

Carnet de route

07

Le journal du **GROUPE GRISONI**



n°07 - octobre 2013

www.groupe-grisoni.ch



ÉDITORIAL

Défis et santé

«La difficulté attire l'homme de caractère, car c'est en l'étreignant qu'il se réalise lui-même.»

Comme le démontrent les nombreux et différents ouvrages que nous réalisons chaque année, et particulièrement ceux présentés dans ce Carnet de route, cette citation du Général Charles de Gaulle reflète bien l'état d'esprit qui anime les collaborateurs du Groupe Grisoni.

Le personnel de chantier ainsi que l'encadrement savent faire face à l'adversité et aux «obstacles» techniques, en ayant toujours la même détermination et capacité de relever et de s'adapter aux défis auxquels ils sont confrontés quotidiennement, pour leur plus grande satisfaction et celle de nos partenaires et clients.

La santé et la sécurité de nos collaborateurs étant une priorité, nous sommes en train d'acquiescer la certification OHSAS 18001 qui nous permet de réduire les sources de risques et d'améliorer la qualité de vie et de sécurité au travail.

Nous tenons à remercier tous nos collaborateurs pour leur engagement, ainsi que tous nos clients et partenaires pour leur confiance.

Nous vous souhaitons un magnifique automne et une agréable lecture de notre actualité.

Maurizio Verilli

Directeur, ISR Injectobohr SA

CENTRE DE PRODUCTION NESPRESSO À ROMONT (FR)

Dimensions hors normes, planning exigeant, météo capricieuse. Autant de défis que doivent relever quotidiennement la centaine d'ouvriers oeuvrant sur le chantier. ▶

LIGNE CFF PALÉZIEUX - PAYERNE

Le glissement de terrain de la ligne CFF Palézieux - Payerne en juin a mobilisé 30 hommes durant six jours non-stop. ▶

IMPRESSUM :

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

Traduction: Luciana Sanz

Photos: patriceschreyer.com,

Luca Da Campo - Strates

Graphisme: Inventaire - Impression: Imp. St-Paul





Avec ses nombreuses grues, le gigantesque chantier est aisément repérable depuis les routes menant à Romont.

CONSTRUCTION DU CENTRE DE PRODUCTION NESPRESSO DE ROMONT (FR)

Un chantier pharaonique parfaitement maîtrisé

Dimensions hors normes, planning exigeant, météo capricieuse. Autant de défis que doivent relever quotidiennement la centaine d'ouvriers œuvrant sur le chantier Nespresso, à Romont. Grisoni-Zaugg a pris des mesures pour assurer des conditions de travail et de sécurité adéquates. Sortie de la première capsule début 2015.

Nespresso, ses capsules multicolores, son ambassadeur tout droit venu d'Hollywood... On oublie qu'avant de pouvoir déguster un café confortablement installé bien au chaud dans son salon, bon nombre d'opérations se sont déroulées en amont. C'est justement sur un nouveau centre de production de capsules que Grisoni-Zaugg travaille en consortium depuis novembre 2012. Une centaine d'ouvriers ont été engagés pour les opérations de gros-œuvre. Le début des travaux de bétonnage a été symbolisé par la pose de la première pierre du bâtiment, le 25 avril dernier. Les éléments d'électricité et de ventilation seront posés dès ce mois d'octobre et la partie « production » du site sera hors d'eau vers Noël. Quelque 85 % des éléments en béton seront alors déjà coulés. Resteront les dalles des secteurs « logistique », « administration » et « café vert », cette dernière unité devant en plus être reliée au réseau ferroviaire. La première capsule « made in Romont » sortira début 2015.



En cette matinée d'août, l'effervescence est palpable sur le chantier. Une centaine d'employés – 85 pour les travaux de bétonnage, 15 à 20 pour le ferrailage – s'affairent sur le terrain. Pour Daniel Forrer, responsable de la planification, le jour est spécial : «Aujourd'hui nous achevons la dalle du secteur «production». Il a fallu accomplir cette tâche en cinq étapes, en utilisant plus de 300 m³ de béton à chaque fois! Ce dernier pas est important car il annonce le début du montage de la structure métallique, à la mi-octobre.» Avant cela, il faudra toutefois retirer les étalements, puis ajouter 7000 m² de maçonnerie silico-calcaire. Deux autogrues pourront alors rouler sur la dalle à environ 6 mètres de hauteur pour le montage de la structure métallique.

Dimensions hors normes

Les grues, justement, donnent une dimension supplémentaire au site, permettant de repérer aisément le chantier depuis les routes amenant au chef-lieu du district de la Glâne, ainsi que depuis la voie CFF Berne – Lausanne. Six machines se dressent déjà haut dans les airs, s'activant autour des cages d'ascenseur de 30 m de haut. «Ce sont les premiers éléments verticaux bâtis sur le chantier, car elles demandent davantage de temps, explique Daniel Forrer. Il faut compter six à huit semaines pour chacune d'elles.» Des chiffres à la mesure des dimensions pharaoniques du chantier : 550 m de long sur 250 m de large, 19'000 m² de dalles, 28'000 m³ de béton, 13 cages d'accès.

Sur le terrain, une des premières tâches a consisté à stabiliser les pistes d'accès. Environ 4'000 tonnes de chaux ont été utilisées. La nature argileuse du sol et les mauvaises conditions météorologiques l'hiver dernier n'ont pas facilité les choses. De nombreuses canalisations provisoires ont été installées pour évacuer les eaux de pluie, tout d'abord dans un bassin de décantation, puis dans un ruisseau environnant. Cet été, durant les grandes chaleurs, le béton a été protégé par des bâches afin de ralentir l'évaporation de l'eau et éviter les fissures. Depuis, les conditions sont devenues plus clémentes. «En ce moment on a de la chance, estime Daniel Forrer. Il faudrait ce temps jusqu'à la mi-octobre.»

Pas question en effet de prendre du retard sur le planning! Pour ce faire, Grisoni-Zaugg s'est donné les moyens de respecter les délais, tout en préservant les conditions de travail sur le terrain. «Nous voulons éviter au maximum de travailler dans l'urgence, et de mobiliser du monde le week-end et la nuit, explique Jacques Davet, directeur de Grisoni Zaugg à Domdidier et responsable du chantier Nespresso. Raison pour laquelle nous avons augmenté la quantité de matériel de coffrage, engagé du personnel supplémentaire, et ajouté deux grues. Le bétonnage s'effectue au moyen d'une pompe fixe alimentée en direct de la centrale de chantier et équipée d'un bras de distribution.»

La sécurité avant tout

Grisoni-Zaugg entend ainsi offrir des conditions de sécurité maximales pour les travailleurs. «Le top de la sécurité est engagé», estime Jacques Davet. «Ce dispositif a un coût, mais tout le monde se retrouve gagnant à terme. La sécurité est un travail d'équipe. Les ouvriers sur place en sont les meilleurs ambassadeurs, d'autant plus que Grisoni-Zaugg est présent sur le chantier du début à la fin.» Le Groupe répond ainsi à son engagement en matière de politique sécuritaire.

Les mesures concernent en premier lieu le périmètre de la parcelle, laquelle a été clôturée. L'accès se fait via une issue surveillée par une société privée. Impossible de pénétrer la zone sans un badge magnétique et le dépôt de son passeport de sécurité personnel. A l'intérieur, les accès aux containers sont balisés. Trois personnes externes ont été mandatées par le maître d'ouvrage pour la sécurité. Les échafaudages sont régulièrement contrôlés et des séances consacrées aux mesures sont organisées chaque jour. «La sécurité avant tout, *what else?*»

-
- 2** GRUES MOBILES
 - 7** GRUES À TOUR
 - 600** MÈTRES, LA DIAGONALE DE LA PARCELLE
 - 22'000** M³ DE GRAVIER
 - 28'000** M³ DE BÉTON
 - 90'000** M³ DE MATÉRIAUX TERRASSÉS ET STABILISÉS
 - 110'000** M², LA SURFACE DU CHANTIER
-



Des cages d'ascenseur de 30 mètres de haut.



Faute d'accès routier au site, les machines et le matériel ont dû être acheminés par rail.

INTERRUPTION DE LA LIGNE CFF PALÉZIEUX - PAYERNE

Pari gagné en six jours !

Le Groupe Grisoni est appelé plusieurs fois par an pour des opérations d'urgence. Des travaux qui exigent flexibilité, expérience, efficacité et... débrouillardise. Le glissement de terrain de la ligne CFF Palézieux – Payerne en juin a mobilisé 30 hommes durant six jours non-stop.

Le soir du 9 juin de cette année, des pluies diluviennes déversent d'importantes quantités d'eau sur le tronçon reliant Moudon à Ecublens-Rue. Soudainement, des centaines de mètres cube de terre se dérobent sous la voie ferrée et dévalent la pente. Deux convois passent, heureusement sans conséquences, et signalent le danger. Grisoni-Zaugg est alors appelé pour une situation dite «d'urgence». Vers 21h00, François Cuttelod, chef du chantier, est sur le terrain. «La priorité des CFF était de rétablir la circulation des trains le plus tôt possible. Il a été décidé de fermer la voie pendant six jours, pas un de plus, se souvient Jacques Davet. Nous devons commencer les travaux la nuit même!» Les décisions se prennent sur place, entre les représentants du Groupe et de la Régie fédérale: «Il faut décider vite et bien, c'est un peu le «système D». D'abord nous évaluons les risques, puis viennent l'analyse et le choix de la méthode: rétablir le trafic d'abord, en respectant le délai imparti par les CFF, puis stabiliser le talus au moyen de caissons en bois. Cette deuxième étape durera deux mois. Toutes les autres questions sont traitées à l'issue des travaux.»

Première étape, donc: bâtir et ancrer une longrine en béton sur 80 mètres le long de la voie afin de remblayer et stabiliser les rails. Pour tenir les délais, deux équipes

de 15 personnes sous la responsabilité de François Cuttelod se relaient 24 heures sur 24, acheminant les matériaux au moyen de pelles-araignées rail-route, plusieurs dumpers et des wagons CFF. Un chef de sécurité gère le danger le long de la voie. Le béton est malaxé et amené sur place par un camion juché sur un wagon. La société ISR Injectobohr, une filiale du Groupe qui a l'habitude de répondre aux situations d'urgence, est sollicitée pour les travaux de forage et d'ancrage.

Plusieurs difficultés se dressent devant les ouvriers. L'accès au site ne peut se faire que par le rail et l'unique point d'embarquement se situe à un kilomètre en amont. L'acheminement du matériel roulant doit se faire méticuleusement. Mais avant tout, il faut trouver du personnel expérimenté dans les travaux ferroviaires et immédiatement disponible. «C'est l'avantage d'un grand groupe comme le nôtre, explique Jacques Davet. Les filiales s'entraident pour compléter les effectifs selon les besoins. Car il ne faut pas oublier qu'un ouvrier mobilisé sur un chantier «urgent» ne sera pas sur le site où il aurait dû retourner travailler le lendemain!»

Pari tenu pour le Groupe Grisoni: six jours plus tard, les trains circulaient à nouveau entre Moudon et Ecublens-Rue.

SÉCURITÉ



Certification Santé et Sécurité au Travail

Attaché à exécuter des travaux dans un esprit de management intégré incluant qualité technique, sécurité au travail, respect de l'environnement et responsabilité sociale, le Groupe Grisoni a décidé de formaliser ce savoir-faire en obtenant la certification OHSAS 18001: Santé et Sécurité au Travail (SST). Il complètera ainsi les certifications déjà obtenues ISO 9001 (Qualité) et ISO 14001 (Environnement).

Mais que signifie donc OHSAS? Les Anglo-Saxons l'auront deviné: Occupational Health and Safety Assessment Series.

L'objectif de cette norme est de fournir un support d'évaluation et de certification de notre système de management de la santé et de la sécurité au travail, en précisant notamment les exigences auxquelles nous devons satisfaire afin de maîtriser les risques pour la santé de nos collaborateurs et éliminer ou réduire ces risques de façon significative.

La sécurité au travail est une préoccupation constante au sein du Groupe Grisoni et depuis de nombreuses années des efforts réguliers en termes d'investissement et de sensibilisation sont déployés pour veiller à l'amélioration continue de nos performances en matière de qualité de vie et de sécurité au travail.



«Tous les soirs,
j'ai un rendez-vous
important avec
quelqu'un
d'irremplaçable.»