

ANCRAGE

JOURNAL DU GROUPE GRISONI

Édition N° 15 | 2025

Dossier spécial: Génie civil

Les infrastructures autoroutières Pages 4-9

Responsabilité sociétale Pages 10-11

Projets de référence Pages 14-19



**GROUPE
GRISONI**

SOMMAIRE



Tronçon autoroutier TP4,
Vennes-Chexbres (VD)

Éditorial	3
Passé, présent et avenir	4-5
Dans le vif du sujet: les multiples défis des chantiers autoroutiers	6-7
Interview: un regard extérieur	8-9
Responsabilité sociétale	10-11
Au cœur des départements	12-13
Jonction, Matran (FR)	14-15
Tronçon TP4, Vennes-Chexbres (VD)	16-17
Jonction, Estavayer-Le-Lac (FR)	18-19
Capital humain	20-21
Retour en images	22
Sociétés	23

Edition: N° 15, septembre 2025
Rédaction: F. Gross, Y. Wespi, V. Regidor
Traduction: Traducta
Photos: Groupe Grisoni, M. Bertholet, A. Cuennet, L. Horner, DR
Vidéo et montage: L. Horner, A. Cuennet
Mise en page: V. Regidor
Impression: media f imprimerie SA
Papier: 100% recyclé, Ange bleu

ÉDITORIAL

L'exigence d'un secteur
d'activité essentiel



Frédéric Gross
Chef de projet
grands travaux
Responsable
grand compte CFF

Dans le secteur de la réfection des infrastructures autoroutières, le Groupe Grisoni a su se faire un nom et une place en décrochant différents mandats en Suisse romande, seul ou en consortium, et en les menant à bien. Les relations avec le maître d'ouvrage, l'Office fédéral des routes (OFROU), reposent sur la confiance et un dialogue constructif. Une base indispensable lorsqu'il s'agit de réaliser des chantiers pouvant s'étendre sur plusieurs années et exigeants à plus d'un titre: gestion du trafic aux abords des chantiers, travaux de nuit, périodicité saisonnière (absence de travaux en hiver), ou encore phasages des travaux engendrant des déviations de trafic sur des axes routiers à forte affluence.

L'impact de ces travaux est important, tant sur les collaborateurs que sur les machines. La tâche du personnel d'encadrement est complexe elle aussi, avec une pluralité d'acteurs intervenant sur les chantiers et un travail de coordination conséquent. Une bonne résistance au stress et des compétences aussi bien personnelles que techniques sont nécessaires durant la phase d'exécution.

Les cursus de formation dans la construction de voies de communication sont actuellement en révision pour préparer la relève aux nouveaux processus de travail, aux technologies, à l'intégration de la digitalisation et à l'évolution des cadres légaux et normatifs.

Bien que les chantiers se déroulent en permanence sous le regard du public, celui-ci n'appréhende qu'une infime partie de la complexité et du déroulement des travaux de maintenance du réseau des routes nationales. Avec ce nouveau numéro de notre journal Ancre, nous espérons lever le voile sur ces travaux d'envergure et sur celles et ceux qui les exécutent.

Bonne découverte et bonne lecture !

Frédéric Gross

NOTRE PASSÉ

Les grands réseaux routiers

Le 20 décembre 1963, l'autoroute A1 entre Lausanne et Genève a été inaugurée. Cinq ans de travaux ont été nécessaires pour réaliser un tronçon de 68 km. Près de 3500 collaborateurs ont totalisé 13 millions d'heures de travail. La gestion des chantiers se faisait directement sur le terrain. Une poignée de main suffisait à sceller un contrat.

Archive-Keystone SDA ATS: construction de l'A1 en 1964

NOTRE PRÉSENT

Planifier l'entretien

Le réseau autoroutier vieillit. Après 15-20 ans d'exploitation, les ouvrages doivent être rénovés. Aux travaux d'assainissement des chaussées et des ouvrages d'art s'ajoutent les mesures contre le bruit et la gestion des eaux de chaussée. Ces chantiers complexes sont gérés par une pluralité d'acteurs.

NOTRE AVENIR

Nouveaux rapports contractuels

Maîtres d'ouvrage et entrepreneurs travaillent sur des plateformes communes dès la phase de projet (contrat d'alliance). Les aspects environnementaux et climatiques sont intégrés dans la planification, de même que les processus d'exécution. Le métier de constructeur-trice de route intègre pratiques de terrain et technologies numériques.



DANS LE VIF DU SUJET

Les multiples défis des chantiers autoroutiers

Travailler de concert

Les chantiers autoroutiers regroupent des travaux spéciaux, du sciage et du forage, de la démolition, du génie civil, du béton/béton armé et des travaux de revêtement. Ces compétences sont toutes présentes au sein du Groupe Grisoni, qui cultive la collaboration entre les différents corps de métier. Cette habitude d'œuvrer ensemble permet d'optimiser les processus et les délais d'exécution et présente un avantage certain dans la réalisation de chantiers aussi complexes que l'entretien d'infrastructures autoroutières.

Des spécialistes avec des compétences plurielles

Les chantiers autoroutiers nécessitent le développement de méthodologies pointues dans tous les domaines. Les aspects sécurité et environnement, en particulier, ont pris de l'ampleur

et demandent un suivi par du personnel technique au fait des lois et des méthodologies. Le secrétariat technique se spécialise lui aussi et devient un emploi à plein temps sur les chantiers d'envergure, tandis que le rôle de contremaître appelle des qualités sociales et de l'entregent en plus des savoir-faire et connaissances propres au chantier.

Planification dans le détail

Pour gagner en sérénité sur le chantier, il faut planifier. Planifier en détail chacune des phases de travaux annoncées ainsi que les flux en lien avec l'exploitation de l'autoroute. La préparation en amont est capitale, certaines phases intenses mobilisant de la main-d'œuvre, des machines et des matériaux. Dans le quotidien du chantier, la direction des travaux reste confrontée aux défis liés aux délais, aux prix et aux choix des méthodologies.

"Opérations coup de poing"

D'abord pratiquée occasionnellement, l'opération coup de poing – OCP, dans le jargon de la construction – est devenue presque monnaie courante depuis une décennie, alors qu'elle exige un énorme travail d'organisation et de planification en amont. Durant ces phases de travaux intensifs, les voies de circulation sont complètement fermées au public. Souvent programmés sur un week-end, ces travaux sont concentrés sur une très courte durée et se déroulent nuit et jour. Ils nécessitent un important déploiement de main-d'œuvre et de machines, ainsi que du matériel et des machines de réserve pour parer à toute éventualité. Les dates des travaux sont fixées longtemps à l'avance et les préparatifs durent plusieurs semaines voire plusieurs mois. Le déroulement de l'opération elle-même est planifié avec la plus grande minutie et à l'heure près, ne laissant rien au hasard.

PRESCRIPTIONS DE LA CONFÉDÉRATION

UPlANS

Planification de l'entretien (Unterhaltsplanung Nationalstrassen)

La réfection totale de tronçons d'autoroute est réalisée sur la base du plan d'entretien de la Confédération. Conformément aux prescriptions de cette dernière, les travaux de conservation et d'aménagement du réseau des routes nationales s'inscrivent dans des projets de maintenance d'environ 5 km. De plus, la distance entre deux chantiers doit être d'au moins 30 km. Enfin, 15 ans au minimum doivent séparer des travaux ayant gêné la circulation et effectués sur un même tronçon.

Extrait: Office fédéral des routes (OFROU)



1. Vennes-Chexbres (VD)
2. Jonction Matran (FR)

INTERVIEW: UN REGARD EXTÉRIEUR

La sécurisation des chantiers autoroutiers



Pierre Rime
Directeur
Sagérime SA
Bulle

Quel rôle joue votre entreprise dans la sécurisation des chantiers autoroutiers ?

Nous proposons toute la gamme des glissières de sécurité fixes ou mobiles, allant des systèmes de sécurité standards prescrits par l'Office fédéral des routes (OFROU) à des systèmes spéciaux de retenue autoroutière, comme par exemple pour des camions à proximité d'une voie de chemins de fer, ou des systèmes spécifiques à la demande. Dans le cas des chantiers, nous installons des glissières métalliques provisoires ainsi que des passages de déviation. Nous posons également des signalisations provisoires, y compris des camions-tampons et des remorques de signalisation ainsi que des bandes de marquage temporaire. Nous avons débuté la location des systèmes de retenue mobiles dans les années 1990. Nous disposons de quelque 50 km de systèmes mobiles et intervenons dans tout l'ouest de la Suisse.

Comment ces systèmes ont-ils évolué ces dernières années ?

En 2006, nous avons développé une glissière pivotant autour d'un axe à son extrémité et pouvant être déplacée manuellement. Le système repose sur des roues qui descendent en actionnant une manivelle

ou à l'aide d'une visseuse à accu. L'ouverture de la retenue peut être opérée par une personne seule en 5 ou 10 minutes, en fonction de l'utilisation d'une visseuse ou d'une manivelle. Plus récemment, nous avons mis sur le marché un passage de déviation en berme centrale entièrement automatisé. Il peut être commandé depuis une centrale à distance et dispose d'une traction électrique et d'un système de positionnement. Nous avons également conçu un système d'ouverture verticale. D'une manière générale nous travaillons au développement de produits dont chaque détail technique a été pensé et testé jusqu'à devenir hautement performant et fiable en facilitant la mise en place et le fonctionnement.

Qu'en est-il des normes de sécurité ?

Les premières glissières de sécurité ont été installées dans les années 1970 sur les autoroutes suisses. Jusqu'au début des années 2000, il n'y avait aucune obligation légale de signalisation des chantiers autoroutiers. Ce n'est qu'en 2015 qu'une norme a été établie par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports, dans le but de garantir une sécurité accrue des personnes



travaillant sur les chantiers autoroutiers. Elle décrit les exigences applicables, entre autres, aux signaux, aux marquages au sol, ou encore aux déplacements du trafic via des dispositifs de retenue provisoires tels que: rabatement latéral, suppression d'une voie de circulation, entrée/sortie d'autoroute, entrée/sortie de chantier, etc. Les dispositifs mis en place doivent être à la fois sûrs et économiques, et avoir la souplesse nécessaire pour répondre rapidement aux différents phasages des travaux d'entretien des infrastructures.

A quel moment intervenez-vous lors de projets de rénovations autoroutières ?

En tant que sous-traitant des entreprises adjudicatrices, c'est lors de la soumission que nous entrons en jeu. A ce moment-là, nous pouvons proposer des solutions techniques. Du fait que nous avons souvent posé les

premières glissières et barrières de sécurité, ou que nous les avons réparées, cela nous donne une bonne connaissance des situations locales.

Les premières glissières de sécurité ont été installées dans les années 1970 sur les autoroutes suisses.

Les contacts réguliers avec les bureaux d'ingénieurs et les entreprises nous permettent aussi d'avoir une vue d'ensemble et d'appréhender les futurs travaux tout en affinant nos développements techniques et d'automatisation. Quant à la pose, elle requiert un important travail de

planification souvent soumis à différents aléas. La pose des glissières provisoires est dépendante du marquage qui, lui, est météo sensible, ce qui peut entraîner des changements de programme. Nous devons faire intervenir nos équipes à différents endroits tout en nous inscrivant dans les phasages très serrés des travaux autoroutiers.



1



1



10

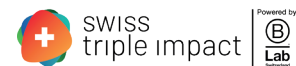
RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

Bilan carbone et revêtements bitumineux

Diminuer les impacts sur le climat

Dans le cadre de son inscription au programme Swiss Triple Impact (STI), le Groupe Grisoni a effectué un bilan carbone afin d'établir les priorités d'amélioration de ses processus pour diminuer ses impacts sur le climat. Dans le domaine de la construction, les émissions indirectes extérieures à l'entreprise telles que les flux de matériaux, de déchets et de transports tiers sont prépondérants. Plus de 50% des émissions carbone des matériaux proviennent du ciment (y compris dans le béton). La production de revêtement bitumineux présente des impacts non négligeables sur le climat par sa consommation d'énergie au gaz naturel (produit à chaud), ses transports pour l'approvisionnement de matériaux ou encore le bitume d'apport (produit fossile). Pour diminuer les émissions de CO₂, des solutions existent telles que l'utilisation d'énergies renouvelables en phase de production, la réduction des distances d'approvisionnement (matières

premières et déchets à valoriser) ou grâce à la fabrication de revêtements bitumeux à basse température ou à froid avec un taux de matériaux recyclés avoisinant les 100%. Des démarches sont en cours pour la mise en place d'un plan d'actions avec un train de mesures permettant de rendre les produits utilisés plus durables à l'horizon des prochaines années.



Le Swiss Triple Impact est un programme d'engagement visant à faire évoluer efficacement l'écosystème suisse vers une économie résiliente. Les objectifs des organisations participantes sont annoncés et visibles sur la plateforme web dédiée.

1. Route de la Parqueterie, Romont (FR), juillet 2025
2. RC 299, Echallens - Goumoëns (VD), juillet 2025

NIVEAU 1 PAS DE DANGER



Porter des vêtements de travail couvrants



Utiliser votre gourde isotherme

NIVEAU 2 PEU DE DANGER



Porter un protège-neige



Utiliser régulièrement de la crème solaire



Fournir de l'eau fraîche

NIVEAU 3 DANGER MODÉRÉ



Effectuer les travaux pénibles le matin



Organiser des pauses régulières



Limiter le travail en plein soleil

NIVEAU 4 DANGER



Consulter son médecin en cas de vulnérabilité



Décision selon la direction de la succursale



Informar les collaborateurs et contrôler la bonne application des mesures

RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

Conditions météo : chaleur et rayons UV

Mesures entreprises

Bien que l'été touche à sa fin, la vigilance, par température élevée, reste omniprésente sur les chantiers. Les vagues de chaleur intenses sont de plus en plus fréquentes et longues et la protection des collaboratrices et des collaborateurs est primordiale. Il en va de même en période hivernale, mais de manière bien différente. Le Groupe Grisoni a mis en place depuis plusieurs années une procédure pour protéger le personnel de chantier de la chaleur, du soleil et des rayons UV:

- 1. Quatre niveaux d'alerte canicule**
La gestion des risques commence par l'identification du niveau d'alerte. Chaque niveau implique des actions spécifiques, à adapter selon la situation locale et les conditions de travail.
- 2. Solutions techniques**
Les mesures techniques visent à réduire l'exposition directe aux UV et la chaleur. Elles sont privilégiées car elles offrent une protection collective durable.
- 3. Solutions organisationnelles**
L'organisation du travail est un levier essentiel pour limiter l'exposition à la chaleur.

L'encadrement technique joue un rôle clé dans la prévention des risques liés aux UV et à la chaleur et pour garantir la sécurité et la santé des équipes sur les chantiers. Les équipes QSE (Qualité - Sécurité - Environnement) s'appliquent également à sensibiliser le personnel et contrôler la mise en œuvre de ces mesures, afin que chacun-e puisse rentrer à la maison en bonne santé.

Depuis l'année 2024, chaque collaboratrice et collaborateur dispose d'une **gourde personnalisée** à son nom.



11

AU CŒUR DES DÉPARTEMENTS



Joaquim Azevedo Carvalho
Contremaître

Grisoni-Zaugg SA
Saint-Légier-La Chiésaz

Joaquim Azevedo Carvalho a rejoint le Groupe Grisoni en 2006. Depuis une dizaine d'années, il exerce la fonction de contremaître, aussi bien dans le bâtiment que dans le génie civil. En 2022,

il œuvre pour la première fois sur un chantier autoroutier. Les travaux y sont variés: coffrage de murs en béton, génie civil, travaux spéciaux, rénovation de bordures et de joints de ponts. Sur le chantier du consortium TP4 Vennes-Chexbres, il est le référent

Flexibilité et persévérance.

pour toutes les commandes de matériaux et de camions. Tous les matins, il met en route les différentes équipes en fonction d'un planning adapté quotidiennement. Il gère les imprévus, répond

aux urgences avec ses équipes, dirige les camions vers le bon accès – 14 au total ! – et travaille parfois de nuit. Son esprit d'ouverture et sa capacité d'adaptation font de lui une personne-clé de ce chantier qui s'étend sur près de 3,5 km.



Albano Saraiva de Araujo
Machiniste

Grisoni-Zaugg SA
Vuadens

Pour Albano Saraiva de Araujo, tout comme pour ses collègues ayant participé à l'opération coup de poing de juin 2025 à la jonction de Matran, celle-ci aura été un moment phare de sa carrière professionnelle. Disposant de plusieurs cordes à son

arc (chauffeur camion, avec des expériences dans le bâtiment, la pose de revêtement et le sciage), il occupe la fonction de machiniste depuis 2006 et est actuellement aux commandes d'une pelle sur chenilles Kobelco

Une OCP très attendue.

SK 400. Durant les heures qui ont précédé l'OCP, les machinistes ont réceptionné leurs pelles et accessoires, et ont préparé la place ainsi que leurs engins sur la chaussée sous le pont.

A 19h15, le départ a été donné et deux heures plus tard le tablier du pont en béton armé était entièrement croqué. Puis ce fut le tour des piliers. Réalisée à la pleine satisfaction de tous, cette OCP laisse un sentiment de fierté à l'ensemble des protagonistes.



Armando Pires Esteves
Contremaître

Grisoni-Zaugg SA
Vuadens

Après 36 ans au sein du Groupe Grisoni, Armando Pires Esteves prendra sa retraite à la fin septembre 2025. Contremaître depuis 25 ans à la tête d'une "équipe du noir", il a œuvré à la pose de revêtement sur des milliers de kilomètres

de route dans toute la Suisse romande. Chaque semaine, il commande les matériaux et organise le travail pour son équipe à partir du programme qu'il reçoit de l'encadrement technique. L'apprentissage passant par

Un engagement personnel.

la pratique, il laisse les jeunes travailler sur les machines et apprécie les tâches de finition précises exécutées par les plaquistes, roustes et régleurs, sachant que chaque étape

du chantier est délicate. La bonne collaboration et la confiance règnent au sein de l'équipe. Tout en admettant qu'il faut du courage pour faire ce métier, il en garde beaucoup de bons souvenirs et est reconnaissant du soutien que lui a apporté sa famille.



Aurélien Barrère
Conductrice de travaux

ISR Injectobohr SA
Chavornay

Après sa formation à l'Ecole d'ingénieurs à Paris, Aurélien Barrère travaille durant deux ans dans un grand groupe international spécialisé dans les fondations et technologies du sol, puis rejoint ISR Injectobohr le 1^{er} juin 2024. Rattachée directement au

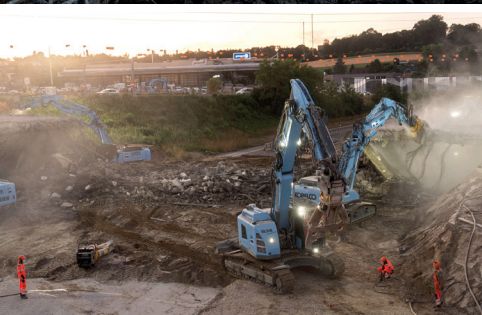
consortium TP4 sur l'autoroute A9, elle découvre avec intérêt ce chantier multi-tâches, multi-fonctions et multi-travaux. Chargée du suivi des travaux spéciaux (parois clouées, berlinoises, micropieux et ancrages), elle

Un métier passion.

prépare aussi des travaux de génie civil. Sa présence à temps plein sur le chantier lui permet d'observer d'autres aspects du métier, tels que réfection d'ouvrage d'art et pose de revêtement.

L'intensité du démarrage a nécessité une organisation minutieuse, essentielle pour la coordination de l'ensemble des équipes et des engins mobilisés. Désormais familiarisée avec le rythme soutenu du chantier et ses contraintes, elle en apprécie la dynamique.

Renouvellement de la jonction de Matran



Opérations coup de poing

Mené par l'Office fédéral des routes, le chantier de la jonction de Matran a débuté en juin 2024. Les travaux de génie civil, pilotés par Grisoni-Zaugg et réalisés en consortium avec les entreprises Camandona et Bernasconi, avancent comme programmé (voir Ancre n°12|2024). Le chantier est engagé sur différents fronts, dont la préparation en amont de deux importantes opérations coup de poing conduisant à la pose du pont provisoire et à la démolition du pont existant. Celles-ci se sont déroulées respectivement début avril et fin juin 2025. La mise en place du pont définitif et l'enlèvement du pont provisoire s'effectueront en 2026.

Pose du pont provisoire

La pose du pont provisoire¹ s'est déroulée en deux nuits à l'aide d'une autogreue de 650 tonnes, entre le 4 et le 6 avril 2025, avec réouverture de l'autoroute en journée. Pour en arriver là, il a fallu, durant six mois, construire une bretelle de sortie provisoire et préparer deux culées. L'équipe des travaux spéciaux d'ISR Injectobohr, filiale du Groupe Grisoni, a réalisé les

forages et la mise en œuvre de micropieux pour stabiliser l'emprise des efforts du pont sur les culées. Une place d'installation spécifique pour le prémontage du pont a également été aménagée. Elle servira une seconde fois lors du montage du pont définitif et du démontage du pont provisoire. Le projet initial prévoyait un pont provisoire métallique, à démolir à la fin des travaux. Sur proposition du consortium, c'est un pont préfabriqué, métallique et réutilisable qui a été mis en place, de même que des culées en enrochement revalorisable. Le pré-assemblage du pont sur place a duré une semaine. Une importante opération de marquage a aussi été effectuée pour rediriger le trafic qui s'élève jusqu'à 20 000 véhicules par jour sur cette jonction. Dans les semaines qui ont suivi l'OCP, les équipes ont effectué tous les raccordements des réseaux électriques et d'éclairage, les finitions et cheminements piétonniers. La bascule de la circulation de l'ancien pont sur le pont provisoire s'est faite dès le 22 mai. Durant l'opération, la circulation a été déviée, mais les accès à l'autoroute ont toujours été maintenus.



Démolition du pont existant

Cette opération s'est déroulée en 29 heures, du samedi 28 juin à 17h00 au dimanche 29 juin à 22h00, soit 7 heures plus tôt que le planning prévisionnel. A l'aide de six pelles, le pont en béton a été démolé par croquage. La chaussée de l'autoroute sous le pont était protégée par une couche de sable sur une épaisseur de 40 à 50 cm. Près de 700 m³ de béton ont été récupérés pour un concassage ultérieur sur le chantier et la réutilisation sur place pour du béton maigre ou des rampes d'accès. L'enchaînement des tâches sur la courte durée a nécessité une coordination très fine et une planification heure par heure.



FRIBOURG

Commune de Matran

70 000 m³

Terrassement

300 m²

Parois
berlinoises
ancrées

41 m

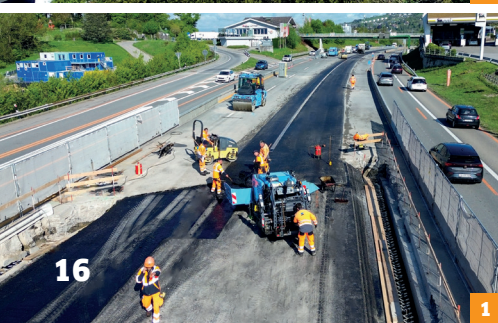
Longueur
du pont
provisoire

26 000 m²

Enrobé bitumineux

21 000 m

Câbles et collecteurs



CHANTIER AUTOROUTIER

Travaux de génie civil sur le tronçon Vennes-Chexbres – TP4

Gestion du trafic au gros des travaux

Réalisé pour le compte de l'Office fédéral des routes, le chantier décrit dans l'Ancrage n°12|2024 est entré dans la période de travaux la plus concentrée. Entre mars et octobre 2025, le trafic est déplacé trois fois, en fonction des différents types et phases de travaux: d'abord sur les côtés pour des travaux sur le terreplein central, puis côté montagne et enfin côté lac. Selon un planning à la fois complexe et précis, alliant la distance du tronçon à assainir et le temps (année en cours, mois, semaines), des travaux d'entretien sont entrepris sur des ponts, des passages inférieurs et supérieurs, des estacades et des murs. Différents locaux techniques viennent également s'ajouter le long du tracé.

Remise en état du passage inférieur des Daillettes

Situé à l'est du restoroute du Lavaux, le pont au-dessus du chemin des Daillettes est rénové en quatre phases, en débutant côté lac. Chacune de ces phases comprend la pose d'un étaillage dans le passage inférieur, le fraissage du revêtement et le retrait du coffre et de l'étanchéité, puis le sciage et l'évacuation des éléments de la dalle. Suivent le coffrage et le bétonnage de la nouvelle dalle et le raccordement de tous les services. Enfin, la pose du nouveau système d'étanchéité et du revêtement. L'étaillage est ensuite déplacé pour la phase 2 et ainsi de suite, jusqu'à la traversée complète de l'autoroute.

1. 26 avril 2025 | 2. 6 juillet 2025



146

Collaborateurs
actifs sur
le chantier

19

Contremaîtres
et chefs
d'équipes

11

Personnes pour
l'encadrement
technique

35

Engins et machines
de chantier

6

Grues

3,4 km

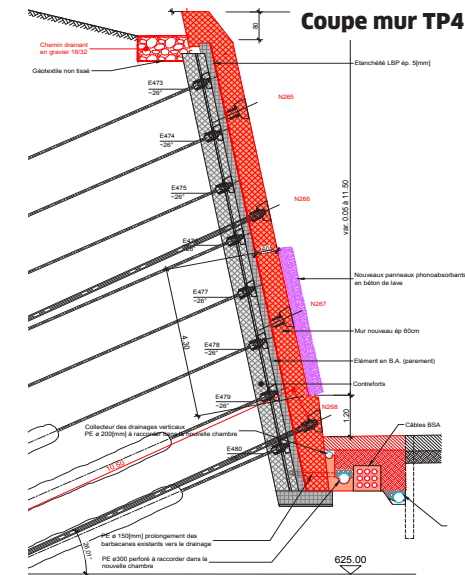
Longueur totale
du chantier

Récupération des eaux d'écoulement

Deux nouvelles stations de pompage sont réalisées le long du tronçon TP4 pour permettre la récupération des eaux d'écoulement de l'autoroute et leur réacheminement vers des bassins construits à cet effet. Ces eaux sont filtrées puis rejetées progressivement dans les cours d'eau grâce à un régulateur de débit.

Réfection de murs

L'assainissement de quatre murs, sur une longueur totale de plus de 600 m, constitue en quelque sorte la "carte de visite" de ce chantier d'envergure. Des centaines de forages sont réalisés dans les murs existants pour la pose d'ancrages dont certains vont jusqu'à 45 m de profondeur. Les nouveaux murs sont ensuite coffrés et coulés en béton sur une épaisseur de 60 cm.





CHANTIER AUTOROUTIER

Travaux de revêtement à la jonction d'Estavayer-le-Lac



FRIBOURG
Commune de Lully,
Commune Les Montets

60
Personnes engagées

40 000 m²
Surface réfectionnée

12 000 to
Enrobé fraisé

2 x 56
Heures
d'intervention
continue

2 x 48
Heures de pose
de revêtement
en continu

2 à 5
Finisseuses en
parallèle avec
alimentateur

12 000 to
Nouveau
revêtement
bitumineux

Maintenance du réseau autoroutier

Un peu plus de deux décennies après avoir été mis en service, le tronçon de l'autoroute A1 entre Yverdon-les-Bains et Payerne fait l'objet de premiers travaux d'entretien de chaussée. Le Groupe Grisoni, en consortium avec les entreprises Camandona, Facchinetti et Bernasconi, a été mandaté par l'Office fédéral des routes pour la réfection d'ouvrages (hors tunnels) et du revêtement entre l'échangeur d'Yverdon-Sud et la jonction d'Estavayer-le-Lac. Ce chantier

se caractérise principalement par son nombre important d'opérations coup de poing qui permettent, conformément aux exigences du maître d'ouvrage (OFROU), de limiter la gêne au trafic. En 2024, deux opérations de 35 heures chacune ont été réalisées sur le tracé principal depuis Yverdon jusqu'à l'entrée du tunnel d'Arrissoules: l'une pour la chaussée côté Jura et l'autre pour la chaussée côté Alpes. Pour l'année 2025, quatre opérations sont à dénombrer.

Importants travaux de revêtement

Le secteur de la jonction d'Estavayer-le-Lac – comprenant des bretelles de sortie et d'entrée, ainsi que des galeries couvertes d'une longueur de 480 mètres – a connu deux opérations coup de poing de 72 heures chacune en juin, soit du 10 au 12 juin 2025 et du 16 au 18 juin 2025. La réussite de ces opérations repose sur

une importante organisation en amont, qui débute des mois à l'avance. L'un des défis principaux de ces opérations a été de coordonner un nombre important d'intervenants dans une chronologie sans interruption d'activité.

Déroulement de l'opération

Dès 10 heures du matin, à la suite du rabotage, trois machines et une vingtaine de camions se sont relayés pour transporter le revêtement démolé vers les centrales d'enrobage du Groupe, dans le but de revvaloriser les matériaux. Suivent le balayage et l'encollage. A partir de 19 heures, la pose du revêtement – en provenance de deux centrales – s'exécute en continu durant 48 heures, avec un train de pose de deux à cinq finisseuses, un alimentateur ainsi que huit rouleaux compacteurs. Soit 72 heures au total depuis le début du rabotage jusqu'à la mise en place du marquage. Pour terminer ce chantier d'envergure, deux autres opérations de 30 heures chacune sont prévues courant septembre 2025.



JEUNE TALENT, AVENIR PROMETTEUR

Ce qui me motive le plus
c'est d'évoluer chaque jour.
Ryan Da Cunha Monteiro,
apprenti constructeur de routes



Scannez le QR-code
et apprenez-en plus sur
Ryan Da Cunha Monteiro
et son apprentissage.



JEUNE TALENT,
AVENIR PROMETTEUR

RYAN
DA CUNHA
MONTEIRO
Apprenti
constructeur de routes



RESSOURCES HUMAINES

Un capital humain en béton

Bienvenue au sein du Groupe!
Du 1^{er} avril 2025 au 31 août 2025

Nom	Prénom	Fonction	Arrivée
Alberto	Pascoal	Maçon	01.08.25
Alves	Riley	Apprenti maçon	18.08.25
Amorim Vaz	Rui Filipe	Monteur de voies	01.06.25
Bapst	Sébastien	Machiniste-centraliste	01.06.25
Barras	Jérémie	Chauffeur camion	01.04.25
Bergmann	Fabien	Maçon	01.04.25
Bernardino Ramos	Alberto	Machiniste	01.04.25
Betoín	Tomas	Cordiste	10.06.25
Bibote	Maxence	Stagiaire	07.07.25
Bibote	Clémence	Stagiaire	07.07.25
Bonzon	Raphaël	Machiniste	01.05.25
Brodard	Loïc	Manœuvre	01.07.25
Budzynski	Fabian	Apprenti conducteur de camion	21.07.25
Burkhard	Tâmela	Stagiaire	01.07.25
Burnier	Thomas	Stagiaire	04.08.25
Callamand	Baptiste	Charpentier	01.05.25
Canosa Lopez	Sandro	Apprenti mécanicien de maintenance	21.07.25
César	Victor	Adjoint chef dépôt	18.08.25
Chevassus-à-l'Antoine	Ioan	Aide conducteur de travaux	23.06.25
Coowar	Thierry	Chargé d'exploitation en ressources et déchets minéraux	01.04.25
Cuanillon	Matéo	Conducteur de travaux	21.07.25
Da Costa	Paulo	Contremaître	01.05.25
Da Costa Pereira	Tomas	Apprenti constructeur de route	18.08.25

Gomes	Domingos	Maçon	31.08.25
Goncalves	Antonio Joaquim	Machiniste	30.06.25
Goncalves Rocas	Antonio David	Maçon	31.08.25
Morel	Frédéric	Contremaître	31.07.25
Pinto Guimaraes	José Paulo	Maçon	31.05.25
Soares Goncalves	Manuel Fernando	Aide scieur	30.06.25
Zweidler	Patrick	Chauffeur camion	30.04.25

Da Silva Matos	Ricardo José	Manœuvre	18.08.25
Da Silva Oliveira	Tiago	Apprenti maçon	18.08.25
De Oliveira Lopes	Paulo Jorge	Maçon	20.08.25
Dias Cabral	Ivandro	Aide scieur	01.06.25
Dos Santos Dias	Erven Romário	Manœuvre	01.07.25
Dupoux	Benoît	Chef de projet	04.08.25
Faghiri	Mahboub	Manœuvre	12.05.25
Faure	Marie	Ingénieure environnement	16.06.25
Fernandes Soares Bandeira	Marcio Duarte	Maçon	01.04.25
Ferreira Viana	Francisco Xavier	Monteur de voies	16.06.25
Figueiredo Pinto	Igor Filipe	Aide scieur	01.05.25
Fischer	Noé Romain	Apprenti employé commerce	18.08.25
Fonseca Mendonça	Edgar	Chef d'équipe voies ferrées	01.06.25
Freitas	Acácio João	Monteur de voies	01.06.25
Freitas Paiva	Hugo Filipe	Assistant comptable	13.05.25
Frioud	David	Charpentier	01.05.25
Fuler	Alan	Grutier	01.05.25
Gasser	Tristan	Pré-apprenti maçon	18.08.25
Genoud	Lisandro	Apprenti maçon	21.07.25
Gillabert	Mathieu	Charpentier	01.07.25
Gjeorgiev	Filip	Apprenti employé commerce	21.07.25
Goumaz	Alexia	Stagiaire	18.08.25
Gremion	Romain	Apprenti mécanicien machines de chantier	21.07.25
Haiovyi	Serhii	Aide atelier	14.07.25
Hamzaj	Salih	Aide-maçon	10.06.25
Heusser	Stéphane	Machiniste en formation	18.08.25
Horvath	Jean-Michel	Charpentier	01.04.25
Iseni	Albin	Assistant comptable	05.05.25
Joseph	Jean	Charpentier	01.04.25

Kissel	Frédéric	Apprenti charpentier	21.07.25
Krasniqi	Besim	Grutier	01.05.25
Krasniqi	Zaim	Manœuvre	01.08.25
Lempereur-Castelli	Sian	Conductrice de travaux	01.07.25
Lopes Revés	Marco	Aide charpentier	01.06.25
Macario Augusto	Lino Diogo	Machiniste	01.07.25
Magnin	Allan	Apprenti mécatronicien	18.08.25
Majeux	Manon	Chauffeur camion	01.04.25
Marissal	Rémi	Mécanicien en machines de chantier	01.07.25
Marmy	Marceline	Assistante administrative	18.08.25
Marsana	Giuseppe Davide	Manœuvre	01.04.25
Mauvoisin	Charlotte	Assistante technique	08.04.25
Mayeux	William	Conducteur de travaux	01.07.25
Moleirinho Fernandes	Martim	Apprenti charpentier	21.07.25
Monney	Géraldine	Partenaire RH	18.08.25
Moreira Da Silva	Sérgio Miguel	Charpentier	01.05.25
O'Grady	Adrian	Planificateur dessinateur BIM	12.05.25
Oliinyk	Pavlo	Monteur de voies	01.04.25
Pardo	Tom	Stagiaire	25.08.25
Pereira Almeida	José Maria	Manœuvre	19.01.25
Pereira Lopes	Rodrigo	Apprenti constructeur de route	21.07.25
Pires	Valentino	Machiniste	01.06.25
Rego da Silva	Eusébio	Maçon	16.03.25
Rhtaissi	Abderrahim	Soudeur	01.07.25
Riggio	Luca	Monteur de voies	01.04.25
Riva	Isabelle	Partenaire RH	01.07.25
Rodrigues Da Costa	Joao Roberto	Maçon	03.06.25

Roque da Silva	Diogo	Maçon	01.04.25
Rota	Vincent	Contremaître	25.08.25
Roulin	Gaëtan	Apprenti employé commerce	01.07.25
Roy	Salomé	Coordinatrice QSE	04.08.25
Ruffieux	Jean	Conducteur de travaux	18.08.25
Rumo	Kevin	Machiniste	01.04.25
Salas	Mathieu	Conducteur travaux stagiaire	01.06.25
Santamaria Santamaria	Manuel	Machiniste	01.05.25
Saudan	Esteban	Apprenti charpentier	21.07.25
Schuepbach	Mallory	Assistante administrative	20.08.25
Sekkat	Ghali	Conducteur de travaux en formation	17.02.25
Semianovska	Alexandra	Assistante administrative	10.06.25
Silva Ribeiro	César Daniel	Conducteur de travaux	01.04.25
Silves Fernandes	Eliçene	Aide conducteur de travaux	10.06.25
Soares Alvarenga	Nataliano Mouzer	Maçon	01.06.25
Sulejmani	Sadije	Assistante technique	18.08.25
Teixeira Da Cunha	Alexandre	Apprenti constructeur de route	21.07.25
Terziu	Leon	Apprenti maçon	21.07.25
Treichler	Kenzo	Charpentier	10.06.25
Trimolet	Jordan	Aide charpentier	14.07.25
Vazquez Negreira	David	Maçon	01.08.25
Vercelli	Edouard	Responsable travaux spéciaux	01.04.25
Winiarczyk	Damian Piotr	Maçon	18.08.25
Wofford	Jonathan Brodie	Manœuvre	25.08.25
Yahampath	Timothée	Conducteur travaux stagiaire	05.05.25

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 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, Lausanne (VD)
2. Festival au Pays des Enfants, Château-d'Œx (VD)
3. Groupe E Tour, Vuisternens-devant-Romont (FR)
4. Tournoi inter-usines, Riaz (FR)
5. Terra Rhona, Perly-Certoux (GE): course d'obstacles
6. Course des 3 ponts, Broc (FR)



1



2



4



3



5



6



GROUPE
GRISONI



GRISONI



FRACHEBOUD



ISR



AUGSBURGER



MAURON



DOUGOUD



LANTHMANN



CASELLA

groupe-grisoni.ch

**EN TOUTE
CONFIANCE.**