

Contremaître

Une publication du syndicat Unia

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

Septembre 2020

Méga-projet au pied de la face nord de l'Eiger. Reportage

Pages 6 à 9

Covid et construction – **Un autre retour à «la normale»**

Retards – **Qui doit payer ?**

Leçons de la crise – **Unia et Implenla débattent**

Sommaire

Covid et construction

Un autre retour à «la normale» est possible

Pages 3 et 4

Délais, retards et normes SIA

Qui doit payer?

Page 5

Reportage

Méga-projet au pied de la face nord de l'Eiger

Pages 6 à 9

Unia et Implenla débattent

Quelles leçons tirer de la crise?

Pages 10 et 11

Portrait de contremaître

José-Antonio Santos Braz

Page 12

Impressum

Rédaction: François Clément (responsable), Chris Kelley, Pepo Hofstetter

Edition: Jérôme Béguin

Photos: Manu Friederich, Willy Jost, Michael Schoch, Olivier Volgelsang

Photo de couverture: Manu Friederich

Mise en page et impression:

Printoset, www.printoset.ch

Editeur: Secrétariat central d'Unia, Secteur principal de la construction, Weltpoststrasse 20, 3000 Berne 15

Tirage: 2000 exemplaires

Editorial

Mettre fin aux mauvaises séries



Lors de la crise du Covid-19, nombreux sont ceux qui ont découvert avec effarement que les pouvoirs politiques ou les chefs d'entreprise préféreraient maintenir à tout prix l'activité pour éviter la «crise économique». Sans langue de bois, on peut traduire ainsi: les puissants sont prêts à sacrifier une partie de leur personnel plutôt que perdre de l'argent. Mais pour les ouvriers de la construction, cette triste réalité est connue depuis longtemps.

En mai dernier, après trois accidents mortels en une semaine dans les cantons de Vaud et Fribourg, la presse a évoqué une «série noire sur les chantiers». Un terme qui peine à décrire une réalité sombre et souvent oubliée:

les chantiers tuent ou mutilent chaque année des centaines d'ouvriers de la construction. La moyenne suisse est d'un mort toutes les deux semaines. Chaque accident mortel s'accompagne d'une famille en deuil, de vies brisées. A chaque fois le constat est le même: si l'on n'avait pas négligé les mesures de sécurité à cause de leur prix ni stressé les ouvriers avec des délais intenable, si l'on avait pris le temps d'effectuer des contrôles réguliers, si nos vies étaient plus importantes que leurs profits, l'accident aurait pu être évité. C'est pour bâtir la Suisse, vite et à moindre coût, que les ouvriers sont tous les jours mis en danger.

Comme nous l'avons fait pour le personnel hospitalier, nous aurions pu applaudir les travailleurs sur les chantiers pour leurs sacrifices. Et pour les deux, nous pourrions le faire chaque année, Covid-19 ou non. Mais cela ne suffit pas. Les ouvriers de la construction n'ont pas à se sacrifier. Et surtout pas pour des considérations financières. Au-delà des applaudissements, il faut enfin adapter les délais pour diminuer le stress qui pèse sur le contremaître et son équipe. Plus important encore, les organes de contrôles, qui sont supposés assurer que les mesures de sécurité soient correctement appliquées, doivent se doter des moyens techniques et humains pour effectuer correctement cette tâche indispensable.

Les «séries noires» ne sont pas des malheureux hasards s'abattant sur la tête des malchanceux. Elles sont le fruit d'une série de mauvaises décisions prises dans un mauvais état d'esprit qui consiste à considérer le profit avant tout. Et il est temps de mettre fin à cette mauvaise série.

Meilleures salutations,
François Clément

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

UNIA

Un autre retour à «la normale» est possible

Tous les domaines de notre vie sont actuellement touchés par la pandémie de Covid 19. Cela a aussi des conséquences majeures pour les chantiers. Car à côté de la lutte contre le virus lui-même, les problèmes existants se sont encore aggravés. Dès lors, la question suivante se pose: à quoi ressemblera la nouvelle normalité dans notre branche?

L'inévitable s'est produit à fin février: après que le coronavirus ait affecté de nombreuses régions du monde, la Suisse a aussi enregistré son premier cas. Ensuite, tout est allé très vite: le nombre de cas a explosé et le Conseil fédéral a pris différentes mesures pour freiner la pandémie.

Afin de protéger la santé des salarié-e-s, mais aussi leurs revenus et leurs emplois, les syndicats et leurs membres ont été appelés à agir depuis le début. A côté du développement et de la mise en œuvre des mesures de protection sur le lieu de travail, ils se sont notamment engagés pour l'extension et la simplification de l'indemnisation en cas de ré-

duction de l'horaire de travail, et ce avec succès. Le versement des salaires a ainsi continué à être garanti dans les entreprises confrontées à des difficultés économiques et à une suspension temporaire de leurs activités.

Conditions critiques au début de la crise

Les mesures de protection et les effets de la crise étaient très variables d'une branche à l'autre. Il était cependant clair dès le début que la branche de la construction était particulièrement exposée en raison du travail manuel qui est souvent effectué en groupe et dans des espaces restreints. La conclusion logique est que les mesures de protection

doivent être mises en œuvre ici de manière conséquente. La responsabilité incombe en principe à l'employeur (de-

Sur 4000 ouvriers interrogés, 84% ont indiqué que la distance ne pouvait être respectée

voir d'assistance légal). Il doit mettre à disposition les installations correspondantes, mais il doit aussi adapter l'organisation du travail.

Cependant, il y avait un grand décalage entre les prescriptions et la réalité, surtout au début de la crise. Jusqu'à fin mars, Unia a reçu 4000 déclarations individuelles d'ouvriers de la construc-



En raison des nombreuses tâches manuelles, les mesures de protection dans la construction doivent être mises en œuvre de manière conséquente. Photo Willy Jost.

tion faisant parfois état d'un mépris flagrant des règles de protection: 84% ont indiqué que la distance prescrite ne pouvait pas être respectée, 80% ont critiqué le fait que les transports de groupe n'étaient pas organisés conformément aux règles et 72% ont déploré que les installations sanitaires n'étaient pas nettoyées et qu'il manquait des serviettes jetables et du savon.

Comme les cantons ne disposaient pas de ressources en personnel suffisantes et n'étaient pas présents sur les chantiers, il a été fait appel à la Suva pour contrôler le respect des mesures de protection. Le problème était que la Suva n'était pas non plus préparée à des contrôles urgents des mesures sanitaires sur l'ensemble du territoire. Avec 34 contrôleurs pour 30 000 chantiers, elle n'avait pas les ressources quantitatives ni qualitatives pour mener à bien ces contrôles.

Unia a donc demandé d'impliquer les associations de contrôle des commissions professionnelles paritaires qui sont compétentes pour les contrôles des dispositions de la convention nationale du secteur principal de la construction. Cette contribution des partenaires sociaux a été rejetée par la Société suisse des entrepreneurs pour des raisons incompréhensibles.

Les ouvriers du bâtiment se mobilisent

Sur certains chantiers, les maçons et les contremaîtres ont pris les choses en main. Souvent soutenus par Unia, ils ont mis en œuvre eux-mêmes les mesures de protection sur leurs chantiers, ont négocié des containers supplémentaires et exigé des possibilités de transport adaptées.

Mais de nombreuses entreprises et même certaines sections locales de la Société des entrepreneurs ont collaboré

étroitement avec Unia. Ainsi, la décision de fermer temporairement les chantiers au Tessin était une initiative conjointe d'Unia et des entrepreneurs. Dans les cantons de Vaud et de Genève également, des mesures plus strictes ont été décidées, jusqu'à la fermeture des chantiers, en collaboration avec les entrepreneurs. Et dans certains cantons, comme Argovie ou Bâle-Campagne, les entrepreneurs locaux et Unia ont œuvré ensemble pour que les commissions professionnelles paritaires contribuent à faire respecter les exigences de protection et effectuent des contrôles. Soit la mesure que la Société des entrepreneurs avait rejetée au niveau national.

Le coronavirus aggrave les problèmes existants

Grâce aux mesures de protection et à l'amélioration des conditions sur de nombreux lieux de travail, la première vague de la pandémie de Covid-19 a été atténuée. En même temps, il est clair que le virus n'est pas vaincu. Le risque d'une nouvelle progression sous forme de deuxième vague reste marqué.

La crise du coronavirus a non seulement entraîné des défis sanitaires, mais elle a aussi exacerbé les problèmes existants sur les chantiers. Par exemple, la pression du temps et des délais. Auparavant, c'était déjà un problème majeur dans le travail quotidien, en particulier pour les contremaîtres. Il s'est encore accentué avec le coronavirus. Comme beaucoup de maîtres d'ouvrage ont refusé de discuter de l'adaptation des délais, bien que la base légale existe (lire en page 5), les retards dus au coronavirus ont été compensés sur de nombreux chantiers par du travail le samedi et des heures supplémentaires. Le respect des délais, devenus encore plus irréalistes en raison des mesures de lutte contre le coronavirus, s'est fait (et se fait) au détriment de la santé et de la vie

de famille des ouvriers de la construction.

Les maçons discutent de l'avenir de la branche

Depuis l'éruption de la pandémie, deux termes dominent le débat public: la santé et la solidarité. Pour protéger la santé de tous, nous devons nous comporter de manière solidaire afin de pouvoir retrouver une situation normale.

Cependant, dans des crises comme celle que nous vivons en ce moment, il est rare que l'on revienne à la normalité d'hier. Soit on traîne les problèmes existants et ils continueront à s'aggraver, soit on saisit cette occasion pour sortir renforcés de la crise. Les maçons et les contremaîtres de différentes régions de

La fermeture de chantiers était une initiative conjointe d'Unia et des entrepreneurs

Suisse discutent actuellement de la question de savoir comment tirer parti de la situation et à quoi doit ressembler le secteur de la construction de demain. Comment rester en bonne santé: pas seulement avec le coronavirus, mais dans notre quotidien professionnel d'une manière générale? Que pouvons-nous faire contre la pression du temps? Que pouvons-nous faire contre l'augmentation du nombre d'accidents graves? Comment adapter le travail pour garantir de bonnes conditions de travail et la qualité du travail?

Un contremaître du bâtiment expérimenté de la région de Berne s'est déjà exprimé à ce sujet. Il a dit: «Que veut dire <normal>? Courir jusqu'à 60 ans? Pour voir que nous sommes toujours plus sous pression? Notre branche a beaucoup de gens très compétents. Ne voulons-nous pas créer une situation normale, afin qu'ils puissent faire du bon travail? Et rester dans la construction parce qu'ils sont contremaîtres et pères de famille? Ce serait une bonne idée.»

Chris Kelley

Pour participer aux discussions dans votre région sur l'avenir de la branche de la construction, annoncez-vous à bau@unia.ch

Infos sur le coronavirus

La situation liée à la crise du coronavirus évolue constamment, on trouvera ici quelques sites et points de contact utiles pour les questions concernant les chantiers:

- Page générale de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP): ofsp-coronavirus.ch
- Dossier coronavirus d'Unia: unia.ch/fr/monde-du-travail/de-a-a-z/coronavirus
- Mesures de protection actuelles sur les chantiers : suva.ch/fr-CH/material/Factsheets/corona-bau
- Hotline de la Suva: 041 419 60 00
- As-tu des questions concernant le droit du travail ou d'autres questions sur le coronavirus et ton chantier? Adresse-toi à chris.kelley@unia.ch

Qui doit payer pour les retards du Covid-19?

Fermetures, ralentissements, difficultés d'approvisionnement: autant de facteurs qui conduisent à des retards sur les chantiers. Comment les entreprises peuvent-elles se protéger et donc préserver les employés des conséquences de ces retards?

Ce printemps, face à la crise du Covid-19, de nombreux chantiers ont été obligés de fermer temporairement. Ceux qui sont restés ouverts, parfois en mettant en danger la santé des employés présents, ont été amenés à drastiquement ralentir le rythme de travail. Certains contremaîtres ont dû faire face à des problèmes d'approvisionnement en matériaux et outils. Tous ces éléments ont entraîné de nombreux retards sur la majorité des chantiers en Suisse.

Malgré cette situation exceptionnelle, de nombreux entrepreneurs subissent des pressions afin de tenir les délais initialement prévus. Souvent, la menace des amendes pour retard a été brandie par des entreprises générales ou des maîtres d'ouvrage afin de pousser les entreprises dans leurs retranchements. Les entrepreneurs se disent ainsi forcés d'accélérer le rythme sur les chantiers et d'allonger les horaires de travail. Et, encore une fois, ce sont les contremaîtres et les ouvriers qui, au bout de la chaîne, subissent le stress et les journées de travail interminables. Pourtant, les entrepreneurs ne sont pas complètement dos au mur. Des dispositions des normes SIA, par exemple, permettent de se protéger dans ce type de situation.

Les normes SIA sont un recueil de règles techniques ou générales pour le domaine de la construction. La norme SIA 118, «Conditions générales pour l'exécution des travaux de construction», est couramment utilisée comme base pour un contrat d'exécution de travaux. A l'article 96 alinéa 1, la norme stipule que lorsque le retard n'est pas la faute de l'entreprise, les délais doivent être repoussés. L'entreprise doit donc avertir au plus vite, par écrit, la direction des travaux des retards, ainsi que de leurs causes. La question de la responsabilité du retard peut parfois faire débat, mais dans une grande partie des cas, l'entreprise peut demander le report des délais.

Les entrepreneurs qui auraient eu la mauvaise idée de signer un contrat qui ne se réfère pas aux normes SIA peuvent chercher à s'appuyer sur la loi. Le fait de devoir payer des dommages-intérêts ou des amendes pour retard présupposent une faute de l'entreprise. On ne peut vraisemblablement pas faire porter la responsabilité d'une pandémie à celle-ci. C'est pourquoi, on peut considérer que la crise du Covid-19 est une «force majeure» indépendante de la volonté de l'entrepreneur. Dès lors, si les chantiers ont été arrêtés par une autorité, comme le canton, ou retardés à cause des nouvelles règles sanitaires, l'entrepreneur ne peut pas être sanctionné pour le retard induit par la situation. Toutefois, si l'entreprise a décidé de fermer les chantiers d'elle-même, sans l'aval du client ou sans y être contrainte par une autorité, alors celle-ci peut être tenue responsable des retards. Si l'entrepreneur peut essayer de justifier que la réalisation des travaux était impossible dans les conditions exigées par l'OFSP, il devra prouver qu'il aura tout essayé pour pallier au problème.

Une troisième option est l'action politique. En effet, la crise du Covid-19 est

une situation particulière et sans précédent. Le Conseil fédéral, fort d'un pouvoir exceptionnel, a décidé des mesures sanitaires contraignantes afin de protéger la population. Si cette décision, sans doute nécessaire, n'est pas suivie de mesures afin de protéger les entreprises et leurs employés contre un rattrapage des délais à marche forcée, alors ces efforts pourraient être inutiles. En effet, face aux amendes pour retards et à la possibilité d'une faillite, les entreprises seront tentées de ne plus respecter les normes d'hygiène en vigueur afin d'accélérer le travail. Ainsi, en plus du stress, les employés et leur entourage seront exposés au coronavirus. Afin de continuer à protéger la population, les autorités politiques doivent réagir en repoussant les délais de l'ensemble des chantiers impactés par la crise du Covid-19.

C'est la voie choisie par le syndicat Unia, qui, à travers un appel pour «Protéger la santé des travailleurs de la construction», demande que les délais sur les chantiers soient reportés afin de garantir la sécurité de tous. Le syndicat estime que ce n'est pas aux travailleurs de payer pour une crise dont ils ne sont pas responsables. Un appel lancé à la fois aux maîtres d'ouvrage et au monde politique.

François Clément



Face aux amendes pour retards et au risque d'une faillite, les entreprises pourraient être tentées de ne plus respecter les normes d'hygiène afin d'accélérer le travail. Photo Manu Friederich.

Un terminal, deux funiculaires et un grand parking

Méga-projet au pied de la face nord de l'Eiger

Le méga-projet du V-Bahn, le grand V de Grindelwald, sort de terre au pied de la face nord de l'Eiger. Il doit propulser la région de la Jungfrau dans l'élite des sites touristiques alpins. Près de 220 personnes sont en train d'apporter la touche finale à l'ouvrage. Reportage

Quand on débarque du train bleu et jaune du Berner Oberland Bahn à la toute nouvelle gare de Grindelwald Terminal, on se croirait dans un petit aéroport en pleine montagne. Dès le mois de décembre, des tapis roulants de plus de cent mètres de long transporteront les adeptes du ski et autres touristes vers le nouvel Eiger Express et la nouvelle télécabine du Männlichen. De grandes baies vitrées offrent une vue fabuleuse sur l'Eiger et la Jungfrau. Diverses boutiques proposeront des articles de sport, des montres, des chocolats et de nombreux autres souvenirs aux touristes. L'offre sera complétée par un nouveau bistrot et d'innombrables garde-skis. Au sous-sol du terminal, une grande cuisine préparera les repas pour les restaurants des Jungfraubahnen. Il y a même de quoi satisfaire les demandes extravagantes: ceux qui en ont les moyens et

sont prêts à y mettre le prix peuvent accéder, pour une somme rondelette, à un salon VIP exclusif et à un trajet dans une cabine VIP spéciale équipée de canapés rouge écarlate.

Lors de notre visite à Grindelwald Grund, début juin, les derniers travaux de construction et l'aménagement intérieur étaient encore en cours. Beat Klossner, de la société Frutiger, nous fait visiter le chantier. Il y est responsable, depuis 2018, de la réalisation technique de ce projet d'envergure qui est réalisé par un consortium de six entreprises de la région. Beat Klossner insiste sur la beauté du poste de travail à la montagne, tout en reconnaissant qu'en hiver ou lors des fréquentes tempêtes de fœhn, la situation peut parfois devenir assez inconfortable. En hiver, il a parfois fallu habiller et chauffer les compo-

sants afin de pouvoir travailler et couler du béton.

Objectif: la «Champions League du tourisme»

A moitié construit à flanc de coteau, le nouveau terminal forme le cœur du projet de prestige que réalisent les Jungfraubahnen, conjointement avec la société Gondelbahn Grindelwald Männlichen, pour un coût total de 470 millions de francs. Les personnes arrivant en train ou en voiture pourront effectuer directement leur correspondance avec deux funiculaires ultramodernes à cet endroit sans jamais sortir à l'extérieur. Ces deux funiculaires, un téléphérique 3S et une télécabine, forment un grand V dont la branche droite dessert la populaire montagne panoramique du Männlichen (2342 m au sommet), tandis que la branche gauche conduit à la station Eigergletscher (glacier de l'Eiger) du train à crémaillère de la Jungfrau. La télécabine du Männlichen qui remplace l'ancienne télécabine techniquement dépassée est déjà



Transformation du paysage: le nouveau téléphérique au pied de la face nord de l'Eiger a d'abord suscité de nombreuses critiques.



Grand chantier entouré de chalets idylliques. Pour protéger les vacanciers, Grindelwald a prévu un fonctionnement en un seul poste avec une pause déjeuner.

en service depuis décembre 2019. Le téléphérique du glacier de l'Eiger, nommé Eiger Express, est, quant à lui, encore en construction.

«Ce projet d'une génération vise à propulser la région de la Jungfrau dans la Champions League, l'élite des sites touristiques alpins», a récemment déclaré Urs Kessler, CEO des Jungfrau bahnen, à 20 Minutes. «Nous voulons nous doter du meilleur projet de funiculaire des Alpes.» Cela implique notamment de réduire massivement les temps de trajet, un aspect crucial pour séduire les groupes de touristes asiatiques qui ont une façon de voyager très chronométrée. «Pour être compétitifs, nous devons les emmener au sommet et les ramener le plus vite possible», explique Beat Klossner, chef de projet. En même temps, il s'agit de mieux desservir le domaine skiable de la Jungfrau qui comprend, entre autres, la célèbre piste de compétition du Lauberhorn.

L'Eiger Express, élément clé du projet

C'est le nouveau téléphérique Eiger Express, longeant la face Nord de l'Eiger, qui constitue le principal sous-projet du nouveau dispositif. Dès décembre 2020, il acheminera les touristes vers la sta-

tion Eigergletscher, distante de 6,5 kilomètres et située 1385 mètres plus haut (2380m), en seulement 15 minutes. Là-bas, ils pourront avoir une correspondance avec un train-navette pour le Jungfraujoch ou se plonger dans le domaine skiable de la petite Scheidegg. Le gain de temps sera de 47 minutes par rapport à la situation actuelle.

L'Eiger Express est le téléphérique 3S le plus lourd jamais construit en Suisse. Ce type de téléphérique est certes plus coûteux, mais présente divers avantages par rapport aux téléphériques conventionnels: il est moins gourmand en énergie, permet des longueurs de câble plus importantes (moins de pylônes) et une plus grande capacité. Il reste même stable par vent fort, ce qui est fréquent par ici. «Il peut encore fonctionner quand le train à crémaillère du Jungfraujoch est déjà arrêté depuis longtemps», s'enthousiasme Beat Klossner.

Début juin, des techniciens de la société Garaventa étaient occupés à installer et à ancrer les câbles. Par un procédé complexe, les quatre câbles porteurs, deux par voie, sont tirés par-dessus les sept pylônes, puis ancrés aux stations en amont et en aval. Chaque câble porteur

est épais de 58 millimètres et pèse 131 tonnes. Ensuite, les techniciens tirent le câble tracteur qui pèse 168 tonnes et assure le mouvement des cabines. Au niveau du glacier de l'Eiger, les ouvriers ont construit une nouvelle station en amont qu'ils ont reliée à la gare du train de la Jungfrau par deux galeries de quarante mètres. Les travaux ont tourné en trois équipes. «Les déblais d'un volume d'environ 23000 mètres cubes de roche



«Un lieu de travail agréable»: Beat Klossner est le chef de projet responsable de la mise en œuvre technique du grand projet depuis 2018.



Chantier de la station Eigergletscher: à 2320 mètres d'altitude, 23 000 tonnes de roche ont été excavées par les ouvriers. Photo Jungfraubahnen.

sont toujours là-haut, à l'endroit où se trouvait autrefois le glacier», précise Beat Klossner.

La touche finale

Dans la vallée, à Grindelwald Grund, les derniers travaux sont en cours d'achèvement dans le terminal et le parking. Quelques ouvriers finissent le dernier étage du parking. D'autres posent des tapis isolants et tirent des câbles électriques ou installent, avec des techni-

ciens, les rails de bouclage pour l'Eiger Express dans la station aval. «Un travail de haute précision», souligne

Roger Grossniklaus, contremaître à Frutiger, qui travaille lui aussi depuis plus de deux ans à Grindelwald. Le parking de quatre étages (dont deux souterrains) a une capacité de plus de 1000 voitures. Tout comme le terminal, le bâtiment du parking sera habillé de lames de bois verticales et son toit plat sera végétalisé, ce qui confère une étonnante légèreté à ces bâtiments volumineux pour lesquels près de 34 000 mètres cubes de béton ont été coulés.

À l'extérieur, des ouvriers remblaient la fosse encore ouverte entre le talus et le terminal avec de l'agrégat de verre cellulaire. Ce matériau léger, fabriqué à partir de verre usagé, sert à réduire la pression du talus sur le bâtiment. À Grindelwald Grund, le versant glisse en effet très légèrement vers la rivière Lütschine et donc aussi sur le terminal du V-Bahn, raison pour laquelle il a fallu intégrer une cavité large de 80 cm entre le terminal et le talus et creuser la grande fouille en deux temps, explique Beat Klossner.

Les défis des délais et du coronavirus

Interrogé sur les difficultés particulières, Beat Klossner mentionne les contraintes de temps. Celles-ci ont été énormes dès

Un projet controversé

(ph) Le projet du V-Bahn a échauffé les esprits pendant de nombreuses années. C'est surtout le projet de nouveau téléphérique vers le glacier de l'Eiger qui a été le plus controversé parce qu'il longe la base de la célèbre face nord de l'Eiger. Il a été la cible de vives critiques non seulement d'un grand nombre d'autochtones, mais aussi des organisations environnementales Pro Natura et la Fondation suisse de la protection du paysage. Le nouveau téléphérique a ainsi été décrié comme une «horrible corde à linge» qui dénature le paysage d'une région sensible classée au patrimoine naturel mondial de l'Unesco. Avec ce méga-projet, les Jungfraubahnen ont été accusées de jouer unilatéralement la carte d'une croissance encore plus forte, d'un tourisme de masse douteux et des voyages organisés asiatiques, ce qui n'est en rien une solution d'avenir.

Les critiques ont donné lieu à certaines modifications du projet. Les Jungfraubahnen ont ainsi dû abaisser deux pylônes par rapport à la hauteur initialement prévue et les cabines ne seront pas d'une couleur rouge éclatante avec la croix suisse mais revêtiront une discrète teinte anthracite. L'Office fédéral des transports a finalement donné son feu vert à ce projet de 470 millions de francs fin mai 2018 et les organisations environnementales ont renoncé à faire recours. Urs Kessler, CEO des Jungfraubahnen, s'est également engagé à renoncer dorénavant au festival Snowpenair à la petite Scheidegg. Ce spectacle qui attirait chaque année plus de 10 000 personnes servait à animer les dernières semaines de la saison de ski. Sa dernière édition, prévue au printemps 2020, a toutefois été victime de la crise du coronavirus.

La question du bien-fondé ou non de tels méga-projets en pleine montagne reste posée. Ces dernières années, le Jungfraujoch accueillait déjà plus d'un million de touristes par an. Cette année, avec le coronavirus, ils seront sans doute bien moins nombreux.



Contremaître chez Frutiger, Roger Grossniklaus (à droite) évoque un «travail de haute précision».



Le respect des distances est prévu pour les pauses et repas.

le départ, avec des délais fixes: ouverture de la télécabine du Männlichen et du nouveau raccordement ferroviaire en décembre 2019 (pour la saison de ski 2019/2020), ouverture de l'Eiger Express, du parking et de la totalité du terminal en décembre 2020. «Ces délais n'ont pas bougé alors que le chantier a démarré avec trois mois de retard sur la date initialement prévue à cause des oppositions qui ont été formées. Il a parfois fallu sérieusement mettre les bouchées doubles pour tenir les délais, mais c'est comme cela de nos jours: tout doit aller toujours plus vite et les prix sont constamment tirés vers le bas», ajoute-t-il avec un haussement d'épaules.

A Grindelwald, ils ont toujours fonctionné à une équipe et la commune a imposé des horaires de travail stricts: le matin de 7h (8h pour les travaux bruyants) à 12h et l'après-midi de 13h à 19h. La douceur du dernier hiver et le beau printemps de cette année ont toutefois offert des conditions idéales qui ont permis de prendre de l'avance dans les travaux. Pour Beat Klossner, le confinement dû au coronavirus a sans doute aussi donné un petit coup de pouce au chantier: «Il n'y a eu aucune activité touristique là-haut pendant plus de trois mois. Nous avons tout l'espace pour nous!»

Le chef de projet et le contremaître soulignent qu'ils sont assez bien parvenus à maîtriser le problème du coronavirus à ce stade: le chantier est étendu et les règles de distance peuvent en général être bien respectées. Ils disent avoir ré-

gulièrement dispensé des formations au personnel en lui rappelant les règles en vigueur. Dans le gros-œuvre du parking, ils ont aménagé différents locaux séparés les uns des autres où le personnel peut prendre ses repas et ses pauses en respectant les distances suffisantes. De nombreux lavabos permettent d'assurer l'hygiène personnelle et les sanitaires

sont nettoyés trois fois par jour, affirment-ils. Le transport de personnes entre Thoune et Grindelwald a par contre été un défi de taille. Il a fallu mobiliser davantage de véhicules et effectuer des rotations supplémentaires. Beat Klossner indique que divers contrôles, des contrôles internes et aussi plusieurs contrôles du syndicat Unia ont été effectués, mais qu'aucun n'a relevé de points contestables. Johannes Supe d'Unia Oberland bernois confirme ces propos. Avec la pression des délais, il n'est cependant pas simple de toujours garder les distances.

Ouverture le 5 décembre

Le projet du V-Bahn sera achevé le 5 décembre, une semaine plus tôt que prévu. Le terminal ultramoderne avec ses tapis roulants, ses commerces, son bistrot et son salon VIP, le grand parking et l'Eiger Express, stations en aval et en amont comprises, seront alors ouverts au public. Pour Beat Klossner, cette date ne marquera pas seulement la fin d'un intéressant projet de construction, mais aussi la fin de sa vie professionnelle sur les chantiers parce qu'il partira en retraite.

Pepo Hofstetter (texte) et Manu Friederich (photos)



Afin de réduire la pression sur les bâtiments, les ouvriers sécurisent le nouveau terminal en remblayant la fosse avec de l'agrégat de verre cellulaire.

Quelles leçons tirer de la crise du Covid-19?

L'irruption de la crise du coronavirus a durement frappé le secteur de la construction. Les règles de distanciation sociale et d'hygiène de la Confédération ont mis à contribution les responsables de tous les chantiers, et les partenaires sociaux ont parfois été mis au défi. Quel bilan en tirent les responsables de la plus grande entreprise de construction, Implenla, et du plus grand syndicat de la construction de Suisse, Unia? Interview croisée de Jens Vollmar, chef de la division construction de bâtiments d'Implenla Suisse, et Nico Lutz, responsable du secteur construction d'Unia.

Monsieur Vollmar, dans quelle mesure la crise a-t-elle affecté Implenla?

Jens Vollmar: Nos collaborateurs ont été confrontés à de grands défis en très peu de temps. Avant même le confinement décidé par les autorités, nous avons placé la protection des employés au centre des préoccupations et mis en place des task forces mondiales et régionales avec nos experts de la santé. Comme toutes les entreprises, nous avons dû réagir de manière très flexible aux mesures prises presque quotidiennement par les autorités. Et les responsables de chantier ont dû trouver des solutions lorsque les chaînes d'approvisionnement ont soudain cessé de fonctionner.

Implenla a-t-elle fermé des chantiers de sa propre initiative?

Vollmar: Avant l'arrêt des chantiers sur ordre des autorités au Tessin et en Suisse romande, nous avons fermé temporairement certains chantiers pour une courte durée en accord avec les maîtres

«Au début, la Suva ne disposait que de 34 personnes qui auraient dû contrôler 30000 chantiers!»

Nico Lutz

d'ouvrage. Nous n'avions pas autant de connaissances qu'aujourd'hui sur le virus. Puis les exigences des autorités ont suivi relativement rapidement et nous avons vite appris à gérer la nouvelle situation sur les chantiers.

Qu'en était-il pour le syndicat Unia?

Nico Lutz: C'était aussi très difficile pour nous. Dans un premier temps, les

émotions étaient nombreuses: la plupart des employés se sentaient désécurisés, ils avaient peur. On ne savait pas ce qui allait se passer. C'était une période mouvementée: ce qui s'appliquait la veille n'était déjà plus valable le jour même et personne ne savait ce qui allait se passer le lendemain. Les différences régionales concernant la propagation du virus représentaient aussi un défi pour nous en tant que syndicat national. Cela a donné lieu à des discussions parfois animées, par exemple lorsque les Tessinois ont appelé à suspendre toutes les activités non essentielles. Avec le temps, nous avons appris à faire face à la situation. Et même si nous avons parfois émis des critiques sévères, je peux affirmer aujourd'hui qu'il s'est passé beaucoup de choses sur les chantiers. Nous n'avons probablement encore jamais eu des chantiers aussi propres!

Vollmar: Comme le nombre de cas variait beaucoup d'une région à l'autre, il était compréhensible que les autorités réagissent de manière diverse. Pour nous, il était très important que les chantiers puissent dans une large mesure rester ouverts, dans le respect des mesures de prévention et de protection. Pour des raisons économiques, il était important que les autorités en décident ainsi. Rétrospectivement, nous pouvons dire que cette décision était juste. Les mesures se sont avérées pertinentes et adaptées à la situation.

Comment les mesures de protection ont-elles été mises en place sur les chantiers? Ont-elles simplement été ordonnées d'en haut, de Berne?

Vollmar: Il y avait les mémorandums du Secrétariat à l'économie. Mais déjà auparavant, nous avons élaboré des mesures avec nos experts de la santé. En même temps, nous avons recolté de nombreuses propositions sur les chantiers,

sur la manière de s'organiser sur place, d'échelonner les pauses, d'aménager les accès, etc. Nous avons aussi mis en place une plateforme numérique accessible depuis un smartphone avec des feuilles d'information en plusieurs langues, des photos, des films, des cas pratiques, des conseils, des possibilités de feedback, etc.

Quelles sont les mesures qui ont été les plus compliquées à mettre en œuvre?

Vollmar: Tout dépendait de la situation sur le chantier. Les choses étaient plus compliquées lorsqu'il fallait travailler dans des espaces restreints. Des mesures plus étendues étaient alors nécessaires. Le respect de la distanciation physique était certes une règle exigeante, mais je suis reconnaissant à tous d'avoir si bien collaboré.

Quel rôle ont joué les contremaîtres?

Vollmar: Ils ont joué un rôle très important. Ce sont eux qui ont accès à toutes les personnes sur un chantier. Sans eux, il aurait été impossible d'atteindre chacun. Et je dois dire: chapeau, ils l'ont fait magnifiquement bien! Ce sont eux qui ont maîtrisé la gestion du virus sur place.

Tout s'est donc passé de façon optimale pour Implenla?

Vollmar: Comme je l'ai dit, les mesures ordonnées par les autorités étaient adéquates, tout en sachant que la situation était nouvelle pour tout le monde et contenait beaucoup d'inconnues.



Nico Lutz, responsable du secteur construction d'Unia.



Jens Vollmar, chef de la division construction de bâtiments d'Implenia Suisse.

L'évolution du nombre de cas montre qu'elles ont porté leurs fruits. Pour l'avenir, nous souhaitons que nous mettions tous à profit les expériences faites, afin d'être encore plus constructifs dans les relations entre les entreprises, les associations et les syndicats.

Lutz: La situation était différente d'une région à l'autre en fonction de l'évolution du nombre de cas. Au Tessin, en raison de la propagation rapide de l'épidémie, il ne faisait aucun doute, aussi bien pour les employés que pour les employeurs, que tout travail non urgent devait être interrompu et les gens rester chez eux. Car nous savons tous qu'il est difficile de travailler dans la construction en limitant les contacts. Au Tessin, mais aussi à Genève et dans le canton de Vaud, des mesures plus drastiques ont été décidées. Si nous avons eu un nombre de cas aussi important à Zurich ou à Berne, la discussion aurait certainement été différente.

Où Unia a-t-il constaté les lacunes les plus importantes?

Lutz: Nous avons reçu beaucoup de signalements d'irrégularités. Le problème était que personne n'avait préparé de dispositif de contrôle. Les cantons, qui en seraient légalement responsables, ne disposaient pas de ressources en personnel suffisantes, n'étaient pas présents sur le terrain ou étaient occupés avec le chômage partiel. La proposition de confier cette tâche à la Suva faisait donc sens, bien que la Suva ne soit en fait pas compétente pour l'exécution de la loi sur le travail. Au début, elle ne disposait que de 34 personnes qui auraient dû contrôler 30 000 chantiers! Les partenaires sociaux auraient dû jouer ici un rôle plus important et être davantage associés. Une collaboration plus intense entre les autorités, la Suva et les associations de contrôle aurait été nécessaire.

Au niveau national cependant, la Société des entrepreneurs s'y est opposée. Toutefois, dans certains cantons, cela a bien fonctionné. En Argovie ou encore à Bâle Campagne, la Société suisse des entrepreneurs et les syndicats étaient associés au dispositif de contrôle via l'association de contrôle.

Vollmar: Sur nos chantiers, il y a eu beaucoup de contrôles de la Suva, des autorités cantonales et de la police et nous avons aussi effectué nos contrôles. Avec notre personnel chargé de la sécurité, qui contrôle normalement les mesures de sécurité au travail, nous disposons d'une grande organisation de sécurité bien réseautée. Nous avons contrôlé chaque jour entre dix et quinze chantiers dans toute la Suisse et nous n'avons pas dû en fermer un seul pour cause de violation des prescriptions de l'OFSP.

Unia a demandé l'arrêt de tous les chantiers, ce qui n'a pas été bien accueilli partout.

Lutz: Nous avons estimé que les ressources n'étaient pas suffisantes pour effectivement mettre en œuvre les mesures de protection nécessaires sur les chantiers. C'est pourquoi nous avons demandé l'arrêt technique de tous les travaux non urgents sur le plan social. Nous avons formulé cette demande à un moment où l'on ne savait pas comment la maladie allait évoluer et s'il fallait s'attendre à ce que les conditions tessinoises s'étendent à d'autres régions de Suisse. Rétrospectivement, je suis satisfait que les mesures prises aient été suffisantes.

Vollmar: La demande d'une fermeture à l'échelle nationale a suscité l'incompréhension de nombreux de nos salariés. Car à côté de la protection de la santé qui est la première priorité, la protection de l'emploi est également importante. Les autorités ont fait leur travail avec mesure et, compte tenu de l'environnement très dynamique, avec calme et professionnalisme. Et nous avons mis en œuvre les règles sur les chantiers en collaboration avec les contremaîtres. Nous avons vu que cela était possible pratiquement partout et, par conséquent, beaucoup n'ont pas compris l'exigence d'Unia.

Lutz: De nombreux employés ne comprenaient pas non plus pourquoi le Conseil fédéral demandait de rester à la maison et d'éviter les contacts alors qu'ils devaient continuer à travailler.

Au Tessin et en Suisse romande, les entreprises qui souhaitaient continuer à travailler ont suscité l'incompréhension.

La Société suisse des entrepreneurs a réagi vivement et menacé de rompre le partenariat social. Voyez-vous aussi les choses ainsi, Monsieur Vollmar?

Vollmar: Je pense que nous devrions à nouveau nous concentrer sur les thèmes sur lesquels nous pouvons collaborer de manière constructive. Je ne pense pas que le partenariat social soit la bonne question. En fin de compte, il s'agit de trouver un équilibre entre l'économie, la société et les différents intérêts et je pense que nous y sommes assez bien

«Les contremaîtres ont joué un rôle très important, ce sont eux qui ont maîtrisé la gestion du virus sur les chantiers.»

Jens Vollmar

parvenus, même dans cette période difficile. Il ne faudrait pas maintenant compromettre ce système bien équilibré.

Lutz: Au niveau national, il y a eu parfois un débat très idéologique entre Unia et la Société des entrepreneurs. C'était un peu le monde à l'envers: nous avons demandé que les partenaires sociaux jouent un rôle plus actif dans la mise en œuvre et le contrôle des mesures. Et ceux qui habituellement parlent d'auto-responsabilité et de moins d'Etat, voulaient s'en remettre le plus possible à l'Etat. Toutefois, dans de nombreux cantons, la collaboration au quotidien a bien fonctionné. Actuellement, nous discutons avec la Suva sur la question de savoir comment nous pouvons améliorer la qualité des contrôles et la Société des entrepreneurs s'est à nouveau jointe à la discussion. Et dans d'autres domaines aussi, nous collaborons à nouveau de manière constructive. Mais à l'avenir, il y aura certainement de nouveaux conflits. Cela fait partie du jeu.

Propos recueillis par Pepo Hofstetter, photo Michael Schoch
L'entretien a eu lieu début juillet

«Tous les jours, on gagne en expérience»

Contremaître chez Bieri & Grisoni, José-Antonio Santos Braz est une figure dans le canton de Neuchâtel.

«Il est très courageux et fait partie de ces chefs qui sont de toutes les manifs et grèves, malheureusement une espèce en voie de disparition», nous avait prévenu le secrétaire syndical d'Unia Neuchâtel Francisco Pires en nous présentant José-Antonio Santos Braz. «Pour moi, ce n'est pas un problème si c'est pour défendre nos intérêts, ce ne sont pas les patrons qui vont le faire», tempère, modeste, l'intéressé.

Nous avons rencontré ce contremaître de 54 ans à deux pas de la gare du Locle par une chaude journée d'été. Son entreprise, Bieri & Grisoni, étant manda-

«J'étais sur le pont, une pièce a lâché et je suis tombé de 13 mètres»

tée pour rénover un pont routier de la Mère commune. «On pose les pieds, le radier et le tablier, on fait tout», nous indique-t-il, alors que des ouvriers s'activent à enfoncer des pieux à une profondeur de 28 mètres.

«Avant cela, j'ai déjà fait trois autres ponts, pas mal de bâtiments et de fabriques, des rénovations. Tous les jours, on gagne en expérience», explique ce Portugais d'origine arrivé dans notre pays en 1988 après un petit détour par le Canada. «J'étais venu en Suisse pour cinq à six ans...», s'amuse-t-il. «Mais je me trouve bien ici.»

Installé à La Chaux-de-Fonds, père de trois enfants, José-Antonio Santos Braz est devenu contremaître il y a une vingtaine d'années, dirigeant jusqu'à trente ouvriers. «Pour le moment ça va, on n'a pas eu d'accident... à part moi. C'était il y a 24 ans, un 19 mars, je me rappelle bien de la date car c'est le jour de la Saint-José. J'étais sur le pont, à Marin, une pièce a lâché et je suis tombé de 13

mètres. Je me suis retrouvé avec trois côtes cassées et un poumon perforé, mais j'ai vraiment eu de la chance.»

On imagine dès lors que les questions de sécurité sont importantes pour lui. «Je pense qu'il y a des mesures qui sont positives, mais pour d'autres, on a l'impression que c'est pour dire qu'on a fait quelque chose. Du coup, une dalle qu'on coulait en un semaine va nous prendre deux semaines avec les nouvelles mesures de sécurité. Et le patron, lui, il veut toujours la dalle en une semaine... et avec la sécurité!» En ce qui concerne les récentes mesures sanitaires, José-Antonio Santos Braz se dit «en ordre», mais il trouve qu'on en fait probablement un peu trop. «Ils passent presque tous les jours pour vérifier qu'on a du gel hydroalcoolique et qu'on se désinfecte bien les mains.»

C'était mieux avant

Même si nous nous trouvons dans les Montagnes neuchâteloises, à près de 1000 mètres, le mercure tutoie les 25°. N'est-ce pas trop difficile de trimer sous le soleil? «Oui, en été c'est dur, mais en

hiver, on a la neige. Si on devait s'arrêter à cause de cela, on ne travaillerait pas beaucoup. Avant, on pouvait travailler en short et torse-nu, maintenant nous devons porter pantalon et t-shirt avec des bandes réfléchissantes. Ma foi, c'est comme ça.»

A part la sécurité, qu'est-ce qui a beaucoup changé ces dernières années? «La main-d'œuvre. Avant, nous étions plus de travailleurs fixes, c'était mieux. Aujourd'hui, nous avons beaucoup de temporaires qui ne font que quelques mois, c'est plus difficile.» Le contremaître craint que la situation n'empire sur ce point. «Ce qui a changé aussi, c'est l'alcool, on n'en consomme plus, alors que dans le temps, on pouvait boire cinq ou six bières sur le chantier. Heureusement, on peut encore fumer, sinon ce serait une véritable prison», relève le chef.

On a dit que l'homme n'hésitait pas à s'engager. Il ne met pas pour autant tous les patrons dans le même sac. Il est d'ailleurs toujours resté fidèle à son employeur. «J'ai eu la possibilité de changer et de gagner plus, mais je ne l'ai pas fait car je vois qu'ici ce n'est pas les sous qui comptent le plus. Il y a aussi dans cette entreprise de bons ouvriers. Je le dis toujours au patron: j'ai besoin de toi, mais toi, tu as aussi besoin de moi.»

Jérôme Béguin



José-Antonio Santos Braz. «Il est très courageux et fait partie de ces chefs qui sont de toutes les manifs et grèves.» Photo Olivier Vogelsang.