancien conseiller d'Etat François Marthaler qui pondère le prix, à satisfaction des ingénieurs vaudois. Michel Rubattel, secrétaire général du Département des infrastructures, relève que la loi sur les marchés publics, à laquelle sont soumis tous ces grands travaux, exige une sélection selon le meilleur rapport qualité-prix, selon «l'offre économique la meilleure», pour être précis. «En robotant sur les honoraires des ingénieurs, on risque de

faire de la construction au rabais qui va finir par coûter cher», ajoute-t-il.

Parmi les remèdes figure aussi l'extension possible de la convention collective de travail (CCT) des bureaux d'architectes et ingénieurs vaudois. Comme mesure d'accompagnement à la libre circulation des personnes, cette extension donnerait force de loi à ce texte qui ne figure que comme une éthique de travail pour l'instant. Pietro Carobbio, cosecraire régional du syndicat Unia, fait valoir que le dossier pourrait aboutir cette année encore: «Avec la libre-circulation, des ingénieurs et des architectes à 3500 francs par mois sont sur le marché. Or, il faut garantir une concurrence équitable.» Pas sûr, cependant, que les bureaux d'ingénieurs qui ne font pas partie de l'UPIAV ou de la SIA soient d'accord avec une convention qui les obligerait à engager leurs ingénieurs à 5000 francs au minimum.

Manque de relève

La Suisse manque d'ingénieurs, avec un taux de diplômes très bas en comparaison internationale. Vaud ne fait pas exception. La pénurie sévit en particulier dans le secteur de la construction. L'an dernier, le Conseil d'Etat a produit un rapport à la demande de l'ancien député Vert Philippe Martinet. Le texte relève qu'en de nombreux points la situation est bancale. A l'école, tout d'abord, les matières MINT (mathématiques, informatique, sciences naturelles, technique) sont trop peu choisies. Le Plan d'étude romand (PER), introduit en 2013, tente de remédier à cela avec des exigences accrues en sciences naturelles, dès les petites classes. Pressenties comme «naturellement» plus douées pour les langues, les femmes restent très en recul par rapport à d'autres pays, en particulier dans le secteur du génie civil. Une enquête menée par les économistes Matthias Gehrig et Lucien Gardiol auprès des entreprises suisses en 2009 montre que la situation de pénurie implique une augmentation des charges salariales (heures supplémentaires), des frais de recrutement et de formation. L'un dans l'autre, le phénomène entraîne une perte estimée à 2 milliards de francs. Dans son rapport, l'Etat énumère les nombreuses mesures institutionnelles et privées en faveur des filières MINT, telles que les programmes favorisant l'égalité ou les clés pour aider les enseignants à rendre la matière attrayante ou encore les efforts des hautes écoles pour favoriser les spécialisations et les reconversions. Enfin, constatant la quantité des programmes en cours, le Conseil d'Etat a décidé de former un groupe de travail interdépartemental pour les rendre plus efficaces.»

«La qualité des ouvrages et la sécurité en jeu»

● La pression sur les prix a pour conséquence d'accélérer les processus de travail dans les bureaux. Pour cet ingénieur vaudois qui ne souhaite pas apparaître à visage découvert, le phénomène s'est accentué ces trois dernières années. «Cette tendance peut notamment amener à un contrôle moindre à l'interne, avance-t-il. Autrefois, les jeunes étaient parrainés par les plus expérimentés. Aujourd'hui, le bureau n'a parfois plus le temps ni l'argent de le faire.»

La qualité des ouvrages, mais aussi leur sécurité seraient en jeu: «Il ne faut pas oublier que l'ingénieur est responsable. Lorsqu'un bureau obtient un mandat pour une structure, il la dessine, la calcule et transmet les informations aux entreprises. Si le contrôle du bureau sur le travail de ses collaborateurs est

négligé et que la structure s'effondre, c'est quand même le bureau qui doit en répondre, pas le maître d'ouvrage.»

Dans l'espoir de décrocher des mandats, les bureaux doivent descendre leurs marges au point de les faire approcher de zéro. Pour les ingénieurs, une bonne partie du travail consiste alors à «gérer» le mandat afin qu'il ne débouche pas sur des pertes et à mettre la pression sur les collaborateurs. «Certains bureaux déposent des offres abusivement basses, poursuit notre témoin. En Suisse alémanique, beaucoup proposent des tarifs horaires à 60-70 francs, probablement avec des ingénieurs allemands. Nous engageons des frontaliers, mais nous les payons au tarif suisse. Sur une longue durée, un bureau ne peut pas offrir des prix aussi bas.»

Les maîtres d'ouvrage pour les grosses infrastructures (OFROU, CFF, en particulier) sont pourtant eux aussi des professionnels, conscients des difficultés: «Les chefs de projets sont parfois embarrassés parce qu'ils sont obligés de choisir le bureau le moins cher, par rapport aux critères d'adjudication définis.» Dans la course au meilleur prix, des bureaux finissent même par délocaliser les prestations de dessin et de calcul pour les mandats d'étude. Ces derniers constituent environ la moitié du total des mandats: «Ce savoir-faire est externalisé en Asie ou dans les pays de l'Est. C'est la mondialisation...», sourit l'ingénieur vaudois. Mais, plus sérieusement, c'est tout un savoir-faire local qui risque de disparaître, tant dans la conception que dans l'entretien des structures.»