



Focus sur le contournement nord de Zurich

Pages 6 à 9

Conditions de travail – **attaques sur fond de pandémie**

Temps de déplacement – **quels sont mes droits ?**

Construction durable – **projet phare à Winterthur**

Sommaire

Conditions de travail

Qu'est-ce qui nous attend encore ?

Page 3

Temps de déplacement

Qu'est-ce qui est payé, qu'est-ce qui ne l'est pas ?

Page 5

Reportage

Les engins de chantier bientôt à l'arrêt à Gubrist

Page 6

Contrôle des chantiers

Le modèle à succès SIAC

Page 10

Construction durable

Projet phare à Winterthur

Page 11

Portrait du contremaître

Roger Grimm

« J'ai tiré le gros lot »

Page 12

Impressum

Responsables: Chris Kelley (ck),

Pepo Hofstetter (ph)

Edition: Jérôme Béguin

Photos: Michael Schoch, Keystone,

ISAB, Martin Zeller

Photo de couverture: Manuel Schoch

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

UNIA

Editorial

Différentes réalités



Pendant des siècles, on a débattu du lien entre les pensées des gens et leurs expériences dans la vie.

Le célèbre économiste et philosophe Karl Marx

l'a exprimé clairement: «L'être détermine la

conscience.» Il entendait par là que la réalité concrète

dans laquelle nous vivons façonne dans une large mesure

nos pensées et nos opinions. Les grands débats politiques

et économiques qui ont cours actuellement semblent le

confirmer.

Car qu'il s'agisse du coronavirus, de l'accord-cadre avec l'UE ou des retraites, il est stupéfiant de constater à quel point d'éminents politiciens et politiciennes et certains économistes se montrent surpris et choqués lorsque les employé-e-s défendent leurs intérêts (voir page 3).

En ce qui concerne le coronavirus, ces «célébrités» oublient que tout le monde n'a pas bénéficié du télétravail pendant les dix-huit derniers mois. Les maçons, les employé-e-s de la logistique, les vendeuses et vendeurs et les soignant-e-s étaient jour après jour «au front» pendant la pandémie. Sans eux, rien n'aurait fonctionné. Maintenant que l'économie reprend de la vigueur, rien d'étonnant à ce qu'ils réclament à juste titre leur part du gâteau. Car applaudir c'est bien, mais ça ne paie pas le loyer.

L'échec de l'accord-cadre a aussi donné lieu à des réactions surprenantes. Pendant deux ans, les négociatrices et négociateurs de l'UE ont tenté avec les politiciennes et politiciens bourgeois de notre pays de saper la protection suisse des salaires. La Cour Européenne de Justice, qui est tout sauf favorable aux salarié-e-s, devait notamment décider quelles mesures d'accompagnement sont légitimes et lesquelles ne le sont pas. Et certains politiques se disent choqués lorsque la population active n'est pas prête à sacrifier les salaires et les conditions de travail? La «catastrophe politique maximale», comme certains ont appelé l'échec de l'accord, n'est pas tant son dénouement que le fait qu'une telle attaque contre les salaires ait été mise sur la table.

Enfin, les différentes réalités de vie, et donc une prise de conscience différente, sont aussi perceptibles dans la question des retraites. Le fait que des représentants ou représentantes d'associations, conseillers ou conseillères d'entreprises ou CEO bien rémunérés considèrent comme «approprié» que les salarié-e-s travaillent jusqu'à 70 ans n'a rien de surprenant. Pas plus que le fait que les maçons, les infirmières ou les salarié-e-s de la logistique rétorquent avec force: «Ça va ou quoi!?»

Les exemples le montrent: nous traitons des questions importantes de notre temps en fonction de la réalité dans laquelle nous vivons. Et c'est une bonne chose! Nous terminerons sur une célèbre phrase du penseur mentionné ci-dessus: «Les philosophes ont seulement interprété le monde de diverses manières, ce qui compte, c'est de le transformer.» Engageons-nous donc ensemble pour imposer nos intérêts. Nous connaissons nos réalités et nous savons où se situent les problèmes. A cet effet, un grand vote est actuellement mené auprès des travailleurs de la construction sur les revendications pour les négociations de la CN l'année prochaine (voir unia.ch/cn2022). Ta voix compte aussi!

Sincères salutations.

Chris Kelley

Co-responsable du secteur de la construction d'Unia

« A quoi devons-nous encore nous attendre ? »

Dans l'ombre du coronavirus, de manière presque inaperçue, les associations patronales et les politiciennes et politiciens bourgeois tentent de saper les droits et la protection de milliers de salarié-e-s. Sous prétexte de la pandémie ou de l'entretien des relations avec l'UE, d'anciennes revendications patronales refont surface, aussi dans la construction.

Les grues sont à l'œuvre, les machines grondent: après un bref fléchissement au début de la pandémie, la conjoncture reprend de l'élan. Les bourses s'envolent, les gains en capital explosent et beaucoup de grandes entreprises versent des dividendes. Le secteur de la construction, notamment, tourne à plein régime.

On a surtout applaudi

Mais pour bon nombre de salarié-e-s en Suisse, la pandémie de coronavirus a encore aggravé les problèmes du quotidien qui existaient déjà. D'une manière générale, les employé-e-s qui n'avaient pas la possibilité de travailler à domicile étaient exposés dès le début à un risque nettement plus élevé d'infection et de décès. De plus, le rythme et la pression ont continué à augmenter sur de nombreux lieux de travail. Cela s'est fait cruellement sentir sur certains chantiers: malgré le travail supplémentaire engendré par les mesures de protection, les délais déjà serrés sont restés inchangés, ce qui a encore accentué la pression du temps en de nombreux endroits.

De prime abord, de nombreux politiciennes et politiciennes se sont montrés «solidaires». Ils ont applaudi, salué et exprimé leurs remerciements à tous les salarié-e-s des soins, de la vente et de la construction qui ont accompli leur travail de manière exemplaire en prenant des risques considérables pour leur santé. Mais en même temps, certains représentants et représentantes de ces milieux au Palais fédéral ont soutenu des revendications qui auraient massivement péjoré les conditions de travail.

Attaques contre les temps de travail...

Par exemple Fabio Regazzi, conseiller national du parti «Le Centre» et président de l'USAM. Le Tessinois a demandé dans une motion mi-mai 2020 de «flexibiliser temporairement les conditions de travail et d'étudier en particu-

lier les dispositions relatives au temps de travail hebdomadaire maximum, aux services de garde et aux autorisations pour le travail de nuit et du dimanche.» Cela pour réparer les dégâts économiques de la première vague de coronavirus, au détriment des salarié-e-s.

Mais à y regarder de plus près, la motion, présentée tout d'abord comme mesure anti-crise, s'inscrit dans une sé-

«Cependant, tout porte à croire que les attaques contre les conditions de travail et la protection des salaires se poursuivront.»

rie d'attaques similaires de ces dernières années visant à supprimer la protection du temps de travail. En 2016 déjà, Kon-

rad Graber, collègue de parti de Fabio Regazzi, avait demandé au Conseil des Etats une «flexibilisation partielle de la loi sur le travail», à savoir la suppression d'importantes dispositions relatives à la durée maximale du travail et aux temps de repos. Différentes associations patronales comme Swissmem, economiesuisse ou encore l'Union patronale suisse vont aussi dans ce sens et souhaitent étendre les durées maximales de travail.

...et les salaires

La Société suisse des entrepreneurs (SSE) est aussi en première ligne des attaques contre les conditions de travail ! Au début, elle s'efforçait de remercier les maçons pour le travail accompli pendant la pandémie via des annonces dans la presse et des flyers. Mais l'encre était à peine sèche que les entrepreneurs se sont précipités. Ils étaient la seule association patronale à réclamer des réductions de salaires sur tout le territoire.

Un contremaître expérimenté de Bâle a récemment résumé la situation en ces termes: «En remerciement pour ton engagement pendant le coronavirus, tu reçois un flyer A4 avec des belles paroles mais en même temps, ils te menacent de réductions de salaires. Ces messieurs en costard-cravate n'ont toujours pas compris qu'en fin de compte, cela nuit



La construction au centre de l'attention: l'année prochaine, la CN et la convention des cadres de la construction seront renégociées. Y aura-t-il un autre conflit?

Photo: Keystone

à toute l'industrie du bâtiment. A quoi devons-nous encore nous attendre? »

CCT résiliées

D'autres branches de la construction se sont aussi laissées inspirer par la « grande sœur », la SSE. Ainsi, l'Association du carrelage de Bâle a résilié la convention collective de travail locale des carreleurs et carreleuses dans le but de réduire les salaires minimums. Malgré l'excellente situation des carnets de commandes, elle a justifié sa décision notamment par la situation économique en période de coronavirus, et a ainsi mis en péril les conditions de travail, mais aussi la retraite anticipée dans la branche. Jusqu'à aujourd'hui, les chefs se montrent intransigeants.

La situation est tout aussi préoccupante dans la menuiserie. L'année dernière, les parties contractantes s'étaient mises d'accord sur une nouvelle CCT ainsi que sur l'introduction d'une retraite anticipée. Cependant, à l'assemblée des délégué-e-s, les employeurs n'ont ratifié que la partie du paquet négocié qui leur convenait et ont à nouveau rejeté la retraite anticipée négociée. Les menuisiers et menuisières se retrouvent sans convention collective de travail et sans protection contre le dumping salarial.

L'accord-cadre comme cheval de Troie ?

Les efforts déployés pour affaiblir la protection des salarié-e-s sont aussi apparus très clairement dans les négociations sur un accord-cadre avec l'UE. Concrètement, l'UE a demandé un démantèlement des dispositions de protection des salaires et une réduction des contrôles des salaires et des conditions de travail. De plus, la Cour Européenne de Justice (CEJ) devrait décider à l'avenir quelles mesures de protection des salaires en Suisse sont justifiées et lesquelles ne le sont pas.

Mais cette Cour de Justice a une réputation très douteuse. Par le passé, elle a rendu plusieurs jugements qui étaient dirigés contre les salarié-e-s de divers pays européens. Elle a notamment légitimé le dumping salarial pratiqué par les Chemins de fer autrichiens et restreint le droit de grève en Finlande. Lorsque les représentant-e-s des employeurs allemands ont récemment affirmé que la protection suisse des salaires était illégale, Daniel Lampart, économiste en chef de l'Union syndicale suisse, a déclaré que « c'est un avant-goût de ce qui attend les sala-

rié-e-s suisses lorsque la Cour Européenne de Justice pourra décider de la protection salariale en Suisse dans l'accord-cadre. »

La résistance des syndicats

La position des syndicats dans le débat sur l'accord-cadre était claire dès le départ: oui à des relations réglées avec l'UE, mais seulement avec une solide protection des salaires. Il est intéressant de noter ici que les syndicats européens étaient clairement du côté des syndicats suisses lorsque nos partis bourgeois ont qualifié ces derniers de « protectionnistes », voire de « nationalistes ». Début janvier 2021, la Confédération allemande des syndicats (DGB) écrivait dans une lettre de solidarité: « La sape de la protection des salaires dans un pays nous concerne tous. »

Alors que les syndicats exprimaient leur opposition, le conseiller fédéral PLR Ignazio Cassis s'efforçait de faire passer l'exigence de Bruxelles à Berne. Vous avez mal négocié, mais vous en avez tiré le meilleur parti? Pas vraiment. Car la protection des salaires et les mesures d'accompagnement sont depuis longtemps une épine dans le pied de nombreux politiciens bourgeois. Beaucoup ont vu dans l'accord-cadre une chance de s'en débarrasser.

Depuis lors, une chose est sûre: la résistance a payé. L'accord-cadre sous sa forme actuelle a échoué. Les attaques contre la protection suisse des salaires sont momentanément écartées. Les syndicats ont joué un rôle déterminant à cet égard. Comme le précise le quotidien bernois *Berner Zeitung*, leur résistance a été « l'une des principales raisons pour lesquelles le Conseil fédéral a estimé que l'accord-cadre n'obtenait pas l'adhésion de la majorité ».

Cependant, tout porte à croire que les attaques contre les conditions de travail

et la protection des salaires se poursuivront. L'accord-cadre était à peine enterré que le PLR mettait en avant un « plan B » sous la forme d'un « programme de fitness intense » pour la Suisse, comme l'a formulé le conseiller aux Etats Damian Müller et, plus tard, la cheffe du parti Petra Gössi. Il ne s'agit pas de soulever des poids dans une salle de sport, mais bien de prolonger les durées maximales du travail et d'accorder des cadeaux fiscaux aux grandes entreprises: « Nous devons flexibiliser le marché du travail, adapter le droit du travail à notre temps », affirme Petra Gössi dans le journal zurichois *Tagesanzeiger*.

La branche de la construction au centre de l'attention

Comme souvent, le secteur principal de la construction est à nouveau au centre des préoccupations. La Convention nationale (CN) et la Convention des cadres de la construction seront renégociées en 2022. Dans cette perspective, Unia organise jusqu'en novembre un grand vote auprès des maçons et des contremaîtres pour définir leurs principales revendications.

Les entrepreneurs ont déjà clairement fait savoir qu'ils reposeront leurs anciennes revendications du dernier renouvellement de la CN (2018). A l'époque, leur objectif était une dégradation des horaires de travail: beaucoup plus d'heures supplémentaires et moins de possibilités de planification pour les employé-e-s. Grâce à la résistance de milliers de maçons et de contremaîtres, l'attaque a été repoussée. Une nouvelle attaque menace. Ainsi, l'année prochaine, le secteur principal de la construction pourrait être au cœur des débats dans le monde du travail. Les discussions porteront à nouveau sur la question suivante: les travailleurs méritent-ils plus ou moins d'argent, de protection et de respect?

Vote sur les revendications CN et les revendications des contremaîtres 2022

L'année prochaine, la Convention nationale (CN) et la Convention des cadres de la construction seront renégociées. C'est l'occasion pour nous d'améliorer les deux conventions collectives de travail dans le sens des maçons et des contremaîtres. Nous devons aussi combattre les éventuelles exigences de démantèlement des conditions de travail de la part des entrepreneurs.

Un grand vote est actuellement en cours sur les chantiers: « Que souhaitez-vous changer et quelles sont les principales préoccupations que nous devons intégrer dans les négociations? » A la clôture de la rédaction, plus de 12000 maçons ont déjà participé!

Temps de déplacement: quels sont mes droits ?

La question du temps de déplacement prend de plus en plus d'importance. Car en raison de la forte concurrence dans la construction, les entreprises sont toujours plus nombreuses à soumissionner pour des projets qui sont très éloignés de leur siège. Cela se fait au détriment des maçons et des contre-maîtres.

Contrairement à d'autres branches, le lieu de travail dans le secteur de la construction change souvent. Alors qu'autrefois le marché de la construction était fortement régionalisé, la concurrence de plus en plus rude a amené de nombreuses entreprises à étendre leur territoire d'activité. Ainsi, il arrive souvent que des équipes de construction se croisent sur l'autoroute. Ces déplacements sont peu propices au bon équilibre entre travail et vie privée (ainsi qu'à la protection du climat).

Ce que disent la CN et la convention des cadres de la construction

La question du temps de déplacement est réglée à l'art. 54 de la CN, respectivement à l'art. 12.3 de la convention des cadres de la construction. Tous deux sont en principe concordants.

Dans la loi, le temps de déplacement du domicile au lieu de travail n'est pas réputé temps de travail. Il en va autrement pour le trajet depuis le lieu d'engagement, selon le contrat de travail, jusqu'au lieu de mission (art. 9 Loi sur le travail, art. 13 OLT 1). Cependant, la situation est particulière dans la construction, car le lieu de mission change fréquemment et ne correspond pas, en règle générale, au lieu d'engagement.

Pour cette raison, les deux CCT prévoient une réglementation spéciale. Le temps de déplacement du lieu de ras-

semblement pour se rendre au chantier et en revenir ne compte certes pas comme temps de travail. Mais si la durée du trajet excède 30 minutes au total par jour, le surplus de temps doit être indemnisé au salaire de base.

30 minutes gratuites

Mais qu'est-ce que cela signifie concrètement et comment le lieu de rassemblement est-il défini ? Un lieu de rassemblement au sens de l'art. 54 de la CN est un lieu défini contractuellement où les salarié-e-s se rassemblent pour être transportés ensemble sur le chantier. Il s'agit en général du lieu d'engagement, souvent le siège de l'entreprise (décision CPSA 25/2011). Les 30 premières minutes du trajet à partir de ce lieu de rassemblement jusqu'au chantier et retour ne doivent donc pas être indemnisées. Mais au-delà de cette limite, le temps de déplacement doit être indemnisé au salaire de base.

La Commission paritaire suisse d'application (CPSA) interdit aussi les pratiques visant à contourner cette réglementation. Elle précise qu'il « n'est pas permis, lors de changements fréquents de chantiers, de partir de l'idée qu'il y a, à chaque fois, un changement du lieu d'engagement dans le but de contourner les dispositions concernant le remboursement des frais et le temps de déplacement. » (CPSA 13/2007). En d'autres termes, une entreprise ne peut pas changer le lieu d'engagement dans le seul but de réduire l'indemnisation des temps de déplacement.

Que se passe-t-il si un employé se rend directement de son domicile au chantier ou si le bus d'entreprise va le chercher ? Dans ce cas, le temps normalement nécessaire pour se rendre du domicile au lieu de travail, plus 30 minutes, n'est pas indemnisé. Au-delà de cette limite, le temps de déplacement doit aussi être indemnisé au salaire de base.

Autres dispositions

D'autres points doivent encore être pris en compte :

- Une indemnité forfaitaire uniforme pour le temps de déplacement n'est pas autorisée, car l'indemnité se rapporte explicitement au temps de déplacement (moins 30 minutes) ainsi qu'au salaire individuel (CPSA 59/2013).
- Pour le chauffeur d'un véhicule de transport d'équipe, la totalité du temps est prise en compte dès la première minute et compte comme temps de travail (CPSA 117/2016 ; art. 13.1 OLT 1).
- Si les salariés se rendent d'abord au dépôt pour charger un camion ou effectuer d'autres travaux, on doit considérer le trajet entre le dépôt et le chantier comme du temps de travail, étant donné que le travail a déjà commencé.
- Pour les employés rémunérés à l'heure, l'indemnité pour le temps de déplacement doit inclure les parts du salaire de vacances ainsi que du 13e salaire (annexe 8 de la CN).
- Pour les employés temporaires, l'indemnité doit en principe être calculée à partir du même lieu de rassemblement que pour les employés fixes (CN Art. 54 al. 2 ; CPSA 25/2011).

Règlement controversé

La question de savoir si la réglementation prévue dans la CN et la convention des cadres de la construction est conforme à la loi suscite la controverse, car les 30 premières minutes du trajet effectif ne sont pas indemnisées. Le Conseil fédéral a donc refusé de rendre cet article de force obligatoire. Il renvoie à la définition du temps de travail dans la loi.

La réglementation actuelle pose aussi d'autres problèmes. Car les temps de déplacement, contrairement aux heures supplémentaires, ne sont pas limités par les dispositions de la CCT. Du point de vue d'Unia, il est urgent d'améliorer cette réglementation.

Chris Kelley



Grafik: SVK

Au Gubrist, les machines de chantier sont sur le point de s'arrêter

Au nord de Zurich se trouve l'un des plus grands chantiers autoroutiers de Suisse. D'ici 2025, l'autoroute A1 sera élargie à six voies, ce qui nécessite la construction d'un nouveau tunnel. Les travaux de chantier sont déjà bien avancés, comme le montre un rapide coup d'œil sur place.

Le contournement nord de Zurich est l'un des tronçons autoroutiers les plus fréquentés de Suisse. Jusqu'à 120 000

« Chaque tunnel a ses particularités et pose de nouveaux défis pour lesquels nous devons trouver des solutions. »

véhicules empruntent quotidiennement le tronçon de onze kilomètres entre l'échangeur Limmattal à l'ouest et l'échangeur Zurich nord à l'est. Il n'est donc pas étonnant que cet axe s'invite régulièrement dans les annonces d'em-

bouteillages de la radio alémanique SRF: en 2017, l'Office fédéral de la statistique y a recensé 345 jours d'embouteillages.

Pour remédier à la situation, l'Office fédéral des routes (OFROU) procède depuis 2016 à l'élargissement à six voies du tronçon (voir encadré). La pièce maîtresse est le troisième tube du Gubrist. Si tout se passe comme prévu, il sera ouvert à la circulation début 2023.

Claudio Isler (42 ans), chef de chantier du projet du troisième tube du Gubrist, nous attend sur le grand chantier non loin de Regensdorf dans la banlieue nord de Zurich. Malgré son âge relativement jeune, cet ingénieur civil de l'entreprise d'ingénierie et de conseil Pini Group a une grande expérience de la

construction de tunnels. Il a déjà participé à la construction du tunnel de base du Gothard et du Ceneri, et auparavant à celle du tunnel routier de l'Uetliberg, « mais à l'époque en tant que stagiaire », dit-il en riant.

Nous lui demandons si le tunnel du Gubrist avec ses trois kilomètres de long n'est pas insignifiant par rapport aux deux tunnels de base. « Non, pas du tout », assure-t-il, « ce serait exagéré de dire cela ». Chaque tunnel a ses particularités et pose de nouveaux défis et problèmes pour lesquels nous devons trouver des solutions. C'est ce qui rend ce travail attrayant. Dans le cas du Gothard, en plus de la longueur, c'est surtout la géologie qui a réservé des surprises et occasionné bien des maux de tête.

Défi logistique

La particularité du Gubrist réside d'une part dans la remarquable section transversale du tube à trois voies: en Suisse,



« Le plus grand défi a été la logistique » : Claudio Isler, responsable en chef du chantier explique le projet du contournement nord de Zurich.



Grand chantier de Zurich nord : le nouveau tube devrait être construit parallèlement à l'une des autoroutes les plus fréquentées de Suisse.

il n'y a pas d'autre tunnel d'un diamètre de presque seize mètres. Mais le principal défi réside dans la logistique, explique Claudio Isler: «Comment nous organiser dans des espaces restreints pour que les différents travaux effectués en parallèle ne se gênent pas mutuellement?» La difficulté résidait aussi dans le fait que le tube devait être construit parallèlement à l'une des autoroutes les plus fréquentées de Suisse et que douze liaisons transversales devaient être créées. Et enfin, il y a eu le coronavirus. «Nous avons tout mis en œuvre pour gérer le problème au mieux: nous avons échelonné les heures des repas, prévu des installations sanitaires supplémentaires et bien d'autres choses encore pour respecter les prescriptions et protéger la santé des travailleurs», souligne Claudio Isler. Il y a bien sûr eu des retards, notamment parce que les ouvriers n'étaient plus autorisés à quitter leur pays ou devaient observer une quarantaine à leur retour.

1,3 million de tonnes de roche

Au pavillon d'information (ouvert tous les samedis de 09h00 à 14h00), le chef de chantier Claudio Isler nous explique

les détails du projet. Le tunnel mesure au total 3,3 kilomètres de long: il est à ciel ouvert sur environ 300 mètres et creusé dans la roche sur 3 kilomètres. Le percement du tunnel a été réalisé à partir de l'est, depuis Zurich Affoltern. Les ouvriers de l'entreprise Marti Tunnel ont extrait environ 1,3 million de tonnes de roche de la montagne. La roche était acheminée par tapis roulant jusqu'à une station de chargement mise en place à cet effet, puis chargée sur des trains de chacun 18 wagons. Chaque jour, deux à trois trains convoyant chacun 1000 tonnes de matériaux se rendaient à Wildegg (AG) pour remblayer une ancienne carrière de cimenterie. Selon Julian Räss de l'OFROU, quelque 120 000 trajets en camion ont ainsi pu être évités.

Les travaux d'excavation ont débuté en novembre 2017. Environ 120 maçons travaillaient du mardi au jeudi en trois équipes. Deux équipes étaient à l'œuvre le lundi et le vendredi et une seule le samedi. «Le travail a été organisé de cette manière pour permettre aux ouvriers de prendre de longs week-ends et se rendre dans leur pays d'origine», ex-

plique Claudio Isler. De nombreux ouvriers viennent d'Italie, d'Autriche ou de Slovaquie. «On se croise régulièrement sur les chantiers de tunnels!»

« En Suisse, il n'y a pas d'autre tunnel d'un diamètre de presque seize mètres. »

Une centaine de travailleurs étaient logés dans des conteneurs directement sur le chantier.

Avancement au moyen d'une haveuse

Initialement, un avancement à l'explosif était prévu, mais il a finalement été décidé d'utiliser une haveuse sélective (TSM, machine à attaque ponctuelle). Equipée d'une tête de coupe d'un bon mètre (tambour rotatif à pics d'acier), cette machine de 120 tonnes avançait d'environ six mètres par jour pour percer la partie supérieure du tunnel, la calotte. Après chaque avancée de 1,5

mètre, les murs étaient sécurisés à l'aide de béton projeté et d'un cintre métallique.

Tandis que la machine TSM progressait à l'avant dans la molasse d'eau douce, les ouvriers à l'arrière excavaient les parties inférieures du tunnel (le stross et le radier), puis construisaient le tube proprement dit à partir du radier. Plus loin en direction du portail, des éléments pour la gaine de conduite ont été

« Chaque jour, deux à trois trains se rendaient à Wildegg (AG) pour remblayer une ancienne carrière de pierres. »

installés sous la chaussée, les cavités latérales ont été remplies de matériaux d'excavation et l'étanchéité du tunnel a été posée. « Par moments, jusqu'à 180 personnes étaient à l'œuvre sur le tronçon en construction », relève Claudio Isler, ce qui était effectivement complexe au niveau logistique !

Jonction il y a un an

Après trois ans, à fin 2020, le percement était achevé. Les travaux de revêtement intérieur avaient déjà débuté parallèlement aux travaux d'excavation. Les ouvriers ont bétonné la voûte, les centrales d'exploitation et les liaisons transversales vers le deuxième tube, installé le plafond intermédiaire, démonté la station de chargement, réalisé la fondation de la route et posé le revêtement de la chaussée. Ces travaux seront achevés cet automne. Le tunnel sera ensuite remis aux techniciens qui mettront en place l'ensemble des installations d'exploitation et de sécurité.

Environ 80 000 mètres cubes de béton ont été utilisés pour le revêtement du troisième tube, précise Claudio Isler. Il s'agit de béton conventionnel. On a renoncé à utiliser du béton recyclé pour des raisons de coût. Aujourd'hui, cela serait peut-être différent, car la loi révisée sur les marchés publics qui est en vigueur depuis janvier 2021 accorde davantage de poids aux aspects écologiques.

La dernière touche

Lors de notre dernière visite du tunnel à fin juin, tout était relativement calme,

la plupart des travaux de construction étaient terminés. Au portail est, où une tranchée ouverte a été réalisée sur environ 70 mètres, puis couverte, les ouvriers se préparent à mettre en place la fondation de la chaussée. Quelques mètres plus loin, sur le tronçon excavé, la route est terminée jusqu'à la moitié du tunnel hormis le revêtement de surface. La seconde moitié du tunnel sera prête d'ici septembre.

Quelque 90 personnes au total sont encore à l'œuvre sur l'ensemble du chantier du tunnel, informe Claudio Isler. Ils posent le revêtement, installent les ca-

« Par moments, 180 personnes étaient à l'œuvre sur le tronçon en construction. »

niveaux fendus pour les eaux usées, bétonnent les accotements et mettent la touche finale avant la remise de l'ouvrage. Tous les 300 mètres environ, nous passons devant une liaison transversale vers le deuxième tube ; il y en a



Derniers travaux de soutènement avant de passer le relais aux entreprises chargées des installations d'exploitation et de sécurité : au début de l'année 2023, trois voies de circulation emprunteront le nouveau tunnel.



Il a fallu enlever la moitié d'une colline pour faire de la place au troisième tube : portail ouest près de Weiningen.

douze au total dont quatre sont praticables. Elles mesurent en moyenne 30 mètres de long et permettent une évacuation rapide en cas d'urgence. Des conditions de pression de l'air différentes dans les deux tubes empêchent la fumée et les gaz de se répandre dans les galeries.

Centrales d'exploitation labyrinthiques

Après un trajet d'environ 2,5 km dans le tunnel, nous quittons notre minibus et nous nous dirigeons à pied vers le portail de Weiningen. Là, les ouvriers installent un dernier élément de coffrage du plafond intermédiaire. Au portail ouest, une tranchée ouverte a été réalisée sur environ 250 mètres au milieu d'un quartier résidentiel. Elle est protégée par des murs anti-bruit. «C'était particulièrement délicat ici», nous confie Claudio Isler. «Nous avons dû détruire la moitié d'une colline et une partie du bâtiment commercial adjacent pour faire de la place pour le troisième tube.»

A l'entrée du tunnel, nous entrons par le côté dans la centrale d'exploitation de Chalofen. Ici, le revêtement intérieur est terminé et les entreprises chargées des installations d'exploitation et de sécurité ont déjà pris le relais. La centrale à plusieurs étages dispose de nombreuses pièces de tailles et de formes dif-

férentes et d'une sortie directe vers le canal de service, un petit labyrinthe. Le niveau inférieur est utilisé pour l'exploitation, et toutes sortes d'appareils électromécaniques seront installés aux niveaux intermédiaire et supérieur. Le nouveau tube dispose au total de trois centrales d'exploitation au niveau des portails et de la niche de sécurité au milieu du tunnel.

Découvertes surprenantes

Une première surprise est apparue avant même le début des travaux : avant que les pelleteuses n'entrent en action sur le site d'installation, les archéologues ont procédé à des fouilles de la parcelle.

Leurs découvertes ont dépassé toutes les attentes. Ils ont mis au jour un site funéraire celte datant des 2^e et 1^{er} s. av. J.-C. Les Romains ont aussi laissé des traces au Gubrist : un habitat a été découvert ainsi qu'une route qui faisait partie de la liaison de Zurich à Baden et Windisch (Vindonissa, un camp de légionnaires romains). Cela montre, comme l'écrit la Direction des travaux publics du canton de Zurich, que le Gubrist était déjà à l'époque un important axe de transport. Toutefois sans tunnels ni centrales d'exploitation informatisées.

Texte Pepo Hofstetter, photos Michael Schoch

Projet du contournement nord de Zurich

ph. L'élargissement à six voies du contournement nord de Zurich (A1) se compose principalement de quatre projets partiels. Le tronçon à six voies entre Zürich Affoltern et la jonction Zurich nord a déjà été inauguré l'année dernière. Le troisième tube du Gubrist, la pièce maîtresse de l'élargissement (voir texte principal), sera ouvert à la circulation début 2023. Dans ce tube, les véhicules circuleront sur trois voies en direction de l'ouest. Il sera ensuite procédé à l'assainissement du premier et du deuxième tube où la circulation s'écoulera à l'avenir sur quatre voies en direction de l'est. Enfin, l'entrée de Weiningen à l'ouest sera couverte. La commune avait imposé cela dans le cadre d'un litige qui a duré plusieurs années.

Selon le calendrier, le projet devrait s'achever en 2025. Les coûts sont estimés à un milliard et demi de francs (prix d'avril 2006), dont un bon tiers (565 mios de francs) sont consacrés au nouveau tube.

SIAC: un modèle à succès

Le système de contrôle de la construction SIAC a bien démarré: les informations de plus de 30 000 entreprises sont déjà enregistrées et plus de 11 000 cartes SIAC ont été émises. SIAC facilite l'application des conventions collectives de travail et offre de nouvelles possibilités aux contremaîtres.

«Le système d'information de l'Alliance pour la construction (SIAC) est un modèle à succès», déclare Nico Lutz, chef du secteur construction du syndicat Unia et président de l'association SIAC, soutenue par seize associations patronales et syndicats. «Nous avons fondé l'association il y a à peine quatre ans et lancé le système il y a deux ans. D'ici la fin de l'année, la majeure partie des entreprises du secteur principal de la construction et du gros œuvre en Suisse alémanique, qui sont soumises à une CCT de force obligatoire, sera enregistrée dans SIAC». En Suisse romande, les premières branches et cantons ont aussi fourni leurs données.

Transparence grâce à la banque de données

L'idée est simple: améliorer l'application des dispositions minimales des CCT à l'aide d'une plateforme numérique. Quelque 130 commissions paritaires (CP), organisées selon les branches et les régions, sont responsables de l'exécution des CCT. Elles effectuent près de 10 000 contrôles par an sur les chantiers. Elles enregistrent désormais leurs informations dans SIAC et les rendent ainsi accessibles à toutes les branches et régions. Elles indiquent si une entreprise est soumise à une CCT et à laquelle, si elle a déjà fait l'objet d'un contrôle et avec quels résultats, et si des arriérés de paiements sont ouverts. «Cela facilite considérablement le travail des commissions paritaires et des contrôleurs sur place», explique Nico Lutz. «SIAC est le seul système qui met ces informations à la disposition de toutes les régions et branches. Et c'est un grand pas vers des conditions de concurrence équitables. Car cela permet aux maîtres d'ouvrage d'attribuer des mandats à des entreprises qui respectent effectivement les conditions de travail minimales.»

Avantages pour les contremaîtres

SIAC délivre aussi des certificats CCT standardisés aux entreprises qui se sont enregistrées. Les maîtres d'ouvrage disposent ainsi d'informations actuelles et

complètes indiquant si l'entreprise est «en ordre». Jusqu'ici, environ 3000 entreprises ont consulté plus de 20 000 attestations, et la tendance est à la hausse. «Cela montre que notre système est de plus en plus utilisé», déclare Nico Lutz. Les entreprises enregistrées peuvent commander une carte SIAC avec un code QR pour leurs employé-e-s. Le contrôleur peut la scanner avec l'application SIAC et il obtient immédiatement toutes les données pertinentes sur l'entreprise et l'employé. A fin juin, quelque 11000 cartes avaient été émises.

En Suisse romande, il existait déjà différentes solutions de cartes auxquelles participaient les parties contractantes. Genève avait déjà une carte et, dans les cantons de Vaud, Valais et Fribourg, il existait même deux cartes concurrentes des caisses de compensation AVS dans le secteur principal de la construction et le second œuvre. Contrairement à SIAC, ces cartes régionales ne donnent pas des informations précises sur les contrôles effectués concernant le respect de la convention collective de travail. Elles permettent surtout de savoir si une personne est annoncée auprès de la caisse de compensation AVS et si au moment où la carte est délivrée, l'entreprise est en infraction ou non. SIAC, en revanche, contient beaucoup plus d'informations actualisées sur le respect de la CCT.

Les régions latines utilisent SIAC

Dans le secteur principal de la construction de Suisse latine, les commissions paritaires du Tessin, Genève, Fribourg, Neuchâtel et Jura ont fourni à SIAC les données de leurs entreprises assujetties. Les entreprises peuvent ainsi obtenir automatiquement leur attestation CCT. Dans le canton du Valais, la livraison des données a lieu dans les prochaines semaines, seul le canton de Vaud est encore en attente. Le Second œuvre romand a décidé de se rattacher à SIAC. Un projet de mise en œuvre et d'introduction a été lancé. Les cantons du Tessin et de Neuchâtel travaillent déjà avec

la carte SIAC ainsi que certaines sociétés suprarégionales au Jura et à Fribourg. La carte Cerbère du secteur principal de la construction des cantons de Vaud, Valais et Fribourg peut être lue actuellement via l'application SIAC. Il existe une collaboration technique. La carte de Genève et la Carte Pro ne sont pas reliées à SIAC.

L'objectif commun est de développer une solution pour toute la Suisse avec SIAC. Pour cette raison, SIAC a tenu compte par le passé des préoccupations des cantons romands et continuera à le faire.

Système concurrent des entreprises générales

A côté des solutions de cartes soutenues par les partenaires sociaux, certaines entreprises générales ont aussi lancé le système concurrent WORKcontrol. Selon le site web, ce système veut «assister les entrepreneurs contractants et les entreprises sous-traitantes dans la mise en œuvre de la loi sur les travailleurs détachés et la responsabilité solidaire». Les entreprises enregistrées reçoivent un badge d'accès pour leurs collaboratrices et collaborateurs. «La pertinence de WORKControl est très faible», critique Nico Lutz. «Les informations ne proviennent pas de contrôles effectifs. Elles ne disent pas si une entreprise respecte effectivement la CCT ou pas.» Le système repose sur l'autodéclaration: les employé-e-s doivent confirmer par écrit qu'ils touchent le salaire minimum. «Les entreprises qui fraudent n'auront aucun problème à faire signer leurs employé-e-s. Et pour les entreprises indigènes, les violations de la CCT concernent moins le salaire minimum que la durée du travail, les temps de trajet, les frais, etc.»

Nico Lutz précise que des discussions sont menées dans le but d'améliorer cette situation insatisfaisante pour les entreprises. «Notre position est la suivante: tout ce qui concerne les CCT de force obligatoire doit passer par SIAC. Car pour les entreprises de ces branches, il est plus judicieux d'utiliser des informations qui proviennent de contrôles effectifs et qui sont donc fiables.»

Pepo Hofstetter

Réutiliser au lieu de jeter

La Suisse est championne du recyclage des déchets de démolition. Or le bilan est très différent pour le réemploi des éléments de construction : presque tout est éliminé. Un projet pilote réalisé à Winterthour montre qu'il serait possible de faire mieux.

Chaque année, les travaux de transformation et de démolition produisent 17 millions de tonnes de déchets en Suisse. Près des deux tiers sont recyclés – un record. Or le réemploi des éléments de construction est loin d'afficher un tel bilan. Il ressort d'une étude publiée en mai 2020, sur mandat de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), que le réemploi est « extrêmement peu développé » en Suisse. Alors même que la masse des éléments de construction susceptibles de réemploi est gigantesque, étant donné que bien des bâtiments sont rasés après 20 ou 30 ans déjà. Selon une estimation de 2016, près de 5 millions d'éléments qui seraient réutilisables (75 000 tonnes) aboutissent chaque année à la benne, ce qui représente un énorme gaspillage de ressources.

Projet phare à Winterthour

Un projet phare de réemploi a été finalisé ce printemps non loin de la gare de Winterthour, à la Lagerplatz, sous le nom de K118. Sur mandat de la caisse de pensions Abendroth, un bureau d'architectes spécialisé dans la construction durable, In Situ, a surélevé de trois étages l'ancienne menuiserie modèle de Sulzer. Il s'agissait d'utiliser autant que possible des matériaux de seconde main, récupérés dans les environs. Selon Marc Angst, directeur de projet chez In Situ, plus de la moitié de l'extension est formée de matériaux réemployés.

Nouveau module du NEST

ph. Le nouveau module de la plateforme de recherche et d'innovation de l'Empa et de l'Eawag (NEST) a ouvert ses portes à la fin août à Dübendorf (ZH). Baptisé Sprint, ses bureaux sont essentiellement construits à partir de matériaux recyclés. Le module Sprint documente au quotidien les défis posés par la réutilisation des matériaux de construction et formule à chaque fois des solutions concrètes.
www.empa.ch/web/nest/sprint

Cette pratique a permis d'économiser 60 % de rejets de CO₂ par rapport à l'utilisation de matériaux neufs, sans alourdir la facture finale.

La structure métallique porteuse en acier provient d'un ancien centre de distribution Coop à Bâle. Des éléments de façade préfabriqués en bois y ont été ajoutés, isolés avec de la paille et recouverts d'argile. La façade en tôle rouge vif des nouveaux étages, devenue la carte de visite du bâtiment, provient d'une ancienne imprimerie de Winterthour. L'escalier extérieur faisait jadis partie d'une tour de bureaux de Zurich Ouest, rasée après 30 ans. De là viennent également 80 fenêtres, dont quelques-unes seulement n'étaient pas conformes aux normes d'isolation actuelles. Même l'installation photovoltaïque du toit est de seconde main. Elle aurait sinon été éliminée lors d'une réfection de toiture – alors même qu'elle était en parfait état et malgré toute l'énergie grise requise pour sa fabrication.

Tout n'est pas réutilisable

Comme le souligne l'expert Marc Angst, les matériaux de construction ne sont pas toujours réutilisables. Tout dépend de l'effort demandé. Des éléments exigeant un usinage complexe ou dont le transport serait gourmand en énergie ne conviennent guère pour un réemploi. Il faudrait par exemple préserver autant que possible les éléments ayant subi un procédé thermique ou ayant nécessité une grande habileté artisanale. A contrario, le nettoyage du mortier à base de ciment utilisé avec les briques silico-calcaires est un vrai casse-tête. Pour consolider les fondations, les maçons ont employé du béton recyclé sur le chantier K118.

De multiples obstacles

Mark Angst indique deux grandes raisons expliquant la rareté des cas de réemploi dans la construction. Il y a d'abord une question de mentalité et de culture. Beaucoup d'acteurs du secteur – maîtres d'ouvrage, bureaux d'étude ou entreprises spécialisées – hésitent à utili-



Le chantier du K118 à Winterthour, un modèle pour le réemploi des matériaux.

ser des « matériaux d'occasion » – par méfiance ou méconnaissance, par perfectionnisme, faute de garanties ou par réticence à adapter leur mode de travail habituel.

Un autre problème se pose : comment savoir ce qui est disponible, quand et où ? On trouve bien quelques plateformes aujourd'hui, mais ce n'est pas suffisant. D'où le nouveau métier de chasseur de matériaux de construction à réemployer. Il serait aussi souhaitable, selon Mark Angst, d'exiger dès le stade de l'autorisation de démolir que l'entreprise ou les tiers mandatés accordent la priorité absolue à la réutilisation des matériaux.

Une entreprise offre parfois son aide pour vider un bâtiment avant sa démolition. « Nous dépendons ici du bon vouloir des contremaîtres », souligne Mark Angst, « car on nous perçoit sur les chantiers comme un grain de sable dans les rouages ». Or il n'y a guère de problème, moyennant une bonne coordination. L'important étant que les entreprises et les maîtres d'ouvrage soutiennent leurs contremaîtres et acceptent les délais supplémentaires. Les expériences réalisées sont concluantes. Il est même déjà arrivé que des contremaîtres nous recontactent pour nous signaler des objets réutilisables lors d'une démolition.

Pepo Hofstetter

«J'ai tiré le gros lot»

Pour Roger Grimm, contremaître, plus le chantier est complexe, plus le travail est intéressant et c'est d'ailleurs ce qui lui plaît avec son chantier actuel.

(ms) Ce n'est pas le premier immeuble en terrasses que construit Roger Grimm. Il en a déjà bâti plusieurs pour son entreprise dans les environs de Baden, en Argovie. Il est réputé spécialiste des chantiers du genre. «J'ai tiré le gros lot», souligne-t-il à cet égard.

C'est d'ailleurs ce gros lot qui l'a amené à la Schartrainrainstrasse, sur le versant Sud de Baden, à deux pas de Wettingen. Sur un terrain aussi étroit qu'abrupt, il empile actuellement avec son équipe sept maisons mitoyennes les unes sur les autres.

«Les défis»

La situation inhabituelle du chantier à elle seule lui pose déjà de sérieuses difficultés à lui et à son équipe, mais il préfère parler de «défis» plutôt que de problèmes. De toute évidence, un tel chantier titille sa fierté professionnelle et lui plaît énormément. Âgé de 53 ans, Roger Grimm travaille dans le bâtiment depuis 37 ans et est contremaître depuis 26 ans. Il travaille pour son entreprise actuelle depuis onze ans. Il a souvent construit des bâtiments industriels, dont il se souvient à peine, mais il n'est pas près d'oublier le chantier actuel.

On peut, par exemple, évoquer l'excavation de la fouille dans la paroi abrupte. Il y a aussi la petite route étroite et sinueuse que les camions ne peuvent monter qu'en marche arrière parce qu'il n'y a pas la place de faire demi-tour, sans même parler du vent, souvent rude, au point de ne pas pouvoir utiliser la grue.

«L'alpha et l'oméga»

Sur ce site, la préparation du travail est l'alpha et l'oméga, explique Roger Grimm. Les livraisons, le ferrailage, le béton, les isolations doivent être planifiés à l'heure près. «En cas de pépin, nous n'avons aucune marge de manœuvre.» Il n'y a pratiquement pas de place pour entreposer du matériel. Le travail d'organisation de Roger Grimm ne se limite d'ailleurs pas au gros

œuvre. Quand ses hommes attaquent la construction du troisième étage, l'aménagement intérieur commence déjà au premier. «Je dois alors planifier également la livraison du matériel des électriciens ou des poseurs de fenêtres.»

Le numérique rend de précieux services à Roger Grimm dans ce contexte. Il établit toujours un programme de travail sur trois semaines qu'il partage par courriel avec ses principaux sous-traitants. Cela prend bien sûr un certain temps qu'il préférerait passer dehors sur le chantier, mais cela permet aussi une planification précise dont se réjouit le maître d'ouvrage.

Les délais

Roger Grimm attache évidemment une grande importance au respect des délais. D'après lui, de nombreux maîtres d'ouvrage se moquent cependant de la complexité de la construction et des nombreuses règles chronophages que lui et son équipe doivent respecter, notamment en termes de sécurité au travail. «C'est à nous, contremaîtres, qu'il appartient de leur expliquer quels sont les problèmes entraînant des retards qui ne peuvent en partie être rattrapés qu'avec davantage d'effectifs. Sur ce chantier, par exemple, tout est tellement étriqué que, même à dix, nous n'irions pas plus vite.»

La pression des délais se traduit aussi par un manque de temps pour approfondir la formation des jeunes collègues. «Quand on sort d'apprentissage,

on a encore beaucoup à apprendre dans la profession.» Cette carence est commune à tous les chantiers: «On trouve facilement des auxiliaires, mais le personnel qualifié manque cruellement.» C'est encore vrai pour les contremaîtres qui se font rares. Il reste encore une dizaine d'années à travailler à Roger Grimm jusqu'à la retraite. Beaucoup de ses collègues, par contre s'arrêteront plus tôt, ce qui impliquera de renouveler la moitié des postes de contremaîtres dans les années à venir. En même temps, le nombre d'apprenti-e-s est en chute libre.

Roger Grimm a du mal à se l'expliquer. «D'autres métiers sont pénibles aussi. Dans les soins, les conditions de travail sont pires et les gens sont souvent mal

«J'aime travailler dans le bâtiment parce que le soir, on voit ce que l'on a fait pendant la journée»

payés. Je n'ai jamais regretté de travailler dans le bâtiment. Bien sûr que les lundis matins sont durs, comme pour beaucoup de monde, mais j'aime ce job parce que le soir, on voit ce qu'on a fait pendant la journée.»

Il y a quand même une passion à laquelle il a dû renoncer, pas tant à cause de l'âge et de la pénibilité du travail que par égard pour sa famille: autrefois, il était en tournée presque tous les week-ends avec un groupe dont il était le batteur. «Ce temps-là est révolu, dit-il, non sans une pointe de nostalgie.



Roger Grimm (53 ans): «Je n'ai jamais regretté de travailler dans le bâtiment.»
Foto Michael Schoch