

Contremaître

Une publication du syndicat Unia

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

Septembre 2025



Méga chantier au Titlis

Pages 6 – 9

Négociations CN – Ce qui est en jeu

Temps de trajet – Quelles sont les règles ?

Diplôme de contremaître – Interview du responsable

Sommaire

Négociations CN
Ce qui est en jeu
Page 3

Recommandation du patron en chef
L'aide sociale plutôt que des salaires dignes
Page 4

Titlis
Construire en haute altitude
Pages 6-9

Recyclage du béton
Chantier modèle à Genève
Page 10

Diplôme de contremaître
Interview du responsable des examens
Page 11

Portrait de Pierre-Alain Fumeaux
«Sans les syndicats et la mobilisation des maçons, nous n'aurions rien obtenu»
Page 12

Impressum

Rédaction: Pepo Hofstetter (ph),
Chris Kelley (ck)

Photo de couverture: Manu Friederich

Mise en page et impression:
Printoset Zurich, www.printoset.ch

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

Tirage: 2400 exemplaires

UNIA

Editorial

La logique étrange de la direction de la SSE



Je l'avoue: lors de la première ronde de négociations de la CN au début du mois de juillet, je suis resté sans voix. Les dirigeants de la Société suisse des entrepreneurs (SSE) y ont annoncé leurs revendications pour la nouvelle CN (voir page 3).

Insolent? Irrespectueux? Inimaginable? Une chose est sûre: si les idées de la direction de la SSE se concrétisaient, ce serait la plus grande razzia contre les conditions de travail depuis la Seconde Guerre mondiale.

La logique est très particulière: l'association patronale d'un secteur important de l'économie suisse est confrontée à la plus grande pénurie de main-d'œuvre de son histoire. Mais au lieu de prendre la mesure du moment et de rendre la branche plus attractive pour les travailleurs, elle veut bêtement que ceux qui sont encore là travaillent beaucoup plus. Et ce, pour un salaire moindre.

On a beau tourner et retourner le problème dans tous les sens, même la personne la plus naïve ne peut expliquer en quoi ces détériorations radicales aideraient le secteur: travail sur appel, doublement des heures supplémentaires sans supplément, suppression des suppléments du samedi, réduction du salaire en cas de maladie et, comble de tout, suppression du salaire minimum pour les travailleurs qualifiés. Est-ce ainsi que l'on veut attirer de nouveaux professionnels? C'est tout le contraire qui se produirait: si cela devient réalité, il ne resterait plus que le patron pour manier le pic et la pelle sur le chantier.

La SSE croit-elle encore en l'avenir de sa propre branche? Ou a-t-elle renoncé à vouloir susciter l'enthousiasme de nouvelles personnes – des jeunes – pour les métiers de la construction? Est-ce qu'elle mise désormais plutôt sur l'exploitation de ceux qui sont encore dans la branche?

La SSE a peut-être perdu foi en l'avenir du secteur de la construction. Mais d'autres ne sont pas prêts à la suivre: les maçons et les contremaîtres. Ces personnes qui, jour après jour, mettent leur intelligence et leur force au service des chantiers. Qui, en équipe, construisent de nouvelles maisons, des infrastructures et des voies de communication. Des ouvriers et les contremaîtres qui, par leur travail et leur passion, maintiennent le secteur de la construction en vie et assurent ainsi le fonctionnement de notre société.

Mais nous le savons tous: la passion et l'engagement sont essentiels, mais ils ne suffisent pas. Car cela ne rend pas le secteur plus attractif. Cela ne dégage pas non plus davantage de temps pour sa famille. Des changements sont nécessaires, mais pas ceux que souhaite la SSE.

C'est pour cela que nous nous battons, armés du pessimisme de la raison, mais de l'optimisme de la volonté. Pour un secteur de la construction qui a de l'avenir. Pour un secteur qui soit attractif. Pour un secteur qui montre du respect pour les personnes qui le maintiennent en vie aujourd'hui, et demain.

Avec mes salutations cordiales,

Constantin Simon,
membre de la direction du secteur construction

Une branche plus attractive ou plus de travail pour moins de salaire?

Les négociations pour le renouvellement de la CN battent leur plein. Tout le monde s'accorde sur un point: la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur de la construction est grave. Mais alors que les syndicats plaident en faveur de mesures pour améliorer l'attractivité de la branche, la société suisse des entrepreneurs exige plutôt davantage de travail de la part du personnel existant.

(réd.) Matthias B. travaille dans la construction depuis 25 ans. Ce contre-maître de 40 ans dit en souriant qu'il fait ainsi baisser la moyenne d'âge de son équipe. «Beaucoup sont sur le point de prendre leur retraite, ce que je leur souhaite de tout cœur, ils ont consacré leur vie au bâtiment», dit-il. «Mais cela nous pose un gros problème: à un moment donné, nous n'aurons plus personne, trop peu de jeunes prennent la relève.» Qui construira alors?

Il manquera un tiers des effectifs

Pour Matthias, ce n'est pas seulement un problème démographique: «La construction n'est plus ce qu'elle était. Bien sûr, il a toujours fallu chercher pour trouver de bons éléments. Mais on était fier d'être maçon. Et aujourd'hui? On ne trouve presque plus d'apprentis. Et un sur deux abandonne.»

Les chiffres lui donnent raison: selon les statistiques, un maçon qualifié sur deux quitte aujourd'hui le secteur, non pas pour se tourner vers la direction des travaux ou pour prendre des responsabilités dans la branche mais pour abandon-

ner complètement le métier. 10% des personnes ayant terminé leur formation tournent le dos à la construction après seulement cinq ans. C'est trois fois plus que la moyenne économique globale. Selon les prévisions, dans 15 ans, il manquera un tiers des maçons et des contre-maîtres nécessaires.

L'attractivité du secteur est déterminante

Les spécialistes du secteur sont unanimes: trois mesures sont décisives pour inverser la tendance: plus d'apprentis, moins de départs et une intégration ciblée des personnes en reconversion professionnelle.

Unia le souligne depuis longtemps: sans conditions de travail plus attractives, le secteur de la construction aura du mal à relever le défi. Le syndicat n'est pas le seul à défendre cette position. Il bénéficie également d'un soutien inattendu.

Une étude réalisée en 2024 par la Haute école spécialisée des Grisons pour le compte de la SSE des Grisons identifie,

entre autres, les raisons suivantes pour expliquer le manque d'attractivité:

- la charge représentée par des longues heures de présence
- la difficulté à concilier des obligations professionnelles et familiales
- la pression élevée liée aux délais

Chris Kelley, co-responsable du secteur Construction et responsable des contre-maîtres chez Unia, résume le problème en ces termes: «Je ne connais aucun autre groupe professionnel qui s'identifie autant à son métier que les maçons. Mais lorsqu'un ouvrier ou un contre-maître doit choisir entre le métier qui lui tient à cœur et la famille qui est tout pour lui, c'est qu'il y a un problème.»

La convention nationale est la clé

C'est là qu'intervient la convention collective nationale (CN). Cet accord entre les syndicats et la Société suisse des entrepreneurs régit les conditions de travail des quelque 80 000 travailleurs en Suisse. Il sert également de base pour la convention collective des contre-maîtres. En règle générale, celle-ci reprend les dispositions négociées dans la CN. Si l'on veut rendre la branche plus attractive, il faut donc nécessairement passer par la CN.

La convention nationale actuelle expire fin 2025 et doit être renégociée, ce qui représente une opportunité pour la branche. Nico Lutz, négociateur en chef et membre de la direction d'Unia, déclare à ce sujet: «L'attractivité doit être plus qu'un simple mot. Les mots seuls ne permettent pas de payer le loyer ni de passer plus de temps en famille. Des améliorations concrètes sont nécessaires. Nous devons être en mesure d'expliquer pourquoi il vaut la peine de travailler dans la construction – et d'y rester.»

Chris Kelley souligne également la nécessité d'agir: «Le secteur de la construction doit s'imposer face à d'autres secteurs, où les pauses rémunérées et les temps de trajet entièrement indemnisés sont monnaie courante et qui ne se privent pas de débaucher les ouvriers. Même les échafaudeurs ont aujourd'hui droit à des pauses rémunérées!»



Pour un secteur de la construction tourné vers l'avenir: au printemps, 10 000 maçons et contre-maîtres ont manifesté pour réclamer des conditions de travail plus attractives. Photo: Lea Spörri.

Des négociations qui commencent fort

Les travailleurs de la construction ont défini les principales revendications pour la nouvelle CN dans le cadre d'une enquête largement soutenue:

- Pause du matin indemnisée
- Fin des temps de trajet non rémunérés vers le chantier
- Liberté de choix en matière d'heures supplémentaires: les travailleurs de la construction doivent pouvoir décider si leurs heures supplémentaires sont rémunérées ou compensées à un moment de leur choix.
- Garantie du pouvoir d'achat

Au printemps, Unia a déjà transmis ces revendications à la Société suisse des entrepreneurs. Les travailleurs de la construction ont ensuite envoyé un signal fort le 17 mai: plus de 10 000 d'entre eux ont manifesté simultanément à Zurich et à Lausanne pour une branche plus attractive.

Pour Nico Lutz, négociateur en chef d'Unia, les patrons défendent une ligne diamétralement différente: «Au lieu de miser sur un secteur fort, la direction de la SSE préfère tout démolir. Nous avons déjà du mal à trouver de la main-d'œuvre

qualifiée, et maintenant on veut allonger les journées de travail, supprimer les suppléments et baisser les salaires des ouvriers qualifiés? Hors de question. Cette année, nous discutons d'améliorations. Le temps où l'on pouvait presser les ouvriers comme des citrons est révolu.» Si ces revendications de la SSE s'imposaient, cela signifierait concrètement plus de travail pour moins de salaire.

Sans réelle volonté de négocier, l'automne s'annonce chaud

Quatre autres séances de négociations sont prévues. Après l'expérience des premières rencontres, les syndicats se préparent à des négociations difficiles.

Un ouvrier du bâtiment, membre de la délégation de négociation d'Unia, commente: «On ne nous a jamais rien donné gratuit. Les bons arguments seuls n'ont jamais suffi à convaincre l'association des entrepreneurs de se montrer disposée à négocier. Ce ne sera pas différent cette fois-ci. Si les entrepreneurs ne sont pas prêts à nous donner ce que nous méritons, l'automne sera chaud sur les chantiers.»

Ce que réclame la Société suisse des entrepreneurs

Lors de la première séance de négociations de la CN du 7 juillet, la Société suisse des entrepreneurs a présenté les revendications suivantes:

- Travail sur appel – suppression du calendrier du temps de travail
- 50 heures de travail par semaine et 250 heures supplémentaires sans supplément
- Travail du samedi sans supplément de 25 %, donc une normalisation de la semaine de 6 jours
- jusqu'à 150 heures négatives que les ouvriers et les contremaîtres doivent rattraper
- Suppression de la catégorie salariale Q: plus de salaire minimum pour les travailleurs qualifiés
- Plus que 80 % du salaire en cas de maladie au lieu de 90 %

Affaiblissement des salaires au lieu de protection salariale

Le patron des patrons veut envoyer les travailleurs à l'aide sociale

Le nouveau rapport sur les mesures d'accompagnement montre que le dumping salarial est monnaie courante. Dans le même temps, le Parlement s'efforce de saper la protection salariale existante.

(cke) Début juin 2025, le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) a publié son dernier rapport sur la protection des salaires en Suisse. Deux points retiennent l'attention:

- Dans une entreprise sur cinq, les contrôleurs ont constaté des salaires trop bas. Dans les branches couvertes par une convention collective de travail, c'était même une entreprise sur trois.
- De nombreuses autorités cantonales refusent d'appliquer les mesures existantes de protection des salaires: Zurich, Bâle ou Fribourg effectuent des contrôles, mais ne prennent aucune mesure en cas d'infraction. À Zoug ou en Valais, les contrôles sont déjà au point mort: statistiquement, les entreprises ne sont contrôlées qu'une fois tous les 150 ans!

Cela montre qu'une protection salariale

efficace reste déterminante en Suisse, le pays où le coût de la vie est le plus élevé d'Europe. Les syndicats s'engagent actuellement avec force dans ce sens. En effet, les nouveaux accords avec l'UE, récemment signés par le Conseil fédéral, affaiblissent la protection salariale. Les syndicats ont certes obtenu de premières mesures de compensation, mais le Parlement doit encore les approuver.

Le Parlement encourage le dumping salarial

Cela n'est toutefois pas certain. Actuellement, la majorité bourgeoise du Parlement mène une politique hostile aux travailleurs. Ainsi, à la mi-juin, le Conseil national a adopté une motion visant à contourner les salaires minimaux décidés par le peuple, par exemple dans les cantons de Genève, Neuchâtel ou du

Jura. Si le Conseil des États l'approuve également, les syndicats lanceront un référendum contre cette mesure.

La commission compétente du Conseil national avait entendu différents représentants économiques sur cette question. La déclaration de Roland Müller, directeur de l'Union patronale suisse, était explosive: «Garantir un salaire suffisant pour vivre n'est pas la responsabilité des employeurs. Il faut dire stop!» Les travailleurs peuvent toujours recourir à l'aide sociale et s'endetter si leur salaire ne suffit pas.

Du point de vue du plus haut représentant des patrons, le travail ne doit donc pas suffire pour vivre. Au contraire, l'État et les contribuables doivent intervenir lorsque les entreprises versent des salaires de misère. Le président de l'Union syndicale suisse, Pierre-Yves Maillard, a réagi avec indignation: «Les travailleurs ne méritent pas un tel mépris!»

Temps de déplacement: quid ?

En raison de la forte concurrence, des entreprises de construction soumissionnent pour des projets de plus en plus éloignés. Ce sont les ouvriers qui en subissent les conséquences. Les déplacements causent des journées de travail à rallonge, et ne sont pas complètement rémunérés. Aujourd'hui, les autorités critiquent également cette réglementation controversée.

(ck) Dans le secteur de la construction, le lieu de travail change constamment et diffère du lieu d'engagement proprement dit. C'est la raison pour laquelle on fait la différence entre le trajet privé vers l'entreprise, que tous les employés ont, et le trajet supplémentaire depuis le lieu d'engagement (ou du lieu de rassemblement) vers le lieu de travail, lorsque le chantier est plus éloigné.

Que disent la CN et la convention des contremaîtres ?

Le trajet entre le lieu d'engagement et le chantier est régi par l'art. 54 de la CN et l'art. 12.3 de la CCT des cadres de la construction. Les deux articles ont le même contenu: le temps de trajet entre le lieu de rassemblement et le chantier et retour ne compte pas comme temps de travail. S'il dure plus de 30 minutes par jour (aller-retour), il doit toutefois être rémunéré en plus du salaire de base.

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 déterminé contractuellement à partir duquel les travailleurs sont transportés vers le chantier. Sans autre disposition, il s'agit du lieu d'engagement, souvent le siège de l'entreprise (décision CPSA 25/2011).

Mais qu'en est-il si un maçon se rend directement de son domicile au chantier par ses propres moyens ou en montant dans un bus de l'entreprise? Dans ce cas, le temps nécessaire pour se rendre de son domicile au lieu d'engagement est ajouté aux 30 minutes et n'est pas indemnisé. Seul le temps supplémentaire doit être payé au salaire de base.

Autres dispositions

La Commission paritaire suisse d'application pour le secteur de la construction (CPSA) interdit clairement les astuces suivantes visant à contourner les règles en vigueur:

- Une entreprise ne peut pas simplement changer le lieu de rassemblement en cas de changements constants de

chantier afin de minimiser le temps de déplacement (CPSA 13/2007).

- Une indemnité forfaitaire n'est pas autorisée, car l'indemnité se réfère explicitement au temps de trajet effectif et au salaire individuel de l'employé concerné (CPSA 59/2013).

- Si les travailleurs se rendent d'abord au dépôt, y chargent un véhicule ou effectuent d'autres travaux, cela est considéré comme du temps de travail, tout comme le trajet vers le chantier qui suit.

- Pour le conducteur d'un bus d'entreprise, le temps de déplacement est considéré comme temps de travail dès la première minute (SVK 117/2016 ; art. 13.1 OLT 1).

- Pour les travailleurs temporaires, l'indemnité doit être calculée à partir du même lieu de rassemblement que pour les fixes, et non à partir du siège de l'agence de location de services (SVK 25/2011).

Critique du Seco

Les syndicats critiquent depuis longtemps le fait que le temps de trajet ne soit pas considéré comme du temps de travail. En effet, les employés sont à disposition de l'employeur également durant

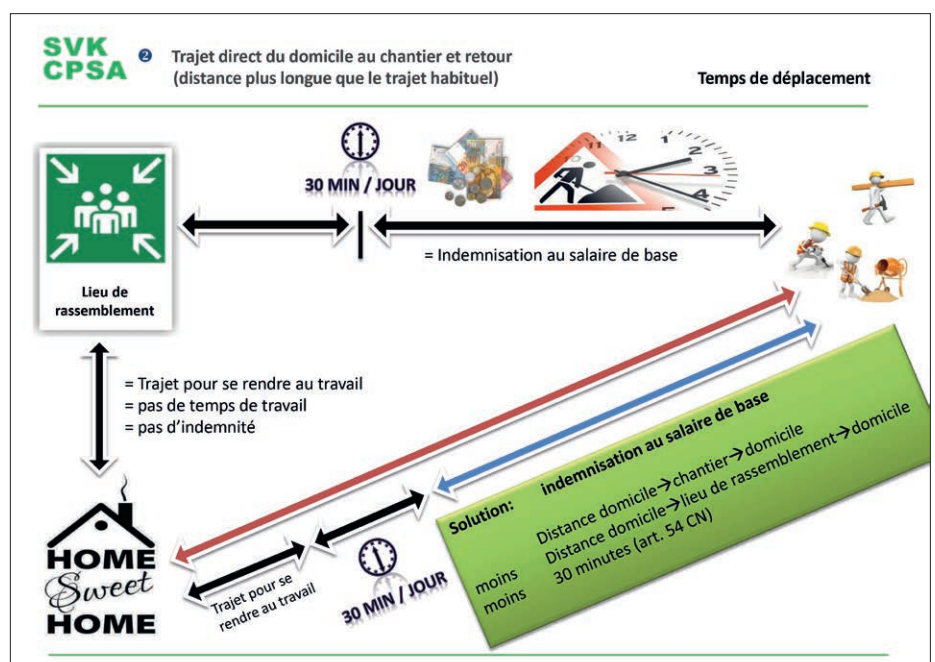
le trajet entre leur lieu d'engagement et le chantier. Avec les 30 minutes de trajet non rémunérées, maçons et contremaîtres perdent jusqu'à 100 heures de salaire par an.

Les syndicats ne sont pas les seuls à formuler cette critique. Le Secrétariat d'État à l'économie (Seco) a ainsi refusé de déclarer de force obligatoire la réglementation CN sur le temps de déplacement. Motif: non conforme à la loi.

Le Seco se réfère à la loi sur le travail. Celle-ci stipule que le temps passé entre le domicile et le lieu d'engagement, c'est-à-dire le trajet classique, n'est pas considéré comme du temps de travail, mais que le trajet entre le lieu d'engagement et le lieu de travail (le chantier) l'est bel et bien.

Il en résulte un problème juridique pour la réglementation actuelle: la demi-heure non-rémunérée de temps de déplacement est pourtant considérée comme du temps de travail selon la loi sur le travail.

Récemment, le Seco a intensifié la pression. Il a demandé aux partenaires sociaux d'élaborer une nouvelle réglementation dans le cadre des négociations actuelles sur la CN. La question du temps de trajet devient ainsi un élément central des discussions en cours.



graphique de la CPSA

Construire en haute altitude

Un nouveau téléphérique, une nouvelle tour panoramique, une nouvelle station amont futuriste : le grand chantier sur le Titlis, à plus de 3000 mètres d'altitude, pose de nombreux défis au chef de projet et aux contremaîtres. L'air raréfié et les conditions météorologiques ne sont que deux exemples parmi tant d'autres.

« Ici, tout est particulier : la nature, l'altitude, le climat, le tourisme. Ce chantier, c'est la Ligue des champions ! », explique d'emblée Norbert Scholz, ingénieur, dès qu'il nous accueille. Nous rencontrons le chef de projet général des remontées mécaniques du Titlis sur la terrasse panoramique du Titlis, à plus de 3000 mètres d'altitude. L'air est rare, le temps et la vue sur les montagnes sont magnifiques. Les touristes admirent le panorama, prennent des selfies ou demandent à être pris en photo. Jusqu'à 3000 visiteurs viennent chaque jour sur la montagne, travaux de construction ou pas. Les agents de sécurité les tiennent à distance lorsque l'une des quatre grues entre en action ou que des engins de chantier croisent leur chemin. Toutes les quelques minutes, un hélicoptère apporte des matériaux de construction à la tour panoramique située un peu plus haut. L'espace est restreint et l'activité bat son plein partout.

Des étapes de construction bien rythmées

Depuis 2023, les remontées mécaniques du Titlis réalisent ici le « projet TITLIS », conçu par les célèbres architectes Herzog & de Meuron. Construire à cette altitude, dans un espace réduit et sans interrompre l'activité touristique, n'est pas chose facile, explique le chef de projet Norbert Scholz. La mise en place du chantier à elle seule a pris six mois. « Mais les plannings sont bien cadencés et les travaux avancent comme prévu. »

Les ouvriers ont d'abord construit une deuxième télécabine, la « Titlis Connect ». Elle relie la station intermédiaire de Stand (2428m) au sommet (3020m) et est actuellement utilisée exclusivement pour le transport de matériel. Plus tard, elle servira également au transport de personnes lorsque la remontée principale Rotair sera en révision.

Les travaux de la tour panoramique ont également commencé tôt. Cette construction en acier de 55 mètres de haut servait jusqu'à présent de tour de transmission pour différentes antennes et était également utilisée par l'armée. Conformément aux spécifications de Herzog & de Meuron, les constructeurs métalliques ont installé horizontalement deux structures en acier vitrées dans la tour, qui a désormais la forme d'une double croix. Elle devrait être

« Quand un orage approche, tout le monde rentre et boit un café ! »

achevée au printemps prochain et abriter une terrasse panoramique, un restaurant avec bar ainsi qu'une salle d'exposition de la société d'horlogerie et de joaillerie Bucherer (Rolex). Les visiteurs pourront y accéder depuis la station amont par le sentier du glacier et un tunnel.



Peu de place : l'aire de stockage du matériel avec la station supérieure du nouveau téléphérique et la centrale à béton.



Réservé à ceux qui n'ont pas le vertige : un travail avec vue à 3000 mètres d'altitude.

La dernière étape consistera à construire la nouvelle station amont d'ici 2029 : un bâtiment futuriste de plusieurs étages en acier et en verre. « Si tout se passe bien, nous commencerons à démolir l'ancien bâtiment à la fin de l'automne », explique N. Scholz. Les premiers travaux sont déjà en cours : sur le côté sud de la station supérieure, des ouvriers installent des poutres en acier pour les fondations de l'aile sud-ouest du nouveau restaurant. Les fondations ont été réalisées par des ouvriers spécialement formés aux travaux sur corde.

Les travaux se poursuivent même en hiver

Sur le Titlis, les travaux se déroulent en

deux équipes. La première monte à 6 heures du matin, bien avant l'ouverture régulière du téléphérique. La deuxième équipe commence en fin d'après-midi et travaille jusqu'à 23 heures. Lors de notre visite, environ 125 ouvriers étaient à l'œuvre selon N. Scholz, dont environ 50 dans l'équipe du soir. Les travaux se déroulent du lundi au vendredi. « Notre programme de construction est bien rythmé, mais si nous perdons deux jours à cause du temps, nous devons parfois travailler le samedi », admet le chef de projet.

Les travaux se poursuivent également en hiver, mais à un rythme beaucoup plus lent. « Les travaux de bâtiment ne sont

alors pas possible, mais les travaux de génie civil et de construction métallique le sont », explique N. Scholz. « Vous pouvez également tailler la roche en hiver, si vous supportez les basses températures ». L'hiver prochain, la tour sera agrandie, et il y aura peut-être 50 travailleurs au sommet.

« On peut aussi tailler la roche en hiver. »

L'objectif est de commencer les travaux de construction les plus importants à Pâques. Il faut alors d'abord déblayer la neige, dégivrer les câbles, sortir les installations en béton de leur hibernation, recharger les batteries et remplir les réservoirs. Cela prend facilement deux semaines.

Il faut souvent déblayer la neige même en été. « Avant-hier, en plein mois de juillet, nous avons eu 20 centimètres de neige fraîche », raconte N. Scholz. Mais la neige n'est pas le principal ennemi, on peut la déblayer, « c'est une question de travail ». Ce sont les intempéries, la foudre et les tempêtes qui sont vraiment dangereuses. « Quand un orage arrive,

Le projet TITLIS

ph. À plus de 3000 mètres d'altitude, plus de 100 ouvriers travaillent actuellement sur l'un des chantiers les plus élevés d'Europe. Un consortium composé des entreprises Porr Suisse AG, Marti Zentralschweiz et Bürgi Bau AG Alpnach réalise, pour le compte des remontées mécaniques du Titlis, une nouvelle tour panoramique (ouverture fin mai 2026) ainsi qu'une nouvelle station amont (ouverture prévue en 2029). Les deux ouvrages ont été conçus par le célèbre cabinet d'architectes Herzog & de Meuron. Le coût du projet s'élève à 150 millions de francs suisses. Le Titlis attire chaque année plus d'un million de touristes. Avec ce projet, les remontées mécaniques du Titlis souhaitent renforcer encore leur attractivité.

tout le monde rentre et boit un café. On perd alors rapidement une journée.»

Une logistique exigeante

L'approvisionnement du chantier en matériaux est également exigeant. «Nous avons mis en service les grandes pelleteuses en 2023 et avons encore agrandi le parc l'année dernière», explique N. Scholz. Les machines de chantier ont gravi la piste de ski la plus raide, aidées par des dameuses. «Pour cela, nous avons besoin de glace et de neige. Car si les éboulis apparaissent, vous pouvez oublier de monter.» À la fin de l'automne, l'emplacement des machines et autres matériaux qui ne

sont pas utilisés en hiver sont mesurés par GPS afin de pouvoir les retrouver au printemps. Pendant l'hiver, les machines de chantiers et les conteneurs doivent être déneigés de temps en temps

«Nous devons manipuler chaque matériau cinq fois.»

afin que le poids de la neige, qui atteint plusieurs mètres d'épaisseur, ne les endommage pas.

Une équipe logistique de trente personnes des remontées mécaniques du



«On ne peut pas comparer cela à la construction en bas»: Patrick Borer, contremaître

Titlis assure le transport quotidien des matériaux. En raison de l'espace restreint disponible sur la montagne, la règle veut que l'on ne demande que le matériel nécessaire pour deux jours. Les entreprises de construction le commandent à Engelberg, l'équipe logistique le transporte jusqu'au sommet de la montagne, où les entreprises de construction le reprennent. Cela semble simple, mais c'est en réalité très complexe.

«Nous devons manipuler tous les matériaux cinq fois», explique N. Scholz. Depuis la station inférieure (997 m) à Engelberg, des camions les transportent

«Ici, on ne peut pas manier le fouet, il faut beaucoup de tact.»

jusqu'à Gerschnialp (1256 m). Là, ils sont transférés sur l'ancien téléphérique et transportés d'abord à Trübsee (1792 m), puis à Stand (2428 m) et enfin au Titlis (3020 m). Ils sont ensuite entreposés sous la station supérieure et acheminés ultérieurement vers les différents chantiers. Norbert Scholz estime qu'environ 120 000 tonnes de matériaux doivent être transportées vers le haut, mais aussi vers le bas, en raison du démontage de la station amont.

95 pourcents des matériaux sont acheminés par le téléphérique. Mais de temps en temps, l'hélicoptère doit intervenir. «Aujourd'hui, il transporte du verre pour la tour d'observation. Il serait trop risqué de le livrer par téléphérique.»



La nouvelle tour panoramique: en bas à gauche, le nouveau hangar pour les dameuses.



La dameuse aide: les pelleuteuses ont roulé sur la piste de ski la plus raide de la station.
Photo: Marti Gruppe

«Le soir, tu es complètement épuisé»

Le contremaître Patrick Borer est également confronté aux défis logistiques, aux caprices de la météo et à l'altitude. Nous le rencontrons en haut de la tour panoramique. Depuis ce printemps, Patrick Borer et son équipe de sept personnes construisent sous la tour un grand hangar destiné à accueillir les dameuses et les installations techniques. Le contremaître est habitué aux bâtiments industriels, mais un chantier en montagne est une nouveauté pour lui. «Quand on m'a proposé ce projet, je ne voulais pas monter au début. Mais mes collaborateurs étaient enthousiasmés par l'idée, je ne pouvais donc pas refuser.»



Norbert Scholz, chef de projet: «Ce chantier, c'est la Ligue des champions.»

L'altitude est particulière, tout le monde ne supporte pas l'air raréfié. Il faut être en bonne condition physique et le rendement est un peu plus faible. «Ici, tu ne peux pas manier le fouet, il faut beaucoup de tact dans les relations avec les

«Il y a eu un énorme coup de tonnerre, et je me suis précipité dans le bureau.»

gens. Il faut apprécier le fait que quelqu'un soit prêt à travailler ici! » Lui-même s'est entre-temps habitué à l'altitude, explique le contremaître Patrick Borer. «Mais le soir, quand je rentre chez moi, je suis complètement épuisé.»

Anticiper deux semaines à l'avance

L'organisation du travail lui cause aussi souvent des maux de tête. Il y a toujours des surprises. «Il faut anticiper deux semaines à l'avance et passer les commandes une semaine à l'avance pour que le matériel arrive à temps», explique-t-il. En raison de l'espace restreint, il faut bien réfléchir à ce dont on a vraiment besoin.

Le béton est livré par un camion malaxeur depuis la centrale à béton située un peu en dessous de la station supérieure. Il lui faut trois quarts d'heure pour arriver à la grue et il croise alors de

nombreux touristes qui se rendent au glacier. La portée de la grue est limitée en raison de la tour. «Là aussi, il faut improviser, construire une plate-forme ou poser un tuyau pour que le béton arrive au bon endroit.»

Orages dangereux

La météo vient aussi régulièrement perturber les plans. «On ne peut pas comparer cela à la construction en bas», explique le contremaître. «En bas, on a un programme qu'on peut suivre. Ici, ce n'est pas le cas.» Sur le chemin du retour, il réfléchit toujours à la journée de lendemain. Mais une fois de retour en haut, tout est souvent différent. Au début, cela lui causait beaucoup de soucis, «mais il ne faut pas se laisser déstabiliser par cela». Bien sûr, ils ont des délais à respecter «et nous faisons de notre mieux. Mais quand cela n'est pas possible, alors... Actuellement, nous sommes toujours dans les temps avec les travaux.»

Pour observer la météo, les ouvriers disposent d'une application spéciale. Elle leur permet de voir quand un orage approche, où la foudre frappe et quelle est la tension électrique. «Si la tension dépasse une certaine valeur, il est grand temps que tout le monde rentre à l'intérieur. Il y a beaucoup de fer ici, ce qui est extrêmement dangereux.»

Une fois, lorsqu'un orage a éclaté, Patrick a pensé qu'il pouvait encore faire quelques choses à l'extérieur. «Mais il y a eu un énorme coup de tonnerre et je me suis précipité dans le bureau.» La foudre a fait sauter tous les fusibles de la grue et a également endommagé une webcam.

Le beau temps compense beaucoup de choses

Ils n'ont pas encore connu de violentes tempêtes cette année. Mais lorsque des vents de 100km/h ou plus menacent, ils doivent démonter la grue. «Il faut alors prévenir le monteur de grue un jour à l'avance, on ne peut pas l'appeler seulement une heure avant.» Cela s'est produit une fois jusqu'à présent, mais la tempête n'a finalement pas eu lieu.

Malgré les nombreux problèmes et défis, c'est vraiment agréable de travailler ici. Une telle opportunité ne se présente qu'une fois dans une vie. Quand le temps est aussi magnifique qu'aujourd'hui, cela compense beaucoup de choses. «Mais travailler en bas, c'est aussi agréable», ajoute-t-il en riant.

Texte Pepo Hofstetter, photos Manu Friederich

Faire du neuf avec du vieux béton?

Genève relève le pari

La Caisse de prévoyance de l'État de Genève mène une opération immobilière en recyclant des tonnes de béton d'un ancien garage qui occupait les lieux. Exemple mais difficile à reproduire à cette échelle.

Tous les Genevois gardent en mémoire le garage Fiat qui trônait au numéro 106 de la rue de Lyon, une des artères qui conduit au centre-ville. Mais cette infrastructure n'est plus, laissant place peu à peu à trois immeubles (deux de logements et un de type industriel). Un peu du garage subsiste toutefois puisque le béton dont il était fait est réutilisé dans les nouvelles constructions. Une expérience de recyclage de matériaux de construction voulue par le maître d'ouvrage, la Caisse de prévoyance de l'État de Genève (CPEG).

«Il est indispensable de réfléchir très en amont pour organiser ce type d'opération», précise Anne Moeglin, architecte responsable des grandes opérations de la CPEG. «Nous avons ainsi décidé de scinder le chantier en deux phases afin de disposer sur place lors de la première étape de la surface nécessaire pour concasser le béton récupéré du garage et le stocker. Au final, nous avons réutilisé 10 000 tonnes de granulats recyclés issus de la démolition de l'ancienne usine Fiat. C'est un résultat meilleur qu'attendu, mais nous aurions pu faire encore mieux si nous n'avions pas été limités pour des raisons de nuisances sonores.»

Calcul de résistance

Lancé en mai 2023, le chantier en est à mi-parcours. Le gros œuvre pour les 156 logements répartis dans deux immeubles est achevé. Les appartements seront livrés à l'automne 2026. Les entreprises démarrent maintenant le 1er étage du bâtiment industriel, lequel offrira près de 10 000 m² (SBP) de surface artisanale. Le projet a été conçu par le bureau d'architecte Favre+Guth, alors que les travaux sont dirigés par le bureau aeby + mouron architectes SA. A l'heure du premier bilan, les nombreux acteurs de l'opération affichent leur satisfaction.

En termes techniques, le principal défi était d'optimiser la qualité nécessaire du béton à produire en fonction des besoins

en résistance. Une affaire de calculs d'ingénieurs, lesquels se sont également appuyés sur le savoir-faire en la matière du consortium d'entreprise Sotrag-Construction Perret mandaté pour la déconstruction et la maçonnerie.

Partant du fait que le béton utilisé est souvent de trop bonne qualité par rapport aux exigences structurelles, le défi était de jouer sur cette marge pour utiliser le bon béton en bon endroit dans devoir augmenter l'épaisseur des éléments constructifs ni la quantité d'armature. Un pari réussi puisque pour le radier et les murs du sous-sol le taux de béton recyclé a été de 40%, atteignant même 50%, voire 60%, dans les étages. Certains bétons non-porteurs ont jusqu'à 100% de granulats recyclés. A titre de comparaison, les entreprises de maçonnerie incorporent déjà habituellement 20% de béton recyclé dans leur recette. L'entreprise a également mis en œuvre des ciments moins émetteurs de carbone pour réduire l'empreinte CO₂ de la structure.

«Un chantier particulier»

La CPEG a fait de cette opération un modèle en termes de développement durable allant bien au-delà du seul béton recyclé. Ainsi, des portes, parquets, faux planchers, de même qu'un escalier esca-

Les nuisances épargnées

- Environ 10 000 tonnes d'agréats de béton provenant de l'ancien garage ont pu être recyclés sur place.
- Cela a permis d'économiser 800 transports en camion (25 tonnes par camion).
- Limitation du bilan CO₂ en utilisant des bétons moins résistants (mais suffisamment) qu'à l'accoutumée.
- Utilisation de marbres concassés provenant de l'ancienne tour Firmenich pour le revêtement des entrées des bâtiments.
- Réutilisation d'une charpente métallique pour le toit d'un local à vélo.

motable du garage Fiat ont été récupérés par l'association genevoise Matériuum, spécialiste du réemploi.

Si les leçons tirées de l'expérience du 106 rue de Lyon sont multiples et positives, Anne Moeglin estime difficilement reproductible une telle opération. «Il s'agit d'un chantier particulier, tant par son ampleur que par la possibilité de traiter sur place sur le béton récupéré, conclut-elle. La CPEG continuera bien entendu chaque fois qu'elle le peut à valoriser le recyclage des matériaux de construction, mais ce sera du cas par cas.»

Eric Budry



Un chantier modèle pour la construction durable: des bétons contenant jusqu'à 100% de matériaux recyclés! Photo: Philippe Jaggi.

« Une porte ouverte vers l'avancement professionnel »

Depuis cette année, les chefs d'équipe dans le secteur de la construction peuvent obtenir un brevet fédéral. L'année dernière, l'examen pour les contremaîtres a été réorganisé. Quelles sont les nouveautés, quelles sont les expériences acquises et pourquoi le taux d'échec est-il relativement élevé ?

Entretien avec Curdin Pinggera, président de la commission d'examen fédérale.

Curdin Pinggera, pourquoi existe-t-il désormais un examen pour les chefs d'équipe construction avec brevet fédéral ?

Nous avons constaté que de nombreux jeunes occupent certes des fonctions d'encadrement dans le secteur de la construction, mais ne souhaitent pas passer le cap du contremaître avec brevet fédéral. Nous avons voulu combler cette lacune en proposant une offre plus accessible. De plus, il arrivait régulièrement que des personnes réussissent l'examen de contremaître de justesse ou échouent de peu. L'objectif était de donner aux travailleurs moins qualifiés ou issus de petites entreprises la possibilité d'obtenir également un brevet fédéral.

Quelles sont les conditions pour participer aux examens ?

Pour passer l'examen de chef d'équipe, il faut avoir suivi un apprentissage de maçon (CFC) ou avoir obtenu un diplôme dans un métier lié à la construction, ainsi que deux ans d'expérience professionnelle. Pour passer l'examen de contremaître, il faut avoir obtenu le CFC de maçon et justifier de cinq ans d'expérience professionnelle, dont deux dans une fonction d'encadrement. Une personne qui passe l'examen de chef d'équipe peut se présenter à l'examen de contremaître deux ans plus tard. Elle n'a donc besoin que de quatre ans d'expérience professionnelle au total. Il est donc plus intéressant pour les jeunes travailleurs de passer d'abord l'examen de chef d'équipe.

Pourquoi une personne qui travaille déjà comme contremaître ou chef d'équipe devrait-elle passer l'examen ? Il n'y a aucune différence en termes de droit du travail.

Non. Mais avec le brevet fédéral, il ou elle obtient un titre reconnu au niveau européen et une porte d'entrée vers d'autres formations telles que conducteur des travaux ou le diplôme d'entrepreneur, ou encore un diplôme tertiaire

dans un autre domaine professionnel. Et surtout, si quelqu'un doit se reconverter pour une raison quelconque, par exemple à la suite d'un accident, il dispose de meilleurs acquis. Enfin, cela l'aide également dans sa recherche

« Ce que nous proposons n'est pas simplement réchauffé. »

d'emploi. En tant qu'employeur, lorsque j'embauche une personne titulaire d'un brevet fédéral, je sais ce que je peux attendre d'elle.

Quels sont les éléments concrets évalués ?

Nous nous en tenons strictement aux compétences opérationnelles répertoriées sur le site professions-construction.ch. Il s'agit d'évaluer le plus fidèlement possible le quotidien d'un chantier : aspects techniques, constructifs, réglementations et lois, rapports, etc.

Pour les contremaîtres, la partie pratique comprend en outre la manipulation d'appareils de mesure électroniques et la partie orale évalue les compétences managériales et sociales, notamment à l'aide d'un jeu de rôle. Cela n'existait pas auparavant, c'était un aspect important de la révision. Auparavant, la partie orale ne portait que sur des aspects techniques. D'une manière générale, nous avons également pu améliorer considérablement la qualité des formes d'examen. Ce que nous proposons n'est pas simplement du réchauffé.

Combien de personnes passent les examens ?

Cette année, environ 190 chefs d'équipe et 180 contremaîtres en Suisse alémanique, 20 chefs d'équipe et 44 contremaîtres en Suisse romande et 10 chefs d'équipe et 21 contremaîtres au Tessin. Le nombre de contremaîtres devrait lé-

gèrement diminuer à l'avenir, car nous proposons désormais un diplôme reconnu de chef d'équipe.

Et les taux d'échec ?

Cette année, le taux d'échec des contremaîtres était de 30% en Suisse alémanique, de 43% en Suisse romande et de 52% au Tessin.

C'est beaucoup !

L'une des raisons est que nous évaluons davantage les compétences opérationnelles qu'auparavant, ce qui ne laisse aucune place aux notes insuffisantes. Auparavant, il était possible d'obtenir une note inférieure, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. De nombreux candidats échouent à une partie de l'examen et doivent le repasser, généralement avec succès.

En Suisse romande et au Tessin, divers candidats ne se sont pas présentés à l'examen sans se désinscrire, ce qui leur vaut automatiquement la note 1. Dans les statistiques, cela se traduit immédiatement par un taux d'échec élevé pour un petit nombre de candidats. De plus, les difficultés liées à la langue posent plus de problèmes dans les régions latines. Certains candidats parlent mal le français et l'italien, et ont encore plus de difficultés à lire et à écrire.

Interview : Pepo Hofstetter



Curdin Pinggera est président de la commission d'examen et directeur de la société Schenk AG. Photo Unia

Pierre-Alain Fumeaux a tracé sa route comme un chef

Avec son goût pour le travail bien fait et la transmission du savoir-faire, le Valaisan aura conduit bien des travaux sur les chaussées du canton. Mais aujourd'hui, il tire sa révérence professionnelle. Sans regret.

À fin novembre 2025, Pierre-Alain Fumeaux quittera officiellement l'entreprise qui l'emploie (Joseph Carron SA) pour prendre sa retraite à 60 ans après plus de 35 ans dans la même boîte en tant que chef d'équipe. «C'est un choix de ne pas poursuivre, commente-t-il. Ma rente me suffira pour vivre, pourquoi continuerais-je? Et j'ai assez de choses à faire: ma moto, ma canne à pêche, la famille; et j'aurai enfin le temps d'aider un peu plus ma compagne pour le ménage...»

Son boulot, pourtant, il l'adore. Il suffit de l'écouter en parler pour s'en convaincre, qu'il aborde des éléments techniques ou sa conception de son rôle de chef d'équipe. Mais quelque chose s'est cassé: «Il y a trop de pression aujourd'hui, trop de stress pour tenir les délais, explique-t-il. Le rendement est la seule chose qui compte. De cela, j'en ai assez.»

Chef d'équipe à 20 ans

Le métier de maçon, Pierre-Alain a commencé à l'apprendre en tant qu'apprenti dans une petite entreprise familiale de Savièse où il estime avoir été très bien entouré. Sa formation initiale n'était toutefois pas dans le génie civil mais dans le bâtiment. «Je ne faisais que de la villa, détaille-t-il. Ce qui m'a déplu au fil des ans, c'est qu'il y avait trop de métiers sur le même chantier, alors qu'auparavant, on faisait presque tout. On perdait la maîtrise de l'ensemble et cela ne me convenait pas. J'en ai eu des brûlures d'estomac.»

Le maçon – qui entretemps est devenu chef d'équipe à 20 ans – décide de changer d'orientation et rejoint Joseph Carron SA. Désormais, son travail, ce sera les routes: leur revêtement, ce qu'il y a dessous et sur les côtés. «J'ai bien fait de changer: six mois après ma décision, je n'avais plus de brûlures. Vous savez, c'est

un très beau métier le génie civil, nous voyageons beaucoup en Valais, nous voyons énormément de gens.»

«Il y a trop de pression aujourd'hui, trop de stress pour tenir les délais, le rendement est la seule chose qui compte. De cela, j'en ai assez.»

Le plaisir de transmettre

Sa fonction de chef d'équipe, il en a une conception très collective. «Pour moi, nous sommes tous des collaborateurs qui travaillons ensemble sur un chantier. On tire à la même corde, même si, au final, c'est moi qui suis responsable devant le patron. Je dois être capable de faire tout ce que je demande de faire et être à même de leur expliquer pourquoi on doit faire comme cela. Enfin, je veux que si je fais une erreur, un employé n'ait pas peur de venir me le dire.»

L'homme, qui se définit comme carré et méticuleux, ne rigole pas avec la qualité du travail à accomplir. «Ce que je regrette, c'est de ne pas avoir eu plus d'apprentis à former car j'adore transmettre, ajoute-t-il. Selon moi, les choses s'apprennent en premier lieu en regardant puis en faisant les choses soi-même. Mais pour que l'apprenti soit bien formé, il faut lui laisser du temps, même si ça ralentit un peu le chantier. Et ça, ce n'est plus vraiment dans l'air du temps. Les jeunes que je formais, je leur disais: quand tu as fini ce que tu as à faire, de-

mande-toi si tu l'achèterais. Si ce n'est pas le cas, c'est qu'il y a un problème.»

L'engagement syndical

Ce portrait serait très incomplet si n'était pas évoqué l'engagement syndical de Pierre-Alain Fumeaux. «Depuis que je suis rentré dans le métier, les conditions de travail se sont améliorées sur beaucoup de points, commente-t-il. Mais sans les syndicats et la mobilisation des maçons, nous n'aurions rien eu. Notre retraite anticipée par exemple, si on ne s'était pas assis par terre, les bras croisés, on continuerait à travailler jusqu'à 65

«Les syndicats négocient, mais nous, on doit être là pour faire pression.»

ans! Les syndicats négocient, mais nous, on doit être là pour faire pression.»

«J'ai l'impression que les jeunes pensent que tout est acquis, déplore-t-il. C'est une grave erreur, ils doivent continuer à se mobiliser quand c'est nécessaire. Nous, nous avons eu de la chance que nos parents et nos grands-parents se soient battus pour avoir ce que nous avons.»

Texte: Eric Budry

Photo: Thierry Porchet



Pierre-Alain Fumeaux «Il y a trop de pression aujourd'hui, trop de stress pour tenir les délais, le rendement est la seule chose qui compte.»