Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 136 (2010)
Heft: 22: Sur les autoroutes

Artikel: "Nous limitons au maximum les entraves au trafic"
Autor: Coraducci, Stefano / Perret, Jacques
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-130481

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Stefano Coraducci
Propos recueillis par Jacques Perret

« Nous **limitons au maximum** les entraves au trafic »

Mi-septembre 2010, la filiale d'Estavayer de l'Office fédéral des routes (OFROU) avait réuni ses mandataires pour leur présenter son organisation (voir *TRACÉS* n° 19/2010, p. 20). Nous avons cherché à en savoir un peu plus en posant quelques questions à Stéfano Caraducci, le chef de cette filiale.

TRACÉS : Après quelques années d'application, la stratégie UPlaNS, qui vise à réduire au minimum le dérangement des usagers de la route lors de travaux d'entretien, a montré quelques limites. Est-elle toujours adaptée ?

Stefano Coraducci : Quel que soit le chantier, nous suivons toujours ce concept. Son objectif : minimiser la gêne au trafic tout en assurant un haut niveau de sécurité, aussi bien pour les usagers de la route que pour les personnes présentes dans les zones de travaux. L'entretien doit être effectué sur des tronçons qui n'excèdent pas 15 kilomètres de long, avec une zone effective d'intervention de 5 kilomètres. De cette façon, nous limitons au maximum les entraves au trafic tout en garantissant un niveau de fluidité acceptable. Les décisions d'engager des travaux reposent systématiquement sur une analyse en profondeur de l'état des lieux à laquelle s'ajoute une étude de vétusté des autres équipements. Selon les résultats de l'analyse, nous pouvons entreprendre des simples chantiers de revêtements ou des travaux beaucoup plus lourds.

1

T : Concernant l'adjudication des mandats d'ingénierie, on entend souvent le reproche que ce sont les critères économiques qui restent déterminants : comment envisagez-vous de concilier prix et qualité ?

S.C. : La qualité à un coût et nous en sommes tout à fait conscients. C'est la raison pour laquelle nous évaluons chaque projet en fonction de son degré – faible, moyen, grand – de complexité. Sur cette base, nous appliquons différents niveaux de pondération, variant de 30 % à 70 %, dans l'attribution des mandats d'ingénierie. Ainsi, pour un projet particulièrement complexe, le prix ne joue qu'à hauteur de 30 % quand la qualité, l'expérience ou encore la prestation priment (70 %). A contrario, dans le cadre d'un projet dont la complexité est reconnue comme plus faible, le composant prix compte pour 70 % de l'adjudication, les 30 % restants se répartissant sur les autres critères.

T : Les présentations faites à mi-septembre laissaient supposer un accroissement des exigences administratives : qu'en est-il ?

S.C. : Nous nous devons d'analyser chaque projet de façon objective et transparente. Cela passe par la mise en place de règles, de standards, de procédures précises et compréhensibles par tous. C'est le gage d'une égalité de traitement des candidatures et l'assurance de qualité pour tous les projets qui nous sont soumis. Perçus comme fastidieuses et chronophages de prime abord, ces « exigences administratives » définissent clairement, avant même le travail en commun, les champs d'action. Pour nous, le respect des procédures est indissociable d'un travail bien fait. Nous ne faisons aucune concession en ce qui concerne la qualité des travaux entrepris sur nos routes nationales. Assurer la sécurité des citoyens, des usagers de la route, demeure notre priorité absolue.

Fig. 1 et 3 : Travaux de renforcement sur la A9
Fig. 2 : Pose de revêtement sur la A1
(Photos DR)

2

3

T : Quelle est la marge de manœuvre des filiales par rapport à la centrale d'Ittigen ?

S.C. : Chaque projet est examiné selon des critères dit « QCD » (qualité, coûts, délai). C'est dans le respect de ce canevas global que se développent les relations entre la centrale et la filiale. La centrale établit les budgets qu'elle répartit ensuite dans les cinq filiales en fonction des différents besoins d'entretien et d'aménagement, mais aussi en fonction du degré d'urgence de l'intervention.

Les budgets alloués ne le sont toutefois pas de manière définitive et peuvent faire l'objet d'adaptation ou de révision en fonction de la bonne marche des projets. La filiale n'est pas un centre de coût. Et la centrale garde toujours la possibilité d'ajourner voire de retarder un projet au niveau national. Elle le fait alors en s'appuyant sur les compétences de ses experts techniques, qui s'assurent en permanence de la conformité et du respect des standards et procédures de l'OFROU.

T. : Comment organisez-vous vos relations avec les entrepreneurs ?

S.C. : Nous avons constaté que pour les projets dont le budget excédait 70 millions de francs, il n'était pas possible de mandater un seul et unique entrepreneur en charge de l'intégralité des travaux. C'est la raison pour laquelle nos travaillons avec des consortiums. Cela a toutefois pour conséquence d'exclure certaines entreprises de nos marchés – celles qui ne sont pas assez robustes pour concourir – et de diminuer considérablement le nombre d'offres que nous recevons. Nous avons donc décidé de réduire la dimension des lots sur lesquels portent nos adjudications. Cela contribuera à accroître le jeu de la concurrence entre les acteurs, mais exige un renforcement de nos besoins de coordination.

Stefano Coraducci, ing. géomètre EPF
Chef de la filiale d'Estavayer-le-Lac, OFROU
Place de la Gare 7, CH – 1470 Estavayer-le-Lac

Propos recueillis par Jacques Perret