

Carnet de route

Le journal du **GROUPE GRISONI**

06

n°06 - juillet 2013

www.groupe-grisoni.ch



GROUPE GRISONI



RÉFECTION D'UN PONT CFF (VD)

Grisoni-Zaugg a mené une mission éclair au milieu des vignobles de Lavaux: un pont de chemin de fer a été mis à neuf en trois nuits. ▶▶

ÉDITORIAL

Economie, sécurité et sous-traitance

2013, année de très forte pression sur les prix. Dans un contexte européen très difficile, nous sommes cependant largement épargnés, l'économie helvétique restant un îlot presque miraculeux de bonne santé.

Notre marché est tendu dans ce contexte, mais la diversité de notre activité, alliée à la polyvalence de nos équipes nous permet de tirer notre épingle du jeu.

Deux éléments essentiels ont plus d'importance que jamais dans cette situation.

Premièrement, la sécurité, qui reste l'objectif n°1 de notre Groupe. Avec une vision globale incluant l'ensemble du personnel dans une démarche proactive, où l'avis de

chacun compte, nous continuerons à viser une amélioration constante de la sécurité sur nos chantiers.

Deuxièmement, la lutte contre le travail au noir. 2013 a vu l'introduction sur nos chantiers de badges personnels obligatoires pour tous les employés de nos sous-traitants qui permettent de garantir des conditions de travail réglementaires à l'ensemble du personnel présent sur nos chantiers.

Après un printemps très difficile en termes de conditions météorologiques, je souhaite à tous un excellent été ensoleillé.

Luc Giroud

Directeur, Grisoni-Zaugg SA Bulle

PROJET «LAKE SIDE» À VERSOIX (GE)

La construction du bâtiment «Lake Side», symbole de la flexibilité et de la mobilité dont font preuve les collaborateurs de Grisoni-Zaugg. ▶▶

ASSAINISSEMENT DE LA PILA À HAUTERIVE (FR)

Travailler en milieu pollué tout en préservant l'environnement et les ouvriers: tel est le défi que doit relever Grisoni-Zaugg sur le chantier d'assainissement de La Pila, aux abords de la Sarine, à quelques kilomètres en amont de Fribourg. ▶▶

IMPRESSUM :

Rédaction: Yves-Laurent Blanc, P-A. Saudan

Traduction: Luciana Sanz

Photos: patriceschreyer.com, Grisoni-Zaugg SA

Graphisme: Inventaire - Impression: Imp. St-Paul





Une coordination minutieuse et un rythme de travail soutenu ont permis aux trains de rouler dès les premières heures du matin.

RÉFECTION D'UN PONT CFF À ST-SAPHORIN (VD)

Opération « coup de poing » au cœur de Lavaux

C'est une mission éclair que Grisoni-Zaugg a menée l'an dernier au beau milieu des vignobles de Lavaux. Un pont de chemin de fer a été mis à neuf en trois nuits de travail intensif. La préparation en amont a été la clé du succès.

Vingt-six heures réparties en trois nuits. C'est le temps qu'il a fallu à Grisoni-Zaugg pour procéder à la réfection d'un pont ferroviaire d'une dizaine de mètres de long, en août 2012, à Saint-Saphorin. Les années avaient passablement endommagé l'ouvrage, sous lequel passe une étroite route secondaire. «Les travaux sur le terrain furent très intenses, décrit Cédric Marchon, conducteur des travaux. Cela ne constituait toutefois que 20 % du projet, l'autre part du temps ayant été consacrée, à partir du mois de mai, à la préparation et à la planification des opérations.»

Terrain difficile

Le chantier fut particulièrement exigeant au vu des contraintes rencontrées sur place. Situé au milieu des vignobles surplombant le Lac Léman, les accès sont limités à l'étroite route parcourant le vignoble, laquelle n'offre aucune possibilité de croisement, et à la voie de chemin de fer. Une marge de manœuvre particulièrement réduite donc. «Une quinzaine de séances de préparation avec les CFF furent organisées. Il fallait penser à tout, comme par exemple définir l'ordre dans lequel accrocher les wagons acheminant le matériel. En outre, en travaillant de

nuit, il fallait prévoir la panne ou le pépin qui pouvait arriver! Au total, huit wagons, dont une grue sur rails, furent nécessaires, auxquels s'ajoutèrent l'inventaire de génie civil (pelle araignée, pelle à pneu, camion-grue). Seconde contrainte: le temps. Une fois sur place, Cédric Marchon et son équipe – entre huit et douze ouvriers selon la nature des travaux, tous basés chez Grisoni-Zaugg Vevey – disposèrent de tranches horaires précises pour effectuer les travaux. La ligne fut fermée durant ce laps de temps. «Nous étions très bien préparés, explique le technicien. Chacun savait exactement ce qu'il avait à faire.»

Les deux premières nuits furent consacrées au renforcement arrière des culées. Les équipes s'activèrent de 18 heures à 2 heures du matin. Tout d'abord pour terrasser entre les voies – impossible de les retirer entièrement pendant les travaux – puis pour la pose du béton, dont la recette spécifique fut élaborée pour recevoir le poids des convois CFF quelques heures plus tard seulement! Un «rush» rondement mené, qui permit chaque matin le passage du train à 7 heures précises.

Cinquante tonnes d'acier

La troisième nuit fut consacrée au remplacement du pont. Après avoir scié les murs

de culée puis les rails, le pont fut soulevé à l'aide de la grue CFF et évacué par rail. La deuxième étape des travaux pouvait commencer. Elle consistait à poser deux plaques d'acier de 25 tonnes chacune, soutenues par quatre poutres en béton préfabriquées, avant de remettre les rails en place et d'ajouter le ballastage final. Là encore, pari réussi pour le conducteur de travaux et ses hommes! Après une dizaine d'heures de travail à un rythme soutenu, toujours de nuit, le pont fut opérationnel pour le train de 6 heures.

«J'ai pu bénéficier des excellentes compétences de chacun, contremaître, ouvriers ainsi que d'une collaboration étroite avec les CFF, ce qui était primordial», relève Cédric Marchon, qui réalisait ce type d'opération «coup de poing» pour la première fois.

-
- 8** WAGONS TRANSPORTANT LE MATÉRIEL DU CHANTIER
 - 15** SÉANCES DE PRÉPARATION
 - 100** EN ANNÉES, L'OBJECTIF DE DURÉE DE VIE DES OUVRAGES CFF
 - 250'000** EN CHF, LE MONTANT DES TRAVAUX (SANS PRESTATION CFF)
-

Aventures gruériennes en terre genevoise

La construction du bâtiment «Lake Side» symbolise la flexibilité et la mobilité dont font preuve les collaborateurs de Grisoni-Zaugg. Pour la première fois, une équipe rattachée à l'antenne de Bulle œuvre sur un chantier dans le canton de Genève. Une aventure débutée en novembre dernier à la fois exigeante et riche en bénéfices.

«Dès le premier coup d'œil, le chantier «Lake Side», à quelques dizaines de mètres de la gare de Versoix, interpelle: comment une grue prise en étau entre les voies de chemin de fer et une route ouverte à la circulation peut-elle manœuvrer? «Le grutier est très bon!», dixit Paul-André Maillard, contremaître depuis 22 ans chez Grisoni-Zaugg, et dont l'accent ne laisse aucune place au doute quant à ses origines: «Je suis gruérien!»

Basés habituellement à Bulle, lui et son équipe sont engagés sur un chantier situé à une centaine de kilomètres de leur lieu de travail habituel. «C'est une première! souligne David Richard, directeur de Grisoni-Zaugg Genève. Nous venons de terminer un chantier dans la région et l'entreprise générale avec qui nous avons collaboré voulait poursuivre avec le Groupe pour ce nouveau projet. Les équipes de Genève étant engagées ailleurs, nous avons fait jouer notre esprit de groupe en utilisant de la main d'œuvre de Grisoni-Zaugg Bulle associée à cinq ouvriers en provenance de Genève et un autre de Vevey.» Le chantier «Lake Side» est ainsi devenu le symbole de la flexibilité et des capacités d'adaptation dont font preuve les collaborateurs de Grisoni-Zaugg. «C'est l'une des forces du Groupe», reconnaît David Richard.

Miguel Bandeira, chef du chantier de Versoix et intégré à la succursale de Genève, voit cette nouvelle expérience comme un enrichissement: «C'est très constructif d'échanger les méthodes de travail de chacun. D'autant plus que collaborer avec des personnes qui connaissent bien notre centre logistique à Bulle se révèle utile.»



Faute de place, les hommes doivent faire preuve d'ingéniosité pour mener à bien la construction.

De leur côté, les Fribourgeois apprennent à composer avec les lois genevoises, davantage exigeantes que les lois fédérales en matière de sécurité notamment.

Peu de marge de manœuvre

Pour Paul-André Maillard et ses hommes, l'aventure «Lake Side» se révèle aussi enrichissante qu'éprouvante. Lui et son équipe doivent chaque jour faire preuve d'astuce pour faire sortir de terre l'imposant bâtiment administratif de huit niveaux, dont deux souterrains.

Première contrainte: le manque de place. «Nous n'avons aucune marge de manœuvre, notamment pour entreposer le matériel, explique Paul-André Maillard. La parcelle mesure 80 m x 20 m et le bâtiment 80 m x 15 m.» La grue ne chôme pas: il faut constamment transférer du matériel d'un endroit à un autre pour dégager là où le travail doit se faire.

La configuration particulière du site implique de travailler avec de nombreux étalements transversaux, dont le but est d'éviter l'effondrement des parois de part et d'autre de la fouille. Chaque buton – un tous les cinq mètres! – traverse la parcelle dans toute sa largeur, ce qui complique chaque déplacement de matériel et ralentit l'exécution des dalles de béton du sous-sol.

Solidarité et esprit d'équipe

A cela s'ajoute la fatigue due aux longs trajets entre Bulle et Versoix. Les hommes ont les traits tirés, mais affrontent la situation avec courage. L'esprit d'équipe est omniprésent. De son côté, le Groupe fait en sorte de concilier les objectifs de planning avec les demandes des ouvriers concernant les jours fériés, lesquels diffèrent d'un canton à l'autre.

2 SOUS-SOLS

6 NIVEAUX

550 TONNES D'ARMATURES

3'500 M³ DE BÉTON

9'000 M² DE DALLE



L'équipement de protection pour ce site pollué rend les conditions de travail difficiles.

ASSAINISSEMENT DE L'ANCIENNE DÉCHARGE DE LA PILA À HAUTERIVE (FR)

Un arsenal de précautions

Travailler en milieu pollué tout en préservant l'environnement et les ouvriers: tel est le défi que doit relever Grisoni-Zaugg sur le chantier d'assainissement de La Pila, aux abords de la Sarine, à quelques kilomètres en amont de Fribourg.

Aussi idyllique soit-il en apparence, le site de La Pila, aux abords de la Sarine, n'a rien d'un chantier ordinaire. Utilisée comme décharge de 1952 à 1975, la parcelle se termine par un talus de 150 mètres de long qui plonge directement dans la Sarine. Au fil du temps, une quantité importante de polychlorobiphényles (PCB) fortement cancérogènes se sont déversés dans le lit de la rivière, contaminant tous les acteurs de la chaîne alimentaire et présentant des risques pour la population. Des mesures urgentes d'assainissement ont été menées en 2009. Le Groupe Grisoni contribue actuellement à la deuxième phase, soit les mesures préliminaires.

La mission de Luc Giroud, directeur de Grisoni-Zaugg à Bulle, et de son équipe consiste à évacuer la partie du terrain immergée dans la Sarine, puis à reconstruire la berge assainie avec des pierres. Quatre hommes ont été spécialement formés et sont mobilisés depuis novembre 2012. Grisoni-Zaugg travaille en consortium avec JPF Construction SA ainsi qu'avec la société Ecosor SA spécialisée dans les tâches d'assainissement. L'activité s'effectue dans des conditions délicates, au cœur d'une zone fermée au public.

Protéger l'environnement...

Plusieurs étapes sont planifiées. Après avoir posé une piste d'accès plusieurs mètres en amont de la rive, il a fallu foncer

verticalement des palplanches de 12 mètres de haut sur environ 150 mètres de longueur. Cette barrière étanche a pour but d'isoler les écoulements de liquides susceptibles de contaminer la rivière. Elle permet également de maintenir le terrain pendant l'évacuation progressive des matériaux potentiellement pollués côté Sarine.

Actuellement ont lieu les travaux d'ancrages pour fixer les palplanches. Suivra l'évacuation du reste de la terre située entre le lit de la rivière et la paroi métallique, jusqu'en décembre 2013. La décontamination du gros de l'ancienne décharge interviendra dans un troisième temps.

...et les ouvriers

Travailler en environnement pollué induit des contraintes supplémentaires. «Nous suivons un protocole très précis, approuvé par la SUVA et les différents services cantonaux», explique Luc Giroud. Avant de pénétrer sur le chantier, chaque ouvrier doit s'équiper d'une combinaison, de gants et de bottes étanches, auxquels s'ajoutent un masque de protection et le casque. «Chaque mouvement demande davantage d'efforts. Les conditions de travail sont rudes», estime le directeur. Pas question toutefois de badiner avec la sécurité: avant de quitter la zone de travail, chaque ouvrier doit suivre une procédure de déshabillage, puis prendre une douche obligatoire.

SÉCURITÉ



Chutes de hauteur: des solutions efficaces et rentables

Les chutes de hauteur sont les premières causes d'accidents mortels dans notre activité. En effet, les chiffres le démontrent chaque année.

Des méthodes et du matériel existent pour permettre d'éviter ces drames, et les investissements qu'ils nécessitent sont amortis avec l'amélioration de la productivité des chantiers et le bien-être des collaborateurs.

Le Groupe Grisoni a pris le tournant en 2006 déjà, avec l'acquisition des premiers coffrages métalliques. Les avancées constatées sur ce type de matériel en termes d'ergonomie et de sécurité sont importantes et méritent d'être soulignées.

Sur une partie de nos chantiers où nous avons des constructions dont les hauteurs sont impressionnantes (par exemple Nespresso: hauteur environ 30 mètres, Zumwald: environ 20 mètres) ou sur des ouvrages moins complexes, ce type de coffrage assure une meilleure sécurité grâce à l'intégration de tous les éléments (coffrage, garde-corps, passerelle, étais de stabilisation) en un seul bloc, déployé depuis le sol.

Il faut trouver le bon équipement pour que le collaborateur soit en sécurité mais qu'il puisse aussi travailler.



Les hauteurs peuvent atteindre 30 mètres.