

Petits plus et grands effets

Les abords des chantiers en disent long sur la philosophie des constructeurs. Maître d'oeuvre, maître d'ouvrage, entreprises impliquées, chacun peut influencer la manière de conduire un projet. Les cahiers des charges orientent les choix, les solutions sont proposées et mises en oeuvre. A Grenoble, deux exemples sont à suivre. L'un est signé GSE et l'autre porte le logo d'Eiffage.

Quand on construit un bâtiment dans une zone qui se veut résolument écologique, fréquentée de surcroît par plusieurs dizaines de milliers de salariés, il faut répondre à un cahier des charges des plus pointus. L'une des exigences peut être de ne pas souiller les abords du chantier. Comment faire par conséquent pour que les camions de livraison de matériaux ne perturbent pas la circulation à proximité du chantier ? Comment faire pour que leurs roues boueuses ne salissent pas la chaussée des rues environnantes ? Les maîtres d'ouvrage peuvent installer un déboureur ou un rotoluve, c'est-à-dire un dispositif de lavage des roues. Mais quand ils n'ont pas l'espace suffisant ? Ou quand des horaires sont imposés et les créneaux de livraison restreints ? Quand tous les camions arrivent en même temps ou presque ? *"La solution que nous avons choisie, explique Jean-Michel Desproges, d'Eiffage Construction, est de déterminer un parcours de circulation en enrobé"*. Les camions livrent donc en cheminant à sens unique sur un terrain toujours propre. *"L'indice d'utilisation est fort puisque nous n'avons aucun problème pour dégeler, saler, ou laver l'enrobé. De cette façon, nous tenons les cadences et respectons les contraintes imposées"*. C'est une des premières fois que la solution est appliquée dans l'entreprise.

Cette innovation a aussi été adoptée non loin, toujours à l'entrée de Grenoble, sur un chantier orchestré par GSE. La différence est que cette fois, les camions disposent d'une aire de retournement. Par conséquent, ils entrent et sortent par le même accès sécurisé. Sur le chantier de GSE, l'enrobé a aussi été utilisé pour matérialiser la circulation des piétons. Chaque zone est séparée de l'autre et un marquage au sol détermine la destination de chacune.

Autre endroit, même précaution : à l'intérieur des bâtiments en construction, étage par étage, les zones piétonnes sont matérialisées. Il est strictement interdit de stocker de l'outillage ou des matériaux à cet endroit. *"L'objectif est d'éviter les chutes de plain pied et d'organiser le chantier en veillant à toujours le maintenir ordonné"* dit Jean-Michel Desproges. Les accès et les zones de circulation bénéficient d'un affichage, y compris au pied des grues : on sait tous comment on circule, comment on stocke. *"En réfléchissant posément, en amont, en écrivant et en partageant l'information, on travaille mieux : l'une des conséquences notables est de circuler finalement plus vite sur le chantier. Un autre avantage du dispositif : on peut, aussi, définir aisément comment on va éclairer chaque zone puisqu'elles sont déterminées et leur fonction préservée"*.



Plan : Les accès et les zones de circulation bénéficient d'un affichage sur le chantier. Ci-dessus : un exemple d'affiche.



Accès chantier GSE : Chantier SCI BCC PRESQU'ILE/CREDIT AGRICOLE. La circulation des piétons est définie précisément et recouverte d'enrobé

En savoir +

SP 1127 : La mission de coordination SPS. Le rôle du maître d'ouvrage

APPLI01 : Accompagnement des maîtres d'ouvrage et des coordonnateurs SPS dans l'offre d'une mission de coordination SPS

ED 884 (Edition INRS) Logistique de chantier et coordination de sécurité