

Pré-Intermat dévoile ses «Innovation Awards» 2009 devant la presse spécialisée du monde entier

UNE CENTAINE D'EXPOSANTS PARMIS LES PLUS IMPORTANTS ont reçu au «Pré Intermat» quelque 170 journalistes pour leur dévoiler leurs nouveautés trois mois avant la tenue du salon qui se déroulera du 20 au 25 avril 2009, à Paris-Nord Villepinte.

La manifestation qui s'est déroulée au sommet de la Grande Arche de la Défense à Paris a également été l'occasion de rendre public le palmarès de l'innovation 2009. Ce concours qui est organisé depuis plusieurs éditions a pris à partir de cette année le nom d'«Innovation Awards». Les prix 2009 ont été remis dans trois catégories: machines, équipement et composants et services.

Dans la catégorie «machines», c'est la Mecalac 12 MTX Hybride, matériel de terrassement et de manutention, qui a reçu le «Gold Award». Le Beluga, une centrale mobile compacte qui permet de réaliser des enrobés à chaud, à base de liants clairs et/ou végétaux, conçue par Fayat Matériels Routiers a reçu le bronze.

Le «Silver Award» de la catégorie «composants et équipements» est revenu à Made pour son Sky Radio 2.0, un système de détection de la proximité des lignes électriques par les matériels de travaux publics (nacelles, pompes à béton, etc.). De même pour le Flexaire, un ventilateur à pas variable économe en

énergie. Le bronze a été décerné à Poclair Hydraulics pour un moteur de roue directrice, autorisant une grande flexibilité dans le dessin des machines.

Dans la catégorie «services», le logiciel «Natural Regdare» de Carlson Software qui autorise la conception de terrassements respectueux de l'écoulement naturel des eaux, reçoit le «Silver Award». De même le système de commande à transfert GPRS Keestrack pour les installations de carrières. Cette année, pour la première fois a été ajouté à ces distinctions un Prix spécial de l'environnement qui est revenu à la 12 MTX Hybride de Mecalac, déjà primée.

Intermat réunit tous les trois ans les principaux acteurs de la fabrication des matériels pour les travaux publics, le bâtiment et l'industrie des matériaux de construction. Pour son édition 2009, l'exposition battra son record de surface avec 160 000 m² nets, soit 10% de plus qu'en 2006. Elle accueillera 1300 exposants et s'attend à plus de 200 000 visiteurs dont 43% d'étrangers. (bmg)



La construction d'infrastructures, et notamment leur financement, est un thème on ne peut plus d'actualité

En primeur, la 3^e voie Lausanne-Genève – qui magnifie l'exemple de préfinancement de la Durchmesserlinie zurichoise – et la 3^e piste autoroutière réclamée par une initiative populaire forte de 14 000 signatures qui espère trouver l'argent nécessaire via le Fonds autoroutier.

Mathias Tromp, directeur du BLS, propose de puiser un demi-milliard dans la réserve de Rail 2000 pour achever le tunnel du Lötschberg qui n'offre qu'une voie sur 22 de ses 35 km.

Le Tunnel du Grand St-Bernard, seul ouvrage à péage en Suisse, se déclare prêt à financer, sans aide extérieure, sa part de 40 millions sur les 80 millions nécessaires pour la nouvelle galerie de sécurité.

On pourrait encore citer Fribourg et son pont de la Poya, Neuchâtel rêvant d'une navette reliant la capitale à La Chaux-de-Fonds selon un montage financier en partenariat public-privé (PPP) et le Valais achevant l'autoroute du Rhône vers Brigue. Sans oublier le métro M2 de Lausanne, un exploit technique et une gestion exemplaire de la mobilité urbaine.

Cette pléthore de projets nous laisse imaginer les difficultés à mener une politique de transports cohérente et, a fortiori, celle de fixer les priorités dans un domaine où Confédération et cantons se partagent les compétences. Avec les lenteurs invétérées des projets, auxquelles s'ajoute la lourdeur paralysante des procédures administratives dans un pays où pratiquement chaque citoyen est habilité à formuler une opposition qui, dans la plupart des cas, provoquera un effet suspensif.

Reste enfin le problème kafkaïen du financement: avec ses deux fonds de 30,5 Mia pour les chemins de fer et 20,8 milliards pour le réseau routier, on pourrait penser que la couverture est suffisante. Mais tel n'est pas le cas, tant s'en faut. Preuve en est la diminution de 16% durant ces quinze dernières années des investissements d'infrastructures comparée au PIB alors que la population augmentait, elle, de 11%.

Financement des infrastructures, de nouvelles voies à explorer? C'est du moins le thème choisi par la Fédération Infra pour sa journée d'étude 2009: Pascal Broulis, président du Conseil d'Etat, nous entretiendra des capacités du canton; la Conseillère aux Etats Géraldine Savary nous dira ses recettes pour le bassin lémanique; Jean Christophe, directeur de DEPFA Bank, leader mondial en financement d'infrastructures, nous présentera sa vision internationale et Beat Kappeler nous proposera un équilibre équitable entre le public et le privé.

Il faut bien le constater, les problèmes de mobilité actuels ne peuvent être résolus que par une approche créative et pragmatique et avec l'engagement de toutes les parties concernées. Sachant que le dynamisme et la compétitivité d'un pays dépendent en bonne partie de la qualité de ses infrastructures.

Michel Buro, président de la Fédération Infra

Journée d'étude 2009, Fédération infra / EPFL 3 février 2009
Inscriptions: www.infra-suisse.ch

