

Gros Œuvre

& entreprise générale

**Le secteur des armatures
à béton renforce son image**

**Belle réussite pour la journée
d'étude sur la sécurité**

**Examen du métier d'entrepreneur
général**

**François Bellot était à l'Assemblée
Générale de l'UETF !**



Confédération Construction
Gros Œuvre & Entreprise générale
Construction, énergie & environnement



Réglez vos crédits business en 1, 2, 3.

Quand une opportunité business se présente, un crédit peut vous aider à la saisir sans attendre. Vous êtes à la recherche d'un crédit avec un minimum de paperasse pour un maximum d'efficacité ?

Appelez nos conseillers ING au 0800 15 123.



ING 

ing.be/123

L'incendie de la cathédrale Notre-Dame de Paris ne devrait-elle pas nous appeler à plus d'humilité ?

Les images de l'incendie de la cathédrale de Notre-Dame de Paris resteront dans les mémoires. Les réactions qu'elles ont suscitées furent nombreuses et à la hauteur de ce drame national. L'une d'entre elles a attiré particulièrement mon attention. Elle porte sur le débat quant à la durée du chantier futur de rénovation de la cathédrale : d'un délai de cinq ans, tel qu'annoncé par la Présidence de la République, à des délais de l'ordre de dix à vingt ans selon certains experts.



En dehors de la volonté politique forte affichée de reconstruction que l'on ne peut que saluer, l'une des principales questions posées par ce débat est la capacité d'un pays comme la France à pouvoir encore mobiliser suffisamment d'artisans pour participer à cette restauration d'envergure. Il fallut près de deux siècles pour bâtir la cathédrale de Paris, on pourrait dès lors comprendre qu'il faudra un certain temps – plusieurs dizaines d'années ? – pour reconstruire la charpente et la toiture de la cathédrale et finaliser sa restauration. C'est cependant faire l'impasse sur deux éléments : d'une part, les progrès techniques, y compris informatiques, de l'art de construire aujourd'hui et, d'autre part, sur le fait qu'à l'époque de son édification la cathédrale de Paris n'était pas la seule en cours de construction, loin s'en faut. Des dizaines de milliers d'artisans (tailleurs de pierre, ferronniers, menuisiers, charpentiers,...) parcouraient alors l'Europe partageant leur savoir-faire pour la plus grande gloire de l'art gothique.

Loin de moi l'idée d'une nostalgie moyenâgeuse mais plutôt la constatation déjà connue du manque d'intérêt croissant pour les métiers manuels au sein de notre jeunesse. Qu'un pays comme la France aille dès lors jusqu'à s'interroger sur sa capacité à trouver suffisamment d'ouvriers formés pour restaurer ses ouvrages d'art me paraît cependant faire encore plus la lumière sur ce manque criant de main d'œuvre qualifiée à laquelle nous sommes confrontés. Les campagnes de la Confédération Construction qui viennent de commencer afin de sensibiliser les jeunes aux métiers manuels sont dès lors plus que bienvenues. Gageons qu'elles pourront (re)mettre en lumière l'épanouissement personnel que nos collaborateurs connaissent sur nos chantiers. Ils ont en effet encore la possibilité de participer à la réalisation concrète de constructions qui leur survivront parfois durant plusieurs siècles.

Avec mes sentiments confraternels,

Frank Goes
Président

COLOPHON

Confédération Construction

Rue du Lombard 34-42
1000 Bruxelles
Tél.: +32 (0)2 545 57 10
Fax: +32 (0)2 545 58 59
www.confederationconstruction.be
TVA: BE 406 479 092

Parution / Tirage:

4x par an • 1.700 exemplaires

Editeur responsable

FEGC
Rue du Lombard 34-42 • 1000 Bruxelles
Tél : +32 (0)2 511 65 95 • Fax : +32 (0)2 514 18 75
fegc@confederationconstruction.be • www.fegc.be

Directeur Communication

Filip Coveliers
filip.coveliers@confederationconstruction.be

Publicité

Kristel Dekempeneer
kristel.dekempeneer@confederatiebouw.be
Tél. 02/545 56 99 • Mobile 0474/81 38 76

Rédaction

FEGC
communicationfegc@confederationconstruction.be
Gunther Guinée
Hoogboomsteenweg 135 bus 4 • 2950 Kapellen
Tél.: +32 (0)3 888.27.33
gunther.guinee@telenet.be

Traduction technique Anouk van den Broek

anoukvdba@hotmail.com

Graphiste Abder-Razzaq Boujdaini

abder-razzaq.boujdaini@confederationconstruction.be

SAVE THE DATE!

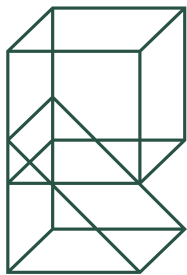
Realty
19—20 September
Knokke-Heist



**The future is invited.
So are you.**

These speakers have already confirmed:

- **Rudy Aernoudt**,
Chief Economist of the European Commission
- **Professor Alexander D’Hooghe**,
Partner Design Firm ORG
- **Craig Hughes**,
Global Real Estate Leader PWC
- **Serge Fautré**,
CEO AG Real Estate
- **Count Leopold Lippens**,
Mayor Knokke-Heist
- **Rik Vandenberghe**,
CEO Besix



Realty

Belgium’s
Real Estate
Summit

Discover
the full programme on
www.realty-belgium.be!



Get your ticket now.
The number of tickets is
strictly limited to 2.000.



6

Le métier d'entrepreneur général examiné à la loupe

Jelena Dobbels de la VUB (Vrije Universiteit Brussel) a examiné la naissance et le développement du métier d'entrepreneur général en Belgique dans son doctorat « 'Becoming Professional Practitioners'. A History of General Contractors in Belgium, 1870-1970 ».



8

Belle réussite pour la journée d'étude sur la sécurité dans le secteur des travaux ferroviaires

L'Union des Entreprises de Travaux Ferroviaires (UETF) a organisé un événement didactique et festif en vue de mieux faire connaître les différents métiers de ce secteur aux futurs ingénieurs Construction et industriels.

Une publication de:



La Fédération des Entrepreneurs Généraux de la Construction, l'Union des Entreprises de Travaux Ferroviaires, la Fédération des Développeurs Constructeurs de Logements, le Groupement des Entrepreneurs de Construction Industrielle le Groupement Maisons Ossature Bois et le Groupement des Entreprises Générales de Construction de Piscines.



3

Edito

L'incendie de la cathédrale Notre-Dame de Paris ne devrait-elle pas nous appeler à plus d'humilité ?

6

Doctorat sur les Entrepreneurs Généraux : entretien
Le métier d'entrepreneur général examiné à la loupe

8

« Entendre, voir et être vu »
fil conducteur de la journée sécurité
Belle réussite pour la journée d'étude sur la sécurité dans le secteur des travaux ferroviaires

12

Marchés publiques :
facturation électronique
Obligation pour les adjudicateurs d'accepter les factures électroniques

15

Save The Date
Bientôt ! Séances d'info sur la certification et la traçabilité des terres en Wallonie

16

Nouvelle campagne de communication
Max est là pour votre sécurité !

18

Visite de projet du Musée de l'Afrique
Menuiserie métallique fine pour un bâtiment classé

24

CSTC
Réetaiement des dalles en béton : bien vérifier la répartition des charges

26

Entretien avec Marc Dubaere, président de Cobesta-Codabe
Le secteur des armatures à béton renforce son image

28

Assemblée Générale
Le ministre de la Mobilité, François Bellot, était à l'Assemblée Générale de l'UETF !



Le métier d'entrepreneur général examiné à la loupe

On dit souvent que les Belges ont une brique dans le ventre, ce qui fait allusion au désir de construire ou de rénover leur propre maison. Pour ce type d'activités de construction, on fait appel à des professionnels du bâtiment tels que des architectes, des entrepreneurs généraux ou des ingénieurs. En Belgique, le métier d'entrepreneur général a vu le jour dans les années 1870, mais comment a-t-il évolué dans le temps ?

Au cours des quatre dernières années, Jelena Dobbels a examiné la naissance et le développement du métier d'entrepreneur général en Belgique dans son doctorat « 'Becoming Professional Practitioners'. A History of General Contractors in Belgium, 1870-1970 », réalisé dans le cadre du *Strategic Research Program on Construction History* de la VUB (Vrije Universiteit Brussel).

Pourquoi avez-vous choisi de consacrer quatre années à l'étude de l'histoire du métier d'entrepreneur général ?

Dans l'histoire de l'architecture, l'accent a toujours été mis sur le rôle et la position des architectes dans le secteur de la construction belge. Par conséquent, pour de nombreux projets de construction célèbres, nous connaissons aujourd'hui le nom de l'architecte qui les a conçus, mais nous ignorons souvent quels autres acteurs de la construction étaient impliqués. Pour avoir une image plus complète et plus correcte, il est toutefois important d'examiner également le rôle des entrepreneurs généraux dans la création du patrimoine immobilier belge. Lorsque j'ai commencé mes recherches en 2014, très peu de choses étaient connues sur les entrepreneurs généraux belges. C'est pour cette raison que j'ai réalisé une étude générale sur l'histoire de ce métier en Belgique, afin de développer une large connaissance de base sur ce sujet.

Vos recherches commencent en 1870, pourquoi ?

Les dernières décennies du XIX^e siècle étaient une période très importante pour l'industrie de la construction belge. L'industrialisation croissante et l'indépendance de la Belgique en 1830 étaient à l'origine d'une grande activité



dans la construction. Dans ce contexte de grands projets de construction devaient être réalisés rapidement, il fallait standardiser et organiser efficacement ces projets, par exemple en lançant des appels d'offres qui, pour les marchés publics, étaient devenus la norme au XIX^e siècle. A partir des années 1870, un maître d'ouvrage pouvait également faire appel à un entrepreneur général. Ce dernier était responsable de l'organisation et de l'exécution de l'ensemble du projet de construction, ce qui permettait une réalisation plus rapide et plus efficace que de faire intervenir plusieurs personnes pour différentes parties du projet (menuiserie, maçonnerie, etc.). En 1880-1881, l'association nationale des entrepreneurs généraux est fondée, le prédécesseur de la FEGC actuelle. Voilà pourquoi, il était important de commencer mes recherches à cette époque.

Pouvez-vous nous faire part d'un aspect important de votre thèse ?

Mes recherches ont montré qu'à partir des années 1870, les entrepreneurs généraux belges avaient un profil très large. Ils combinaient différents types de projets pour faire face aux changements économiques du marché, créer un maximum de sécurité d'emploi pour leurs travailleurs mais aussi pour garantir un bon fonctionnement de leur entreprise. Ils combinaient des projets publics et privés de construction et réalisaient également leurs projets, qu'ils finançaient par leurs propres moyens pour ensuite les vendre, ce que nous pourrions actuellement qualifier d'activités immobilières. A cet égard, les entrepreneurs généraux belges se distinguaient notamment de leurs collègues français qui, au XIX^e siècle, réalisaient soit des marchés publics, soit des projets de construction privés.

Votre étude est intéressante d'un point de vue historique et scientifique. Mais est-elle aussi d'actualité ?

Certainement. Par exemple, pour comprendre la protestation contre l'abolition de l'accès à la profession des entrepreneurs généraux, il est important de connaître l'histoire de la profession et de savoir comment le contexte juridique a été créé. Si vous lisez dans ma thèse que la FEGC demandait déjà au XIX^e siècle de définir clairement les compétences professionnelles, chose faite seulement en 1964 (accès à la profession des entrepreneurs) et 2007 (accès à la profession des entrepreneurs généraux), vous vous rendez compte qu'il s'agit d'une longue lutte pénible. En abrogeant l'accès à la profession au niveau flamand, afin de créer une situation d'égalité au niveau européen et de ne pas imposer des exigences plus élevées aux entrepreneurs généraux flamands qu'ailleurs en Europe, une garantie de qualité pour la profession disparaîtra inévitablement.

J'espère également que mon étude aura un impact sur la façon dont nous percevons le patrimoine bâti. Et que nous ne faisons plus seulement attention à l'architecte qui



a conçu un certain bâtiment, mais aussi à d'autres acteurs qui ont contribué à sa réalisation, comme les entrepreneurs généraux.

Votre doctorat est maintenant terminé. Travaillez-vous d'autres études sur les entrepreneurs généraux ?

Oui. Je travaille toujours à la VUB, au département Architectural Engineering. J'y enseigne non seulement à de futurs ingénieurs-architectes, mais je travaille aussi comme chercheur postdoctoral. Je suis à la recherche de matériel d'archives d'entreprises générales, afin de documenter les évolutions de ce genre d'entreprise et de pouvoir l'ajouter comme exemple à l'histoire existante, et/ou adapter cette histoire en se fondant sur de nouvelles observations. Ces documents d'archives sont très divers : rapports comptables, listes de personnel, dossiers de projets, dépliants publicitaires, publicités, etc. Les entreprises ou associations qui disposent de tels documents peuvent toujours me contacter pour parcourir ensemble cette documentation et examiner les pistes de recherche possibles. Après tout, il peut également être très intéressant pour une entreprise d'en savoir plus sur son évolution et d'utiliser ces informations dans des publicités actuelles ou lors de portes ouvertes. ●

Dr. Jelena Dobbels
Département Architectural Engineering
Jelena.Dobbels@vub.be



Belle réussite pour la journée d'étude sur la sécurité dans le secteur des travaux ferroviaires

Le 19 mars 2019, l'Union des Entreprises de Travaux Ferroviaires (UETF) a organisé à la Confédération Construction à Bruxelles une matinée d'étude sur la sécurité lors de travaux ferroviaires. Le fil conducteur de cette matinée était la culture de la sécurité et les principes de base qui consistent à « Entendre, voir et être vu » lors de travaux réalisés sur et à proximité de voies ferrées.

Comment pouvons-nous aider nos entreprises à mieux préparer leurs chantiers sur les voies ferrées (construction de voies, caténaires, signalisation, etc.) ? Quels risques peut-on éviter en vue de prévenir les incidents, voire les accidents graves ou très graves dans le secteur ferroviaire ? Toutes ces questions ont été abordées au cours de cette première Journée de Sécurité dans le monde ferroviaire, qui a attiré un grand nombre de participants. Elle a rassemblé des intervenants de l'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires (OEAFI), du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge Infrabel et du bureau d'ingénierie et de gestion de projets TUC RAIL, spécialisé dans la technologie ferroviaire, mais aussi de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), des coordinateurs de sécurité (VC-CS) et bien entendu des représentants de l'UETF.

Le fil conducteur de cette matinée était la culture de la sécurité et les principes de base qui consistent à «Entendre, voir et être vu» lors de travaux réalisés sur et à proximité de voies ferrées. Dans ce contexte, on a également mentionné Max, le personnage représentatif des campagnes de prévention que l'UETF a lancé en 2017 : « Pour votre sécurité, faites comme Max, suivez la bonne voie ! ». Max met également l'accent sur ces principes de base essentiels pour maîtriser les risques ferroviaires.

Inge Lawereys et Leslie Mathues étaient toutes deux invitées pour parler « sécurité », respectivement au nom d'Infrabel et au nom de l'Organisme d'enquête (OE) sur les Accidents et Incidents Ferroviaires. Rencontre.



« Entendre, voir et être vu » était au cœur de la présentation d'Inge Lauwereys, Occupational Health & Safety Manager chez Infrabel.

Il ne s'agit donc pas de voyageurs ou de piétons qui doivent entendre, voir ou être vus ?

Non, il s'agit vraiment des personnes qui travaillent sur et à proximité des voies ferrées ou des personnes qui supervisent ces travaux. Ces principes de base se situent en effet au cœur de tous les systèmes, que ce soit dans les systèmes de haute technologie tels que le ATW-TX ou dans le système de base où le trafic ferroviaire est annoncé par une « sentinelle ».

Il est clair que cette initiative porte ses fruits, car le nombre d'incidents ou d'accidents est faible et continue heureusement à diminuer...

Il est vrai que le nombre d'accidents de travail a fortement diminué, ce qui me donne de bons espoirs. Mais chaque accident ou incident est de trop. Par ailleurs, ce n'est pas seulement le nombre d'accidents qui est important, mais aussi la gravité et les causes qui sont à la base de l'accident.

Chez Infrabel, nous nous efforçons de réduire les risques au minimum et cela par différents moyens. Ainsi, nous optons de plus en plus pour la mise hors service complète des voies



Inge Lauwereys, Occupational Health & Safety Manager chez Infrabel.

sur lesquelles nous travaillons. Un autre exemple de bonne approche, consiste à regrouper autant que possible les travaux : tous les travaux, des caténaires aux voies ferrées, sont effectués simultanément sur une certaine section de voie afin de limiter autant que possible les nuisances et d'éviter les situations dangereuses. Mais surtout : une bonne préparation est le premier pas vers la sécurité !

Pensez-vous que des informations utiles ont été échangées avec les autres intervenants ?

Sans aucun doute. La sécurité est quelque chose qui concerne tout le monde et, plus il y a de personnes et d'institutions qui s'en préoccupent, mieux c'est. Les participations à cette journée d'étude étaient nombreuses et variées. Différents décideurs politiques étaient présents, ainsi que des maîtres d'ouvrage publics, des entreprises de génie civil et des entrepreneurs actifs dans le domaine des infrastructures, mais aussi des sous-traitants et des coordinateurs de sécurité. Après les présentations, nous avons aussi eu la possibilité d'échanger et de parler des expériences de chacun.

Vous êtes donc satisfaite de cette première Journée Sécurité ?

Absolument. En tant qu'Infrabel, nous sommes bien sûr en concertation permanente avec les entrepreneurs, mais grâce à cette initiative et à la coopération positive et constructive entre les différents intervenants, et en particulier avec l'UETF, le message « *Safety First* » atteint encore mieux toutes les personnes concernées.

La matinée d'étude était également un bel exemple de collaboration. Elle était très constructive et positive, et a eu lieu dans un esprit d'ouverture où les entrepreneurs ont aussi pu découvrir l'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires (OEAF) sous un tout autre angle.

L'OEAF est un organisme d'enquête qui a été créé pour ►





mener des enquêtes de sécurité suite à un accident ou un incident ferroviaire. Un des plus grands risques de blessures graves ou de décès est de se faire happer par un train. Ce type d'incidents fait l'objet de l'attention médiatique et est alors examiné par l'OEAIF. La collision d'une personne est l'un des six types d'enquête, en plus des déraillements, des accidents aux passages à niveau, des incendies dans le matériel roulant, etc.

Leslie Mathues, enquêteur principal de l'OEAIF, était aussi l'une des conférencières de cette matinée d'étude.

Madame Mathues, au cours du séminaire vous avez souvent parlé d'une culture de sécurité, qu'entendez-vous par là exactement ?

Au niveau européen, il est urgent que tous les acteurs ferroviaires concernés, y compris le secteur des travaux ferroviaires, accordent davantage d'attention à la sécurité et qu'ils abordent ce problème ensemble. Cela devrait nous permettre de mieux gérer les risques. Un accident ou un incident est presque toujours causé par une erreur humaine, mais ce n'est jamais intentionnel. Cela n'a donc aucun sens de sanctionner sévèrement les personnes concernées, mais il faut plutôt en tirer des leçons pour éviter que cela ne se reproduise à l'avenir.

Dans votre travail, vous ne cherchez donc pas nécessairement un coupable à punir, mais plutôt une cause qui pourra être évitée ?

Effectivement, il faut bien sûr examiner chaque cas à part et - exception faite de graves négligences - il n'y a pas lieu de stigmatiser quelqu'un. Nous pouvons apprendre beaucoup

de l'expérience des autres. Par exemple, supposons que le trafic ferroviaire soit arrêté à partir de 9 heures du matin, mais qu'une équipe de travailleurs enthousiaste se mette au travail plus tôt. Comment y faire face et quelles mesures supplémentaires faut-il alors prendre ?

Avez-vous appris quelque chose vous-même pendant cette matinée d'étude ?

On apprend toujours quelque chose. Je n'avais pas encore entendu parler du personnage de bande dessinée Max qui a été créé par l'UETF pour soutenir leurs campagnes. Il faut bien sûr applaudir ce genre d'initiatives. J'ai aussi été informée sur les différentes formations en matière de sécurité et cela est aussi une bonne initiative. Mais généralement, nous intervenons quand les choses ont mal tourné et lorsqu'il y a eu un incident ou un accident.

Une collaboration plus étroite dans ce domaine est-elle envisageable à l'avenir ?

Dans une certaine mesure, oui, mais OEAIF est fonctionnellement indépendant de toute autorité de sécurité, de tout organisme de réglementation ferroviaire ou de tout autre organisme dont les intérêts pourraient être en conflit avec notre mission d'investigation. Dans ce contexte, il était donc très intéressant de pouvoir échanger des idées avec des personnes et des autorités de différents horizons, mais nous ne pouvons pas parler d'une véritable collaboration. Bien sûr, nous avons tous le même objectif et c'est pour cette raison que nous étions nous-mêmes demandeurs et initiateurs de cette matinée d'étude, qui était, à notre avis, un grand succès. ●

ARCHI-PRO

MEETINGS

L'ÉVÈNEMENT ANNUEL INCONTOURNABLE
DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION

CINEY EXPO

2 & 3 OCTOBRE 2019

Les acteurs influents du marché de la construction se réunissent lors de cet évènement exclusif haut de gamme depuis 2003.

Cet évènement allie travail et divertissement. Il permet aux partenaires-fabricants de présenter leurs produits et innovations aux architectes, auteurs de projets, entreprises du secteur de la construction, administrations, bureaux d'étude... C'est un réel carrefour où dialoguent tous les professionnels de la construction afin d'y développer des synergies, et d'y échanger les idées et expériences qui forgeront les innovations de demain.

Le Ciney Expo s'animera autour des 4 saisons qui rythmeront les interventions des partenaires-fabricants. Un dîner de gala clôturera savoureusement la soirée.

Il est organisé sur le principe des tables tournantes permettant à chacun de développer un networking simple et efficace.

Plus d'informations sur www.archipro-roosens.com

Cet évènement est uniquement sur invitation via nos partenaires ci-dessous.



avec le soutien de la FEGC





Obligation pour les adjudicateurs d'accepter les factures électroniques



L'avant-projet de loi sur la facturation électronique a été approuvé à l'unanimité le 28 mars 2019 par la Chambre des Représentants. Depuis le 1er avril 2019, tous les adjudicateurs - autorités fédérales, régionales, communales, provinciales et locales - sont tenus d'accepter et de traiter les factures électroniques. Les entrepreneurs peuvent donc facturer leurs marchés publics et leurs concessions par voie électronique à ces adjudicateurs.

Obligation légale pour les adjudicateurs

Depuis le 1er avril 2019, tous les adjudicateurs sont tenus d'accepter et de traiter les factures électroniques qui leur sont envoyées conformément à la norme européenne de facturation électronique. Il s'agit des autorités et organismes qui relèvent du champ d'application de la législation belge sur les marchés publics, à savoir la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés pu-

blics, la loi du 17 juin 2016 relative aux contrats de concession et la loi du 13 juin 2011 relative aux marchés publics dans les domaines de la défense et de la sécurité.

Cela s'applique à tous les marchés publics et à toutes les concessions, y compris les marchés publics et les concessions déjà en cours, dont beaucoup sont actuellement en phase d'exécution.

Obligation pour l'entrepreneur ?

Pour le moment, les entrepreneurs peuvent encore choisir d'émettre une facture électronique ou une facture papier pour les marchés publics ou les concessions. Cependant, ceci sera aussi bientôt terminé. Lors d'une prochaine étape, les entrepreneurs seront également tenus de transmettre leurs factures par voie électronique aux ad-

judicateurs et ils ne pourront donc plus utiliser de factures papier. La date d'entrée en vigueur sera spécifiée dans une décision d'exécution. Les adjudicateurs doivent mentionner cette obligation dans les documents du marché.

Ces nouvelles règles sont imposées par l'Europe et sont en cours de transposition dans le droit national. Une conséquence directe de la directive européenne 2014/55/UE est que la facturation électronique deviendra le mode de facturation le plus courant dans l'Union européenne. Nous conseillons à nos entrepreneurs de se préparer à cette importante transition pour éviter de se retrouver devant le fait accompli lorsque cette possibilité se transformera en obligation.

Attention : les adjudicateurs peuvent avoir prévu une disposition dans les documents du marché imposant une facturation électronique et définissant les modalités de cette facturation électronique. Lorsque l'adjudicateur commence à émettre des factures électroniques au cours du marché public, un avenant sera établi. Depuis le 1er janvier 2017, le gouvernement flamand n'accepte plus que des factures électroniques. Vous devez également envoyer des factures électroniques au gouvernement fédéral pour les marchés publics publiés. Les autorités locales exigent aussi de plus en plus de factures électroniques. Il est donc recommandé de contrôler si les documents du marché ne contiennent pas de disposition relative à la facturation électronique, car une facture papier (PDF) peut être refusée.

Exceptions

Une exception est prévue pour les marchés d'un montant limité. La valeur de cette exception sera déterminée dans une décision d'exécution.

Une exception s'applique aussi aux :

- marchés passés par des entreprises publiques autonomes ou par des personnes bénéficiant de droits spéciaux ou exclusifs ;

- aux marchés qui sont passés dans le cadre de la coopération au développement ou qui sont passés par des représentations diplomatiques ou par des consulats ou qui sont passés dans le cadre de la participation à une exposition internationale du Bureau international des Expositions.

Contenu de la facture électronique

La facture électronique est une facture établie, envoyée et reçue dans un format électronique structuré qui permet un traitement automatique et électronique. Le transfert d'un fichier image par e-mail, par exemple une facture papier numérisée ou convertie au format PDF, n'est donc pas une facture électronique. Il s'agit de factures électroniques proprement dites, établies dans un format structuré (format XML) conforme à la norme européenne de facturation électronique.

Les factures électroniques doivent être conformes aux normes européennes les plus récentes pour la facturation électronique (actuellement : EN 16931-1 : 2017 et CEN/TS 16931-2 : 2017).

Une facture électronique contient au moins les éléments essentiels suivants :

- 1 les identifiants de processus et de facture ;
- 2 la période de facturation ;
- 3 les renseignements concernant le vendeur ;
- 4 les renseignements concernant l'acheteur ;
- 5 les renseignements concernant le bénéficiaire du paiement ;
- 6 les renseignements concernant le représentant fiscal du vendeur ;
- 7 la référence du contrat ;
- 8 les détails concernant la fourniture ;
- 9 les instructions relatives au paiement ;
- 10 les renseignements concernant les déductions ou frais supplémentaires ;
- 11 les renseignements concernant les postes figurant sur la facture ;

- 12 les montants totaux de la facture ;
- 13 la répartition par taux de TVA.

La valeur juridique d'une facture électronique équivaut en tous points à celle d'une facture papier.

Avantages

La facturation électronique est moins chère mais aussi plus rapide, plus efficace, plus simple et plus durable.

Pour l'entrepreneur, la facturation électronique permet d'éliminer les coûts du papier, de l'enveloppe et du timbre, et elle permet à l'adjudicateur de mieux respecter ses délais de paiement. De plus, le processus de traitement d'une facture électronique est bien plus rapide que celui d'une facture papier. Dès que l'adjudicateur reçoit la facture, il a la possibilité de la payer directement. Pour l'entrepreneur, cet avantage peut se traduire par une réduction du nombre de "jours de crédit" (réduction des coûts de financement). Il semble également que les factures électroniques donnent lieu à beaucoup moins de discussions.

Approche pratique pour l'entrepreneur

Les économies pouvant être réalisées par une entreprise dépendent de plusieurs facteurs, tels que :

- la solution technologique choisie par l'entreprise ;
- la fréquence et le nombre de factures envoyées et reçues par l'entreprise ;
- le niveau de maturité informatique de l'entreprise.

L'envoi de factures électroniques implique nécessairement l'utilisation d'un logiciel. Cela peut être un outil de facturation, de gestion administrative ou commerciale, etc. Pour pouvoir facturer de manière électronique, l'entreprise devra connecter son logiciel de comptabilité au réseau PEPPOL (le réseau d'échange de l'e-facturation qui répond aux normes européennes). Si vous disposez déjà d'un tel outil, ►



Marchés publics : facturation électronique

nous vous recommandons de contacter votre fournisseur de logiciel pour vous renseigner sur les possibilités actuelles et/ou futures du logiciel pour créer et envoyer des factures électroniques. Bien entendu, vous pouvez aussi vous renseigner en consultant le marché.

Si vous ne disposez pas encore d'un outil, le moment est peut-être idéal pour consulter le marché et envisager d'en acheter un.

Même si vous assurez vous-même l'IT au sein de votre entreprise, il existe des produits et/ou services spécifiques disponibles sur le marché.

Pour éviter des décisions ou des investissements trop hâtifs, le gouvernement a développé un outil (tem-

poraire), le portail Mercurius. Cette plateforme permet aux entrepreneurs, qui ne disposent pas encore d'un logiciel de comptabilité approprié (et qui ne sont donc pas encore passés entièrement à la facturation électronique) ou aux entrepreneurs qui ne facturent qu'occasionnellement à des adjudicateurs, de créer et d'envoyer gratuitement leurs factures électroniques, ainsi que de suivre leur traitement. Le portail peut être consulté sur : <https://digital.belgium.be/e-invoicing/>

Il convient donc d'être bien préparé et de vérifier quels logiciels de comptabilité et outils de facturation sont disponibles sur le marché pour qu'ils soient adaptés aux besoins et aux possibilités de votre entreprise.

Pour plus d'informations sur la facturation électronique, vous pouvez consulter le site : <https://efacture.belgium.be/> ●

Source : La loi du 7 avril 2019 modifiant la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, la loi du 17 juin 2016 relative aux contrats de concession, la loi du 13 août 2011 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services dans les domaines de la défense et de la sécurité et modifiant la loi du 4 mai 2016 relative à la réutilisation des informations du secteur public, MB 16 avril 2019.

Voir aussi : La directive 2014/55/UE du 16 avril 2014 relative à la facturation électronique dans le cadre des marchés publics.





Save The Date

Bientôt ! Séances d'info sur la certification et la traçabilité des terres en Wallonie

Plusieurs mesures relatives à la gestion et à la traçabilité des terres ont été approuvées en 2018 par le Gouvernement wallon. Elles rentreront en vigueur le 1^{er} novembre prochain.



L'ASBL Walterre assurera la certification et la traçabilité des terres en Wallonie car avec 10.000.000 de tonnes par an, les terres représentent 40% des déchets générés en Wallonie!

Envie de vous former et vous informer ? Save The Date ! L'ASBL Walterre organisera dans les mois à venir un road-show avec plusieurs séances d'information :



- | | |
|---------------------------------|----------------|
| • Mardi 24 septembre | Namur |
| • Mardi 1 ^{er} octobre | Liège |
| • Mardi 8 octobre | Hainaut |
| • Mardi 15 octobre | Verviers |
| • Mardi 22 octobre | Luxembourg |
| • Mardi 29 octobre | Brabant Wallon |



vosre tremplin pour entreprendre sans soucis

Vous créez ou gérez déjà une entreprise? Faites confiance à Formalis :

- pour accomplir vos formalités administratives;
- pour l'inscription et les modifications dans la Banque-Carrefour des Entreprises;
- pour notre expertise et notre connaissance de l'entrepreneuriat.

Plus d'info sur www.formalis.be

en collaboration avec





Max est là pour votre sécurité !

L'Union des Entreprises de Travaux Ferroviaires (UETF), groupement constitué au sein du Cluster « Gros Œuvre et Entreprise Générale », relance sa campagne de prévention en collaboration avec Constructiv. Si les secteurs du ferroviaire (voies, caténaires et signalisation) sont en pénurie, ils ne sont pas exempts de tout risque ... Max est là pour le rappeler de manière ludique et constructive.

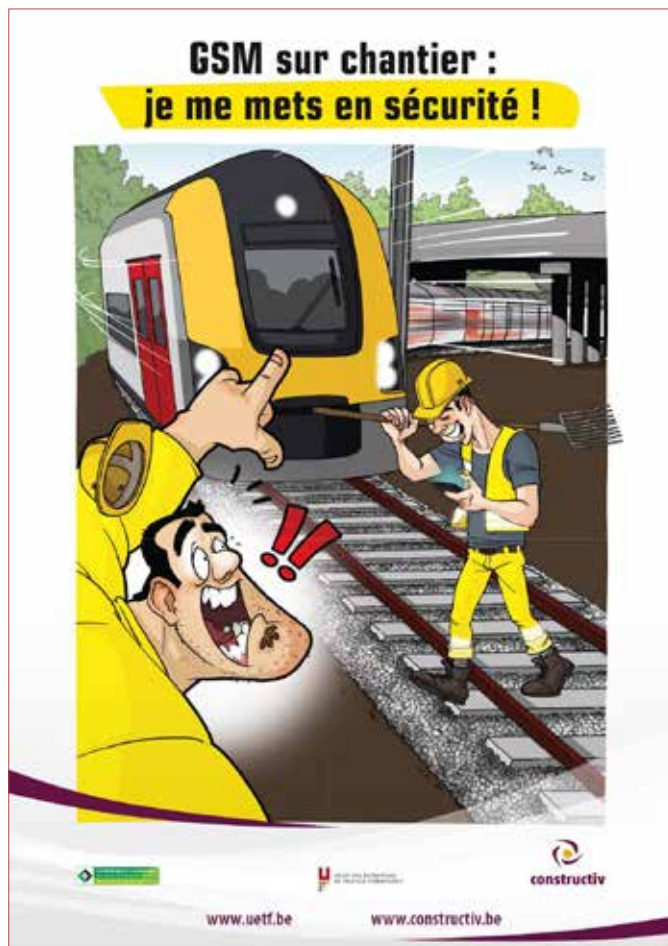
Il y a un peu plus de deux ans, Max est devenu le personnage représentatif des actions de sensibilisation sur la sécurité dans le secteur ferroviaire. Depuis, il incarne aux travers différentes affiches « la voie à suivre » dans des situations concrètes rencontrées quotidiennement par les travailleurs du secteur ferroviaire. Il est toujours mis en avant par rapport à ses collègues qui illustreront quant à eux, les mauvais exemples à ne pas suivre et pourtant encore trop souvent rencontrés dans la réalité.

Cette année, trois thématiques et messages ont été choisis : l'utilisation du GSM, l'influence d'alcool ou de drogue sur un chantier et enfin, la signalisation sur les chantiers des trams et métro.

A chaque thématique son message

« GSM sur le chantier : je me mets en sécurité »

En effet, dans le monde ferroviaire le risque est très élevé. En une seconde d'inattention de lourdes conséquences peuvent arriver, que ce soit pour votre propre sécurité ou celle de vos collègues. Alors évitons toute inattention avec les GSM !



« Alcool & drogue : zéro tolérance »

La consommation d'alcool ou de drogue dans une situation de travail ou lorsque leurs effets se font encore sentir, amène à un fonctionnement diminué, et donc problématique, car peut conduire notamment à des absences. Ce qui affecte clairement la sécurité des personnes sous influence mais aussi les autres travailleurs et leur environnement immédiat. D'où une politique très stricte : une tolérance zéro !

Alcool & drogue : zéro tolérance !



www.uef.be



www.constructiv.be



Pour un Max de sécurité, signale bien ton chantier !



www.uef.be



www.constructiv.be



« Pour un Max de sécurité, signale bien ton chantier ! »

La signalisation des chantiers des trams et des travaux de métro urbain est très importante. Car combinée à l'inattention de certains automobilistes les risques et dangers environnementaux sont plus nombreux.

En matière de sécurité, mieux vaut prévenir que guérir! L'objectif de la campagne est donc de sensibiliser les ouvriers du secteur et de les informer quant aux risques auxquels ils s'exposent et exposent aussi leurs collègues, afin d'améliorer leur sécurité et de réduire le nombre d'accidents de travail.



Menuiserie métallique fine pour un bâtiment classé

Mercredi 24 avril dernier, la fédération sectorielle Infosteel et la société Kloeckner Metals ODS Jansen ont organisé une visite de projet au Musée royal de l'Afrique centrale (MRAC) tout juste rénové de Tervuren. Une attention particulière a été accordée à la menuiserie métallique fine, utilisée aussi bien dans le bâtiment classé existant que dans le nouveau pavillon d'accueil.



L'ASBL Infosteel se focalise sur l'usage qualitatif de l'acier dans la construction et dispose d'un réseau étendu de plus de 600 membres issus de toutes les filières de l'acier : de l'industrie sidérurgique, aux entreprises de construction, en passant par les bureaux d'études et d'architecture, les fabricants de traitement de surface, les négociants, ou encore les sociétés de logiciels, etc. La fédération partage son savoir et son expertise lors de journées d'étude, mais aussi lors de formations, avec des publications, des activités de réseau, via un système d'assistance gratuite par le helpdesk, mais aussi avec des visites organisées de projets intéressants comme celle du 24 avril dernier.

Les 150 places disponibles pour la visite ont très vite été prises d'assaut et pour cause, puisqu'il s'agissait de la visite guidée du Musée royal de

l'Afrique centrale, considéré comme l'un des plus beaux et des plus impressionnants musées d'Afrique du monde. La visite a bien entendu été agrémentée de présentations de plusieurs orateurs passionnés, dont Stéphane Beel (SB A - Stéphane Beel Architects) et Ron Jacobs (Kloeckner Metals ODS Jansen), qui étaient présents pour expliquer tous les détails de la rénovation du musée. Combiné à un drink et à un dîner optionnel de clôture, ce fut un événement plus que réussi.

Une rénovation indispensable

Avec un bâtiment datant de 1910, la rénovation du musée s'imposait, de plus, malgré son charme unique, l'infrastructure n'était plus adaptée aux besoins d'un musée moderne. Les derniers grands changements ont eu lieu il y a plus de 60 ans, lors de l'Expo 58 à Bruxelles. L'exposition permanente

était également obsolète et dénotait avec les expositions temporaires qui reflétaient l'actualité des collections et de la recherche scientifique. Le temps était donc venu de procéder à une rénovation et à une modernisation en profondeur. C'est donc en octobre 2013 que les travaux ont débuté pour se terminer en avril dernier.

Nouveau pavillon d'accueil

Le bâtiment du musée rénové a été équipé d'un tout nouveau pavillon d'accueil moderne. « *Notre mission était donc double.* », raconte Maarten Baeye de Stéphane Beel Architects, « *Nous devons regarder plus loin que le passé colonial et mettre en avant la nouvelle approche de l'histoire belgo-africaine, sans porter préjudice à l'architecture d'origine et aux décors uniques. Conformément à cette vision du fonctionnement et de l'histoire du* » ►



Visite de projet du Musée de l'Afrique

musée, nous avons prévu un nouveau pavillon transparent à côté de l'édifice historique, dans lequel toutes les fonctions secondaires sont réunies, telles que l'accueil et un magasin au rez-de-chaussée et un restaurant à l'étage, avec vue panoramique. Sous ce volume d'accueil se trouvent encore un vestiaire, des salles de réunion, un foyer, des auditoriums pour enfants et un réfectoire, qui profitent d'une abondance de lumière naturelle grâce à une cour anglaise. La nouvelle construction est reliée au musée existant par une galerie souterraine. »

Une structure en acier tout en finesse

Lors de la visite du projet, une attention particulière a bien sûr été accor-

dée à la menuiserie en acier fine utilisée aussi bien dans le bâtiment classé existant que dans le nouveau pavillon d'accueil. Grâce à sa façade de rideaux vitrés et à sa structure métallique, ce pavillon se fond complètement dans le contexte historique végétal. La structure portante est distincte de la façade vitrée et est constituée de portiques avec planchers de 9,9 mètres.

La structure porteuse est essentiellement composée de poutrelles HEB et HEM de type lourd (400 à 700). Elle comprend également une série de poutrelles HD, quelques colonnes en assemblage de tôles, des dalles mixtes acier-béton, des cornières pour la pose des planchers et des caissons ►





TROUW AAN KWALITEIT
LA QUALITÉ EN CONFIANCE

Votre projet mérite
une maîtrise intégrale de la qualité,
de la matière première au produit fini.



BENOR • 42 Rue du Lombard • 1000 Bruxelles • T 02 511 65 95 • www.benor.be • info@benor.be

SAVE THE DATE

BETON 4.0



Concrete
DAY
17/10/2019



Info : Anastassia Kastells : 0476 67 52 83

Constant Vanden Stock Stadion : Av. Théo Verbeek laan 2 1070 Bruxelles - Brussel

PARTNERS



La sécurité au travail : faisons bloc !



**Participez et signez la charte sur
safetymypriority.be**

standards, etc. Le tout réalisé en acier ignifuge S355 peint en blanc.

Le constructeur en acier CSM de Hamont-Achel a livré l'ossature métallique du pavillon d'accueil et a également assemblé les éléments métalliques dans le bâtiment existant (planchers en acier, cage d'ascenseur...) ainsi que dans la cour enterrée du musée.

Encore plus d'acier dans la menuiserie

La paroi pivotante de 5 mètres sur 14 de la galerie souterraine est, elle aussi, très impressionnante. Fabriquée par Laeremans Geert s.a. d'un assemblage de profils métalliques UPN240, elle attire tous les regards, mais il n'y a pas qu'elle, la menuiserie réalisée en fins profils en métal émaillé également.

Par ailleurs, la Zuid-Nederlandse Ramenfabriek a intégré une baie coulissante spectaculaire dans la façade de rideaux, qui semble y léviter. Dans le bâtiment existant, Lootens-Line a placé quelques larges et hautes portes de 5 à 7 mètres, des profilés sur mesure (par soudage laser) et des fenêtres Janisol Primo avec bande métallique soudée au laser à hauteur du patio. L'ensemble est en acier S235, sablé, métallisé et thermolaqué. ●





Réétabliement des dalles en béton : bien vérifier la répartition des charges

Les bâtiments de plusieurs étages en béton sont construits aujourd'hui à une telle vitesse qu'il est généralement nécessaire de réétabliement les niveaux déjà réalisés. En effet, il arrive que la dalle de support ne soit pas encore suffisamment résistante que pour supporter à elle seule les charges engendrées par la nouvelle dalle à couler et la structure de support temporaire.

Principe du réétabliement

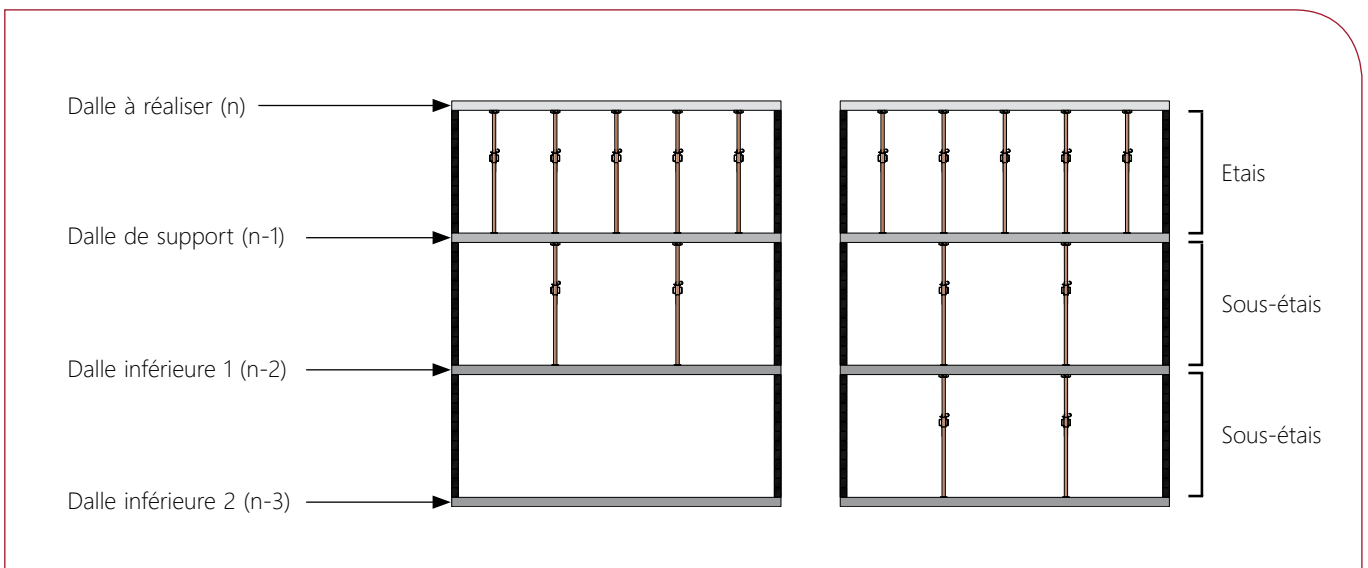
Le réétabliement consiste à laisser certains étais provisoires appelés **sous-étais** (voir figure ci-dessous) sous la dalle de support dans le but de reporter les charges liées à l'exécution de la nouvelle dalle vers les dalles inférieures et d'offrir ainsi une assise satisfaisante. Deux paramètres sont à considérer lors d'un réétabliement :

- le délai de décoffrage de la nouvelle dalle
- le nombre de niveaux à réétabliement sous la dalle de support.

Une fois la dalle de support décoffrée, le réétabliement peut être effectué :

- soit en dimensionnant les sous-étais et les dalles inférieures de manière à reprendre les charges de toutes les dalles supérieures
- soit en desserrant les têtes de décoffrage des sous-étais, de façon à ce que la dalle de support fléchisse et supporte son poids propre, et en les resserrant ensuite. Les sous-étais ne sont alors soumis qu'aux charges de la dalle à couler. Il convient généralement de réétabliement les deux niveaux sous la dalle de support (voir figure ci-dessous).

Principe du réétabliement.



Niveau considéré	Niveau(x) de réetaiement	
	1 niveau de réetaiement	2 niveaux de réetaiement
Dalle à réaliser (n)	-	-
Dalle de support (n-1)	70 %	65 %
Dalle inférieure 1 (n-2)	30 %	23 %
Dalle inférieure 2 (n-3)	-	12 %

Distribution des charges d'exécution vers les dalles inférieures.

Optimisation et rendement

La rentabilité économique du réetaiement repose sur un compromis entre :

- le prix des éléments préfabriqués en béton
- le prix de la location du matériel d'étalement
- le prix de la main-d'oeuvre nécessaire pour l'installation des têtes de décoffrage.

Dans la majorité des cas, si réduire le nombre de sous-étais s'avère plus économique, mais surtout nécessaire pour éviter d'entraver la suite des opérations, il faut néanmoins veiller à ne pas se montrer excessif dans la démarche, sous peine de provoquer un **fléchissement** trop important des dalles durant la phase d'exécution.

Par ailleurs, bien qu'une réduction du délai de décoffrage entraîne une augmentation du rendement, elle implique une mise en charge précoce de la dalle réalisée (d'autant plus si les étais sont retirés). Par exemple, passer d'un décoffrage à 5 jours à un décoffrage à 3 jours augmente la flèche d'environ 10 % sur le long terme. Cette déformation n'étant pas négligeable, il convient de laisser en place certains étais et/ou de faire évaluer précisément par un bureau d'études les effets à long terme de leur démontage.

Verdeling van de belastingen

Le **nombre de niveaux à réétayer** sous la dalle de support peut être évalué en estimant la distribution des sollicitations reportées vers chaque dalle. Il y a lieu de vérifier que ces sollicitations soient acceptables pour chacune d'elles. Le nombre total d'étais à prévoir est évidemment plus élevé que d'ordinaire, puisque certains doivent être conservés. Il est toutefois inutile de maintenir la totalité des étais : en principe, il suffit souvent de disposer des sous-étais de capacité adaptée au tiers et aux deux tiers de la portée du plancher.

Plusieurs méthodes de calcul permettent de déterminer la distribution des sollicitations vers les dalles inférieures. De manière générale, cette distribution sera affectée par :

- la rigidité de la structure existante (présence de murs, noyau central, ...)
- la rigidité des étais
- les charges existantes dans chacune des dalles
- la précontrainte éventuelle des étais

- les charges supplémentaires appliquées sur la dalle de support (matériaux stockés, ...).

Imaginer une distribution proportionnelle des charges entre les dalles inférieures (deux dalles reprenant chacune 50 % des charges d'exécution, par exemple) constitue une erreur. Le tableau ci-dessus présente les résultats de la méthode simplifiée, généralement conservatrice, reprise dans le guide 'Formwork'. Cette méthode, basée sur une recherche réalisée en 2000, convient pour définir le nombre d'étais et de niveaux à réétayer. D'autres méthodes, certes plus complexes, permettent d'évaluer plus finement les sollicitations dans les dalles et dans les étais.

Le tableau révèle que 70 et 65 % des charges d'exécution sont reportées vers la dalle de support direct (niveau n-1) selon qu'on étaye respectivement un ou deux niveaux supplémentaires. Le pourcentage restant est transféré aux dalles inférieures. Il faut donc que la dalle de support soit suffisamment résistante que pour reprendre à la fois son poids propre et 70 ou 65 % des charges générées par le coulage. Le phasage des travaux doit être déterminé en concertation avec le bureau d'études, qui veillera à contrôler la capacité portante de la dalle et sa sensibilité aux déformations à long terme en fonction des différentes phases du chantier.

Mentionnons qu'il est possible que les charges d'exécution dépassent temporairement les charges de service (charges pour lesquelles le plancher a été dimensionné) de 10 à 20 %. Il revient à nouveau au bureau d'études de vérifier si cette situation est acceptable en fonction de l'âge du béton.

Enfin, si un plancher vers lequel on reporte les charges présente une rigidité plus importante que les autres (radier, par exemple), il faudra prêter une attention particulière aux sous-étais disposés sur ce plancher. En effet, dans ce cas particulier, les efforts transitant dans le système de sous-étais sont plus importants et peuvent entraîner leur flambement, en particulier s'il n'y a qu'un seul niveau de réetaiement. ●

B. Parmentier, ir., chef de la division 'Structures', CSTC

V. Dieryck, ir., chef de projet senior, division 'Béton, chimie du bâtiment et minéralogie', CSTC

Source: CSTC-Contact 2019/2



Le secteur des armatures à béton renforce son image



Le 23 avril dernier, la fédération Cobesta-Codabe a tenu son Assemblée Générale annuelle. Le président Marc Dubaere - CEO du groupe Dubaere à Meulebeke, fabricant de treillis d'armature et de fil d'acier sur rouleaux - a exposé clairement la vision du secteur.

La fédération Cobesta-Codabe est née en 2005 au sein de la Confédération Construction. Les entreprises belges d'armatures à béton se sont réunies dans un nouveau groupement pour défendre les intérêts des centrales de cintrage, des ferrailleurs et autres parties concernées. Depuis peu, c'est au côté de la Fédération des Entrepreneurs Généraux de la Construction (FEGC) que Cobesta-Codabe travaille. Entretien avec Marc Dubaere.

Vous avez eu l'Assemblée Générale annuelle le 23 avril, mais je présume que le secteur se réunit plus fréquemment ?

Certes, nous tenons des réunions trois à quatre fois par an, mais c'était la première fois que nous nous sommes réunis après notre rapprochement avec la FEGC et que nous rencontrons donc un certain nombre de nouveaux partenaires.



Marc Dubaere
CEO de Dubaere Group

Le secteur des armatures à béton est un secteur encore assez méconnu, n'est-ce pas ? Pourquoi donc ?

Notre travail n'est souvent pas apparent du fait qu'il se cache généralement dans une couche de béton, mais il est évident que cela implique bien plus que quelques barres d'armature. Il s'agit de travaux de terrassement, de fondations et autres œuvres d'art qui ne restent jamais apparents. Cela est bien plus complexe qu'il n'y paraît. Nos ingénieurs assurent le soutien technique de la conception à la réalisation et effectuent souvent des calculs, des plans et des schémas de pose pour les bureaux d'études. Cependant, de nombreuses réalisations impressionnantes en béton reposent sur un grand savoir-faire et des connaissances approfondies de l'acier. Je pense notamment aux nombreux viaducs impressionnants, aux travaux de la liaison Oosterweel qui viennent de démarrer et aux pylônes des éoliennes, qui sont souvent de véritables exploits techniques.

Il est donc clair que ce béton contient beaucoup d'acier, produit et transformé par un grand nombre d'entreprises. Est-ce que Cobesta-Codabe aimerait voir le nombre de ses membres augmenter et unir encore plus d'entreprises ?

Certainement. Pour l'instant, nous réunissons un groupe restreint de moyennes et grandes entreprises, mais nous aimerions élargir ce réseau, en particulier aux petites entreprises. Beaucoup d'investissements ont été faits dans la certification BENOR et il est bien sûr important que cela se reflète dans chaque étape du processus. Cela doit inclure également les plus petites centrales de pliage de ferrailage à béton. Il reste donc encore du travail à faire.

Oui, cette certification BENOR semble très importante pour le secteur... Etes-vous également partisan d'un contrôle vertical (fabricant/transformateur/distributeur) ?

Grâce au label BENOR, vous savez que vous avez affaire à des produits et matériaux de qualité. L'OCAB joue bien sûr un rôle important à cet égard. Cette institution gère la marque BENOR dans le secteur des produits sidérurgiques depuis 1977. Le label BENOR est une certification indépendante et fiable garantissant que les produits de construction, avec certaines caractéristiques techniques, sont conformes à des applications spécifiques. Tous les deux mois, nous faisons l'objet d'un contrôle strict, et cela est une bonne chose pour tout le monde. Je crois comprendre ce que vous entendez par un « contrôle vertical »... Nous vivons dans une société où la « traçabilité » est devenue très importante, car les matières premières sont achetées à différents endroits et chez différents fournisseurs. S'ils sont déjà fiables et qu'aucun problème n'y a été rapporté, nous pouvons passer à l'étape suivante dans le processus de contrôle et ainsi de suite. Cela permet de déceler la cause du problème éventuel et de le résoudre.

Pensez-vous qu'une collaboration plus étroite avec la FEGC, le Cluster Gros Œuvre et Entreprise Générale, peut vous être utile dans ce contexte, sans perdre votre autonomie ?

J'y crois fortement. Au lieu d'être en quelque sorte une fédération séparée, nous faisons désormais partie d'un ensemble plus vaste et nous ne pouvons qu'en sortir plus forts. Nous nous concertons aussi avec d'autres intervenants, ce qui nous offre de nombreuses nouvelles opportunités intéressantes en termes de promotion et de fonctionnement pour l'avenir. Nous sommes heureux et enthousiastes quant à cette initiative, mais nous souhaitons cependant conserver notre identité et notre autonomie. ●





Le ministre de la Mobilité, François Bellot, était à l'Assemblée Générale de l'UETF !

Le vendredi 5 avril 2019 dernier, l'Union des Entreprises de Travaux Ferroviaires (UETF) a organisé son Assemblée Générale annuelle à l'Atomium de Bruxelles. La réunion a rencontré un grand succès, d'une part de nombreuses entreprises membres se sont rendues à ce qu'on aime appelé: « The Symbol of Belgium » mais aussi de nombreux sponsors - fournisseurs de matériel ferroviaire.

La réunion a débuté avec la présentation traditionnelle des actions et des mesures prises en 2018. L'année passée, l'accent a en effet été mis sur les réunions de concertation biennales entre la Direction Générale d'Infrabel et de Tuc Rail mais aussi sur les groupes de travail commun entre l'UETF et Infrabel. Ces groupes de travail se réunissent régulièrement dans le cadre d'un thème spécifique et a pour but de défendre au mieux les intérêts des entreprises affiliées et de prendre des mesures efficaces dans les domaines visés. Après cette traditionnelle présentation, le président Dirk Rotthier a aussi fait le point sur les grandes lignes sur lesquelles l'Union entend se concentrer en 2019.

Les objectifs sont entre autres de continuer à développer la campagne de prévention et de communication, lancée en 2017 avec le personnage clef Max. Une campagne qui porte en effet ses fruits, que ce soit parmi les travailleurs des entreprises membres mais aussi chez Infrabel et Tuc Rail. Cette conscientisation collective grandissante est le signal clair pour poursuivre la campagne afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité d'exploitation dans le monde ferroviaire.

Dans ce contexte, le 19 mars 2019, l'Union a également organisé une matinée d'étude interdisciplinaire sur la sécurité au travail sur et autour des chemins de fer. Cette matinée s'est fait en collaboration avec plusieurs partenaires, l'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents ferroviaires, Infrabel, Tuc Rail, la SNCB mais aussi les coordinateurs de sécurité. Le fil rouge était la culture de sécurité et les principes de base: « Entendre, voir et être vu ».

Difficulté de trouver de nouveaux travailleurs

Cette année, une attention spéciale sera également accordée à l'afflux de nouveaux travailleurs qualifiés. En effet, le



secteur ferroviaire est confronté à une pénurie de personnel qualifié.

Un premier pas a déjà été fait en ce sens avec le Student Kart Trophy, organisé par l'Union au début de cette année. L'objectif de cet événement était de présenter de manière créative le monde ferroviaire mais aussi ses conditions de travail et les techniques requises, aux étudiants des écoles d'ingénieurs afin de susciter au maximum leur intérêt pendant leur formation.

Un deuxième pas va aussi dans la bonne direction puisque la Haute Ecole Odisee d'Alost et l'Union ont décidé d'unir leurs forces pour faire en sorte que l'enseignement stimule l'adéquation entre les flux entrants et l'éducation.



Jos Van De Wiele, responsable formation - Odisee Alost

C'est via le conférencier-invité Jos Van De Wiele, Responsable des formations Licence pro Bâtiment à l'Odisee à Alost, qu'il est expliqué aux entreprises-membres quelles sont les possibilités pour attirer davantage l'attention des étudiants sur le secteur des chemins de fer. Le but est bien entendu de générer au maximum un apport de travailleurs qualifiés dans les entreprises et de compenser ainsi la perte de savoir-faire.

Notamment avec les cours axés sur la mise en œuvre (Licence pro Bâtiment et Licence chef de chantier) qui permettent d'apprendre sur le terrain. En d'autres termes, c'est grâce à des stages et des thèses, des visites en entreprises, des formations sur chantier, des cours donnés par des professeurs invités, etc. que les étudiants sont plongés dans la

vie active en entreprise. Il est également envisageable de proposer une discipline à option «Travaux ferroviaires» qui pourrait être approfondie, conclut Jos Van De Wiele.

Bien entendu, une telle approche impliquerait que les entreprises prévoient le temps et l'espace nécessaires pour encadrer les étudiants.

Intervention du ministre Bellot lors de l'Assemblée Générale

L'Union des Entrepreneurs de Travaux Ferroviaires est, selon le ministre de la Mobilité, un maillon essentiel pour le développement des chemins de fer dans notre pays.

Dans son discours de clôture de l'Assemblée Générale, ►



François Bellot, ministre de la Mobilité, a souligné le rôle crucial de l'Union pour faire face aux grands défis de la mobilité auxquels nous sommes confrontés. « Avec l'attention accrue du public et des médias pour les questions climatiques et environnementales, le secteur ferroviaire a un rôle encore plus important à jouer. En effet, outre la croissance des parts de marché tout en maintenant le même niveau de trafic, la tendance récente est, et sera dans les années à venir, à la hausse en termes de déplacements », explique François Bellot.

C'est pourquoi, le gouvernement a voulu faire des économies structurelles sur les budgets de fonctionnement, pour être en mesure de consacrer encore plus de ressources aux investissements afin de préparer notre pays pour l'avenir, et en particulier à celui de notre mobilité.

Quelques chiffres

Dans ce contexte, les plans d'investissement pluriannuels 2018-2020 et les plans d'investissement pluriannuels stratégiques 2018-2031 de la SNCB et d'Infrabel ont été approuvés le 2 février 2018, représentant 5,3 milliards d'euros pour la maintenance et la sécurité du réseau belge, pour la rénovation du matériel roulant et pour des infrastructures ferroviaires plus modernes et plus confortables. « Et grâce au milliard d'euros supplémentaire approuvé par l'Etat fédéral et les trois régions en octobre 2018, aussi l'extension de ce réseau et l'achèvement du RER autour de Bruxelles », souligne le ministre Bellot. Un bref aperçu des projets actuels et futurs sur l'ensemble de notre réseau ferroviaire a d'ailleurs illustré ces chiffres lors de l'intervention du ministre.

Tous ces projets sont donc prometteurs pour le redémarrage

des travaux ferroviaires dans toute la Belgique. De bonnes nouvelles pour l'avenir en termes de mobilité, mais aussi en termes d'emplois et de croissance économique.

Un plaidoyer pour une meilleure interaction entre l'enseignement technique et l'économie

Pour combler la grave pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans certains secteurs, notamment le secteur ferroviaire, le ministre Bellot préconise enfin d'accorder des avantages supplémentaires aux jeunes qui veulent se lancer dans l'enseignement technique. Encore aujourd'hui, on considère une orientation technique comme étant inférieure. Cela est injustifié, car pourquoi ne pas laisser les jeunes déployer leurs talents au plus vite ? Pourquoi ne pas faire un bon choix d'orientation technique ? ●





DIGITAL CONSTRUCTION Brussels

GO
DIGITAL!

23 & 24
OCTOBRE
2019

TOUR & TAXIS BRUXELLES

WWW.DIGITALCONSTRUCTIONBRUSSELS.BE

TOP PRESTATIONS POUR CHAQUE MUR CREUX

La laine de verre ISOVER est sans conteste la meilleure solution d'isolation de façades. Aisée à utiliser, durable et résistante au feu, elle est parfaitement appropriée pour chaque projet de construction. ISOVER Multimax 30 satisfait aux législations les plus strictes et garantit des performances optimales au fil des années.

En savoir plus sur comment mieux isoler les murs creux? Surfez sur www.isover.be/dossiermur

ISOVER MULTIMAX 30, LE MAX EN ISOLATION DES MURS CREUX !

**WE HAVE
IT WALL**

