

ANCORAGE

JOURNAL DU GROUPE GRISONI

Édition N° 12 | 2024

Dossier spécial: chantiers d'envergure
et grands travaux Pages 4-9

Responsabilité environnementale Pages 10-11

Projets de référence Pages 14-19

SOMMAIRE

Editorial	3
Passé, présent et avenir	4-5
Dans le vif du sujet: les spécificités des chantiers d'envergure	6-7
Interview: un regard extérieur	8-9
Responsabilité environnementale	10-11
Au cœur des départements	12-13
Autoroute Vennes - Chexbres (VD): travaux d'entretien	14-15
Jonction autoroutière de Matran (FR)	16-17
Les travaux spéciaux au service des projets de grande envergure	18-19
Ressources humaines	20-21
Manifestations estivales	22
Sociétés	23

Edition: N° 12, septembre 2024
Rédaction: F. Gross, Y. Wespi, V. Regidor
Traduction: Tructa
Photos: Groupe Grisoni, M. Bertholet, DR
Mise en page: V. Regidor
Impression: media f imprimerie SA
Papier: 100% recyclé, Ange bleu

Découvrez
le journal
en portugais!



ÉDITORIAL

Rassembler les bons ingrédients pour mener les grands travaux vers le succès



Frédéric Gross

Chef de projet
Grands travaux
Responsable
grand compte CFF

Contrairement à ce que pourrait laisser entendre leur dénomination, les Grands travaux ne se définissent pas seulement par leur ampleur ou leur coût total. C'est principalement la complexité qui les caractérise.

L'anticipation, la maîtrise technique et l'engagement sont les ingrédients indispensables pour mener à bien les projets de grande envergure. Le Groupe Grisoni s'est spécialisé dans le pilotage de ce type de chantier. Ce faisant, il endosse la responsabilité d'organiser et de mettre à disposition les moyens nécessaires, en collaborant avec des partenaires de confiance dont il connaît les valeurs. Une majorité des grands chantiers est réalisée par un consortium de plusieurs entreprises qui regroupent leurs ressources et compétences pluridisciplinaires.

Diriger des grands chantiers nécessite de l'expérience et de l'endurance. Celles-ci s'acquiert sur plusieurs années, par le vécu des chantiers et la participation à des travaux similaires. Raison pour laquelle il nous tient à cœur de partager notre passion et d'intégrer des jeunes cadres motivé-e-s dans nos équipes de pilotage. La transmission de compétences peut ainsi

se faire directement sur le terrain. Un partage d'expériences a lieu entre la nouvelle génération maîtrisant la digitalisation et ses prédécesseurs qui disposent des connaissances et d'un savoir-faire organisationnels et managériaux. C'est aussi sur la durée que s'acquière la connaissance des clients, de leurs besoins, et de la manière de faire avancer un projet en renforçant les synergies.

Le Groupe Grisoni dispose d'équipes spécialisées et d'un inventaire performant, et ceci dans une multiplicité de secteurs. Les équipes ont appris à travailler ensemble, à être curieuses, inventives et solidaires, en démontrant un fort engagement et de l'enthousiasme à mener ces projets d'envergure vers le succès. Bonne lecture et bonne découverte!

Frédéric Gross

NOTRE PASSÉ

Construire l'avenir

Par le passé, le pilotage des chantiers était dans les mains des ingénieurs et des architectes. Les entrepreneurs étaient les exécutants du projet. Les grands travaux s'inscrivaient dans une vision porteuse d'avenir. Réalisés au grand jour et dans la durée, ils rencontraient l'acceptation générale et offraient du travail bienvenu pour une grande partie de la population.



NOTRE PRÉSENT

Des solutions à la complexité

Les démarrages des chantiers se compliquent. Les effets de décalage liés à la durée d'enquête et des recours impactent le début des travaux. La préparation devient complexe. Les entreprises doivent apporter des solutions techniques en partenariat avec les bureaux d'ingénieurs, afin d'optimiser des méthodologies de travail adaptées et répondre aux exigences des maîtres d'œuvre.



NOTRE AVENIR

Anticiper pour mieux se préparer

Afin de diminuer les nuisances dans le temps et les désagréments au sein de l'exploitation, les travaux se déroulent de plus en plus de nuit, sur des week-ends et lors d'opérations coup de poing. Les grands chantiers font davantage l'objet de partenariats publics-privés. L'anticipation et la préparation deviennent une spécialisation. Elles déterminent les critères de choix, que ce soit en termes de matériaux (bois-béton-métal), de méthodologie des travaux, de logistique chantier ou de planification.



DANS LE VIF DU SUJET

Les spécificités des chantiers d'envergure

Une grande complexité

Assainir un tronçon autoroutier – comprenant aussi la rénovation d'ouvrages de génie civil et d'ouvrages d'art – tout en maintenant un flux bidirectionnel pour les usagers ; réaliser un chantier ferroviaire en s'adaptant à la circulation des trains, sans que leurs horaires ne soient modifiés, et en assurant la sécurité des travailleurs face aux lignes électriques et à la proximité des voies sans barrières ; organiser la transformation d'une usine dans un complexe industriel en exploitation. Voici des défis auxquels sont confrontés les chantiers Grands travaux. De plus, dans le but d'entraver le moins possible les flux de circulation et les activités économiques, des opérations coup de poing, des travaux nocturnes et des performances en termes de délais viennent s'ajouter à la complexité propre de ces chantiers.

Une approche pluridisciplinaire

Les différentes étapes et opérations – souvent parallèles – des chantiers d'envergure sont organisées et planifiées

de manière très rigoureuse. Pour la mise en œuvre, une cellule multi-travaux constituée de plusieurs cadres représentant différents corps de métier est parfois nécessaire. Les responsables de ces chantiers doivent gérer quantité d'intervenants et assurer la cohabitation entre et avec les entreprises sous-traitantes.

Une entreprise éphémère

Sur le terrain, et pour la durée du projet, c'est l'équivalent d'une entreprise qui est mise en place. En effet, il s'agit de recréer une logistique, une administration, une organisation propre au chantier. La personne qui a la responsabilité du chantier s'entoure d'une équipe de plusieurs conducteurs de travaux et de personnel administratif. C'est l'occasion, aussi, de former la relève pour le pilotage de ce type de projets qui s'inscrivent dans la durée.

Encadrement et esprit d'équipe

Un degré d'engagement et une disponibilité accrus sont demandés au personnel et à l'encadrement pour la réalisation de ces chantiers hors du commun.

Confrontées à de nombreux travaux de nuit et à des impératifs ne laissant aucune marge de manœuvre, les équipes doivent faire preuve d'endurance et de solidarité. C'est pourquoi les cadres et chefs d'équipes sont à l'écoute et apportent toutes leurs compétences et expériences nécessaires à la bonne compréhension et à l'organisation du déroulement et de la finalité des opérations.

Collaboration avec le client et les mandataires

La gestion de projets de grande envergure implique une bonne connaissance du maître d'ouvrage et de ses besoins, afin de développer le projet dans son sens. Avec les années, le Groupe Grisoni s'est profilé comme un répondant de confiance expérimenté aux commandes de chantiers complexes.

1. Site Nespresso à Romont
2. Gare TPF à Bulle



1

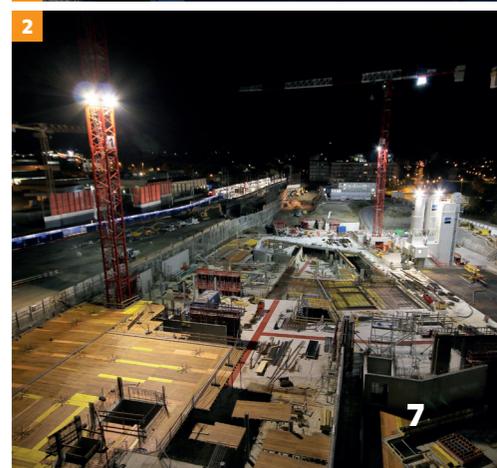


1

6



2



2

7

INTERVIEW: UN REGARD EXTÉRIEUR

Planifier à long terme



Claude Risch
Membre de la Direction
Chef de projet
Emch+Berger SA
Lausanne

Qu'est-ce qui caractérise les chantiers "Grands travaux"?

Ce sont des chantiers avec un grand nombre d'intervenants et qui nécessitent une coordination très importante. Ces dernières années, on observe une évolution du traitement de ces projets avec une augmentation du nombre d'intervenants liée à la complexité des structures et à des démarches souvent collaboratives, ce qui augmente les chances respectivement les risques d'avoir des avis potentiellement différents. Comme il s'agit généralement d'infrastructures-clés – trafic routier ou ferroviaire, usines, approvisionnement en énergie – d'importance cantonale ou nationale, les influences externes, y compris politiques, sont nombreuses elles aussi, et parfois contradictoires. De ce fait, il arrive qu'en tant que gestionnaire de tels projets, nous nous trouvions dans une position de "médiateur" ou "facilitateur"; dans ce cas, nous travaillons à la recherche de consensus ou d'un dénominateur commun, dans le but d'obtenir une pondération et de faire avancer les projets.

Qu'en est-il de la planification et de la durée des chantiers?

Les projets d'envergure s'inscrivent de plus en plus dans le long terme, alors que le temps

de réalisation proprement dit tend à diminuer. Il faut s'y prendre longtemps à l'avance. Si dans les années 1990 on pouvait réaliser un projet sur une dizaine d'années, aujourd'hui, il faut compter 15 à 20 ans entre la phase de projet et la réception par le maître d'ouvrage.

Comment cela s'explique-t-il?

Les aspects environnementaux sont davantage pris en compte dans le développement des projets. Les chantiers doivent diminuer leurs impacts écologiques et les nuisances sonores. Tout ceci doit être préparé en amont. D'autre part, les constructions se déroulent de plus en plus en contexte urbain. Celui-ci est à la fois plus dense et surtout en mouvement perpétuel, ce qui peut amener une modification des conditions-cadres en cours de projet. Les changements demandent des adaptations, qui elles-mêmes entraînent des retards, à l'exemple du métro M2⁽¹⁾ à Lausanne, dont le projet connaît une nouvelle orientation 10 ans après son lancement, ou encore le retard pris par le chantier de la gare de Lausanne: quand beaucoup d'autres chantiers sont liés, des reports en cascades sont de plus en plus fréquents.



Peut-on gérer ces aléas?

Gérer des projets d'envergure dans le contexte actuel demande beaucoup d'expérience et aussi de patience. Le rôle de coordination générale que nous exerçons en tant que direction générale et direction locale des travaux exige beaucoup de discussions avec les clients, les autorités, les mandataires et les entreprises. Les grands chantiers font appel à une multiplicité de techniques et corps de métiers. Le poste du chef de projet est comparable à celui d'un chef d'orchestre: à lui de faire en sorte que la partition reste digeste pour l'ensemble des acteurs. Aujourd'hui, la prise de décision prend davantage de temps et s'exerce à plusieurs. Pourtant, il reste toujours cette fierté de réaliser des ouvrages d'envergure. Et surtout: face aux difficultés rencontrées, on ne retient en finalité que les

moments où la collaboration fonctionne à son plein potentiel et où l'on ressent beaucoup de solidarité, que ce soit au niveau des équipes ou entre les entreprises et le maître d'ouvrage.

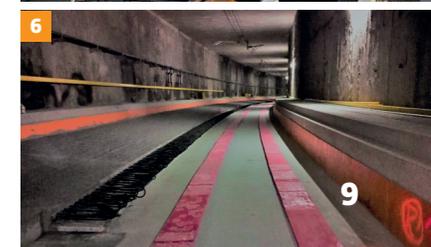
Les aspects environnementaux sont davantage pris en compte dans le développement des projets.

Quelles sont les attentes par rapport aux entreprises?

La plupart du temps, ce sont des consortiums qui réalisent les chantiers d'envergure. Il faut donc également un encadrement pluridisciplinaire et une

approche globale des solutions de leur côté. Cela passe par des coordinations internes entre spécialistes et entreprises partenaires, ce qui implique un travail de planification au même titre que celui réalisé par le bureau d'ingénieur.

2. Gare TPF, Bulle (FR) | **3.** Tunnel du Lötschberg (UR) | **4.** CMS Chardon (GE) | **5.** Tram, Lausanne (VD) | **6.** CEVA (GE)



RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Minimiser les nuisances en milieu urbain

Utilisation d'une Hydrofraise® HC05 compacte

Pour la réalisation de parois moulées en plein centre-ville, comme au chantier des Epinettes à la gare de Lausanne, le Groupe Grisoni fait intervenir une hydrofraise électrique de Soletanche Bachy. Compacte et 100% électrique, elle permet une diminution drastique des émissions de CO₂ et une économie de 5000 litres de carburant par semaine en comparaison avec une machine thermique équivalente. Elle est aussi très appréciée pour son niveau sonore quatre fois inférieur. Avec ses 12 mètres de long sur 4 de large et 7 de haut, sa mise en place est facilitée sur

tous types de terrains. L'apport en électricité demande toutefois une attention particulière, d'une part du point de vue de l'installation de chantier où il faut trouver une disposition optimale des armoires électriques et des câbles et, d'autre part, concernant la quantité d'énergie qui sera prise sur le réseau. En effet, celle-ci doit être définie avec les services industriels afin d'assurer une disponibilité suffisante durant la phase des travaux spéciaux.



RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Circularité des matériaux

Procédé de valorisation

Dans le cadre des travaux ferroviaires, la gestion des matériaux, et plus particulièrement du ballast, joue un rôle essentiel. Des quantités importantes de matériaux sont générées et devraient être évacuées en décharge, à défaut d'un processus de gestion et de traitement adapté. Le Groupe Grisoni propose la mise en œuvre d'un criblage qui vise une valorisation maximale des déblais de voies. Le ballast et l'infrastructure sont stockés séparément, selon les degrés de pollution, sur un site adapté ou directement sur le chantier. Les fractions 0/30, 30/80 et >80 mm sont séparées au moyen d'un crible. Après analyse en laboratoire, la fraction 30/80 est réutilisée en tant que ballast sur les chantiers ferroviaires. La partie plus grossière est concassée et réutilisée en tant que grave, et, en fonction de sa qualité, la fraction 0/30 est intégrée dans la production d'enrobé ou de béton. Ce procédé permet la valorisation de 70 à 100% de matière et s'inscrit dans la volonté de fermer le cycle.



AU CŒUR DES DÉPARTEMENTS



Francesco Favata
Maçon
Grisoni-Zaugg SA
Vuadens

En sa qualité de maçon, Francesco Favata a participé à d'innombrables constructions de bâtiments dans le canton de Fribourg et au-delà, en Suisse romande. Engagé chez Grisoni-Zaugg en 2001, il est un professionnel expérimenté qui s'adapte rapidement aux nouveaux chantiers. Depuis 14 ans au sein de la même équipe, il a formé de nombreux apprentis. Spécialiste du coffrage, il lui arrive aussi de gérer une équipe de 3-4 personnes, comme ce fut

S'adapter et transmettre.

le cas pour la réalisation des murs de grande hauteur (14 mètres) bétonnés à la grue, à la centrale de chauffe de La Tour-de-Trême. Polyvalent, il intervient aussi bien sur des chantiers de génie civil que sur des grands chantiers routiers ou des gares (Bulle, Fribourg). A noter que chez les Favata, on relève une grande fidélité au Groupe Grisoni, puisque l'un de ses frères et deux de ses fils travaillent eux aussi au sein de l'entreprise.



Nathalie Oberson
Assistante administrative et technique
Grisoni-Zaugg SA
Entreprise générale

Au bénéfice d'un CFC obtenu à la Police cantonale de Fribourg et d'une maturité commerciale, Nathalie Oberson travaille d'abord comme secrétaire du département de transport. En 2017, son intérêt pour la construction l'amène à rejoindre le Groupe Grisoni en qualité d'assistante technique. Après un temps au bureau, elle saisit l'opportunité qui se présente à elle de travailler sur les grands chantiers. Tout d'abord pour

Au cœur de l'action.

le Consortium de la gare de Bulle, puis pour le projet Chrysalide à Châtel-St-Denis. Elle est actuellement sur le chantier du Parking des Epinettes à Lausanne, un projet réalisé en synergie entre les départements du Groupe: entreprise générale, bâtiment/génie civil et travaux spéciaux. Les tâches très variées, effectuées de manière autonome, lui font vivre le chantier de A à Z tout en acquérant de nombreuses connaissances pratiques.



Miguel Feijao
Ingénieur méthode
Responsable calculation adjoint
Grisoni-Zaugg SA
Vuadens

Après un apprentissage de dessinateur en génie civil, suivi d'une maturité technique, Miguel Feijao étudie à l'Ecole d'ingénieurs de Fribourg et obtient son Bachelor. Il est responsable du département des bâtiments industriels dans un bureau d'ingénieurs, avant de rejoindre l'équipe Calculation du Groupe Grisoni en 2019. Il accède au poste de responsable adjoint deux ans plus tard. Outre son intérêt pour la technique et la méthodologie, c'est le travail

Recherche d'optimisations.

d'équipe qui le motive. Les gros objets sont traités en "pool" calculation, avec des échanges réguliers impliquant direction, géomètres, responsable/coordonnateurs sécurité, chefs de projet Grands travaux et ingénieurs méthodes, avec l'appui des assistantes techniques pour le montage des dossiers. Le fait d'avoir au sein du Groupe une si large gamme de domaines d'activités est une force pour les appels d'offres pluridisciplinaires.



Alberto Esteves
Contremaître
Grisoni-Zaugg SA
St-Légier

Alberto Esteves fait ses débuts chez Grisoni-Zaugg en 1986 comme manœuvre. Au fil des ans, il se forme pour devenir maçon, puis chef d'équipe et finalement contremaître en 2013. Dès lors, il ne travaille plus que sur des grands chantiers: génie civil, ferroviaire, bâtiment. Ces dernières années, la sollicitation tend à se faire plus importante avec l'augmentation des travaux de nuit ou des opérations coup de poing. Il faut des équipes soudées

Dialoguer et coordonner.

pour y faire face. Aujourd'hui, il gère sur un même chantier des équipes formées de collaborateurs des différentes entités du Groupe. Il coordonne le travail des équipes au quotidien, en s'assurant que le chantier soit ordonné et sécurisé. Un grand travail de préparation est nécessaire pour permettre l'avancement des différentes étapes du chantier et assurer la fluidité des livraisons et du déplacement des machines dans un périmètre contraignant.

CHANTIER D'ENVERGURE

Travaux d'entretien de l'autoroute A9 entre Vennes et Chexbres (VD)

Assainir et garantir la sécurité

Le tronçon autoroutier de l'A9 entre Lausanne et Vevey est l'un des plus anciens de Suisse. Mis en service en 1974, il est construit sur deux niveaux parallèles. Le projet d'assainissement mené par l'Office fédéral des routes (OFROU) a débuté en 2017 et s'étend sur 14 km de long. Il comprend 10 ponts, 4 tunnels, 17 murs de soutènement et 4 jonctions. La fin des travaux est prévue pour 2032. Les travaux ont été divisés en 4 sous-trançons dénommés TP ("TeilProjekt"), soit projets partiels, qui se déroulent selon un phasage prédéfini.

Nombreux ouvrages d'art

Le consortium Venner-Chexbres TP4 (regroupant les entreprises Bernasconi, Camandona, Facchinetti et le Groupe Grisoni) réalise les travaux situés sur les communes de Lutry et Bourg-en-Lavaux, entre fin 2023 et 2028, sur un tronçon de 3,7 km. Le pilotage du consortium est assuré par le Groupe Grisoni. Les travaux englobent le renforcement

d'ouvrages existants, soit: 4 ponts autoroutiers, 3 passages supérieurs, 1 passage inférieur et plusieurs centaines de mètres de murs de soutènement ; la création de nouveaux ouvrages annexes pour l'exploitation des eaux des tunnels, et pour terminer, la réfection de la chaussée.

Actifs sur plusieurs fronts

En 2024, une centaine de nuits sont programmées, impliquant la fermeture de la chaussée "montagne" entre 20h30 et 4h30, et le renvoi du trafic sur la chaussée "lac" en bidirectionnel. Quatre équipes alternent sur le chantier. Les équipes de génie civil côtoient celles des travaux spéciaux. Les travaux sont répartis par ouvrages, eux-mêmes subdivisés en plusieurs étapes, et doivent répondre aux plans de gestion du trafic établis. Dès 2025, le chantier montera en puissance avec un pic à 150 personnes au gros des travaux, et des phases de production très concentrées sur la période de mars à octobre.



VAUD

Communes de Lutry et Bourg-en-Lavaux

21 500 m³
Béton

3800 to
Armature

2800 m²
Parois
berlinoises

25 000 to
Revêtement

620 m
Mur ancrés:
hauteur de
6 m à 16 m

19 500 m
Tirants
d'ancrage

CHANTIER D'ENVERGURE

Jonction autoroutière de Matran (FR)



Trois ans de travaux

Les travaux de renouvellement de la jonction autoroutière de Matran ont débuté en juin 2024 pour une durée de trois ans. Réalisés en consortium, sur mandat de l'Office fédéral des routes, ils sont pilotés par le Groupe Grisoni et comprennent: l'élargissement de la chaussée incluant des infrastructures pour piétons et cyclistes, le remplacement des carrefours existants par des carrefours avec des feux régulés, l'ajout d'une nouvelle bretelle d'entrée en direction de Berne, le remplacement du pont existant et la création d'un bassin pour l'évacuation et le traitement des eaux en provenance de l'autoroute.

Maintien de la circulation

Se déroulant sur plusieurs fronts simultanés, les travaux suivent un phasage précis, défini avec les ingénieurs trafic, dans le but de maintenir en permanence la circulation sur au moins deux voies. Quatre opérations

coup de poing sont programmées sur des week-ends entre avril 2025 et septembre 2026 pour: 1. la mise en place du pont provisoire, 2. la démolition du pont existant, 3. la mise en place du pont définitif, et 4. l'enlèvement du pont provisoire. Ce dernier est constitué de travées métalliques préfabriquées, modulables et réutilisables.

Zone de danger à ne pas franchir

Une ligne à haute tension surplombe la route en direction de Neyruz à 8 mètres du sol à son niveau le plus bas. Les travaux de génie civil à l'aplomb de cette ligne ont dû être planifiés un an à l'avance. Un système de fanions⁽¹⁾ forme un marquage visuel et les engins sont limités au GPS pour ne pas entrer dans la zone de danger. Une pelle-pneu dotée d'un mur virtuel est actuellement testée sur le site.

Une multiplicité d'intervenants

Plusieurs années de travail ont été nécessaires au maître d'ouvrage, accompagné d'ingénieurs trafic et des auteurs du projet, pour le phasage et l'optimisation des travaux. Le document de soumission se subdivise en 46 thèmes différents. Le pilotage des travaux inclut de ce fait la coordination de nombreux travaux d'entreprises spécialisées, hors génie civil.



FRIBOURG
Commune de Matran

70 000 m³
Terrassement

300 m²
Parois berlinoises ancrées

41 m
Longueur du pont provisoire

26 000 m²
Enrobé bitumineux

21 000 m
Câbles et collecteurs

CHANTIERS D'ENVERGURE

Les travaux spéciaux au service des projets de grande envergure

FRIBOURG

Commune de Fribourg



1100 m²
Béton projeté

1400 m
Ancrages précontraints

900 m
Pieux de fondation
ø 1200 mm

Tour Invictus

La tour Invictus, actuellement en construction à l'entrée Sud de la Ville de Fribourg, culminera à 60 m de haut. Le bâtiment multifonctionnel prévoit une surface commerciale au rez-de-chaussée, 19 étages de logements ainsi qu'un parking souterrain sur deux niveaux. Les travaux spéciaux ont débuté par des sondages géotechniques pour évaluer la résistance de la molasse. Avant de réaliser les forages pour les ancrages précontraints et le béton projeté, les pieux de l'enceinte de fouille d'un diamètre de 880 mm ont été forés et les pieux de fondation d'un diamètre de 1200 mm exécutés en dernier. Par ailleurs, les équipes ont dû faire face aux contraintes liées à l'espace limité dans un quartier densément habité ainsi qu'à une géologie très variable.



Îlot Gachoud

Un complexe immobilier de 300 logements voit le jour au cœur du quartier de Pérolles, sur un ancien site industriel. De novembre 2023 à août 2024, ISR Injectobohr SA - filiale du Groupe Grisoni - a réalisé l'enceinte de fouille et les pieux de fondation du futur bâtiment. Les travaux comprenaient, entre autres, la réalisation de 1450 m² de paroi berlinoise et

FRIBOURG

Commune de Fribourg

50 to
Longrines double
UNP et étayage
d'angle

3400 m
Ancrages de
sections de 400
mm² et 500 mm²

580 m
Pieux Kelly
ø 880 mm
et 620 mm

50 to
Clous
GEWI

4400 m
Pieux Starsol
ø 720 mm
et 620 mm



1500 m² de paroi gunitée, la pose de clous et de tirants d'ancrages. Les pieux de fondation ont été construits à l'aide d'une foreuse de pieux type Fundex F3500 de 135 t avec un mât de 45 m de hauteur. L'îlot Gachoud se caractérise par sa forme en "S" et s'inscrit étroitement dans le tissu urbain existant. Le chantier situé en plein centre-ville a nécessité une planification serrée et une coordination minutieuse entre les équipes de travaux spéciaux, génie civil et béton armé du Groupe. La densité de logements autour du chantier a également généré d'importantes contraintes en termes d'horaires de travail restreints et de densité de réseaux enterrés existants (eau, électricité, gaz).



VAUD

Commune de Lausanne



8000 m²
Paroi moulée

1500 m²
Paroi au coulis

18 000 m
Tirants d'ancrages actifs et passifs

510 m
Pieux de fondation

60 000 m³
Terrassement

Parking des Epinettes

Pour l'heure, la construction du bâtiment des Epinettes, qui comprendra 5 niveaux en sous-sol et 4 en surface, est rythmée par les travaux spéciaux. "Petit" en termes de surface, le chantier est divisé en zones de travail prédéfinies qui ont nécessité une grande préparation en amont pour permettre aux équipes de travaux spéciaux et génie civil de travailler en parallèle. L'ensemble de l'enceinte de fouille repose sur des travaux spéciaux. Dans un premier temps, une paroi moulée est réalisée à l'hydrofraise électrique, puis les ancrages sont forés sur 4 à 9 rangs et mis en tension. Le terrassement est phasé sur l'avancement des travaux spéciaux. La communication et la compréhension des enjeux des différents intervenants sont primordiales pour assurer une bonne réalisation du chantier.

RESSOURCES HUMAINES

Un capital humain en béton

Bienvenue aux nouveaux collaborateurs

Du 1^{er} avril au 31 août 2024

Nom	Prénom	Fonction	Arrivée
Amiguet	Gaël	Apprenti maçon	20.08.24
Bacou	Christophe	Grutier	01.07.24
Balmat	Richard	Mécanicien en machines de chantier	01.08.24
Baptista Oliveira	Constantino	Aide atelier	19.08.24
Baptista Vieira	Nuno Alexandre	Maçon	19.08.24
Barbey	Alain	Maçon	01.07.24
Barrere	Aurélie	Conductrice de travaux	01.06.24
Berisha	Baran	Apprenti maçon	19.08.24
Berlandis	Florian	Ingénieur	01.07.24
Bernardini	Manuel	Mécanicien en machines de chantier	15.04.24
Bersier	Jean-Jacques	Conducteur de travaux	01.06.24
Bongard	Simon	Scieur de béton	03.04.24
Bouyer	Vincent	Charpentier	01.05.24
Caille	Thomas	Apprenti mécanicien en machines de chantier	20.08.24
Chaveroche	Kévin	Charpentier	19.08.24
Corboz-Baumann	Delphine	Partenaire RH sénior	01.08.24
Corminbœuf	Lola	Conductrice de travaux	15.07.24

Costa Da Silva	Fernando	Maçon	01.08.24
Cotting	David	Machiniste	01.07.24
Da Cunha Monteiro	Ryan	Apprenti constructeur de route	19.08.24
De Sousa Leite	Jorge	Maçon	19.08.24
Dorigatti	Diego	Apprenti maçon	19.08.24
Ducret	Jehan	Electricien	01.07.24
El Maghnooui	Mohamed	Aide raccordeur	15.04.24
Ferreira De Sousa	Joao Manuel	Maçon	01.08.24
Ferreira Fernandez	Daniel	Apprenti maçon	19.08.24
Ferreira Martins	Leandro	Machiniste	15.07.24
Ferreira Santos	André Manuel	Machiniste	01.04.24
Fonseca Moutinho	Nuno Pedro	Aide-maçon	01.04.24
Garandeau	Joël	Maçon	19.08.24
Guilman	Joris	Calculateur	01.04.24
Gurtner	Benjamin	Apprenti charpentier	20.08.24
Henry	Sandrine	Assistante administrative et technique	01.06.24
Hue	Giovanni	Soudeur	01.04.24
Jaquet	Julien	Aide charpentier	28.08.24
Kehl	Gaëtan	Calculateur	01.07.24
Kolly	Didier	Conducteur de travaux	01.08.24
Laizet	Théo	Charpentier	01.06.24
Liaudat	Jérôme	Mécatronicien véhicules légers	01.07.24
Lopes Neves	Martin José	Apprenti maçon	19.08.24
Lopes Ribeiro	Rui Filipe	Manœuvre	19.08.24
Maciel Rodrigues	Marco Flavio	Machiniste-rouliste	02.04.24
Magnin	Gaël	Machiniste en formation	01.05.24
Marques Da Costa	Flavio André	Manœuvre	01.07.24
Marques Da Silva	José Joaquim	Manœuvre	01.08.24
Miéville	Marion	Assistante technique	01.04.24

Mitreva	Verica	Apprentie employée de commerce	01.06.24
Mussie	Yared	Aide foreur	19.08.24
Neguez	Younes	Apprenti maçon	19.08.24
Nunes Soares	Rafael	Manœuvre	01.05.24
Pasquier	Louis	Apprenti mécanicien en machines de chantier	20.08.24
Pochon	Luc	Apprenti maçon	19.08.24
Ramalho Dos Santos	Nuno Ernesto	Maçon	01.04.24
Ramos Monteiro	Hugo Alexandre	Machiniste	19.08.24
Reil	Adrien	Apprenti maçon	19.08.24
Renevey	Lisa	Apprentie charpentière	20.08.24
Repond	Tamie	Apprentie employée de commerce	19.08.24
Rexhepi	Elsa	Apprentie employée de commerce	19.08.24
Robin	Julie	Assistante technique	26.08.24
Rod	Sofian	Apprenti maçon	20.08.24
Rodriguez Coro	Florencio	Aide foreur	01.06.24
Rosa Duarte Ferreira	Joao Miguel	Manœuvre	01.07.24
Rustemi	Besnik	Maçon	01.04.24
Sabatino	Giovanni	Manœuvre	02.04.24
Saborido Jaen	Juan	Aide dépôt	02.04.24
Savary	Adeline	Assistante administrative	23.08.24
Savary	Loïc	Machiniste	15.07.24
Schmied	Nicolas	Chef de poste	03.06.24
Schmitt	Jérémy	Mécanicien en machines de chantier	02.08.24
Semedo Tavares	Orlando	Manœuvre	03.06.24
Silva Pascoal	Marcio André	Aide sondeur	01.06.24
Soares Costa	Miguel	Apprenti constructeur de route	19.08.24

Sousa Miranda	Paulo Henrique	Constructeur de routes	01.08.24
Stefanovic	Dragan	Machiniste	01.07.24
Tardy	Jean-Luc	Electricien	22.07.24
Tchendo	Gaëlle	Conductrice de travaux stagiaire	01.06.24
Teixeira Bastos	Joel Fernando	Machiniste	19.08.24
Uran Cristaldo	Nelson David	Charpentier	02.04.24
Vieira Alves	Rui Filipe	Conducteur de travaux en formation	01.07.24
Vujic	Darko	Mécanicien de maintenance	03.06.24
Waeber	Julien	Aide-magasinier	19.08.24
Zurkinden	Loïc	Apprenti constructeur de route	19.08.24

Merci pour votre fidélité et heureuse retraite

Du 1^{er} avril au 31 août 2024

Nom	Prénom	Fonction	Retraite
Chardon-nens	Yvan	Chauffeur camion	01.07.24
Corboz	Pascal	Aide menuisier	01.04.24
Glauser	Franco	Chef de projet	01.06.24
Kämpf	Michel Armand	Machiniste	01.07.24
Leite Delgado	José Manuel	Maçon	01.06.24
Marques Correia	Mario	Maçon	01.06.24
Nunes Raimundo	Antonio	Maçon	01.08.24
Parasole	Cateno	Machiniste	01.08.24
Tomas Pereira	Alexandro	Maçon	01.05.24

RETOUR EN IMAGES

Un été haut en couleur

Dans le cadre de ses engagements, le Groupe Grisoni soutient de nombreux événements, qu'ils soient de nature sportive, culturelle ou sociale. Chaque année, des liens de confiance et de proximité sont tissés avec des acteurs régionaux permettant ainsi de contribuer à l'organisation de manifestations tous publics.

Cet été, les équipes administratives, techniques et du domaine de l'exploitation ont eu l'occasion de prendre part à différents événements, notamment:

1. Wake-up and Run (FR): course à pied
2. Terra Rhona (GE): course d'obstacles
3. Lake Parade (GE): festival open air
4. Tournoi inter-usines (FR): football
5. Groupe E Tour (FR): course à pied



groupe-grisoni.ch

**EN TOUTE
CONFIANCE.**