

# Contremaître

Une publication du syndicat Unia

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

Mars 2019



## Pont-Rouge à Genève: Le chantier du futur?

Pages 6 à 9

Accident de chantier – **Qui est responsable?**

Convention nationale – **Quand la mobilisation porte ses fruits**

Stress et sécurité – **Toujours plus de pression sur les délais**



## Sommaire

Nouvelle CN  
**Retraite à 60 ans et  
hausse de salaire**  
Page 3

Accident de chantier  
**Qui est responsable?**  
Page 5

Pont-Rouge à Genève  
**Quand Implemia teste  
le «chantier du futur»**  
Page 6

Stress au travail  
**Le point de vue  
de l'expert**  
Page 10

Délais serrés  
**Les contremaîtres  
sous pression**  
Page 11

## Impressum

**Rédaction:** François Clément (fc),  
Pepo Hofstetter (ph),  
Chris Kelley (ck)  
**Relecture:** Julien Baumann  
**Photos:** Lucas Dubuis, Manu Friederich,  
Michael Schoch, Thierry Porchet  
**Photo couverture:** Thierry Porchet  
**Layout et impression:** Printoset  
**Editeur:** Secrétariat central d'Unia,  
Secteur principal de la construction,  
Weltpoststrasse 20,  
3000 Berne 15  
**Bouclage:** 18.3.2019  
**Tirage:** 2000 exemplaires



Le Syndicat.  
Die Gewerkschaft.  
Il Sindacato.

## Editorial

# Un «Contremaître» pour les francophones



Vous tenez dans vos mains le premier numéro du magazine «Contremaître» en français. Le premier d'une longue série, n'en doutez pas! Gardez-le donc précieusement, il s'agit d'une future pièce de collection. Plus sérieusement, il était grand temps de proposer à notre public de Suisse romande une version française du magazine «Polier», qui fête déjà son 10e numéro en allemand. Nous avons donc beaucoup de choses à vous raconter.

Au fil des pages et des éditions, nous aborderons, bien sûr, à travers des articles dédiés, les problématiques spécifiques aux contremaîtres. Et elles sont nombreuses: les nouvelles technologies et leurs conséquences pour la branche, les responsabilités juridiques sur les chantiers, la planification et le stress au quotidien, les modifications de la CN et leurs impacts sur l'organisation du travail. Mais nous souhaitons aussi aborder les aspects positifs de cette formidable profession, notamment en mettant en avant dans chaque édition un chantier aux caractéristiques inédites.

Pour ce premier numéro, nous avons choisi comme problématique les responsabilités en cas d'accident. En effet, les devoirs du contremaître sont nombreux. Et assurer la sécurité est sans doute le plus conséquent. Lorsqu'un drame arrive sur les chantiers, les contremaîtres sont en première ligne et doivent faire face avec sang-froid à des situations difficiles. Malheureusement, après le drame, quand vient le temps des tribunaux, ce sont encore une fois les contremaîtres qui sont les plus exposés. Il s'agit alors d'être bien préparé.

Pour l'aspect plus réjouissant, nous vous parlerons du chantier de Pont-Rouge à Genève. De par son organisation et sa gestion des transports internes aux chantiers, il révolutionne le travail au quotidien, en faisant gagner un temps précieux à tous les collaborateurs. Et face aux délais toujours très (trop) courts dans le métier, chaque minute gagnée représente du stress en moins pour l'ensemble des travailleurs.

Comme vous pouvez le constater, nous frappons fort dès le premier numéro. Car si vous tenez dans vos mains notre première édition, nous espérons vous convaincre, grâce à nos articles, de vous procurer aussi toutes celles qui suivront.

Meilleures salutations  
François Clément

Responsable d'Unia pour le secteur gros œuvre en Suisse romande.

## Nouvelle Convention nationale, retraite à 60 ans et augmentation de salaire

# En automne, la construction a récolté les fruits de sa mobilisation

**Après une année tendue et au bord du vide conventionnel, une percée a été réalisée en décembre dernier dans les négociations du secteur de la construction. Grâce à l'engagement de milliers de maçons et de contremaîtres, une dégradation des conditions de travail a été repoussée et une hausse de salaire négociée.**

(ck) Les machines étaient à l'arrêt ce mardi matin de novembre. Aucune grue ne bougeait à l'horizon. L'ambiance était pourtant tout sauf calme. Après avoir traversé le pont de la Sihl, un cortège interminable de travailleurs de la construction se dirigeait vers le centre-ville. Des maçons des quatre coins de la Suisse alémanique ont débrayé ce jour-là pour se rassembler à Zurich. Une conductrice de tram les observe pendant sa pause-café. Elle leur montre son approbation d'un pouce levé bien haut: «Bonne chance le gars! Vous avez raison!»

A peine les manifestants arrivés à la Bahnhofstrasse qu'un second cortège de maçons arrivait en face. Une ban-

nière «Unia Vaud c'est nous!» affichait clairement la provenance de cette autre masse de manifestants. Les travailleurs vaudois de la construction avaient déjà débrayé la veille. La jonction des deux cortèges a été un moment d'émotion intense. Tous ensemble, ils ont poursuivi leur chemin et, après une courte pause-repas sur le pont central de la gare, ils se sont rassemblés devant le siège de la Société suisse des entrepreneurs. Après des journées de protestation dans les autres régions de Suisse, cette mobilisation à Zurich devait s'est avérée décisive pour faire une percée dans les négociations.

**Les raisons de la colère**  
Les négociations entre les syndicats et

la Société suisse des entrepreneurs (SSE) sur la nouvelle Convention nationale (CN) et la retraite à 60 ans avaient déjà débuté au début de l'année parce que la convention en cours expirait fin 2018. Et comme les maçons qui prendront une prétraite bien méritée seront plus nombreux dans les années à venir, des mesures temporaires de financement supplémentaire étaient nécessaires.

Or, les négociations ont piétiné dès le début. Avant même d'ouvrir les discussions, la SSE clamait qu'elle accepterait uniquement une nouvelle CN dont les conditions de travail seraient massivement revues à la baisse. Pour la retraite anticipée, elle exigeait soit le relèvement de l'âge de départ à la retraite à 62 ans, soit un abaissement de 30% des rentes.

**«C'en est trop!»**  
Les délégués des travailleurs de la construction Unia avaient décidé dès février de monter au créneau contre les



C'est grâce à la mobilisation de milliers de travailleurs de la construction dans toute la Suisse qu'une percée a été possible dans les négociations. Photo: Lucas Dubuis



revendications draconiennes de la SSE. «Nous sommes de moins en moins nombreux pour travailler toujours plus. Cela fait quatre ans qu'il n'y a plus d'augmentation de salaire. Et maintenant, ils veulent dégrader nos conditions de travail et réduire nos rentes! C'en est trop!», s'est insurgé un des délégués.

Les maçons n'ont pas tardé à passer des paroles aux actes. Au printemps, des assemblées se sont tenues sur les chantiers et un vote a été organisé avec plus de 20 000 participants. 93% des suffrages étaient en faveur de mesures de lutte si la SSE persistait dans ses projets de coupes. Le 23 juin a été le point d'orgue de ce premier semestre avec plus de 18 000 maçons rassemblés dans les rues de Zurich.

#### Un automne chaud

La Société suisse des employeurs a répondu dans un premier temps par un geste timide: hausse des salaires et baisses de la retraite anticipée plus faibles que prévues, mais en exigeant en contrepartie une dégradation massive des conditions de travail avec, entre autres, 300 heures supplémentaires, la semaine de 50 heures et des réductions de salaire pour les travailleurs de la construction âgés.

«Régler la question des salaires au prix du sacrifice de notre santé? Quel odieux chantage!», a été le cri de colère entendu sur de nombreux chantiers. Au cours d'un «automne chaud» en octobre et en

novembre, 16 000 maçons et contre-maîtres se sont mis en grève pour protester contre les propositions des entrepreneurs.

Ces journées de protestation ont été rapidement suivies d'une percée dans les négociations. Le 3 décembre, au bord de la situation de vide conventionnel, les syndicats et les entrepreneurs se sont entendus sur une nouvelle Convention nationale et un assainissement de la retraite anticipée sans réduction des rentes. La nouvelle CN sera valable jusqu'en 2022.

#### Les principaux résultats:

- L'âge de départ en retraite et le montant des rentes restent inchangés. Les cotisations patronales augmenteront de 0,5% dès avril 2019 et encore une fois de 0,25% dès 2020. Les cotisations baisseront de nouveau quand le degré de couverture sera revenu à 110%.

- La CN est renouvelée avec quelques améliorations pour les deux parties. Désormais il y aura une obligation de consultation lors du licenciement de maçons âgés. La CN sera dorénavant aussi applicable au désamiantage et les CPP pourront à l'avenir informer les salariés au sujet d'infractions pécuniaires. En matière de temps de travail, le nombre d'heures supplémentaires possibles par mois passe de 20 à 25 et le paiement des heures supplémentaires est reporté à fin avril. Les équipes qui travaillent à plus de 60% dans la pose de revêtements sont désormais soumis

#### Négociations complémentaires

La retraite à 60 ans est aussi garantie pour les contremaîtres. Il s'agit à présent d'assurer également les améliorations négociées dans la Convention nationale pour les contremaîtres, notamment en ce qui concerne le droit à une augmentation de salaire durant les deux prochaines années. Les différentes parties se sont retrouvées lors d'un premier round de négociations en février dernier. Un second est prévu fin mars.

aux mêmes règles en matière de temps de travail que les régions de montagne.

- Pour 2019, tous les salariés soumis à la CN bénéficieront d'une augmentation générale de salaire de 80 francs. Ils toucheront encore une fois 80 francs en 2020. Les salaires minimums seront réajustés dans les mêmes proportions.

#### «Je suis fier»

Le succès obtenu par les maçons l'année dernière est plus que matériel. «Je suis fier de ce que nous, les travailleurs de la construction, avons obtenu l'année dernière. Ensemble, nous sommes Unia!» se félicite Sandro, un jeune maçon de Suisse orientale. Antonio, grutier à Zurich renchérit: «Nous avons démontré que les travailleurs de la construction se battaient pour leurs droits.» Toute la Suisse a pu le voir: l'union fait la force!



18 000 ouvriers et contremaîtres ont défilé à Zurich à la fin du mois de juin. Le point d'orgue de la mobilisation en 2018. Photo: Manu Friedrich

## Accidents sur les chantiers

# Qui porte la responsabilité?

**Chaque année en Suisse, la branche de la construction connaît près de 50 000 accidents. Et chaque année, 24 personnes meurent sur les chantiers. Les questions qui surgissent à chacun de ces drames sont: Qui est responsable? Qui est coupable? Car les accidents ont de lourdes conséquences juridiques et financières.**

En cas d'accident, il y a un fort risque que le contremaître soit poursuivi pénalement à cause de sa position de responsabilité sur le chantier. Il peut être par exemple condamné pour homicide par négligence ou lésions corporelles simples ou graves. Il court aussi le risque de devoir payer des dommages-intérêts.

#### Droit pénal et civil

Quand un accident arrive sur un chantier, l'affaire est instruite par le Ministère public qui est chargé d'établir les faits et de déterminer les responsabilités. L'affaire passe ensuite devant la justice pénale et civile. La cour pénale peut prononcer une peine allant de l'amende à la prison ferme en fonction de la gravité du cas. La justice civile est activée par les victimes pour faire valoir des dommages et intérêts pour le tort moral et la perte de gains causés par l'accident. Les montants peuvent devenir très élevés selon la gravité du cas. Un acquittement par le tribunal pénal ne signifie pas forcément qu'il n'y aura pas de condamnation civile par la suite.

Lors d'un accident, le tribunal pénal va chercher à savoir si quelqu'un a causé l'accident de façon délibérée ou par négligence. Le fait d'avoir donné un ordre dangereux peut aussi être considéré comme une des causes de l'accident. Ainsi, les contremaîtres, qui ont le rôle de faire respecter la sécurité sur les chantiers, peuvent être poursuivis devant la justice en cas d'accident.

#### Devoir de diligence

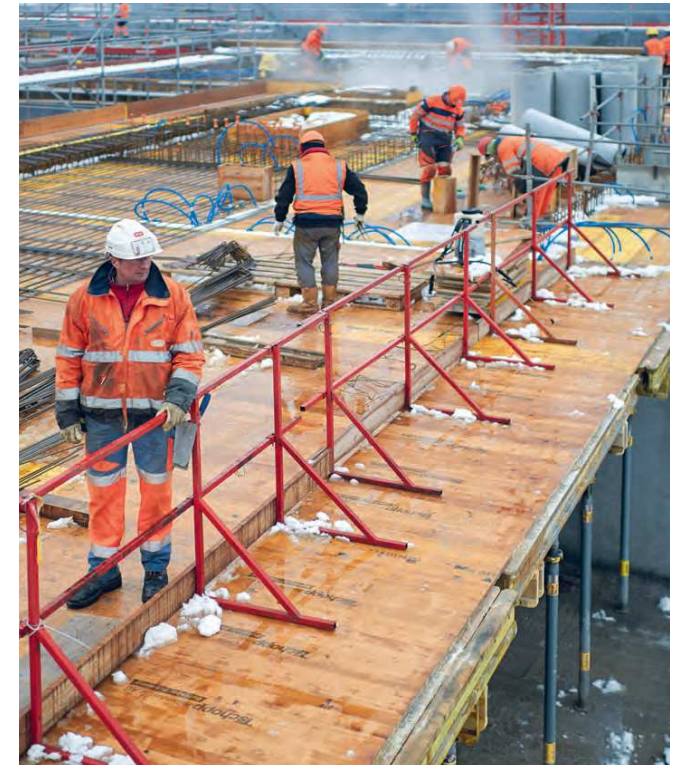
En tant que contremaître, il est donc important de connaître ses responsabilités. Le contremaître est, d'un point de vue juridique, le représentant de l'entreprise sur le chantier. Ainsi, il est responsable de former son personnel aux règles de sécurité, y compris les travailleurs temporaires. Il doit aussi s'assurer que les règles de sécurité sont correctement appliquées sur le chantier et le contrôler régulièrement. Il assume donc toutes les responsabilités de l'employeur et si les mesures de sécurité ne

pas prises, il risque d'être attaqué par son employeur, pour ne pas avoir respecté ses obligations contractuelles, en particulier le devoir de diligence (art. 321e CO), ou par la victime, pour ne pas avoir assuré la sécurité. En cas d'accident, le contremaître est le premier à se retrouver sur le banc des accusés.

Pourtant, avec les délais toujours plus courts et les soucis de rentabilité, il est toujours plus dur d'assurer correctement la sécurité. Parfois même, le matériel manque ou l'employeur donne des

ordres dangereux. Mais, même dans ces conditions, le contremaître reste le responsable de la sécurité et sera poursuivi en cas d'accident. Il doit donc stopper le travail quand la sécurité de ses collaborateurs n'est pas assurée, même contre l'avis de sa hiérarchie. Le tribunal punira celui qui était sur le chantier et qui avait la responsabilité de faire appliquer les règles de sécurité. Le contremaître se retrouve donc parfois coincé entre le marteau et l'enclume, entre son employeur et ses responsabilités. Cette position peut rapidement devenir invivable. Dans une situation pareille, plutôt que de devoir choisir entre le licenciement ou une condamnation par le tribunal, il est essentiel de contacter son syndicat.

François Clément



De nombreux dangers guettent sur les chantiers. Le contremaître doit stopper les travaux si la sécurité n'est pas assurée. Photo: Manu Friedrich



# Pont-Rouge: le chantier vu comme un laboratoire

**Pont-Rouge, quartier entièrement neuf, sort de terre à l'emplacement d'une ancienne zone industrielle. Au cœur de cet aménagement: un grand projet de construction des CFF. Implenia y expérimente «le chantier du futur».**

La nouvelle gare de Lancy-Pont-Rouge du RER genevois est encore entourée de chantiers. Ouverte en décembre 2017 et dessinée par le prestigieux architecte français Jean Nouvel, elle constitue le terminus de la ligne RER en provenance de la gare Cornavin, mais plus pour longtemps. A la fin de cette année, avec l'achèvement du CEVA – la nouvelle ligne de RER desservant la France –, le Léman Express à destination de Genève ou d'Annemasse s'y arrêtera cinq fois par heure. Les CFF prévoient que cette

gare sera la deuxième plus importante de la ville et formera le cœur même de l'immense complexe de Pont-Rouge, construit sur le site de l'ancienne zone industrielle genevoise PAV (Praille, Acacias et Les Vernets). Les Suisses allemands y verront beaucoup de similitudes avec l'Europaallee à Zurich.

## Le plus grand projet de la région

Ce nouveau quartier s'articule autour d'un projet des CFF qui est en train de voir le jour à proximité immédiate de la

nouvelle gare. Celui-ci offrira de nombreux espaces de bureaux, divers locaux commerciaux et de services ainsi que des restaurants. Le service de communication des CFF parle du plus grand projet immobilier de la région de Genève. Dans le prolongement, un complexe d'environ 600 logements est réalisé par différents maîtres d'ouvrage.

Le complexe CFF est aussi une vitrine du savoir-faire d'Implenia qui y intervient en tant qu'entrepreneur total. Le premier coup de pioche sur la parcelle située à l'Est de la gare a été donné en juin 2015. Cette partie de l'ouvrage, avec ses trois tours de 15 étages, (bureaux, locaux commerciaux et restaurants) offrant une surface au sol totale de 100000 mètres carrés a été achevée à la fin du mois de janvier dernier.



«Le chantier du futur»: A Pont-Rouge, on teste de nouvelles façons d'organiser le travail et on tente d'obtenir un label pour les constructions durables.



«Grâce à cette organisation du travail, je peux pleinement me consacrer à mon équipe et aux travaux de maçonnerie.» Philippe Tavares, contremaître.

En 2017, Implenia a aussi obtenu des CFF le marché pour le complexe situé à l'ouest de la gare (parcelles B4 et B5) où deux édifices élevés et un garage souterrain pour une centaine de voitures sont en construction. Les travaux y ont débuté il y a un an et doivent se terminer fin 2019.

## Tapis rouge, signe de clarté

Après le passage du SAS de sécurité, Laurent Jarlégal, chef de projet chez Implenia et Philippe Tavares, contremaître, nous guident à travers le vaste chantier en passant par un tapis rouge, signe d'un grand attachement à la clarté et à l'organisation sur le site. Des montages d'acier de construction, d'escaliers et de piliers de béton préfabriqués s'amoncellent de part et d'autre. Le chantier est dominé par neuf grues. Dans la grue directrice, la plus haute de toutes, qui est implantée juste à côté de la gare, un dispositif de blocage électronique empêche de passer au-dessus des rails.

Pour Laurent Jarlégal, chef de projet, la proximité de la ligne de chemin de fer est une des nombreuses difficultés de ce chantier. Tous les déblais ont toutefois pu être évacués par le rail, ce qui a «éparné près de 9000 déplacements de camions à la ville de Genève et massivement réduit l'empreinte carbone du projet», peut-on lire dans le dernier rapport de développement durable d'Implenia. Mais des trains de marchandises

au chargement explosif circulent aussi sur ces voies. La façade côté voie de chemin de fer de la tour de 13 étages a par conséquent été conçue pour résister à l'explosion d'un wagon-citerne à gaz. Des mesures de sécurité supplémentaires telles qu'un ascenseur spécial pour les pompiers et les missions de secours ont été ajoutées.

## L'or pour une construction durable

L'évacuation des déblais par le rail a bénéficié à ce que Laurent Jarlégal nomme un second défi: obtenir pour le complexe le label d'or de la certification DGBN pour la construction durable (voir encadré page 9). Ce label requiert une attention particulière, portée aux matériaux employés, à l'élimination ou au recyclage des déchets, au bruit, etc.



«Le but: instaurer des processus clairs et ordonnés.» Laurent Jarlégal, chef de projet.

C'est ainsi que pas moins de deux centrales d'épuration des eaux usées évitent que de l'eau contaminée ne s'infilte dans le sol ou ne s'écoule dans les canalisations.

## «Chantier du futur»

Si le projet Pont Rouge d'Implenia est désigné de «chantier du futur», ce n'est pas uniquement lié au label de construction durable. L'entreprise y expérimente aussi de nouvelles formes d'organisation dans la construction telles que la «One company Strategy» et la «Lean Construction».

One Company désigne communément une «solution client d'une seule source». A Pont-Rouge, presque tous les travaux de construction sont planifiés et exécutés exclusivement par des entités Implenia. «Plutôt que d'y opérer comme par le passé comme entrepreneur général

«En français, le terme de chantier est souvent synonyme de désordre ou de chaos.»

avec de nombreux sous-traitants, nous y intervenons comme entrepreneur total avec presque exclusivement des sociétés Implenia spécialisées dans les divers travaux. Cela nous permet d'alléger les processus, de discuter des problèmes et de rechercher des solutions ensemble en interne», explique Laurent Jarlégal.



Les ferrailleurs qui travaillaient sur le chantier le jour de notre visite appartenaient pourtant à un sous-traitant. Laurent Jarlégant assure qu'Implenia impose des contrôles draconiens pour éviter le travail au noir et garantir des conditions de travail et de rémunération correctes. Un badge d'accès n'est délivré qu'après un contrôle approfondi de l'entreprise sous-traitante et de chaque ouvrier.

#### «Petite révolution logistique»

Implenia explore aussi de nouvelles pistes dans le domaine de la logistique: l'entreprise a ainsi centralisé toutes les livraisons de matériel qui s'effectuent par camion. Une équipe spéciale est ainsi dédiée au transport de matériel et à l'élimination des déchets sur le chantier à Pont-rouge. Les fournisseurs livrent le matériel à l'entrée du chantier. L'équipe logistique y procède à la réception, au contrôle et à la répartition fine en se servant d'un outil connecté. Les uns déchargent, les autres assurent la distribution horizontale. D'autres encore se chargent de la répartition verticale entre les différents étages. En sens inverse, ils collectent les déchets en procédant à un premier tri sommaire. «Ce système nous fait gagner beaucoup de temps et décharge les maçons. Sur les chantiers conventionnels, les deux tiers du temps sont consacrés à se procurer le



Consignes et répartition des tâches claires: l'organisation est le b.a.-ba d'un chantier plus efficace et plus sûr.

matériel», souligne Laurent Jarlégant. Philippe Tavares qui est contremaître depuis 15 ans et travaille pour Implenia depuis 2017, confirme les avantages de ce système: «Grâce à cette organisation du travail, je peux pleinement me consacrer à mon équipe et aux travaux de maçonnerie proprement dits.»

#### «Industrialisation de la construction»

La centralisation de la logistique s'inscrit dans la «Lean construction» (ou

construction sans gaspillage) qu'Implenia expérimente également avec le projet Pont-Rouge.

Ce concept a été inventé dans l'industrie automobile au Japon (Toyota). Son but est d'accroître l'efficacité des processus de la construction et de les rationaliser, de gagner du temps et de faire des économies (malheureusement aussi des économies de personnel) afin d'augmenter la productivité. Laurent Jarlégant

parle «d'industrialisation de la construction». L'idée sous-jacente est de prévenir toute forme de gaspillage, que ce soit de matériel ou de temps, grâce à des processus plus rationnels. «C'est évidemment beaucoup plus simple dans l'industrie où les mêmes ouvriers exécutent toujours les mêmes processus. Dans notre métier, chaque chantier est différent. Souvent, c'est aussi le cas des maçons qui y travaillent.» L'objectif est d'instaurer des processus de construction ordonnés et clairement structurés. «En français, le terme de chantier est souvent synonyme de désordre ou de chaos», explique le chef de projet Implenia. Mais la «lean construction» change la donne. Le projet a bénéficié du soutien du centre technique et du département Développement durable de la centrale du groupe Implenia à Dietikon (ZH). Ces entités ont fourni les idées et les processus qui ont été expérimentés sur le chantier.

#### La planification des travaux, l'alpha et l'oméga

L'organisation ou la planification des travaux a bien sûr été un facteur déterminant. A Implenia, on parle de «planification cadencée». Sur le chantier de Pont-Rouge, tous les travaux à faire sont répartis sur deux feuilles A3 par séquences et spécificités, par périodes (semaines calendaires) endroits (zones de travaux) et visualisés graphiquement par des histogrammes avec des codes de couleurs. Ainsi, on voit du premier coup d'œil pour chaque maçon ce qu'il doit faire à quel endroit et à quel mo-



Des processus efficaces: l'acheminement des matériaux est centralisé, tout comme l'évacuation des déchets.

ment. On a une bonne vue d'ensemble de tout le processus de construction et les «phases intenses» avec beaucoup de travaux sont clairement identifiables. En même temps, les processus sont numérisés là où c'est utile. Comme nous l'indiquons déjà, c'était le cas pour la logistique mais aussi pour la construction des étages inférieurs où la modélisation BIM (Building Information Modeling) a été mise en œuvre en raison de la complexité des différentes infrastructures. Enfin, le tapis rouge qui nous conduit à travers le chantier fait naturellement partie d'un chantier ordonné en contribuant à garantir ordre et clar-

té. Nos deux guides sont convaincus que la sécurité est accrue.

«Ce chantier est un laboratoire d'Implenia, ne serait-ce que pour la Suisse romande», insiste Laurent Jarlégant en prenant congé. Un projet similaire est en cours à Winterthour avec la construction, sur le terrain Sulzer, de la Maison Adeline Favre, un centre de formation d'ergothérapeutes, de physiothérapeutes, de sages-femmes et de personnels soignants.

Pepo Hofstetter (texte) et Thierry Porchet (photos)



La nouvelle gare de Lancy est un moteur pour les grands projets de construction.

#### Certificat DGNB de construction durable

(ph) DGNB signifie Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (société allemande de construction durable). Cet organisme a élaboré un système de certification de la construction durable avec un label de qualité correspondant. Il est aujourd'hui appliqué dans plus de 20 pays d'Europe, d'Asie et d'Amérique latine et constitue l'un des trois systèmes internationaux de notation aux côtés du BREEAM (Grande-Bretagne) et du LEED (Etats-Unis).

En suisse, la Société suisse pour un marché immobilier durable (SSMID) a adapté le système de certification DGNB aux normes et conditions du pays. L'évaluation porte non seulement sur des édifices isolés mais aussi sur les espaces intérieurs ou les agglomérations en prenant en compte tout le cycle de vie d'un édifice. Sept thématiques en tout sont notées avec un coefficient plus ou moins important: l'aspect écologique (22,5%), l'aspect économique (22,5%), les aspects socioculturels et fonctionnels (22,5%), la conception (en option), les techniques de mises en œuvre (15%), les processus (12,5%) et le site (5%).

Toute une série de critères avec des objectifs clairs, pondérés différemment en fonction du profil d'utilisation (zone, édifice ou espace intérieur, construction neuve, agrandissement ou rénovation, etc.), ont été définis pour chaque thématique et entrent dans la notation générale. En fonction du degré de réalisation général, le label de platine (80%), d'or (65%), d'argent (50%) ou de bronze (35%) sera décerné.

En Suisse, le bâtiment principal de la Poste à Berne-Wankdorf, par exemple, a obtenu le label de platine. L'hôpital pédiatrique en construction à Zurich a obtenu une pré-certification de platine.

Informations complémentaires: [www.sgni.ch](http://www.sgni.ch)

# «Le burn-out existe aussi dans la construction»

**Quelles en sont les raisons et les conséquences? Qui est spécialement exposé au stress dans la construction? Entretien avec Andreas Martens, directeur du Centre de la médecine du travail, de l'ergonomie et de l'hygiène (AEH) à Zurich.**

**Andreas Martens, de nombreux contremaîtres se plaignent d'une aggravation constante du travail dans l'urgence et du stress. Confirmez-vous cette tendance?**

Des études menées pour l'ensemble du monde du travail ont clairement démontré une augmentation des contraintes psychiques, mais nous ne disposons pas de chiffres détaillés par branche. Tous les employés d'une même branche ne sont pas concernés dans la même mesure.

**L'augmentation du stress est donc un fait établi?**

Nous estimons que les contraintes psychiques découlant du stress ont clairement augmenté. Il y a toutefois deux aspects à prendre en compte: la contrainte effective et la contrainte ressentie. Les deux ont sans doute augmenté. La productivité s'est fortement accrue et on note un regain d'intensité



Les cadres sont les plus touchés par le stress selon Andreas Martens. Photo: Michael Schoch

dans la construction. Sans doute la perception subjective a-t-elle aussi changé. Autrefois, on buvait beaucoup dans la construction pour en quelque sorte «noyer» les contraintes dans l'alcool. Aujourd'hui, cette «soutape de sécurité» n'existe plus dans la même mesure.

**Qu'est-ce qui pèse le plus sur le employés?**

Nous avons tenté de dresser une liste des principales contraintes et de leurs répercussions. On peut citer la pression exercée par le maître d'ouvrage ou par le travail dans l'urgence. Autrefois on comptait deux fois plus de temps pour construire une maison individuelle que de nos jours. Il y a aussi les horaires de travail interminables qui sont très pénibles, tout comme les mandats peu clairs. Parfois, les plans concernant des travaux à effectuer en fin d'après-midi ne sont pas prêts le matin même. Les nombreuses interfaces à gérer, avec la sous-traitance notamment, la pression des coûts, les lourdes responsabilités et les frontières qui s'estompent entre temps de travail et temps libre ont aussi un effet délétère.

**En raison des délais serrés, on travaille de plus en plus le samedi.**

Je l'ai aussi constaté. Nous n'avons pas mené d'étude approfondie sur cet aspect mais avons un bon terrain d'observation dans notre voisinage avec les chantiers de l'Europaallee à Zurich. On y construit depuis six ans et j'y ai régulièrement observé des gens travailler le samedi. Parfois, des bétonnages sont encore en cours le soir à 19h30.

**Quelles sont les catégories professionnelles les plus exposées?**

Parallèlement aux concepteurs, ce sont les contremaîtres et les chefs de chantier qui sont les plus exposés. Ils ont beaucoup de responsabilités et de travail de coordination entre les différents corps de métiers, les différentes entreprises et en interne avec les différents

groupes et équipes. Ce sont eux qui trinquent quand les informations nécessaires ne leur sont pas fournies à temps.

**Quelles sont les conséquences?**

Avec ces contraintes, le personnel tombe plus souvent malade. Il y a plus de défections. En Suisse un salarié du bâtiment et du génie civil est absent pour des raisons de santé en moyenne pendant 12 jours par an. Sur l'ensemble des salariés, cette moyenne est d'environ 9,5 jours. Les contraintes psychiques peuvent se finir en burn-out.

**«Nous estimons que les contraintes psychiques découlant du stress ont clairement augmenté.»**

C'est un syndrome d'épuisement professionnel mais pas une maladie. On se sent intérieurement vidé et épuisé, on n'arrive plus à déconnecter et on finit par sombrer. Le phénomène peut favoriser la consommation d'alcool et provoquer des erreurs et des accidents. Les personnes stressées ne savent plus par où commencer car elles sont submergées de travail et se focalisent sur n'importe quoi.

**Y a-t-il des chiffres concernant le burn-out dans la construction?**

Pas pour la branche, seulement pour certaines entreprises. Quand nous avons soumis ce sujet à la Société suisse des entrepreneurs, on nous a rétorqué que ce problème n'existait pas dans la construction. Nous avons alors démontré, chiffres d'entreprises avec lesquelles nous travaillons à l'appui, que la problématique était bien réelle. Aujourd'hui, nous organisons régulièrement des ateliers sur le thème du burn-out et constatons que le problème atteint déjà une certaine ampleur, surtout chez les cadres, à commencer par les contremaîtres.

Interview: Pepo Hofstetter

# Le contremaître, dernier maillon de la chaîne?

**Comment un contremaître ou un entrepreneur ressent-il les délais de plus en plus serrés? Au final, ce sont les chefs de chantier et les contremaîtres qui trinquent.**



Délais serrés et stress mène à des situations dangereuses. Photo: Thierry Porchet

(ph) Le stress sur les chantiers a fortement augmenté ces dix dernières années selon Conrad Plozza, contremaître. «Les délais sont de plus en plus serrés et les entreprises de construction disent oui à tout pour obtenir des marchés.» Les délais sont souvent irréalistes et les travaux débutent même parfois avant la fin de la planification du processus de construction. «Il y a sans cesse des modifications et des points litigieux, le stress augmente et nous, contremaîtres et maçons, en faisons les frais.»

**Moins de monde pour construire plus** Conrad Plozza a 40 ans d'expérience et

parle de conditions toujours plus extrêmes. «Il y a de moins en moins de personnel pour travailler de plus en plus. Toujours plus de travaux sont confiés à des sous-traitants. Trop de travaux sont menés en même temps. Tu dois absolument encore bétonner aujourd'hui pour que les maçons puissent commencer demain. Cela ne peut pas attendre et mène à des situations dangereuses.»

Pourquoi cette augmentation du travail dans l'urgence? Conrad Plozza avance diverses explications. D'abord, le maître d'ouvrage réfléchit à ce qu'il veut construire. Ensuite viennent les appels d'offres et les procédures d'autorisation. Quand les travaux peuvent enfin débiter, tout doit aller très vite.

D'après lui, les plannings sont souvent conçus pour du travail par beau temps: «Nous travaillons en plein air et pas dans un atelier. Les plannings sont faits pour des conditions idéales. Quand il fait froid et qu'il faut s'habiller ou quand les températures atteignent 30 à 35 degrés, le travail avance forcément moins vite.» Autrefois, le chantier s'arrêtait parfois par mauvais temps. Aujourd'hui, c'est rare. Comme la moindre heure de travail pèse dans la balance pour les devis, les entreprises veillent à les réduire au minimum.

## Le stress au travail en chiffres

(ph) En Suisse, plus d'un quart (27,1%) des salariés se sentent stressés. Près de 30% se sentent épuisés sur le plan émotionnel et la tendance est à la hausse selon l'indice 2018 du stress au travail de Promotion Santé Suisse. L'enquête suisse sur la santé réalisée en 2012 fournit des chiffres spécifiques à la construction: à l'époque, 45,6% des sondés se plaignaient de devoir «généralement» ou «toujours» faire vite pour effectuer leur travail et de devoir gérer trop de choses en même temps (44,3%).

En Allemagne, la corporation professionnelle de la construction (Berufsgenossenschaft Bau) a réalisé une enquête représentative sur les contraintes psychiques au quotidien en 2018. Sur 5658 personnes interrogées, 61% se plaignaient du travail dans l'urgence et des délais serrés, et près de la moitié les ont ressentis comme pesants (48%). Parmi les cadres de la construction, ce chiffre atteignait 72%!

**Le point de vue de l'entrepreneur**

Jean-Luc Schouwey, chef de projet chez le géant du bâtiment fribourgeois JPF Construction et président de la Société des entrepreneurs du canton de Fribourg, partage ce point de vue. Pour lui, la préparation administrative prend de plus en plus d'importance. Le temps nécessaire pour l'appel d'offres, les éventuels recours et toutes les procédures est souvent sous-estimé, ce qui conduit à accentuer la pression sur les chantiers. «Comme ils sont le dernier maillon de la chaîne, ce sont les contremaîtres qui en font les frais.»

Mais d'après Jean-Luc Schouwey, les contremaîtres sont mieux formés aujourd'hui. Ils disposent de meilleurs moyens techniques qui leur facilitent le travail. Jean-Luc Schouwey, qui enseigne aussi à la Haute École d'ingénierie et d'architecture de Fribourg, pense que l'informatique et le BIM (Building Information Modeling) offrent un fort potentiel. Grâce aux ordinateurs portables et aux tablettes, il est désormais possible de rédiger des rapports de chantier directement sur place, évitant de devoir se confronter à un tas de plans sur papier parfois obsolètes.

**Potentiel pour la planification**

Parallèlement à l'informatique et à la formation, le plus fort potentiel réside, à ses yeux, dans la planification. «Pour pouvoir sérieusement préparer un chantier, les plans devraient être définitivement terminés au moins trois à quatre semaines avant le début des travaux et ne plus être modifiés par la suite. Si nous pouvions y parvenir, ce serait appréciable.»

Pour Chris Kelley, responsable des cadres de la construction à Unia, «une meilleure planification serait un sérieux progrès mais il faut profondément changer de raisonnement». Aujourd'hui, les prix et les délais priment de plus en plus sur la qualité de la construction et la santé des travailleurs. C'est pourquoi «Unia analysera avec ses membres actifs les aspects les plus urgents à optimiser ainsi que les mesures nécessaires à l'amélioration durable de la situation».



