

Contremaître

Une publication du syndicat Unia

Le magazine pour
les contremaîtres et
les chefs d'équipe.

Mars 2024

Chantier: Tunnel pour vélo à la gare de Zürich

Pages 6 - 9

Travail non rémunéré - Unia lance une grande enquête

Europe - Pas d'accord sur le dos des travailleurs

Machines de chantier électriques - la Suisse en retrait

Sommaire

Travail non rémunéré

Lancement d'une grande enquête

Page 3

Interview

«Pas d'accord sur le dos des travailleurs»

Page 4

Tunnel cyclable à la gare de Zürich

Travailler au milieu des voitures, des trains et des trams

Pages 6-9

Réalisation de projet intégrée

Alliances de projet – le campus Sursee montre la voie

Page 10

Machines de chantier électriques

Bon pour le climat et pour les ouvriers

Page 11

Portrait du contremaître Uwe Einhauser

«Je suis un contremaître polyvalent.»

Page 12

Impressum

Rédaction: Pepo Hofstetter (ph),
Chris Kelley (ck), Jérôme Béguin (jb)

Photo de couverture: Michael Schoch

Mise en page et impression:

Printoset Zurich, www.printoset.ch

Editeur: Secrétariat central Unia,
Secteur Construction,
Weltpoststrasse 20, 3000 Berne 16

Tirage: 2400 exemplaires

UNIA

Editorial

La retraite à 60 ans défendue – cette fois dans les urnes



Ces derniers temps, le contremaître Peter Leuenberger était inquiet, comme il l'a confié dans une interview au «Blick». Car si «l'initiative sur les rentes» des jeunes PLR sur laquelle le peuple suisse s'est prononcé le 3 mars avait été acceptée, plus rien n'aurait été comme avant. Non seulement l'âge de la retraite de tous les salariés aurait été relevé, mais la retraite anticipée des travailleurs de la construction aurait aussi été en danger. La convention collective de travail FAR permet une retraite anticipée cinq

ans avant l'âge légal de la retraite. Si l'âge de la retraite avait été augmenté à 66 ans et plus tard à 67 ans, les travailleurs de la construction auraient aussi vu leur retraite passer automatiquement à 61 ou 62 ans.

Les travailleurs ont droit à une retraite dans la dignité. Cela est encore plus vrai pour les travailleurs de la construction. Il y a deux décennies, lorsque les maçons et leurs syndicats ont obtenu de haute lutte la retraite à 60 ans, ils l'ont clairement dit: quatre décennies de dur labeur c'est assez.

Il n'est pas étonnant que les Jeunes PLR – les jeunes CEO de demain – s'en moquent. Mais le fait que la Société suisse des entrepreneurs ait soutenu l'initiative donne à réfléchir. Parce qu'elle s'est ainsi opposée à presque tous les partis et au Conseil fédéral qui ont combattu le projet. Mais aussi parce qu'un Oui à l'initiative aurait repoussé l'âge de départ à la retraite de milliers de travailleurs.

Les mauvaises langues disent que c'était intentionnel et réfléchi. Que la Société suisse des entrepreneurs voulait ainsi résoudre, du moins à court terme, son problème de personnel qualifié. Plutôt que d'attaquer le problème à la racine et de rendre la branche plus attractive.

On ne peut en tous cas pas reprocher à la Société suisse des entrepreneurs d'être incohérente: lors des négociations FAR / CN de ces dernières années, elle a toujours demandé un relèvement de l'âge de la retraite. Ce n'est que grâce à l'engagement de milliers de travailleurs de la construction et de contremaîtres qui s'y sont opposés qu'il a été possible de défendre la retraite à 60 ans.

Il est d'autant plus réjouissant que le peuple ait rejeté l'initiative sur les rentes des Jeunes PLR le 3 mars. Les travailleurs de la construction ont aussi contribué à cette victoire. Que ce soit en distribuant des flyers avec Unia sur la place du marché ou en discutant avec leurs collègues sur le chantier. Ou, comme Peter Leuenberger, en sensibilisant le public sur les enjeux.

C'est pourquoi: merci Peter. Et merci à tous les travailleurs de la construction qui se sont engagés dans la campagne de votation! Parce qu'une chose est claire: nous ne résoudrons pas le problème du personnel qualifié en remontant le temps et en faisant travailler les ouvriers du bâtiment plus longtemps. Nous ne résoudrons le problème du personnel qualifié qu'en rendant la branche plus attractive, ici et maintenant.

Avec nos meilleures salutations.

Constantin Simon, membre de la direction du secteur construction d'Unia

Lancement d'un sondage sur le temps de travail dans la construction

La question du temps de travail préoccupe le monde de la construction depuis des années. Car il n'y a guère d'autre branche où l'on fournit autant de travail gratuit. Un grand sondage mené par Unia examine la question de plus près.

(ck) Contremaître chevronné, Marcel (nom de famille connu de la rédaction) a de longues journées de travail. Il construit en ce moment un nouveau bâtiment commercial. La plupart du temps, il est sur le chantier avant cinq heures du matin afin de faire les tâches pour lesquelles il n'a pas assez de temps dans la journée: planifier les travaux à faire, coordonner les différentes équipes, passer les commandes, rédiger les rapports. Il explique: «La pression des délais est élevée et c'est nous, les gens du chantier qui en font les frais». À quelle heure il rentre chez lui? «En général vers 19 heures, plus tôt c'est difficile».

Pareil pour Fabio, qui travaille sur un autre chantier. Contrairement à Marcel, il a terminé son apprentissage de maçon

Souvent, des travaux importants sont effectués sans être payés.

il y a un an seulement, et avec les meilleures notes: «J'aime mon travail, chaque jour est un peu différent». Pourtant, il n'est pas sûr de voir encore son avenir dans la branche: «Un jour ou l'autre, j'aimerais avoir une famille. Et quand je demande autour de moi, je constate que peu de gens ont des journées de travail aussi longues que les nôtres, alors que tout ce que nous faisons n'est pas forcément payé.»

Comme Marcel et Fabio, beaucoup de gens se trouvent dans cette situation. Les journées sont longues et il n'y a guère d'autres secteurs où l'on fournit autant de travail non rémunéré.

De nombreuses heures gratuites pour des milliers de francs

Que ce soit charger la camionnette tôt le matin, faire rapidement l'un ou l'autre préparatif avant le début officiel du travail, ne pas noter une heure supplémentaire ici ou là: souvent, des travaux pourtant nécessaires sont effectués sans être rémunérés. La loi est pourtant claire: est réputé durée du travail au sens de la loi le temps pendant lequel le travailleur doit se tenir à la disposition de l'employeur. En font aussi partie les «tâches préparatoires» avant le travail proprement dit.

Le temps de déplacement pèse aussi dans la balance. C'est justement dans la construction, où le travail se déroule par définition en dehors de l'entreprise, que 30 minutes par jour de déplacement ne sont pas rémunérées (art. 54 CN). C'est non seulement discutable, mais aussi contraire à la loi (art. 13 Ordonnance 1 relative à la loi sur le travail). Car cela ne concerne pas le temps de déplacement depuis le domicile vers le dépôt, mais le temps de déplacement depuis le dépôt vers le chantier. C'est aussi pour cette raison que le Conseil fédéral refuse d'étendre le champ d'application de l'article correspondant de la CN.

Les contremaîtres sous forte pression

Le temps consacré à toutes ces activités s'accumule rapidement. Ainsi, un maçon qui, tous les jours, charge et décharge pendant dix minutes au dépôt matin et soir, et qui met un quart d'heure à se rendre sur le chantier et à en revenir, perd chaque année plus d'un mois de salaire!

En plus du temps de déplacement non payé, les contremaîtres pâtissent aussi d'une autre règle. L'article 8.5 de la Convention des cadres de la construction prévoit que lors de l'entretien an-

nuel de qualification, l'entreprise et le travailleur doivent convenir du temps consacré «à la préparation et aux contrôles». Si aucun accord n'est conclu à ce sujet, «la valeur de référence est de dix heures par mois», comprises dans le salaire mensuel convenu. C'est-à-dire dix heures supplémentaires de plus non rémunérées.

Travail gratuit: Unia cherche à en savoir plus

Les travailleurs de la construction et les contremaîtres d'Unia ont décidé de se pencher sur la question. Ils ont lancé un vaste sondage afin de mesurer le travail non rémunéré effectué en moyenne chaque jour. Concrètement, il s'agit:

- du travail de chargement et de préparation
- du temps de déplacement non rémunéré
- du temps pour se changer / s'équiper des EPI (ceci est du temps de travail selon la loi)
- des heures supplémentaires non enregistrées
- des travaux de fin de journée et de déchargement au dépôt
- du temps de préparation et consacré aux rapports non payé aux contremaîtres.

Quel modèle de temps de travail pour la construction?

Parallèlement, nous saisissons l'occasion de poser d'autres questions sur le temps de travail, p. ex.:

- Pour toi, qu'est-ce qui est le plus important? Moins d'heures de travail par jour ou un après-midi de congé par semaine?
- En Autriche, un modèle de temps de travail courant dans la construction prévoit de travailler un peu plus longtemps chaque jour et, en contrepartie, d'avoir congé un vendredi sur deux. Serais-tu favorable à un tel modèle en Suisse?

Une raison importante pour mener ce sondage: en 2025, la Convention nationale et la Convention des cadres de la construction seront renégociées. Pour les deux textes, le temps de travail sera au centre des débats.

Cliquez ici pour accéder au sondage:

<https://www.unia.ch/fr/campagnes/stop-vol-heures-construction>



« Pas d'accord sur le dos des travailleurs »

La Suisse et l'UE débiteront bientôt des négociations sur le développement de leurs relations bilatérales. Pour les syndicats, une chose est sûre : de bonnes relations avec l'UE sont certes nécessaires et importantes, mais elles ne doivent pas se faire aux dépens des travailleuses et des travailleurs. L'économiste en chef de l'Union syndicale suisse, Daniel Lampart, prévient que la protection salariale est déjà fortement sous pression.

Monsieur Lampart, vous participez aux réunions de consultation avec la Confédération, où vous défendez le point de vue des syndicats. Quelle est la situation actuelle ?

Avant toute chose, il faut préciser que nulle part en Europe, le risque de sous-enchère salariale n'est aussi grand qu'en Suisse. La Suisse paie les salaires les plus élevés. Il est donc nécessaire d'assurer une protection des salaires efficace. Or, dans les pourparlers avec l'UE, notre protection salariale est systématiquement l'objet de fortes pressions. Aujourd'hui certes, mais aussi en 2018, lors des négociations sur l'accord-cadre qui ont finalement échoué.

Est-ce que la situation est meilleure que dans les discussions sur l'accord cadre ?

La bonne nouvelle, c'est que nos efforts ont porté leurs fruits et que nous avons progressé par rapport à 2018. Cette fois, nous avons obtenu des garanties sur le fait que nous pourrions contrôler les salaires nous-mêmes en Suisse et sanctionner les infractions. Mais nous rencontrons tout de même un certain nombre de problèmes. Dont l'exigence posée par la Commission européenne que nous

autorisons p. ex. l'indemnisation des frais polonais au lieu des frais suisses. Ou encore que nous ne puissions plus interdire l'accès au marché aux entreprises connues pour pratiquer la sous-enchère.

Les discussions menées avec les associations patronales suisses se sont également révélées difficiles. Surtout lorsque nous souhaitons discuter de solutions pour remédier aux faiblesses actuelles de notre protection salariale. Qu'il soit question du travail temporaire qui prend des proportions démesurées, ou de règles modernes applicables à la force obligatoire des conventions collectives de travail.

Dans quelle mesure les travailleurs suisses sont-ils concernés par la question des frais professionnels ?

Si nous ne pouvons plus obliger les entreprises étrangères à payer les frais suisses en Suisse, le plâtrier polonais à Zurich p. ex. devra soit payer l'hôtel et les repas de sa poche, soit travailler et vivre ici dans des conditions d'une grande précarité. D'une part, ce serait au préjudice des entreprises locales, car la concurrence détachée serait d'autant moins chère. D'autre part, il ne faudrait pas longtemps avant que les associations patronales suisses n'aient l'idée de réduire elles-aussi l'indemnisation du repas de midi et d'autres frais pour les salarié-e-s suisses. Ce n'est clairement pas acceptable.

L'ambassadeur de l'UE à Berne, Petros Mavromichalis, a affirmé récemment que la sous-enchère salariale n'existe pas dans l'UE. Que pensez-vous de telles déclarations ?

Nos collègues autrichiens de la confédération syndicale ont aussi entendu cette déclaration. Leur réaction: « Quelqu'un qui fait une telle déclaration et qui nie purement et simplement la réalité n'est pas notre ambassadeur! » Car nos syndicats frères dans d'autres pays européens

peuvent confirmer que la sous-enchère est une réalité dans l'Union européenne. De plus: lorsque nous découvrons des cas de sous-enchère en Suisse, il s'agit souvent de travailleurs détachés de l'UE exploités de façon indigne. Je trouve inquiétant qu'avec de telles déclarations, l'ambassadeur de l'UE poignarde son propre peuple dans le dos.

Les négociations ne portent pas sur la seule protection des salaires. L'Union syndicale suisse craint une détérioration des éléments centraux du service public. Comment ?

Deux domaines sont principalement concernés. Premièrement, la Commission européenne exige l'ouverture totale du marché de l'électricité. L'approvisionnement de base, dont nous bénéficions aujourd'hui à des prix fiables et qui est de bonne qualité, devrait ainsi un jour ou l'autre être abandonné. D'ailleurs, nous voyons aujourd'hui dans

« En Suisse, tous les salaires doivent être des salaires suisses. »

plusieurs pays européens où cela peut mener: les prix de l'électricité ont explosé et fluctuent fortement.

Deuxièmement, la Commission européenne exige l'ouverture du marché pour les trains internationaux. Nous aurions alors soudain un Flixtain sur nos rails. On en voit les conséquences en Allemagne, où c'est déjà une réalité: la pression sur les salaires du personnel ferroviaire s'accompagne de retards chroniques.

Certains parlent que les syndicats finiront par céder et accepter les détériorations. Qu'en pensez-vous ?

En Suisse, tous les salaires doivent être des salaires suisses. Nous avons toujours posé cette condition. Plutôt que des détériorations, il faut des améliorations de la protection salariale. Nous ne soutiendrons aucun accord conclu sur le dos des travailleuses et des travailleurs.

Interview : Chris Kelley, le 7 février 2024



Pour Daniel Lampart, c'est clair: pas d'accord sur le dos des salarié-e-s. Photo: SGB



Votation du 3 mars

**Grâce à tous les travailleurs
de la construction qui se
sont mobilisés, nous avons
défendu la retraite à 60 ans.**

Merci !

**Et c'est aussi grâce à eux que nous avons obtenu
l'introduction d'une 13^e rente AVS pour toutes et tous.
Une victoire historique !**

La lutte continue !

UNIA

Travailler au milieu des voitures, des trains et des trams

Sous les voies de la gare centrale de Zurich, des travailleurs transforment un tunnel autoroutier jamais utilisé en un tunnel pour vélos. L'espace restreint et le trafic dense autour de la plus grande gare de Suisse mettent les ouvriers à rude épreuve

Dans son bureau situé en face de la Sihlpost de Zurich, où il nous décrit les particularités de ce chantier, Peter Rahm explique: « Nous travaillons à un endroit où nous ne sommes pas les bienvenus ». « C'est le lieu de passage de quantités de voitures, de trams, de piétons et de cyclistes. Tout est en perpétuel mouvement. Mais nous nous efforçons d'organiser les travaux de manière à ne gêner personne ».

Peter Rahm est entrepreneur en construction diplômé. Il travaille comme conducteur de travaux pour l'entreprise Scheifele. Il dirige les travaux du projet de tunnel cyclable à la gare centrale de Zurich. Dans son petit bureau coincé entre la rivière Sihl et la

Kasernenstrasse, il nous expose le projet. Le mandant est le service des travaux publics de la ville de Zurich, et le projet est réalisé par un consortium composé des entreprises Jak. Scheifele AG et Specogna Bau AG, sous l'égide de la première. Elles aménagent le gros œuvre d'un tunnel routier, construit sous la gare centrale de Zurich voilà de nombreuses années mais n'a jamais été utilisé (voir encadré), en un tunnel cyclable avec un tunnel de liaison, deux rampes d'accès et un accès aux trains.

Un tunnel, deux chantiers, trois rampes d'accès

Les travaux se déroulent de part et d'autre de la gare, aux abords de la Sihlpost et du Sihlquai. Deux rampes

joindront le tunnel au Sihlquai, et une rampe mènera au bâtiment de la poste. « À la Sihlpost, nous avons utilisé l'accès existant à la station de vélos Europaplatz et l'avons relié au gros œuvre par un tunnel construit en tranchée couverte », commente Rahm en montrant sur le plan de construction une zone grise hachurée. « Nous installons une nouvelle cloison dans le tunnel pour séparer la voie cyclable du reste de l'espace. Derrière, il y aura un parking de stationne-

« Nous construisons à un endroit où nous ne sommes pas les bienvenus. »

ment pour plus de 1000 vélos. Par un nouvel accès sous les voies 11 et 12, les usagers de ce parking à vélos accéderont directement à la galerie piétonne du



Des espaces exigus : échelonnement rigoureux des travaux pour éviter de bloquer le trafic.

Le projet de tunnel cyclable

Kasernenstrasse

- Pont provisoire pour vélos et autos
- Connexion au tunnel existant
- Construction de conduites techniques

Gare centrale

- Connexion avec le hall de gare de Sihlquai
- Pont provisoire sur la voie 11 et 12
- Garage à vélo
- Aménagements intérieurs

Sihlquai

- Déplacement de l'arrêt de bus et de tram
- Pont provisoire
- Construction des rampes d'accès
- Aménagement des rives de la Sihl
- Construction de conduites techniques

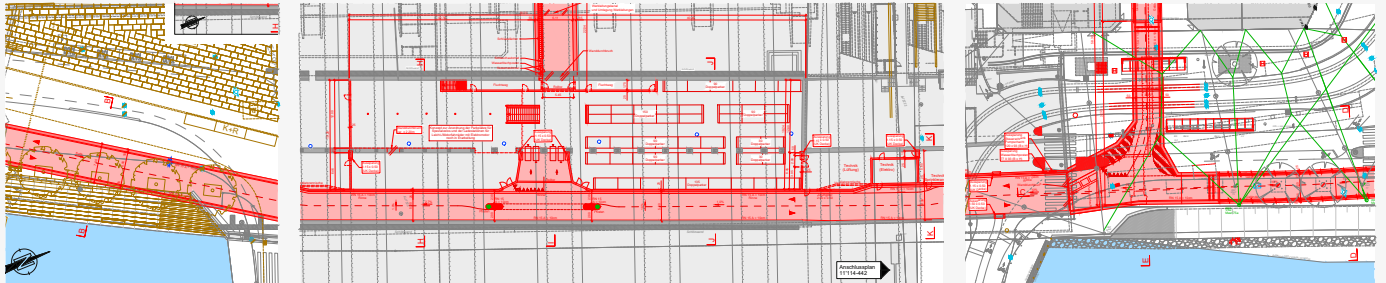


Illustration: service des travaux publics de la ville de Zurich

Sihlquai. La construction de cet accès a nécessité l'installation de deux ponts provisoires sur les voies. Enfin, à l'autre extrémité de la gare, il y aura deux rampes d'accès, dont l'une est en grande partie achevée».

«Une bonne référence»

Dans l'intervalle, le contremaître Rui Gomes Da Silva de l'entreprise Specogna s'est joint à nous. Il est responsable des travaux côté Sihlpost, mais aussi du bétonnage dans le tunnel. À l'autre bout de la gare, le contremaître Filipe Da Silva de Scheifele organise les travaux. La répartition du travail entre eux est toutefois flexible, précise Gomes. «Nous communiquons tout le temps, on fait la planification ensemble et on décide qui fait quoi».

Gomes a déjà travaillé sur beaucoup de chantiers. Il a commencé voici 23 ans comme manœuvre chez Specogna, et il est contremaître depuis treize ans. Pourtant, il considère aussi ce chantier

«Tout le monde n'a pas la chance de participer à un projet aussi passionnant.»

comme «particulier et intéressant», avec le manque d'espace au cœur d'un trafic urbain dense. Il ajoute: «Ce n'est pas simple d'organiser le travail avec toutes les personnes impliquées de façon à ce que tout se déroule sans heurts». Tout le monde n'a pas la chance de parti-

ciper à un tel projet. C'est une bonne référence.

Pour ce tunnel cyclable d'environ 320 mètres de long, les travaux ont débuté à l'automne 2022 par la construction de ponts provisoires de part et d'autre de la gare, afin de pouvoir creuser les rampes d'accès et le tunnel de liaison. Depuis, ils ont été démontés. Il a aussi fallu déplacer l'arrêt de tram du Sihlquai. Les tra-

vaux à l'intérieur du tunnel ont commencé en été 2023. Le coût du projet atteindra près de 40 millions de francs. Le gros œuvre devrait être achevé en été 2024, les travaux d'installation technique et l'équipement du parking à vélos au printemps 2025.

Le contremaître Gomes Da Silva ajoute qu'une vingtaine d'ouvriers en moyenne travaillent sur le chantier. Plus des tra-



«Pas facile d'organiser les travaux de façon à ce que tout se déroule sans heurts»: Rui Gomes Da Silva, contremaître.

vailleurs de sous-traitants qui s'occupent de tâches comme la pose d'armatures ou les travaux spéciaux de génie civil. La journée de travail est de huit heures en hiver, et neuf heures en été. Pour certains travaux spéciaux tels le montage et le démontage des ponts provisoires, il a fallu travailler en équipe 24 heures sur 24, explique Gomes.

Des espaces exigus

Après une brève introduction au bureau, Rahm et Gomes nous accompagnent à travers la galerie piétonne jusqu'à l'autre côté de la gare sur le Sihlquai. Ici, on est frappé par l'exiguïté de l'espace dont les ouvriers doivent se contenter. En surface, l'agitation règne: les trams grincent au passage de deux virages serrés, les voitures bouchonnent, les touristes poussent leurs valises à roulettes vers la gare routière tout proche, un petit groupe de voyageurs asiatiques erre, perdu, le long de la clôture du chantier. Des emplacements pour le matériel sont réservés sur les trottoirs. Sous le Zollbrücke, la Sihl coule paisiblement.

«C'est ici que l'on comprend le mieux ce qu'on entend par un chantier complexe», explique le chef de chantier Rahm. Pour ne pas perturber le trafic



Rampe de la Konradstrasse: 42 rondins de bois confèrent à l'espace un peu de chaleur.

dense et laisser toujours libres les deux voies de circulation automobile, nous devons construire la nouvelle rampe vers la Konradstrasse en plusieurs étapes. «Pour chaque phase, nous devons amener certains engins lourds, réaliser les forages pour les puits filtrants et le blindage des excavations, puis enlever les machines une fois les travaux terminés. En accord avec les étapes de construction, il faut déplacer latéralement les dif-

férentes voies de circulation». À chaque fois un gros effort pour un petit élément de construction.

Risque d'inondation

Des spécialistes du génie civil hydraulique et des travaux spéciaux de Kibag SA creusent des trous de vingt mètres de profondeur sur la rive de la Sihl pour y forer un puits de filtration qui permettra de faire baisser le niveau de la nappe phréatique au moyen de pompes. Des palplanches entoureront l'excavation de la rampe sur le Sihlquai. «Ici, il y a de l'eau à sept mètres de profondeur déjà», explique le contremaître Filipe da Silva, qui coordonne les travaux sur ce site. L'eau souterraine pompée est conduite dans des bassins de décantation et rejetée dans la Sihl.

Cette année, nous creuserons ici la rampe qui mène directement du Sihlquai au tunnel: «étayage horizontal, excavation, radier, parois extérieures et, dans la partie arrière, une dalle», résume Rahm en style télégraphique les travaux à venir. Ils espèrent avoir terminé en milieu d'année. Est-ce que la Sihl, dont le lit longe le tunnel cyclable et dont le débit est souvent important pendant les fortes pluies, ne pose pas de difficultés? «Les CFF ont imposé aux auteurs du projet de tenir compte dans tous leurs calculs d'une crue qui, d'après les statistiques, pourrait se produire une fois tous les 300 ans», explique Rahm. «C'est pourquoi toutes les enceintes de fouilles et leurs étayages sont conçus en conséquence».



«À chaque fois, un gros effort pour un petit élément de construction»: Peter Rahm, chef de chantier.

De l'autre côté de la route et au-delà de la ligne de tram, à l'endroit où la Kon-

radstrasse débouche sur le Sihlquai, la nouvelle rampe est déjà terminée. En bas, 42 rondins soutiennent l'espace bétonné et lui confèrent presque un peu de chaleur en cette froide journée de janvier. L'accès au tunnel routier, en revanche, est toujours bloqué par un mur, qui ne sera démolé que plus tard.

Finissage dans le tunnel routier

Nous revenons par la galerie piétonne vers les bureaux près de la Sihlpost. Au fond du chantier se trouvent encore les bassins de décantation et, le long de la Sihl, la conduite par laquelle les eaux souterraines ont été évacuées. «L'eau est conduite sur plusieurs centaines de mètres jusqu'au Stauffacherplatz, où elle s'infiltré dans des puits de réinjection, le volume restant étant rejeté dans la Sihl».

Du côté Kasernenstrasse, la rampe du parking à vélos Europaplatz, en service depuis plusieurs années, sert d'accès au tunnel. Les ouvriers n'ont dû creuser qu'un nouveau tronçon de 70 mètres de long env. jusqu'au gros œuvre du tunnel routier existant, puis sécuriser la route

« Nous avons la contrainte d'anticiper une crue qui pourrait se produire une fois tous les 300 ans. »

située au-dessus à l'aide d'un pont provisoire. Dans le tunnel urbain, qui peut atteindre six mètres de haut, les travaux

Un tunnel à l'histoire mouvementée

ph. Le tunnel sous la gare centrale de Zurich est le fruit d'une planification routière qui n'est plus imaginable de nos jours. Les autoroutes menant à Zurich depuis l'ouest, le sud et le nord devaient être reliées entre elles en plein cœur de la ville, au-dessus de la zone de baignade dans la Limmat qu'est l'Oberer Letten. En 1962, le Conseil fédéral a approuvé le projet, entré dans l'histoire de la municipalité zurichoise sous le nom du «Tracé en Y».

Cependant, la population l'a combattu avec véhémence à coup d'initiatives populaires et d'actions de protestation, empêchant ainsi la construction finale. Puis les plans ont disparu au fin fond des tiroirs de l'OFROU. Aujourd'hui, les bretelles d'autoroute qui mènent à la ville se terminent au Hardturm (à l'ouest), au Letten (sortie du tunnel du Milchbuck) et à Wiedikon (au sud). D'autres solutions ont été trouvées pour éviter le centre-ville de Zurich: dans les années 80, la «tangente ouest», suivie en 2009 par le contournement ouest.

Le projet initial prévoyait d'amener l'A3 des Grisons au Letten via la Sihlhochstrasse et un pont surplombant la gare centrale. Cette idée s'étant heurtée à une résistance farouche, la route surélevée au-dessus de la Sihl n'a été construite que jusqu'à Wiedikon. À l'époque, l'alternative fut envisagée de la faire passer sous la gare centrale jusqu'au Letten. Lors de la construction de la gare des RER, à la Museumstrasse à la fin des années 1980, un tunnel à quatre voies a été construit sous la gare centrale, sur un tracé parallèle au lit de la Sihl. Privé de voies d'accès, ce tronçon est resté inutilisé. Le projet de route étant devenu de plus en plus obsolète, l'OFROU a fini par le «mettre de côté définitivement». Mais ce n'est que l'an dernier que le Parlement l'a retiré à jamais du réseau des routes nationales.

En 2011, l'association PRO VELO Suisse déposait une pétition demandant la réaffectation du tunnel routier pour un usage cycliste. La ville fut sensible à cette demande. Dix ans après la pétition, en juin 2021, 74% des votants dirent OUI au projet. La nouvelle pièce maîtresse du réseau cyclable zurichois sera inaugurée en 2025.

de coffrage et de bétonnage augmentent le niveau sonore. Mais les travaux sont déjà bien avancés, un échantillon du futur éclairage est suspendu au plafond. Le mur entre le parking à vélos et la voie de circulation doit encore être construit sur toute la longueur; deux entrées du parking à vélos restent ouvertes. Le passage direct, mais encore fermé pour l'heure,

vers la galerie piétonne du Sihlquai, un peu plus haut, est prêt. Il ne manque plus que le revêtement final de l'escalier de 15 marches. Il offrira aux cyclistes un accès facile à pied vers les trains et depuis ceux-ci.

Texte: Pepo Hofstetter,
photos: Michael Schoch



Construit pour les voitures, utilisé pour les vélos: finissage dans le tunnel sous la gare centrale de Zurich.

Alliances de projet – Campus Sursee montre la voie

La réalisation de projet intégrée est le nouveau modèle dont on parle dans le secteur de la construction. Cette nouvelle forme de coopération n'a pourtant guère été testée en pratique. Le Campus Sursee lance maintenant un projet phare.

La méthode vient du monde anglo-saxon, d'où provient également l'abréviation IPD (Integrated Project Delivery). L'idée: au lieu, comme c'est le cas aujourd'hui, d'attribuer les mandats de planification et de mise en œuvre séparément, on met sur pied une équipe réunissant tous les participants majeurs d'un projet après une planification sommaire. Ils concluent entre eux un contrat multipartite – une nouveauté dans le secteur suisse de la construction –, par lequel ils s'engagent à réaliser le projet ensemble.

«Avec l'IPD, on réfléchit à ce que l'on veut construire et avec qui. Le développement du projet vient après», résume Thomas Stocker, le directeur de la formation au Campus Sursee. Il est convaincu du bien-fondé de cette nouvelle approche et est impliqué dans la direction du projet phare mené à bien en ce moment par le centre de formation.



Il est convaincu par la nouvelle approche: Thomas Stocker, chef de la formation au Campus Sursee. Photo: Unia.

Des compétences plutôt que des prix cassés

«Les entreprises sont impliquées dans le projet beaucoup plus tôt», explique-t-il. «Car dans le modèle traditionnel, elles interviennent beaucoup trop tard.» Les planificateurs y décrivent les prestations en vue de l'exécution, alors que les compétences ne sont pas suffisantes. «L'entrepreneur est alors prié de soumettre l'offre la plus avantageuse possible, souvent en-dessous du prix de revient. C'est ensuite seulement qu'il se demandera comment il pourra gagner de l'argent, suivant le principe de la gestion des avenants ou des réclamations.»

L'IPD (que Stocker nomme «alliance») met fin à cette façon de faire. «Comme elles sont impliquées très tôt dans le processus, le critère pour choisir les entreprises n'est pas le prix, mais leur aptitude à mener à bien le projet.» En plus des compétences professionnelles, l'état d'avancement de la numérisation, la culture d'entreprise, la volonté de transparence et d'autres aspects pèsent dans la balance.

Le Campus Sursee teste la méthode sur son site pour la démolition ou la reconstruction du bâtiment 1. Le coût du projet «AllianzOne» avoisine les sept millions de francs. Une fois l'avant-projet développé avec un architecte, on a cherché des partenaires appropriés. «Pour chaque corps de métier – maçonnerie, enveloppe des édifices, électricité et techniques du bâtiment, planificateur spécialisé –, nous avons invité trois entreprises et un architecte. Nous avons procédé à une évaluation, puis choisi les plus aptes et cet été, pour la première fois en Suisse, un contrat multipartite sera conclu.» D'ici là, le cahier technique SIA 2065 «Planifier et construire en alliances de projet» sera prêt.

Au cours de différents ateliers, la nouvelle équipe a défini les objectifs et les risques du projet, mis au point l'organisation et élaboré le modèle de rétribu-

tion. «Chaque partenaire a la garantie que son prix de revient sera indemnisé. Si les objectifs de coûts fixés en commun sont respectés, la part de bénéfice sera assurée», précise Stocker. «Et si les objectifs non monétaires sont atteints aussi, en matière d'environnement ou de sécurité au travail p. ex., un bonus est même possible.» Une incitation importante pour les entreprises à conjuguer leurs efforts et à mettre en œuvre le projet le plus efficacement possible. Dans les pays nordiques, où l'IPD est déjà souvent utilisé, on raconte que les gains d'efficacité permettent de construire 10 % à 15 % moins cher. Et sans que les entreprises n'accordent de rabais.

Une mutation culturelle aussi sur le chantier

Pour le secteur de la construction, ce modèle est révolutionnaire. Stocker le qualifie de «disruptif». Il rompt avec la pensée cloisonnée et exige une grande disposition au travail d'équipe et à la transparence. Tous les participants doivent dévoiler leurs comptes, déclarer leurs coûts de revient et leurs marges bénéficiaires. «Tous les partenaires de l'alliance savent désormais quelles sont les marges bénéficiaires des autres. C'est assez particulier et ça demande un certain esprit d'ouverture.»

Stocker est convaincu que la nouvelle méthode fera changer la culture sur le chantier. «Ces vingt dernières années, beaucoup d'entreprises ont entraîné leurs salarié-e-s à travailler uniquement pour leurs propres intérêts. La coopération, qui était une tradition sur le chantier, s'est perdue. Si l'on assume conjointement la responsabilité d'un projet, cette tradition peut renaître.»

Ainsi, le travail du contremaître aussi devrait changer. Il ne serait plus seul à planifier les travaux, il programmerait la semaine en collaboration avec les autres corps de métier, explique Stocker. «Il serait intégré dans une équipe soucieuse de planifier des processus aussi efficaces que possible.» Toutefois, les expériences concrètes sont encore rares. On en saura plus à la fin du projet pilote du Campus.

Pepo Hofstetter

Bon pour les travailleurs et bon pour le climat

Elles sont silencieuses et n'émettent pas de gaz à effet de serre. Pourtant, les machines de chantier fonctionnant sur batterie sont encore peu utilisées en Suisse. Découvrez pourquoi il en est ainsi et comment les CFF veulent faire figure de pionnier.

Des milliers de pelleteuses, de chargeuses sur pneus et de tombereaux sont utilisés sur les chantiers suisses. Ces engins consomment environ 162 millions de litres de diesel par an et émettent des centaines de milliers de tonnes de CO₂ nuisibles au climat. Il est donc grand temps de les remplacer par des machines à énergie non fossile. Cependant, bien qu'elles soient proposées par de nombreux fabricants, elles sont peu répandues sur les chantiers dans notre pays.

La Suisse à la traîne

La Fondation KliK pour la protection du climat soutiendrait l'achat et l'exploitation de tels engins de chantier. Mais la demande est «très faible», se désole Laura Schiff, responsable auprès de KliK. Josua Haas, codirecteur de l'entreprise Suncar, confirme également que les machines à accus sont encore peu utilisées en Suisse. Fondée en 2015, l'entreprise Suncar s'est spécialisée dans le développement de systèmes de propulsion alternatifs pour les machines de chantier.

D'autres pays sont beaucoup plus avancés, par exemple la Norvège où les chantiers seront en principe exploités sans combustibles fossiles à partir de 2025. L'alimentation des chantiers en électricité y est considérée comme une tâche publique et l'Etat prend en charge une partie des coûts supplémentaires.

Entreprises réticentes

Josua Haas évoque différentes raisons pour expliquer la réticence des entreprises de construction en Suisse. D'une part, le prix: les machines alimentées par batterie sont deux fois à deux fois et demie plus chères que celles fonctionnant au diesel. Mais en tenant compte des coûts de maintenance et de l'énergie pendant toute la durée de vie, une pelleteuse électrique n'est pas plus chère qu'un engin conventionnel. Un autre problème est la disponibilité: «Si vous avez un grand chantier, vous aurez de la peine à trouver une entreprise qui dispose des machines appropriées».

«Les machines de chantier fonctionnant sur batterie sont surtout utilisées à des fins de test», explique Implenia. L'entreprise voit aussi des problèmes dans l'alimentation électrique nécessaire, ainsi que dans les coûts d'acquisition: «Tant que les maîtres d'ouvrage ne seront pas prêts à payer pour l'utilisation de ce type de machines, et que cela ne sera pas encouragé politiquement, un changement pourra difficilement être financé.»

Rôle précurseur des CFF

Les CFF montrent qu'il peut aussi en aller autrement. Ils se sont fixés comme objectif de réduire leurs émissions de CO₂ proche de zéro d'ici 2040 et veulent aussi électrifier progressivement leurs chantiers. En tant que mandant important dans le domaine du génie civil (près d'un milliard de francs par an), les CFF pourraient ainsi contribuer à la création d'un marché pour les machines de chantier électriques, déclare Sarah Weber, responsable environnement/durabilité auprès de CFF Infrastructure.

Dans le cadre d'un projet pilote mené récemment, les CFF ont fait leurs premières expériences avec des machines de chantier électriques. Un dumper Bergmann C 804 E de 3 tonnes et une

pelleteuse Hitachi ZE85 de 8,5 tonnes ont été utilisés pour la construction d'un nouvel arrêt à Minusio (Locarno). «Le bilan est très positif», nous confie Sarah Weber. La pelleteuse n'a pas été utilisée quatre mois comme prévu, mais pendant toute une année à la demande de l'entreprise. Elle était à l'œuvre chaque jour pendant quatre heures à quatre heures et demie, après quoi la batterie (pas encore complètement vide) était rechargée pendant la pause de midi ainsi que le soir. L'organisation correspondante du chantier est importante: les branchements doivent se trouver au bon endroit et la recharge doit être intégrée dans le programme quotidien.

Les machines à accus sont non seulement bonnes pour le climat, souligne la responsable auprès des CFF, mais aussi pour la santé des travailleurs (et des riverains). «Il y a moins d'émissions de particules fines et les machines sont très silencieuses. Les machinistes se sont montrés très enthousiastes.»

Les CFF examinent désormais comment intégrer les machines sans énergie fossile dans les appels d'offres. Les chantiers sans énergie fossile ne se décident pas du jour au lendemain. «Mais à l'avenir, il y aura de plus en plus de machines électriques sur les chantiers et nous devons nous y préparer dès maintenant.»

Pepo Hofstetter



Une pelleteuse électrique sur un chantier pilote des CFF: «Les machinistes étaient convaincus.» Photo: CFF

« Je suis un contremaître polyvalent »

Dans son poste actuel, le contremaître Uwe Einhauser a beaucoup de plaisir à travailler. Mais cela n'a pas toujours été le cas.

(ph) « J'aime mon métier », déclare le contremaître Uwe Einhauser lorsque nous le rencontrons à la gare de Zurich Enge. Il a en quelque sorte baigné dans la construction depuis tout petit. « Je suis un enfant de paysans, mais mes parents ont toujours travaillé dans la construction », raconte-t-il. Ils ont tout construit eux-mêmes sur l'exploitation. « C'est comme ça que j'ai appris le métier et j'ai toujours autant de plaisir à l'exercer ».

A la gare d'Enge, Uwe Einhauser et son équipe travaillent à l'installation d'une nouvelle centrale énergétique. L'eau du lac sera utilisée, à l'avenir, comme source d'énergie pour chauffer et refroidir le hall de la gare. « Nous effectuons les percements et des travaux de bétonnage et de démolition dans les magasins, les restaurants et la pharmacie », nous explique-t-il. Comme les commerçants restent en activité, il y a régulièrement des interruptions, « tout doit être bien coordonné et l'improvisation fait partie du quotidien ».

Plusieurs chez-moi

Uwe Einhauser a grandi à Überlingen, sur la rive allemande du lac de Constance. C'est en Allemagne qu'il a suivi la formation de contremaître. Il a déménagé du lac de Constance à Düsseldorf où il a travaillé dans une grande en-

treprise. Les conditions de travail étaient toutefois déplorables. « Tout passait par des sous-traitants et parfois, les équipes de travail changeaient tous les jours et il n'y avait aucun respect pour les travailleurs de la construction ». Il a alors pensé: « Il faut que je parte, si possible dans un autre pays. »

Cela fait maintenant quatorze ans qu'Uwe Einhauser travaille en Suisse. Il a d'abord travaillé comme temporaire pendant deux ans à Zermatt avant d'occuper brièvement un emploi chez Marti à Berne. Mais il a toujours été attiré par Zurich, plus proche du lac de Constance. « Même si », ajoute-t-il, « j'ai plusieurs

« J'ai une équipe fantastique. »

chez-moi. J'ai toujours une résidence secondaire à Düsseldorf ». Et à côté d'Unia, il est aussi syndiqué auprès du syndicat allemand IG Bau.

À Zurich, Uwe Einhauser a trouvé un emploi fixe et il est resté fidèle à l'entreprise pendant douze ans. Mais après une réorganisation interne, ce n'était plus possible. Ce sont surtout les trois dernières années qui ont été difficiles, le stress était important et la pression de toutes parts rendaient la vie impossible. La reconnaissance pour le travail accompli n'était plus là, alors que c'est pour-

tant important. Son expérience lui permet d'affirmer qu'aujourd'hui, dans les nouvelles constructions, « tu n'es souvent qu'un numéro ».

Un professionnel polyvalent

Uwe Einhauser a rejoint l'entreprise BWT où il travaille dans le secteur de la rénovation. Il effectue souvent des travaux d'assainissement de conduites, pose de nouvelles canalisations d'arrivée et d'évacuation d'eau dans des bâtiments anciens. Il est en principe un professionnel muti-tâches, « mais personnellement, je n'aime pas ferrailler, ce n'est pas mon truc ».

Il est très satisfait de son emploi actuel, comme il le souligne. « Le travail me plaît et j'ai une équipe fantastique, ce qui est très important ». Seule ombre au tableau: Uwe Einhauser est employé à titre temporaire. Il aimerait bien être engagé en fixe, « mais à mon âge, je n'ai pas les bonnes cartes en main ». En tant que travailleur temporaire, la situation est incertaine et on peut se retrouver à la rue du jour au lendemain. Mais il souhaite travailler encore deux ans de manière ininterrompue auprès de cette entreprise jusqu'à la retraite anticipée à 60 ans. L'entreprise lui a confirmé par oral qu'il peut rester tant qu'il y a du travail « et pour l'instant, il y en a suffisamment dans la ville de Zurich ».

La passion du jass

Uwe Einhauser n'est pas seulement un contremaître passionné, il aime aussi jouer au jass, « au chibre, à la mise, tout ce qui est possible! ». À Effretikon, il habitait chez un homme âgé qui lui a appris le jeu. Chaque soir lorsqu'il rentrait du travail, son hôte l'attendait avec des amis pour jouer. Bien que son partenaire de jeu soit aujourd'hui décédé, le contremaître continue à jouer au jass. Il aime aussi faire du vélo. Il a même fait une fois le tour du lac de Constance. Mais il ne peut plus jouer au foot à cause de son genou. « Le matin lorsque je me lève, je ressens chaque fois une tension. »

À la gare d'Enge, Uwe Einhauser et son équipe doivent encore poser une conduite, après quoi le travail sera terminé. « De nouveaux projets sont déjà prévus, à nouveau dans la ville de Zurich », dit-il rayonnant.



Contremaître passionné et jasseur émérite: Le contremaître Uwe Einhauser. (58). Photo: Michael Schoch