

ANCRAGE N°4 | 2021

JOURNAL DU GROUPE GRISONI

Dossier spécial ferroviaire Pages 4 - 10

Responsabilité environnementale Page 11

Chantiers de référence Pages 14 - 19

 **GROUPE
GRISONI**
En toute confiance.



SOMMAIRE

Éditorial	3
Passé, présent et avenir	4-5
Main d'œuvre, technique et mécanique	6-7
Interview: un regard extérieur	8-9
Engagement spécialisé et responsabilité environnementale	10-11
Au cœur des départements	12-13
Gare de Bussy-Chardonnay (VD)	14-15
Gare de Fribourg (FR)	16-17
Axe ferroviaire La Sarraz - Le Day (VD)	18-19
Ressources humaines	20-21
Dans le rétro	22
Sociétés	23

Edition: N° 4, décembre 2021
Rédaction: Y. Wespi, L. Giroud, V. Regidor
Traduction: Tractua
Photos: Groupe Grisoni, M. Jaussi, M. Bertholet, D. Bussard,
MPAIC, D. Gubler* (bahnbilder.ch), Unsplash
Mise en page: V. Regidor
Impression: Media f
Papier: 100% recyclé, Ange bleu, certifié FSC

Pont de Jurigoz,
Lausanne (VD)

ÉDITORIAL

Un signal au vert pour le développement des infrastructures ferroviaires



Louis Risse
Directeur général

Au cours des dernières décennies, la Suisse a considérablement amélioré son réseau ferroviaire. Avec la croissance attendue, ce réseau atteindra pourtant ses limites de capacité d'ici 10 ans. D'importants montants sont et seront engagés grâce à l'adoption par le peuple suisse du FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) en 2014 qui a comme objectif de financer les coûts liés à l'exploitation, au maintien de la qualité et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Une infrastructure ferroviaire moderne et performante permet - parallèlement à un réseau routier bien aménagé - d'offrir une mobilité attractive et intelligente et d'acheminer de manière économique et responsable les marchandises. Le Groupe Grisoni se place comme un acteur incontournable sur ce secteur d'activité grâce à une expertise pointue acquise au fil de ses engagements. En accord avec

sa politique RSE (Responsabilité sociale d'entreprise), le Groupe est fier de contribuer à l'amélioration du réseau ferroviaire national au travers de nombreux chantiers d'envergure.

Cette ouverture sur l'avenir nous donne l'occasion de vous remercier chaleureusement pour votre confiance et votre fidélité. A l'horizon des fêtes de fin d'année, nous vous adressons nos meilleurs vœux pour 2022.

Bonne découverte et bonne lecture!

Louis Risse
Directeur général

NOTRE PASSÉ

Relever l'histoire du patrimoine

Viaduc de Langwies*
Arosa, GR

L'histoire des infrastructures ferroviaires en Suisse est si riche qu'elle nécessiterait plusieurs fresques pour en résumer ses conquêtes. Les récits de la construction d'ouvrages - tous plus remarquables les uns que les autres - ne manquent pas. A ce jour, l'ensemble des infrastructures existantes représente un patrimoine considérable: près de 5200 km de voies et un nombre incalculable d'ouvrages. Ces empreintes du passé sont à considérer comme un précieux héritage retraçant l'évolution des méthodes de construction selon leur architecture et leur âge.

NOTRE PRÉSENT

Adapter les infrastructures

De nos jours, l'essentiel des réflexions mènent au renouvellement et à l'adaptation des infrastructures existantes pour absorber l'augmentation du trafic. De nombreux travaux d'envergure sont en cours dans toute la Suisse. La Romandie n'est pas en reste. Ces chantiers sont en grande partie financés grâce au fond d'infrastructure ferroviaire, le FAIF. Qu'ils soient actuellement en voie d'exécution ou planifiés, les projets liés au secteur rail fascinent. Leur nombre et leur complexité mettent en lumière l'ampleur des enjeux qui se dessinent.

NOTRE AVENIR

S'engager avec responsabilité

Les projections à long terme exigent une stratégie claire, parfois visionnaire, en considérant les besoins d'une société en constante évolution. Les besoins accrus en mobilité doivent trouver un équilibre avec une réduction nécessaire et inéluctable de l'empreinte carbone. La tâche s'annonce complexe. Des financements importants devront être trouvés. A terme, une interaction de plus en plus étroite entre les différents intervenants et partenaires d'un projet, voire une exécution totalement intégrée, seront indispensables afin de répondre à un formidable défi: le futur des infrastructures ferroviaires suisses.

Main-d'œuvre, technique et mécanique



Stabilisation d'un éboulement.
La Conversion (VD)

**Ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer*

Capacité d'intervention

Depuis les années 2010, les chantiers ferroviaires sont en nette augmentation en Suisse romande. Le Groupe Grisoni s'est positionné sur ce marché spécifique en acquérant, au fil des ans et des mandats, un savoir-faire pointu. La diversité des travaux - de la construction d'ouvrages ferroviaires au renouvellement des infrastructures - souligne les enjeux techniques à relever. Ces interventions nécessitent le déploiement d'un inventaire spécifique dont font partie les engins rail-route: pelles à pneus, pelles araignées, dumpers, wagons surbaissés. Ils sont complétés par des accessoires tels que des groupes de bourrage pour compacter le ballast ou des grappins de creuse.

Compétences spécifiques

Les travaux ferroviaires exigent un personnel expérimenté et formé à cet effet.



1. Bogie
Chariot situé sous un véhicule ferroviaire, sur lequel sont fixés les essieux.



2. Wagon surbaissé modulaire
Utilisé pour le déplacement de machines et de matériel de chantier.

Les machinistes disposent d'un permis spécial (OCVM*) les autorisant à conduire des véhicules moteurs des chemins de fer. Ils sont régulièrement soumis à des contrôles médicaux et suivent des formations théoriques et pratiques leur permettant de renouveler leur permis. Les autres collaborateurs doivent eux aussi suivre des formations spécifiques liées à la sécurité. Travailler sur ou le long des voies demande, en plus d'une vigilance de tous les instants, une très grande flexibilité quant aux horaires de travail. En effet, de nombreux travaux se font de nuit, en équipes et lors d'opérations de travaux intensifs sur un week-end, voire sur une ou plusieurs semaines.



3. Rails
Les rails supportent le poids des trains et les guident.

4. Traverses et attaches
Les traverses maintiennent le bon écartement entre les deux rails tout le long de la voie.

5. Ballast
Représente les pierres concassées sur lesquelles sont posées les traverses.

Rigueur et planification

Dès l'adjudication des travaux, il s'agit de planifier le chantier en tenant compte d'un grand nombre de paramètres:

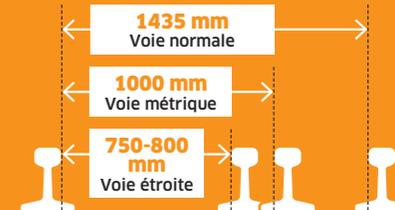
- Le type de rail: métrique (MOB, TPC, TPF notamment) ou voie normale (CFF)
- Le type de travail: génie ferroviaire et pose de rail ou travaux d'urgence
- Les machines et les accessoires nécessaires
- La durée des travaux, de jour ou de nuit

L'exigence des chantiers ferroviaires impose une importante coordination. Un outil de planification collaboratif permet de gérer la supervision des machines et du personnel. Les spécificités des travaux et les horaires de nuit y sont indiqués à l'aide de codes couleur. Les équipes sont ainsi sollicitées par tournus en tenant compte des déplacements des machinistes. L'utilisation des engins rail-route est quant à elle discutée à l'occasion d'un point hebdomadaire sur l'ensemble des chantiers ferroviaires en cours.

ÉCARTEMENTS DES RAILS

En Suisse

L'écartement le plus répandu est la voie normale avec une séparation de 1435 mm entre le flanc interne des deux files de rails. La voie métrique, bien que moins fréquemment utilisée, reste d'actualité pour certains axes ferroviaires suisses. Les trains à crémaillère - 750-800 mm - circulent quant à eux sur une cinquantaine de kilomètres dans les cantons de Berne, d'Obwald, du Tessin et de Vaud.



Dans le monde (normes)

Espagne et Portugal: 1668 mm
Europe (autres pays): 1435 mm
Russie: 1520 mm
Japon: 1067 mm
Amérique du sud: 1050 mm

INTERVIEW: UN REGARD EXTÉRIEUR

Développer et entretenir le réseau ferroviaire suisse



Olivier Tappy

Ingénieur civil EPFL/SIA
Administrateur

MONOD-PIGUET + ASSOCIÉS
Ingénieurs Conseil SA (MPAIC)

Lausanne

Monsieur Tappy, depuis quelle année votre société est-elle active dans le domaine ferroviaire ?

Nous œuvrons depuis le début des années 1990 dans la construction d'infrastructures pour ce secteur d'activité. La volonté politique de rendre plus attractif le transport public a permis de dégager des crédits importants pour moderniser et développer les réseaux ferrés, que ce soit sur les lignes des CFF ou sur celles des compagnies privées. L'acceptation par le peuple suisse de la Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand) en 2002 a aussi augmenté les besoins en rendant obligatoire la modernisation de toutes les gares afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite, et ce à l'horizon 2023.

Comment ces chantiers sont-ils gérés ?

Un chantier ferroviaire demande une préparation très importante, notamment pour minimiser les interruptions de trafic et par là,

les gênes pour les usagers. Ainsi, les travaux se déroulent essentiellement de nuit ou lors d'opérations de travaux intensifs lorsque le trafic ferroviaire est totalement interrompu et remplacé par des bus de substitution. De strictes et nombreuses mesures de sécurité sont à respecter. En conséquence, les comportements doivent être adaptés pour les travaux à proximité des voies. Tout doit être planifié minutieusement et les marges de manœuvre sont très faibles pour ne pas dire inexistantes. Les mesures prises au niveau de l'exploitation (par exemple pour le remplacement d'un tronçon de voie ou la création d'un passage inférieur) se réservent plusieurs années à l'avance et nécessitent une planification réaliste dès les premières phases du projet.

A quel horizon de temps se planifient les grands chantiers ?

Sur 20 à 30 ans. Les cantons établissent leurs projets en fonction de l'évolution de

la mobilité attendue. Les mesures prévues sont ensuite passées au crible par les Chambres fédérales qui définissent les projets prioritaires. Aujourd'hui, l'horizon de planification est 2050. Les grands chantiers tels que ceux que nous connaissons actuellement à Lausanne et à Genève ont été imaginés avant les années 2000.

Quel est l'enjeu de ces chantiers de grande complexité ?

Les différents intervenants sont nombreux et les étapes de travail se chevauchent fréquemment. Par ailleurs, les contraintes sont de plus en plus fortes car le nombre de trains en circulation n'a fait qu'augmenter et il devient difficile de trouver des plages horaires pour réaliser les travaux sans trop perturber l'ensemble du trafic ferroviaire. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles les travaux de nuit sont en augmentation. Cette complexification des chantiers liée aux mesures de sécurité maximales, aux contraintes d'horaire et au grand nombre d'intervenants, demande une planification très importante et extrêmement rigoureuse.

Pouvez-vous vous appuyer sur de nouveaux outils d'aide à la planification ?

Le BIM (Building Information Modelling) dans les infrastructures est en retard par rapport à son utilisation courante dans



BUSSY-CHARDONNEY

le domaine des bâtiments, mais son utilité dans le domaine des infrastructures ferroviaires est avérée. On procède, par exemple, déjà aujourd'hui au relevé de l'état de l'existant à l'aide de drones pour une numérisation complète des installations et la modélisation du terrain. Sur cette base, les différents spécialistes peuvent développer leurs projets et les mettre en commun pour obtenir une vue d'ensemble et gérer les éventuels conflits.

Est-ce que l'on se dirige vers un pilotage de projets en entreprise générale ?

Il y a quelques années encore, les compagnies de chemin de fer privées et publiques possédaient en leur sein les spécialistes dans les différents domaines

que sont la voie, la ligne de contact, les installations de sécurité, les câbles, les mises à terre, etc. Aujourd'hui, la tendance est à la globalisation des contrats,

en passant par un mandataire unique gérant l'entier des domaines en phase d'étude et de réalisation. Les travaux sont ensuite réalisés sous la direction d'une entreprise pilotant

l'ensemble des domaines, à l'exemple du chantier MBC de la gare de Bussy-Chardonney sur la ligne du BAM. Dans un tel contexte, le maître d'ouvrage est en contact avec deux interlocuteurs principaux, soit un bureau d'ingénieurs à la tête de la planification générale et une entreprise qui a la maîtrise de l'ensemble des travaux de génie civil et de technique ferroviaire.

Tout doit être planifié minutieusement.

ENGAGEMENT SPÉCIALISÉ

Entreprise totale du domaine ferroviaire

Accompagnement

Depuis le 1^{er} juillet 2021, GSTR | Grisoni - Sersa Total Rail offre aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires un service complet en tant qu'entreprise totale. Qu'il s'agisse de la création de superstructures ou d'infrastructures de voies, d'un renouvellement total, ou encore de la construction de gares et d'ouvrages d'art, GSTR se profile comme nouveau partenaire pour les compagnies publiques ou privées et pour les clients industriels.

L'entité les accompagne dans leur projet, de la conception à la remise de l'ouvrage. Riche du savoir-faire des experts des deux groupes et de leur inventaire technique, GSTR propose des prestations sur mesure pouvant s'appliquer à des projets de petite taille ou de grande envergure. Les clients se voient offrir un service pluridisciplinaire: de la gestion des aspects administratifs et d'ingénierie, en passant par l'exécution de voies ferrées, de lignes de contact, d'installations de sécurité

jusqu'au chantiers de génie civil et de travaux spéciaux. Avec des prestations s'adaptant à leurs besoins, les maîtres d'ouvrage sont accompagnés dès l'étude préliminaire et l'inventaire des solutions pour l'établissement du cahier des charges. Un soutien pour les procédures d'approbation des plans et, si nécessaire, de consultation avec l'Office fédéral des transports, peut également être sollicité afin d'obtenir l'approbation du projet.



GRISONI - SERSA
TOTAL RAIL

GSTR

Quatre initiales pour la mise en commun des forces de deux groupes: Grisoni pour le domaine de la construction et Sersa Rhomberg en tant que spécialiste de la technologie ferroviaire.



RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Quinze deux-roues pour un objectif

Du bureau au chantier à vélo

C'est désormais possible! Depuis le mois de septembre de cette année, quinze vélos électriques sont à disposition du personnel technique et administratif dans les filiales du Groupe. Ils peuvent être utilisés pour se rendre à une séance ou sur un chantier, pour effectuer une course ou aller dîner. Après analyse des trajets quotidiens des collaborateurs, un constat s'est révélé parlant: plus de la moitié du personnel est amené à se déplacer durant la journée, principalement sur des distances de moins de 10 km.

Avec l'objectif de favoriser la mobilité douce, l'acquisition des deux-roues électriques vient compléter le plan de mobilité du Groupe. Un système de covoiturage et de navettes avec les véhicules de l'entreprise ayant en effet déjà été mis en place il y a plusieurs années. Cette démarche offre un mode de déplacement pratique et confortable dans les zones urbaines parfois très engorgées. La réservation est simple: un calendrier informe des disponibilités des vélos et, en un clic, les plages horaires peuvent être bloquées en semaine ou le week-end pour un usage professionnel ou privé.



AU CŒUR DES DÉPARTEMENTS



Fabienne Rime

Service logistique machines
Adjointe au responsable logistique machines

Avec humilité et le sourire, Fabienne Rime explique qu'il lui a fallu une année pour se mettre dans le bain.

Entrée dans l'entreprise en 2015, elle a appris son métier de conducteur de machines en prenant peu à peu en main la planification des machinistes. Dans le cadre de sa fonction, elle a collaboré étroitement au développement de l'outil de gestion qui sert aujourd'hui aussi bien à la planification des machines que des machinistes.

Une planification efficace et maîtrisée.

En admiration devant la motivation constante et l'implication de ses collègues conducteurs de machines, elle les invite volontiers à passer

à son bureau. Ces discussions en face à face sont l'occasion de prendre le pouls et de comprendre les impératifs de ses collègues. En parallèle, elle nourrit sa compréhension de

l'humain, le plaisir du partage, mais aussi et surtout un savoir-faire et un savoir-être qu'elle applique à son travail au quotidien.



Florian Karlen

Maintenance et logistique
Chef atelier machines

Formé dans la mécanique agricole, Florian Karlen rejoint le Groupe Grisoni en 2014. D'abord mécanicien sur machines de chantier en atelier, il effectue des dépannages sur le terrain à partir de 2016.

Il œuvre sur tous types de machines et s'occupe de l'entretien des concasseurs et des cribles du Groupe. Cette responsabilité l'amène à sillonner toute la Suisse romande. De piquet pour le rail, il a aussi souvent travaillé de nuit. Pour

compléter ses connaissances et valider ses acquis, il a suivi une formation pour l'obtention du brevet de chef d'atelier puis la maîtrise fédérale de mécanicien sur machines de chantier.

La mécanique? Une vocation!

Chef d'atelier depuis juin 2021, il est entouré d'une quinzaine de mécaniciens et de quatre apprentis qui contrôlent, entretiennent et réparent les machines. Grâce à des équipes complémentaires et expérimentées, les difficultés sont relevées efficacement.



Elodie Da Silva Cortès

Administration
Assistante administrative et RH

Alors qu'elle terminait sa troisième année d'apprentissage d'employée de commerce au sein du Groupe, Elodie Da Silva Cortès s'est vu proposer un emploi d'assistante technique. Engagée

à la filiale de St-Légier, elle poursuit sa formation en gestion du personnel en obtenant d'abord le certificat avant de se lancer dans une nouvelle formation en cours d'emploi qui la mènera au brevet fédéral de spécialiste en

Un accompagnement de proximité.

ressources humaines. Très à l'aise dans son environnement professionnel et dans le contact avec le personnel, elle apprécie la variété de son travail au quotidien.

Elle gère, entre autres, les inscriptions et le suivi des formations ferroviaires relatives à la sécurité pour le Groupe. La planification s'effectue sur la plateforme internet dédiée à la formation mise en place par les CFF.



Pierre-Alain Saudan

QSE
Responsable qualité, sécurité et environnement

En 1985, Pierre-Alain Saudan débutait sa carrière chez Grisoni-Zaugg SA à Bulle en tant que conducteur de travaux, fonction qu'il a exercée durant plus de vingt ans.

Depuis 2006, il assume la responsabilité du département QSE. Aujourd'hui, accompagné de deux collègues, il a pour mission principale d'assurer la prévention et le contrôle de la santé et de la sécurité sur les chantiers du Groupe,

soit 100 à 120 chantiers ouverts en permanence. Son rôle de formateur lui tient à cœur. En s'appuyant sur le dialogue, l'écoute et son expérience, il instaure la

Le respect de soi et des autres.

confiance pour faire passer ses messages et pour ouvrir la discussion sur différentes thématiques. Son but: lutter contre les accidents pour que chacun puisse rentrer à la maison après sa journée de travail et ainsi jouir de son temps libre auprès de ses proches.

CHANTIER FERROVIAIRE

Transformation de la gare de Bussy-Chardonney

Importants travaux de rénovation

De mi-février à fin octobre 2021, les Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) ont entrepris de moderniser la gare de Bussy-Chardonney, avec la création d'un deuxième quai et d'un passage sous-voies. Le quai existant a quant à lui été élargi, allongé et réhaussé pour améliorer la sécurité et adapter l'accès aux trains aux personnes à mobilité réduite. Le Groupe Grisoni a été mandaté pour la réalisation de ces travaux, qui se sont déroulés selon un planning serré entre les différents phasages.

Trois phases de travaux

La première étape, qui consistait en la creuse et la pose d'un passage inférieur préfabriqué, a donné lieu à une première opération de travaux intensifs durant le week-end du 19 au 21 mars. Une fosse de 18 mètres sur 30 et de 5 mètres de profondeur a été creusée pour recevoir les éléments en béton préfabriqués. Les équipes ont ensuite procédé aux travaux d'infrastructure sur les voies, au ballastage et à la pose des rails au-dessus du nouveau passage sous-voies. Durant la deuxième étape, qui a duré jusqu'à fin juillet,

un nouveau quai a été réalisé, avec rampes d'accès et escaliers, assorti d'un mur de 80 mètres de long et d'une hauteur allant jusqu'à 6 mètres. Cette phase a également vu l'exécution de 150 mètres de voies refaites à neuf. Lors de la troisième étape, une nouvelle opération de travaux intensifs s'est déroulée sur trois semaines, du 26 juillet au 13 août. Les équipes travaillant en 2x9 ont construit les rampes et les escaliers d'accès au premier quai. Pour ce faire, le trafic ferroviaire a été basculé sur la voie 3. Dès la rentrée scolaire, les piétons pouvaient accéder aux quais en empruntant le passage sous-voies.

Nouvelles voies

En septembre et octobre, les voies 1 et 2 ont été successivement démontées et leur infrastructure refaite à neuf. Le chantier consistait à exécuter une creuse à 1,2 mètre de profondeur, à la mise en place de grave, à la pose d'enrobé, au ballastage et au placement de nouvelles voies. Les travaux se sont terminés avec l'aménagement des quais et la réalisation d'un parking de 2000 m². Le Groupe Grisoni a pris en charge la coordination des différents corps de métier actifs sur le site: voie ferrée, électricité basse tension et ligne de contact.



VAUD
Commune
de Bussy-Chardonney

450 m
Voies
refaites
à neuf

3
Nouvelles
fondations
pour mâts

2300 m²
Coffrage

500 m
Ligne de
contact réglée

600 m³
Béton

5800 m³
Matériaux excavés

CHANTIER FERROVIAIRE

Quatre ans de travaux pour la gare de Fribourg



Augmentation de l'offre et mise en conformité

Entre mars 2021 et décembre 2024, la gare de Fribourg est soumise à d'importants travaux pour répondre à la mise en conformité des accès aux trains et à l'augmentation du nombre de voyageurs. Le projet de transformation est mené en consortium par le Groupe Grisoni. Il consiste à renouveler l'infrastructure de voies, à rehausser et rallonger les quais, et à construire un deuxième passage inférieur entre le carrefour Richemond et l'Esplanade de l'Ancienne Gare en intégrant de nouvelles rampes afin de fluidifier le flux des voyageurs.

Complexité d'exécution

Le chantier de la gare de Fribourg est lui-même composé de plusieurs chantiers d'envergure. Les travaux englobent aussi bien le béton, le génie civil, les travaux ferroviaires que la démolition et les travaux spéciaux.

Réaliser ces travaux tout en maintenant la pleine exploitation du trafic voyageurs et marchandises représente un important défi.

Première phase jusqu'à fin 2021

D'ici la fin de l'année, le quai 1 sera rendu à l'exploitation. Il a été partiellement élargi et réhaussé par 300 mètres de nouvelles bordures. L'étanchéité de la dalle existante sous le quai a été renforcée et renouvelée à l'aide de BFUP* sur 500 m². Les travaux de construction du passage sous-voies auront bien avancé avec la finalisation du bétonnage de la tranchée principale. En parallèle, une centaine de socles de béton (sur un total d'environ 200 au final) seront réalisés en bord de voie pour les futurs mâts des CFF.

Chevauchement des travaux

Les travaux se déroulent de jour et de nuit. Cinq opérations de travaux intensifs ont été nécessaires à ce jour pour la pose de ponts provisoires sur le passage inférieur,

*Béton fibré à ultra-hautes performances



FRIBOURG
Commune
de Fribourg

25 000 m³
Matériaux
excavés

6000 m³
Béton armé

500 m²
BFUP

780
Pieux de paroi
berlinoise

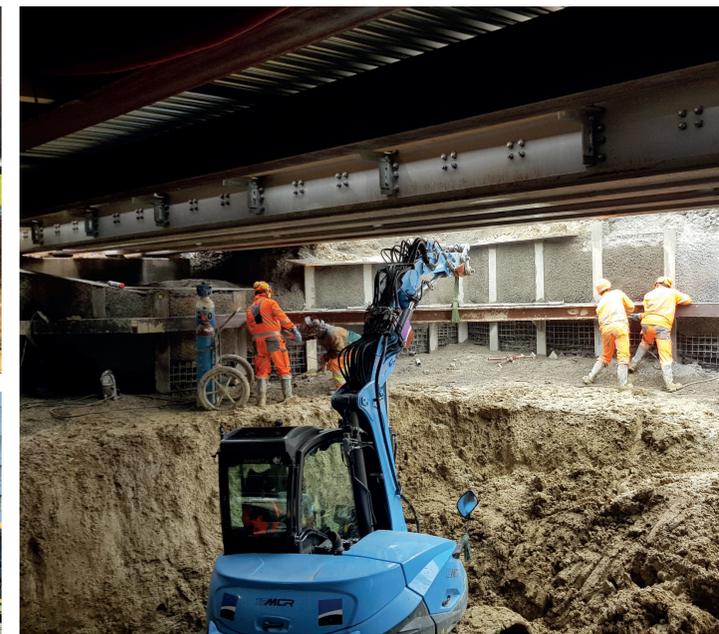
720 to
Armature

4
Ponts
provisoires

72
Micropieux

2
Passerelles de quai
provisoires

l'élargissement provisoire du quai 2 et la pose de passerelles provisoires sur les quais. Ces opérations se sont déroulées les vendredis soirs dès 23 heures jusqu'aux lundis matins à 5 heures. La planification des opérations est un travail conséquent nécessitant des semaines d'anticipation. Les travaux des différentes équipes, généralement réparties entre « quai », « béton » et « socles », se chevauchent et doivent être très précisément coordonnés avec ceux des différents services des CFF qui effectuent la mise en place des lignes de contact ou des voies ferrées.



Nouvelle gare du Day et automatisation de la ligne La Sarraz-Vallorbe

Nouvelle interface

L'aménagement de la nouvelle gare du Day, à 300 mètres de la gare existante, a débuté en décembre 2020. Il a pour but de développer l'offre du RER Vaud dès l'été 2022 et de faciliter l'accès à la gare. Les installations de sécurité et la signalisation ferroviaire sont également modernisées. La nouvelle interface permettra non seulement de relier la Vallée de Joux au réseau RER vaudois, mais aussi de développer des zones

d'habitation et industrielles à proximité de la nouvelle gare. Le projet comprend également un nouveau hub de mobilité régionale avec P+R, parking pour vélos et motos, et arrêts pour les bus.

Composantes du mandat

Le mandat attribué au Groupe Grisoni comprend, d'une part, la construction de la nouvelle gare avec la réalisation de deux quais de 160 mètres de long et de deux rampes principales, la pose d'un

nouveau passage sous-voies et d'escaliers d'accès, et l'aménagement d'un chemin pour la mobilité douce le long des voies. D'autre part, le Groupe réalise des travaux en pleine voie, principalement de nuit par moyens rail-route, comprenant la démolition et la construction de fondations de mâts de signalisation, de caniveaux, de chambres à câbles et la construction de trois nouveaux bâtiments de service.

VAUD
11 communes de Vallorbe (Le Day)* à La Sarraz**



11 500 m Caniveaux à câbles	2000 m³ Béton	7000 m³ Matériaux excavés
1100 m Soutènement	250 m Paroi berlinoise	92 pièces Fondations LC/IS
		180 to Armature

Passage sous-voies

La pose du nouveau passage inférieur a nécessité l'interruption totale du trafic ferroviaire entre Le Day et Vallorbe durant 32 heures, du samedi 25 au dimanche 26 septembre 2021. Construit en béton préfabriqué, il est constitué de modules posés sur un lit de gravillons et scellés entre eux au moyen de barres de précontrainte. Long de 13,5 mètres et large de 4 mètres, il connectera la place de la gare et les deux quais. Pour permettre la construction des rampes et des quais, la réalisation de parois berlinoises a été nécessaire.

Equipes engagées

L'installation de chantier principale se trouve au Day, regroupant les équipes béton et génie civil - soit une vingtaine d'hommes - qui travaillent de jour et de nuit dans le secteur de la gare. Les travaux en gare se déroulent sous circulation des trains avec dispositif de sécurité et système d'alarme automatique à l'approche des trains. Deux autres équipes, de 5 à 6 hommes chacune, travaillent uniquement de nuit sur le secteur des voies entre Daillens et Vallorbe (jusqu'à fin 2021) et entre Le Day et Le Pont (d'avril à octobre 2021).



RESSOURCES HUMAINES

Un capital humain en béton

Bienvenue aux nouveaux collaborateurs

Du 1^{er} septembre au 31 décembre 2021

Nom	Prénom	Fonction	Arrivée
Almeida Oliveira	Helder Antero	Maçon	01.10.21
Alves Leitao	Claudio Marcello	Chef d'équipe	01.12.21
Auger	Marc Alexandre	Manœuvre	01.09.21
Cardoso Nogueira	Fernando	Maçon	21.09.21
Carrère	Denis	Chef de projet grands travaux	01.10.21
Coimbra Santos	Valter Manuel	Manœuvre	01.09.21
Czarnowski	Slawomir	Maçon	16.09.21
De Pinho E Silva	Diogo Joel	Monteur de voies	01.10.21
Farine	Vincent	Conducteur de travaux	01.12.21
Faure	Benjamin	Conducteur de travaux	01.11.21
Ferreira Rangel	Luis Miguel	Maçon	01.11.21
Fol	Grégory Patrick	Chef d'équipe	01.09.21
Gonçalves Grilo	Hugo Miguel	Aide-maçon	01.09.21

Grange	Luc	Conducteur de travaux	06.09.21
Guglielmi	James	Chef de projet	01.09.21
Gutu	Cezar	Manœuvre	01.10.21
Jemmely	Dorian	Mécanicien	01.12.21
Leonzi	David	Chef de projet	06.09.21
Lopes De Almeida	Joao Paulo	Scieur de béton	01.09.21
Lopes Pinto	Bruno Miguel	Machiniste	01.11.21
Marinho De Almeida	Henrique Alexandre	Manœuvre	01.09.21
Mazuir	Kevin	Aide foreur	01.09.21
Mendes Guimaraes	José Pedro	Manœuvre	01.09.21
Mendes Ramos	Ivo Adérito	Maçon	01.10.21
Mermod	Cédric	Coordinateur ressources et logistique	01.12.21
Monteiro Pereira	Ricardo	Manœuvre	01.11.21
Petrini	Maxime	Conducteur de travaux	20.09.21
Pinho Santos	Justino Xavier	Manœuvre	16.09.21
Pittet	Florian	Mécanicien	01.12.21
Python	Florian	Conducteur de travaux	08.11.21
Ribeiro	Luis André	Manœuvre	01.09.21
Roque Martins	Miguel	Pré-apprenti maçon	13.09.21

Ruffieux	Jean	Conducteur de travaux pré-stagiaire	29.11.21
Scappatura	Sofian	Aide foreur	01.09.21
Serex	Pascal	Mécanicien-magasinier	01.12.21
Sidibé	Amadou	Maçon	01.11.21
Silva Pascoal	Elio	Maçon	25.10.21
Silva Santa Rita	Fabio Leandro	Machiniste	06.09.21
Stroinski	Lukasz Dariusz	Aide atelier	01.11.21
Suard	Ludovic	Chauffeur camion	06.09.21
Ulrich	Jérôme	Mécanicien	01.09.21
Valloscuro	Gianluca	Maçon	01.09.21

Merci pour votre fidélité et heureuse retraite

Du 1^{er} septembre au 31 décembre 2021

Nom	Prénom	Fonction	Retraite
Campos Pais	Belmiro Jésus	Manœuvre	01.10.21
Dos Santos Gomes Rodrigues	Manuel	Maçon	01.10.21
Esteves	Léonardo	Maçon	01.09.21
Gomes Soares	Adao	Machiniste	01.12.21
Magalhaes de Assis	Arlindo	Maçon	01.12.21
Morales	Antonio	Maçon	01.12.21
Pfeuti	William	Chef menuiserie	01.11.21
Pires	José Manuel	Maçon	01.12.21
Rama Y Linares	Victor Manuel	Machiniste	01.09.21
Vazquez Fernandez	Vicente	Contremaître	01.09.21



Jonathan Wahli
Directeur

Nomination

Monsieur Jonathan Wahli est nommé directeur des entreprises Grisoni et Mauron à Domdidier au 1^{er} janvier 2022. Titulaire d'un CFC de constructeur de routes ainsi que d'un CFC de dessinateur en génie civil, Monsieur Wahli a complété sa formation par un diplôme de conducteur de travaux en 2005, année durant laquelle il a rejoint le Groupe Grisoni. Contremaître durant trois ans pour parfaire son expérience du chantier, il est nommé

conducteur de travaux en 2009 et responsable du département génie civil en 2020.

Après 34 ans au service du Groupe, Monsieur Jacques Davet, - actuellement directeur des deux sociétés broyades - a émis le souhait de poursuivre une activité à temps partiel. Il occupera ainsi le poste de directeur commercial pour le Groupe Grisoni.

Nous leur souhaitons plein succès dans leurs nouvelles fonctions.

DANS LE RÉTRO

Le 20 décembre 1946, Monsieur Angel Grisoni fonda, aux côtés de Monsieur Jean Zaugg, la société Grisoni, Zaugg S.A. La constitution de la société anonyme fut signée devant Maître Louis Pasquier, notaire à Bulle. La Feuille officielle suisse du commerce (FOSC) - 9^e édition datée du lundi 13 janvier 1947 - a ainsi officialisé son inscription au registre du commerce.

75 ans plus tard, le Groupe Grisoni s'apprête à souffler ses bougies.

Réparties sur l'année 2022, les festivités seront l'occasion de réunir toutes celles et ceux qui ont contribué et contribuent encore au succès de l'entreprise toujours en mains familiales.

Procès-verbal de constitution de S.A. du 20 décembre 1946

(Copie de l'Acte authentique établi en l'étude du notaire Louis Pasquier, à Bulle, Min. No. 5689, Rép. No. 5839, selon première expédition attestée conforme par le dit notaire.)

Le notaire Louis Pasquier, à Bulle, a été requis d'assister à l'assemblée générale constitutive de la société "Grisoni, Zaugg S.A. Routes et Travaux Publics", dont le siège social est à Bulle, à l'effet de dresser acte authentique des décisions qui y seront prises.

- Dite assemblée a été régulièrement convoquée sur ce jour à quinze heures trente minutes, en l'étude du notaire susnommé, avec l'ordre du jour suivant :
1. Formation de la société.
 2. Administration.
 3. Divers.

En conséquence, le dit notaire assiste du début à la fin de cette assemblée à laquelle sont présents :

Membres :
 Jean Zaugg, feu Ernest, négociant, de Lutzelfluh, à Berne ;
 Angel Grisoni, feu Henri, de Barmy, à Bulle ;
 Pierre Ludoan, feu Tillet, négociant, de Chaux-de-Fonds, à Bulle ;
 lesquels constatent qu'ils représentent tous les fondateurs et souscripteurs de l'ensemble des actions, dits actions n'ayant pas été offertes en souscription publique.

L'assemblée est présidée par Monsieur Pierre Ludoan, élu nommé.

Le procès-verbal est tenu par le notaire susnommé, Monsieur Jean Zaugg fonctionnant comme secrétaire. Le Président constate que tous les souscripteurs et fondateurs de la société sont présents, que l'assemblée est donc régulièrement constituée et qu'elle peut valablement délibérer et prendre toutes décisions sur le objet à l'ordre du jour.

Schweizerisches Handelsamtsblatt
 Feuille officielle suisse du commerce - Foglio ufficiale svizzero di commercio
 Nr. 9 Bern, Montag 13. Januar 1947 65. Jahrgang - 65^e année Bern, lundi 13 janvier 1947 N° 9

Abhandlungen - **Articles** - **Comptes rendus**
 Abhandlungen über die...
 Artikel Teil - Partie officielle - Parte ufficiale
 Amtlicher Teil - Partie officielle - Parte ufficiale
 Abhandlungen über die...
 Artikel Teil - Partie officielle - Parte ufficiale
 Amtlicher Teil - Partie officielle - Parte ufficiale
 Abhandlungen über die...
 Artikel Teil - Partie officielle - Parte ufficiale
 Amtlicher Teil - Partie officielle - Parte ufficiale

SOCIÉTÉS

GRUPE GRISONI

GRISONI AUGSBURGER FRACHEBOUD ISR MAURON

Handelsregister - Registre du commerce - Registro di commercio

Zürich - Zurich - Zurigo
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.

Basel
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.

Bern
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.

Basel
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.

Basel
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.
 10. Dezember 1946. Übenach u. a.

Freiburg - Fribourg - Friburgo
 Bureau de Bulle (district de la Gruyère)
 Grisoni, Zaugg S.A., Routes et Travaux Publics, à Bulle. Suivant acte authentique et statuts du 20 décembre 1946, il a été constitué, sous cette raison sociale, une société anonyme qui a pour but la construction de routes, revêtements et, en général, l'entreprise de tous travaux publics de génie civil, y compris l'exploitation de carrières et la vente de produits routiers, etc. La société peut établir des succursales. Le capital social est fixé à 50 000 fr., divisé en 100 actions nominatives de 500 fr. chacune. Le capital est libéré jusqu'à concurrence de 20 000 fr. Les publications de la société seront faites dans la Feuille officielle suisse du commerce. Les communications et convocations aux actionnaires sont adressées par avis chargé. La société est administrée par un conseil d'administration composé de 2 à 3 membres. Il est composé de Angel Grisoni, des Ecasseys, à Bulle, président, et Jean Zaugg, de Lutzelfluh, à Berne, secrétaire. La société est engagée par la signature collective à deux des membres du conseil d'administration. Bureaux: rue du Moléson (chez Angel Grisoni).

groupe-grisoni.ch

**EN TOUTE
CONFIANCE.**