

Réd./Iréal: Xavier Raemy - Coll: Robert Bussard, Nadine de Carli, Alice Castella, Pascal Gavillet, Christophe Godel, Alexane Hacquin, Baptiste Jordan, Muriel Joye, Marc Laglasse, Raymond Mivroz, Arlete Moreira, Jacques Pasquier, Serge Pasquier, Agnès Remy, Yannick Roulin, Alexine Subrin, Aurélien Vaucher, Jean-Marc Zwald - Contact: xavier.raemy@jpf.ch

ÉDITO / Décembre 2022



Les grèves du 7 novembre dernier nous ont laissé un goût amer. Faut-il attaquer de cette façon les patrons, manifester avec autant de virulence ? Les syndicats font fausse route. La lutte des classes appartient au passé. Les antagonismes, répandre des slogans, c'est détruire et non construire.

Les patrons dans nos entreprises ne vivent pas sur une autre planète (vous l'avez compris). Ce sont des directeurs, des cadres, des salariés eux aussi qui ont la tâche difficile de joindre les deux bouts: trouver du travail sur un marché hyperconcurrentiel et le réaliser tout en rétribuant l'ensemble de la chaîne de production. Ils sont proches de leurs équipes et connaissent souvent personnellement l'ensemble de leurs collaborateurs. Ils sont attachés à l'amélioration des conditions sociales et de travail.

L'adaptation des salaires au coût de la vie est nécessaire, elle a d'ailleurs toujours été appliquée selon les conventions collectives. Mais le salaire, bien qu'essentiel, n'est pas la seule préoccupation du patron pour améliorer le cadre du travail, certes pas toujours simple sur un chantier.

De larges progrès ont été réalisés, un effort constant est fait dans ce sens:

- la retraite à 60 ans (voire 62 ans pour les charpentiers), largement financée par l'entreprise, introduite pour compenser la pénibilité du chantier.
- la sécurité au travail, organisée maintenant par des spécialistes avec la mission de former et de protéger, s'est imposée dans tous les processus en limitant les accidents.
- la formation interne, développée à tous les niveaux permet au collaborateur de parfaire ses connaissances, d'élargir ses compétences et d'accéder à une éventuelle fonction supérieure.
- la mécanisation introduite très largement, l'équipement personnel, le logement ont contribué à diminuer la pénibilité et à augmenter le confort.
- la planification des chantiers, garante d'un sain déroulement des opérations est un souci permanent. Trop souvent peu aboutie par manque de temps, de plans ou d'informations, elle complexifie l'environnement et accentue la pression exercée par les délais et les prix.

Autant d'argent investi et autant de démarches et de réflexions dont les syndicats devraient se rappeler dans ces temps de négociations. Ils seraient également avisés de participer au débat d'idées qui permettrait de rendre nos métiers encore plus intéressants et plus valorisants.

Je vous remercie toutes et tous pour votre implication dans le Groupe JPF, votre précieuse collaboration et vous souhaite, ainsi qu'à vos familles, d'excellentes fêtes de fin d'année et mes meilleurs vœux pour le millésime 2023.

Jacques Pasquier, Directeur général

United Nations New Office Building, Geneva

Dans le cadre du Plan stratégique patrimonial de la rénovation du Palais historique des Nations Unies à Genève, JPF-Ducret a réalisé les travaux de construction en bois du nouveau bâtiment H. Cet édifice Rez+5, composé de sommiers porteurs type Ferwood en bois lamellé-collé et de dalles mixtes bois-béton, a été conçu comme un bâtiment durable et sain, hautement efficace et économique. Le projet est lauréat 2022 du «Prix pour une conception durable créative qui répond à son environnement unique», décerné par The Institution of Structural Engineers.



SOMMAIRE

■ JPF Construction, TransAgglo, V-s-Glâne	2 / 3
■ JPF Construction, JAG, Genève	4 / 5
■ JPF Travaux Spéciaux, galeries, Hongrin	6 / 7
■ JPF-Ducret, coopérative Ecopolis	8
■ JPF Lausanne, opérations spéciales	9
■ Services généraux, énergie photovoltaïque	10
■ Acquisitions	11
■ De Agebat à JPF Travaux Spéciaux	12 / 13
■ Heureuse retraite, S. Pasquier et R. Mivroz	14 / 15
■ Ressources humaines	16 / 19
■ Nouveau matériel roulant	20



GRANDS CHANTIERS / TransAgglo, Villars-sur-Glâne

58 heures pour vivre, une opération coup de poing rondement menée



La TransAgglo est le réseau fribourgeois de projet d'axe fort de mobilité douce destiné aux piétons et aux cyclistes. Il est composé de deux voies qui parcourent l'ensemble des sept communes de l'Agglomération et qui se croisent à la hauteur de la gare de Fribourg :

- un premier tronçon de 17 km permettant à terme à tout un chacun de se déplacer d'Avry jusqu'à Guin.
- un deuxième axe connectant Marly aux communes de Belfaux et Corminboeuf.

La traversée de la commune de Villars-sur-Glâne en fait donc partie; en particulier l'ouvrage essentiel de ce segment, le passage inférieur du Grand-Clos situé sous la route cantonale de Cormanon dont le trafic

quotidien avoisine facilement les 20'000 véhicules.

Le bureau d'ingénieurs Emch+Berger a développé le projet de mise en place de cette pièce maîtresse, construite hors de l'emprise de la route de Cormanon et ripée en un week-end lors d'une opération coup de poing (OCP); la fermeture de la route cantonale n'aura duré que 58 heures.

Rapide flashback, les travaux ont débuté le 19 avril 2022 après quelques jours d'attente en raison des mauvaises conditions météorologiques. Au cours du printemps, l'équipe de Gilles Thorimbert a redoublé d'efforts pour ériger à l'ouest de l'axe routier,

côté prairie, cette structure trapézoïdale. La réalisation des murs en biais a permis à nos maçons d'illustrer concrètement leur savoir-faire dans le domaine des édifices particuliers. Ce monolithe en béton armé est long de 33 mètres pour une largeur de 11.40 mètres et une hauteur de 4.85 mètres.

La forme de la section en trapèze a été définie d'une part par les contraintes de gabarit relatives au passage de mobilité douce et d'autre part par l'inclinaison des talus de terre armée bordant l'ouvrage. Elle constitue un cadre rigide dont les inclinaisons (2:1) sont égales à la pente des murs construits pour l'aménagement de la place devant Nuithonie.

Les dimensions en détail sont les suivantes :

- Radier : 60 cm
- Mur Nord : 60 cm, degré d'inclinaison 2:1
- Mur Sud : 70 cm, degré d'inclinaison 2:1
- Dalle : 60 - 75 cm en toit
- Largeur inférieure de roulement : 6 m
- Largeur supérieure intérieure : 9.40 m
- Hauteur libre : 3.30 m (au portail d'entrée)

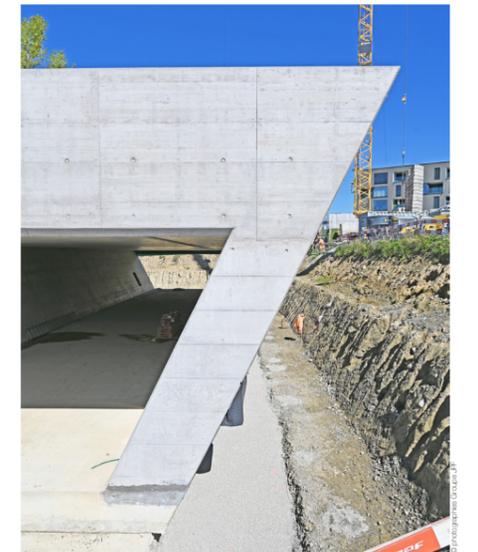
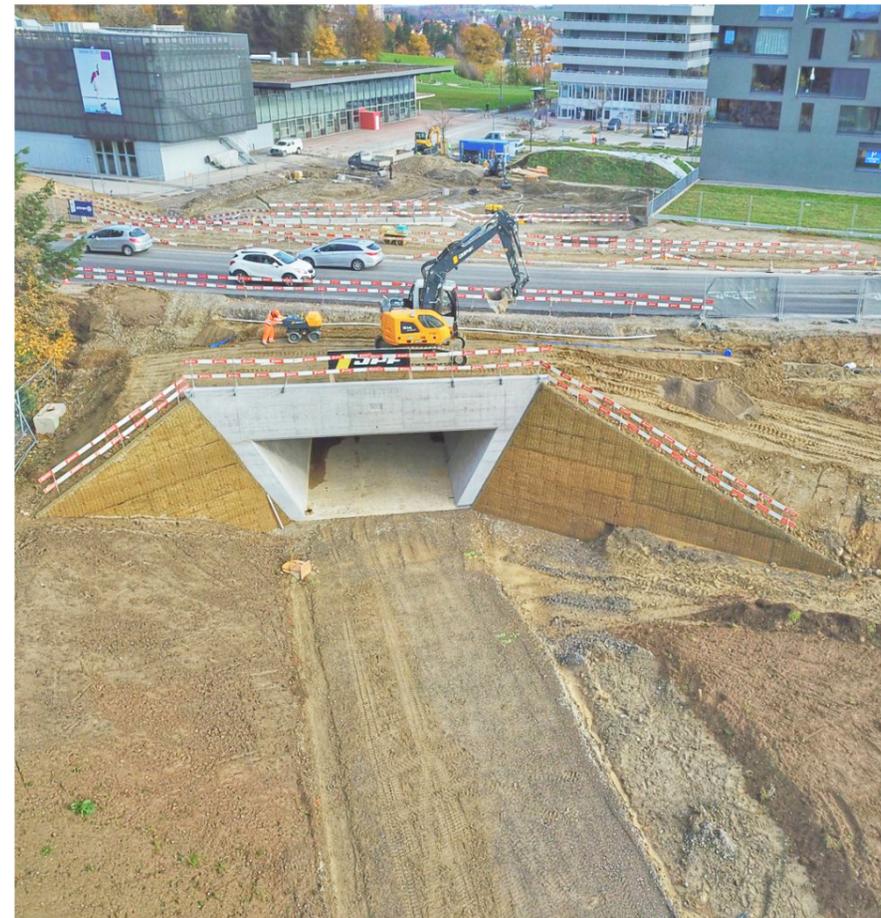
Après un été caniculaire passé à finaliser les préparatifs de l'OCP, le vendredi 16 septembre sonnait le coup d'envoi des travaux de terrassement depuis la route de

Cormanon. Un inventaire impressionnant de sept pelles, trois tombereaux et trois dumpers a permis d'excaver 4'500 m³ de terre jusqu'au samedi matin. Durant le reste de la journée, sous le regard de nombreux spectateurs, les rails de ripage ont été installés afin de glisser l'ouvrage de 1'500 tonnes jusqu'à son emplacement définitif, soit sur une distance de 35 mètres environ.

Les remblayages ainsi que la remise en état de la route ont été finalisés durant la nuit de samedi à dimanche, permettant aux

pendulaires du lundi matin d'emprunter sans déviation ce nouveau tapis de bitume. Nous tenons à remercier le contremaître Gilles Thorimbert, ainsi que toute son équipe, pour leur travail impeccable fourni tout au long de ce chantier; notre reconnaissance va également au personnel venu en renfort durant ce week-end exigeant.

Maître d'ouvrage: Commune de Villars-sur-Glâne / Partenaires: Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg / Ingénieur civil: Emch+Berger SA / Génie civil: JPF Construction SA, Walo Bertschinger SA / Architecte paysagiste: Atelier Plum



Aurélien Vaucher
chef de secteur adjoint
JPF Construction SA



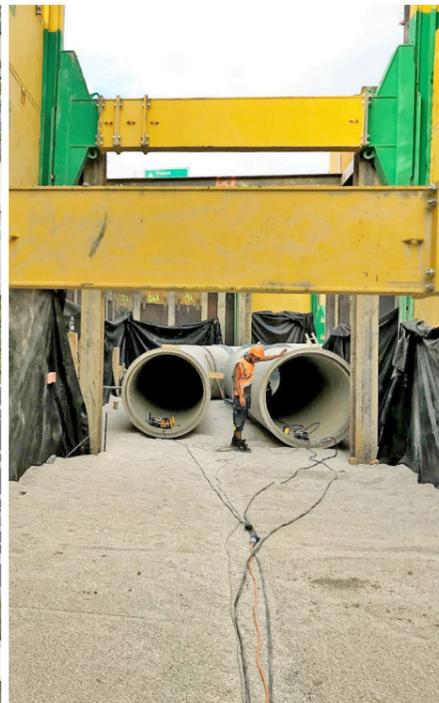
Baptiste Jordan
conducteur de travaux
JPF Construction SA

JAG / Jonction Autoroutière du Grand-Saconnex, Genève

Un axe fort nord/sud et deux routes parallèles à l'autoroute pour se connecter plus facilement au réseau cantonal



LA JONCTION AUTOROUTIÈRE DU GRAND-SACCONNEX, VUE 3D DES INFRASTRUCTURES TERMINÉES (SOURCE OFROU)



En décembre 2018, le consortium 4J pour JAG, composé de Walo Bertschinger SA (pilote), JPF Construction SA, Perrin Frères SA et Rampini & Cie SA, est adjudicataire des travaux pour un montant de CHF 140 millions.

Trois Maîtres d'Ouvrage sont concernés :
 - l'Office Fédéral des Routes (OFROU) pour le projet autoroutier.
 - les Services Industriels de Genève pour le projet Genilac.
 - Swissgrid pour le projet d'enfouissement de la ligne HT 220 KVols.

Dès le mois de février 2019, les travaux d'amélioration et d'augmentation de capacité de la Jonction Autoroutière du Grand-Saconnex ont débuté. Situé sur l'axe très fréquenté de l'autoroute A1, entre l'échangeur du Vengeron et l'Aéroport

International de Genève, ce projet complexe se déroule sur un tronçon d'environ 2'500 mètres. L'objectif principal est de renforcer la capacité du trafic autoroutier dans ce secteur et d'améliorer la jonction en vue de l'ouverture du nouvel axe de la Route des Nations; celle-ci reliera le Tunnel de Ferney au quartier des Organisations des Nations Unies (ONU), nouvelle voie pénétrante dans la Ville de Genève.

Ce chantier d'envergure, où 120 personnes étaient engagées en moyenne, a passé dans les dernières phases de travaux en septembre 2022; à l'heure où ces lignes sont écrites, restent les travaux en terreplein central et les poses des tapis pour une fin des opérations à l'été 2023

Dès lors, la durée totale des travaux aura été de quatre ans et demi environ.

Le projet JAG en détail :

- élargissement de la chaussée autoroutière à 2 x 3 pistes, contre route et bande d'arrêt d'urgence.
- réaménagement complet de la nouvelle jonction autoroutière.
- mise aux normes de la signalisation et des systèmes de sécurité.
- réfection des collecteurs EC, des batteries BSA et de l'infrastructure routière.
- démolition de deux passages supérieurs et construction de quatre nouveaux.
- réalisation de plus de 1'000 mètres de murs de soutènement.
- réalisation de deux trémies d'accès et de deux stations de pompage.
- construction d'un local technique.
- enfouissement de la ligne aérienne haute-tension 220 KVols.
- projet de chauffage à distance par échange de chaleur de Genilac.

Les défis techniques s'énoncent ainsi :
 _la batterie de câbles de Swissgrid est enterrée à plus de 3.50 mètres de profondeur sous la bande d'arrêt d'urgence de la plateforme autoroutière en service. Les travaux sont réalisés principalement en fouille ouverte avec des blindages de protection, mais également avec des pousse-tubes et des micro-tunneliers, ceci par secteur pour des franchissements spécifiques.

_le réseau Genilac est constitué de deux tubes en âme tôle, diamètre 1'400 mm (11 tonnes pour un tube de 6,28 mètres de long), posés côte-à-côte à plus de 4.50 mètres de profondeur. Les travaux sont également réalisés en fouilles ouvertes avec des blindages de protection lourds. Certains tronçons de franchissement spécifiques sont réalisés par des micro-tunneliers.

_le nouveau tronçon de collecteurs communaux du Grand-Saconnex est constitué de deux tubes PRV d'un diamètre de 500 à 1'610 mm. La réalisation est identique aux deux objets précités.

_la démolition de deux passages supérieurs en béton armé est faite par «croquage», en opération coup de poing nocturne, avec

des fermetures partielles ou complètes des chaussées de l'autoroute.

_mêmes fermetures pour les montages de deux ponts mixtes (caisson métallique et tablier en béton) réalisés de nuit.

_le passage supérieur de la Jonction du Grand-Saconnex, pièce maîtresse, est voulu comme vitrine, véritable totem à l'entrée de Genève. Le pont est haubané avec un tablier métallique constitué d'une dalle orthotrope. Les haubans constitués de câbles clos sont ancrés dans un massif de plus de 2'500 m³ de béton.

_plusieurs puits allant jusqu'à 14 mètres de profondeur sont utilisés comme des cellules de fonçage pour deux tirs de micro-tunnelier.
 _plus de 1'000 mètres de murs sont adossés contre des soutènements provisoires de fouille en paroi berlinoise.

_plus de 500 mètres de parois sont antibruit.
 _plus de 400'000 m³ de matériaux morainiques sont terrassés en pleine masse.
 _plus de 4'000 mètres de collecteurs EC des eaux de chaussée (tubes PRV, diamètre 500 à 1'000 mm) et plus de 4'000 mètres de batterie de câbles BSA sont posés.

Un tout grand merci à tous nos collaborateurs qui ont œuvré loin de la base et qui ont enduré les trajets quotidiens pendant toute la période du chantier. Ils ont accompli un travail de qualité reconnu de tous. Il s'agit des équipes GC et BA, dirigées respectivement par Franck Pautonnier et Christian Regli, contremaîtres.

DÉFIS LOGISTIQUES EN CHIFFRES

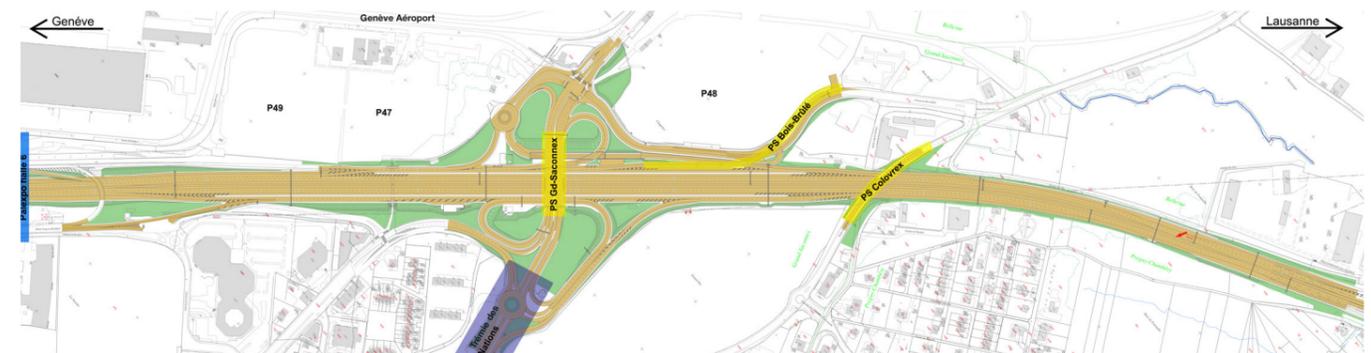
Excavation	400'000 m ³
Déblais d'excavation	250'000 m ³
Grave GNT	95'000 m ³
Enrobé bitumineux	90'000 to
Fraisats bitumineux récupérés et revalorisés	85'000 to
Béton	40'000 m ³
Acier de construction	3'700 to
Tubes ATM ø300-1'400mm	4'600 m.
Tubes PRV ø500-1'610mm	4'000 m.
Structure métallique pour passages supérieurs	1'700 to
Blindages de fouille	50'000 m ²
PE câbles	100'000 m.
Pousse-tube ø500-1'000mm	460 m.
Micro-tunnelier ø1'400-1'610mm	1'430 m.
Paroi berlinoise	8'500 m ²



Jean-Marc Zwald
conducteur de travaux
JPF Construction SA



Yannick Roulin
conducteur de travaux
JPF Construction SA



JPF TRAVAUX SPÉCIAUX / Consortium CGH - Galerie Hongrin

Finalisation Hongrin-Léman, assainissement de l'ancien « Lot 13 » des galeries d'adduction «est»



SITUATION DU CHANTIER OÙ L'ENTRÉE DE LA GALERIE EST VISIBLE DANS LA PARTIE SUPÉRIEURE DE LA PHOTO, AU MILIEU

Les travaux du consortium CGH comprennent diverses facettes, de l'assainissement à la reconstruction en passant par plusieurs mises en état, ou encore l'adaptation à un gabarit hydraulique suffisant. En amont du lac d'accumulation du barrage de l'Hongrin, les galeries d'adduction «est» constituent un réseau étendu. La galerie de l'ancien «Lot 13» relie le carrefour du Sépey au lieu-dit le «carrefour du Lot 12», distant de quelque 3.7 km.

Dès le début 2005, ce tronçon a fait l'objet d'études géologiques, géotechniques et de génie civil qui ont démontré la nécessité de procéder aux opérations précitées. La galerie traverse des formations composées de schiste et d'anhydrite, lesquelles ont engendré des dégâts au fil des ans: l'anhydrite se transforme en gypse, le béton est attaqué par des eaux sulfatées et se dégrade par réaction alcali-granat, finalement la mise en charge de l'écoulement dans certaines sections montre de fortes convergences.

À l'époque, plusieurs tentatives de remise en état se révèlent peu satisfaisantes.

En automne 2011, un consortium précédent démarre les travaux de réhabilitation de la galerie; il est cependant interrompu en 2013 suite à de multiples difficultés et retards.

Notre consortium CGH (JPF Construction + Infra Tunnel) a obtenu l'adjudication en automne 2019. Nous avons exécuté un plot d'essai à la même période afin de conforter nos différents choix de variantes d'exécution; celles-ci étaient mûrement et conjointement réfléchies par les acteurs de ce défi (maître d'ouvrage, mandataires, entreprises).

En 2021, un nouveau radier en voussoirs préfabriqués et un revêtement en béton projeté fibré de 25 cm d'épaisseur (épaisseur obtenue par la mise en place de béton projeté fibré en deux phases) sont mis en place en vue de la réfection complète de la galerie. Le dispositif s'étend sur 817 mètres.

Le détail des étapes est le suivant :

- sciages circulaires d'affaiblissement du rocher, diamètre 3 mètres avec espacement de 25 cm.
- abattage du revêtement existant et alésage de la galerie, diamètre 3 mètres.
- mise en place du béton projeté fibré de sécurisation, environ 5 à 8 cm.
- démolition du radier existant et excavation des matériaux altérés sous le radier.
- création d'une surface d'assise pour le voussoir de radier.
- mise en place du voussoir de radier à l'aide d'un monorail suspendu et pose de la voie de train sur le radier.
- revêtement en béton projeté fibré de 25 cm d'épaisseur, en deux étapes à l'aide d'un robot de gunitage.
- réfections ponctuelles sur différents secteurs de l'ensemble des galeries.

Les opérations défilent sur trois saisons, de juillet à mars 2022, avec les contraintes hivernales d'un chantier à 1'250 m. d'altitude.

D'avril à juin, les galeries sont remises en eau, nécessitant les désinstallations et rééquipements à l'intérieur de celles-ci. Les équipes des entreprises JPF Travaux Spéciaux et Infra Tunnel se répartissent les tâches en trois postes 5 jours sur 7, soit au front d'attaque en galerie, soit en logistique arrière à l'extérieur. Les transports et accès sont effectués par convois ferroviaires, le trajet à l'intérieur de la galerie est de plus de 30 minutes.

Monsieur Clément Wantz est le chef d'orchestre de ces différentes équipes. Notre chef de poste Monsieur André Tiago Dos Santos Ferreira s'aguerit à l'exercice de ce nouveau job très particulier. Je remercie tous les collaborateurs actifs sur le chantier ainsi que les équipes logistiques et des services en «appui arrière». Ce chantier se poursuit jusqu'en 2024 et je suis particulièrement heureux de prendre part à l'aventure jusqu'à sa conclusion (lire en p. 15).

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Chiffre d'affaire	CHF 15 mio
Sciage rochers	31'000 m'
Abattage rochers	6'200 to
Béton projeté de sécurisation	1'000 to
Radiers préfabriqués	820 m'
Béton projeté fibré de revêtement	3'000 to

Maître d'ouvrage: Forces Motrices Hongrin-Léman SA, p.a. Alpiq Suisse SA, Lausanne / Entreprises: Consortium CGH, JPF Construction SA (pilote), Bulle - Infra Tunnel SA, Marin (NE) / Ingénieurs civils mandataires principaux: Gruner Stucky SA, Rensens



ABATTAGE DU ROCHER

POSE DES ÉLÉMENTS PRÉFABRIQUÉS DU RADIER

REVÊTEMENT PÉRIPHÉRIQUE AVEC BÉTON PROJETÉ



Raymond Mivroz
directeur
JPF Travaux Spéciaux SA

JPF-DUCRET / Coopérative d'habitants Ecopolis

En première suisse, un bâtiment en ossature bois isolé avec de la paille insufflée



Ecopolis est une coopérative d'habitants dont l'objectif est la construction d'un bâtiment dans le cadre du projet Métamorphose de la ville de Lausanne. Le souhait est de créer un espace ouvert comprenant logement, espace de travail et lieu de vie commun.

En plein centre du nouveau quartier des Plaines-du-Loup, cet édifice vient de sortir de terre. Avec ses 3'200 m² de plancher répartis sur cinq étages, l'édifice s'articule autour de deux noyaux en béton et d'une ossature bois en façade sur lesquels viennent se poser des dalles mixtes bois-béton.

À l'échelle nationale, il s'agit du premier bâtiment en ossature bois isolé avec de la paille insufflée (520 h. de taille sur quatre machines). Un pari fou poussé par la volonté d'utiliser des matériaux biosourcés et locaux. La paille étant un très bon isolant thermique et phonique, elle permet de répondre aux demandes énergétiques et de confort actuelles. Il faut toutefois être attentif aux contraintes de la protection incendie et de la

physique du bâtiment. Ce type d'isolant doit aussi être protégé de l'humidité, qu'elle provienne des intempéries ou du coulage des différents éléments en béton.

Habitué à injecter de la ouate de cellulose, insuffler de la paille représentait un tout autre défi. Nos équipes de préfabrication ont dû faire preuve d'imagination, en plus d'une formation en Autriche pour ensuite procéder à plusieurs tests dans nos ateliers. L'épaisseur des caissons étant plus importante que celle d'un caisson standard isolé à la fibre de bois, la force de l'insufflation de la paille est importante. Afin de limiter la force de poussée qui y est liée, nous avons mis les caissons au sol et posé des blocs de béton par-dessus, ce qui empêchait les caissons de gonfler et maintenait le fermacell® en bon état.

Lorsque les tests ont été concluants, nous avons mis en place une deuxième machine pour augmenter le taux de production. Nous avons une capacité d'assemblage allant jusqu'à quatre murs simultanément. L'assemblage des éléments a été réalisé à Yver-

don par les équipes de Mihaly Toma (deux semaines par étage), en particulier Grzegorz Maciuk, tandis que la pose a été confiée à l'équipe de Valentin Seydoux. La partie technique était sous la responsabilité de Alexine Subrin et Marc Laglasse. Prochain défi, remplacer la paille par nos propres copeaux de bois. En effet la Suisse étant un petit producteur de paille, il est difficile de trouver ce produit localement. À contrario, le sous-produit principal de la production de lamellé-collé et de CLT® sont les copeaux de bois que nous trouvons en abondance dans notre atelier.



Alexine Subrin
ingénieure civile MSc EPFL
JPF-Ducret SA



Marc Laglasse
contremaître charpentier
JPF-Ducret SA

JPF LAUSANNE / Sur les rails

Opérations coup de poing (OCP) et interventions de nuit, une mobilisation de tous les instants

D'Évionnaz à Siviriez en passant par Puidoux, Matran, Coppet, Gland, Rolle, Vevey, Rivaz, La Praille ou maintenant Ridde, les chantiers d'entretien pour les CFF nous ont permis de visiter ces dernières années une grande partie de la Suisse romande.

Le développement continu et important de l'offre de transport par rail impose l'assainissement de nombreux tronçons.

Ces travaux sont réalisés exclusivement de nuit ou en OCP le week-end avec des voies interdites en permanence (VIP) sur environ 52 heures.

Nos interventions consistent principalement à assainir des infrastructures existantes, c'est-à-dire la réalisation de banquettes Ba-Fix® et de drainages avant l'intervention des équipes CFF pour l'entretien lourd des voies.

En général, nous réintervenons après ces travaux pour les finitions, pose de caniveaux et réglage des banquettes.

Ces contraintes demandent un engagement sans limite de la part de nos équipes de chantier, de nos techniciens et des mécaniciens attribués aux services de piquet; cela nécessite également une organisation pointue des déplacements du vendredi après-midi et des retours aux différents chantiers le lundi matin. Une coordination minutieuse doit être mise en place pour limiter les perturbations sur les chantiers qui libèrent ces ressources destinés aux nuits et week-ends.

La qualité et la motivation de l'ensemble de nos collaborateurs sont un gage de réussite de ces opérations. La concentration des interventions sur des périodes relativement courtes demande d'importantes dotations

en personnel et machines. Le savoir-faire de nos machinistes «RR» est également essentiel au milieu de ce ballet d'engins.

Nous profitons de remercier les équipes régulièrement engagées au cours de ces nombreuses nuits et week-ends. Elles sont représentées par Victor Vazquez, Sergio Amaro, Paulo Monteiro, Jason Reisch et Olivier Morard.

Un grand merci également à Jonathan Ramuz et Jacques Michel pour leur implication et la réussite de ces travaux.



Christophe Godel
chef de secteur



SERVICES GÉNÉRAUX / Une place au soleil

La meilleure énergie est celle que l'on ne consomme pas

L'énergie solaire issue du photovoltaïque est sans doute la plus propre, la plus renouvelable et la plus abondante sur la planète. JPF n'a pas attendu la crise actuelle et le risque de pénurie pour réaliser des mesures concrètes de production et d'économie d'énergie. Une amélioration constante de l'efficacité énergétique de nos bâtiments d'exploitation et des infrastructures est nécessaire.

Le parc d'installations photovoltaïques du Groupe JPF ne cesse de s'agrandir et recouvrira une surface de 7'773 m² à la fin de cette année. Ces installations produiront plus de 1'500 mégawattheures (MWh) annuellement, soit l'équivalent de la consommation de plus de 338 ménages.

Concernant les économies d'énergie, plusieurs mesures ont été prises ou vont l'être prochainement : remplacement de luminaires énergivores par des LED au Pâquier, à Aigle, Yverdon et Châtel-St-Denis; remplacement d'un compresseur par une machine plus efficace à Aigle; installation d'aérothermes alimentés par la chaudière de l'atelier en remplacement du chauffage électrique à Châtel-St-Denis. Ces différentes améliorations permettront une diminution de notre consommation d'électricité d'environ 60 MWh par année.

Quant à la mobilité, l'installation de bornes de recharge (11 à Bulle, 2 au Pâquier, 2 à Yverdon, 2 à Aigle et 2 à St-Ursanne) pour véhicules électriques va nous permettre la diminution de nos émissions de CO₂ et l'optimisation de l'utilisation d'énergie produite par les installations photovoltaïques.



LA TRAME DES PANNEAUX SOLAIRES DU SIÈGE JPF À BULLE



UNE PARTIE DES TOITURES DE LA GRAVIÈRE DE LA TÂNA À GRANDVILLARD



Pascal Gavillet
resp. Services généraux
JPF Holding SA

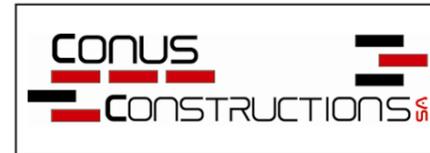
LES INSTALLATIONS PHOTOVOLTAÏQUES EN CHIFFRES

LIEU	SURFACE mètres carrés	PUISSANCE CRÊTE kilowatt-crête (kWc)	ÉQUIVALENT ménages (CH)
Bulle	820	130	29
Le Pâquier	980	180	40
Farvagny	905	162	36
Grandvillard	1'305	272	60
Orges	1'300	272	60
Aigle	2'463	510	113
Total	7'773	1'526	338

Puissance crête (kWc) : puissance de production maximale dans des conditions optimales d'ensoleillement avec une irradiation solaire de 1'000 W/m² et une température de 25°C.
Consommation annuelle moyenne par ménage en Suisse : 4'500 kilowattheures (kWh) par année.

ACQUISITIONS / Conus Constructions SA et Bernard Torrent SA

Les collaborateurs de Conus Constructions SA intègrent le Groupe JPF



Hubert et Morgan Conus, actuels propriétaires de Conus Constructions SA fondée en 1953, ont approché la direction du Groupe JPF afin d'anticiper l'avenir de leur société.

Le Groupe JPF a ainsi proposé de reprendre l'entier de l'effectif du personnel d'exploitation ainsi que le matériel de chantier dès le 1er janvier 2023, sans reprise de la société.

Spécialisés dans les travaux de maçonnerie et de rénovation, les nouveaux collaborateurs auront la possibilité de rejoindre le secteur Rénovation dont le développement des activités est réjouissant. En outre et dès le 1er février prochain, Hubert Conus rejoindra le secteur des soumissions en tant que chef de projet acquisition et Morgan Conus comme conducteur de travaux dans le secteur Rénovation à Bulle.

L'arrivée de ces nouveaux collaborateurs permettra de renforcer encore un nouveau secteur Rénovation en pleine expansion.

Tout le personnel du Groupe JPF se réjouit d'accueillir ces nouveaux collaborateurs et leur souhaite une chaleureuse bienvenue.

L'entreprise Bernard Torrent SA est reprise par le Groupe JPF



L'entreprise Bernard Torrent SA, dirigée par Pierre Joris et située à Monthey et Collombey en Valais, entre dans le giron du Groupe JPF.

Essentiellement active dans le Chablais, elle est spécialisée en maçonnerie, béton armé, désamiantage, murs en pierres naturelles, en pierres sèches; les compétences s'étendent de plus à la construction de villas, immeubles, structures de collectivités publiques, parkings et aménagements divers. Son personnel maîtrise également les transformations, sciages, carottages et divers travaux de maintenance.

Bref retour sur l'historique de la société: le 29 juin 1987, l'entreprise Bernard Torrent voit le

jour sous la forme d'une raison individuelle puis devient une société anonyme en décembre 1990.

En 1993 la société achète un terrain à Collombey et y aménage une halle, un dépôt et les bureaux actuels.

En 2004, Pierre Joris, ingénieur en génie civil de l'EPFL entre dans la société comme technicien. Il l'acquiert en 2007.

La société ouvre un nouveau secteur d'activité dans le désamiantage en 2013 et est reconnue par la SUVA. Depuis peu, son personnel effectue également des chantiers de démolition ou d'assainissement suite à

un incendie. L'effectif se situe entre 20 et 30 collaborateurs et la structure forme des apprentis.

Une gestion et une collaboration étroites de cette société avec Michel Démolition et Michel Assainissement permettront au Groupe JPF de renforcer ses activités sur les Chablais valaisan et vaudois dans les secteurs porteurs de la rénovation, la transformation et la revalorisation d'immeubles existants.

Le Groupe JPF est heureux d'intégrer ce nouveau personnel et lui adresse un accueil enthousiaste.

HISTORIQUE / De Agebat à JPF Travaux Spéciaux

Retour sur plus de trente ans d'aventures sur mesure

Dans les années 1985-1988, les entreprises Jean Pasquier & Fils SA (JPF Bulle), Satég SA (Fribourg) et Marcel Schouwey SA (Corpataux) ont formé un consortium pour l'exécution du parking des Alpes sous la route du même nom à Fribourg.

Durant ces travaux, la mise en place de béton projeté et d'ancrages passifs a été réalisée pour la première fois sur le principe d'une variante d'entreprise. À l'issue de ce chantier en 1989, la société Agebat SA - pour Assainissements, Génie civil et Bâtiment - était fondée. La nouvelle entité, composée alors de six personnes, a fait sa place sur le marché fribourgeois.



Le premier chantier important d'assainissement que fut le pont de Corbières a mis quelque peu en difficulté financière la toute jeune société, vers 1993. Deux ans plus tard le consortium du barrage de Cleuson en Valais, dont Agebat était le pilote, devient adjudicataire du chantier d'assainissement du parement amont de l'ouvrage d'art. Cela représente 17'000 m² de béton projeté pour CHF 8 millions de travaux, soit quatre fois le chiffre d'affaires annuel de l'époque ! Rien que ça. Cela marque le début de l'expansion de la société.

En 1996, à la suite du départ du responsable Olivier Saugy, le directeur de JPF Construction SA, Michel Ducrest, me demande de prendre la responsabilité de l'entreprise en attendant l'arrivée d'un nouveau responsable. La suite a finalement été toute autre. À cette époque j'étais assisté par les pros de l'inventivité et des «spécialités»,



SURPLOMBANT LE RHÔNE, LES FALAISES DE SAINT-JEAN À GENÈVE. À L'ARRIÈRE-PLAN LE VIADUC DE LA JONCTION



AU-DESSUS DE LA GALERIE DE LA TINE À ROSSINIÈRE, SUR LE CHANTIER DE LA LIGNE DU MOB

j'ai nommé Jean-Michel Chatton, Filipe Orlando Dos Santos et Christian Luthy.

Un nouveau créneau s'offre à nous en 2003 lorsque nous devenons adjudicataires de travaux de pose des filets en falaise, dans les gorges du Pissot sur la route du col des Mosses. Nous n'avions jamais accompli ce genre de mission et c'est là que le jeune Chris Gabriel a fait ses armes dans le domaine, épaulé par Erhard Loretan et Jean Troillet. Une aventure qui nous a ouvert des portes jusqu'à Genève, au Bois de la Bâtie et aux falaises de Saint-Jean pour plus de CHF 3 millions de travaux. Entre 2006 et 2008 l'entreprise passait de 8 à 18 personnes.

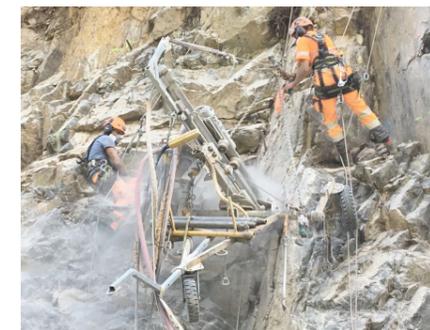


En 2007, l'acquisition d'une Klemm KR 805 ayant la capacité de forer des diamètres de 323 mm nous ouvre de nouveaux marchés; c'est le début des parois berlinoises. Nous sommes la petite structure qui, dans un

marché de niche, s'implante parmi les grandes, celle qui est appelée pour les particularités et «le spécial».

L'activité s'étend dès lors dans toute la Suisse romande, tant sur les infrastructures routières que ferroviaires au bénéfice des organisations suivantes : OFROU, SPC Fribourg, DGMR Vaud, CFF, TPF, MOB, TPC Aigle, etc.

Le domaine hydroélectrique n'est pas en reste, tant sur Fribourg pour le Groupe E qu'en Valais avec les partenaires locaux, au sein de consortiums affectés aux infrastructures de l'énergie (Swissgrid, Emosson, Hydro Exploitation, Alpiq, etc.).



En juillet 2021, Agebat SA, forte de 35 collaborateurs, devient JPF Travaux Spéciaux SA. L'automne 2022 a été marqué par notre participation aux prémices du chantier de la gare CFF de Lausanne, au sein du consortium des travaux spéciaux mandaté pour près de CHF 60 millions.



FORAGES SUR LA CONDUITE FORCÉE DE NENDAZ

C'est désormais mon fidèle bras droit Chris Gabriel, à qui j'ai transmis le témoin, qui tient les rênes de la société. Je souhaite plein succès à toute l'équipe «Agebat» dans la poursuite de l'expansion de la société JPF Travaux Spéciaux SA.



Raymond Mivroz
directeur
JPF Travaux Spéciaux SA

SERGE PASQUIER ET RAYMOND MIVROZ / Heureuse retraite

Petit-fils de Jean et fils de Roger Pasquier, Serge est à l'aube de sa retraite et revient sur cinq décennies au sein de JPF



Jl: Quel est ton plus bel accomplissement personnel et professionnel ?

SP: L'obtention de la maîtrise fédérale et les différents projets de décharge ont représenté des défis très enrichissants.

Jl: Quel conseil donnerais-tu aux futurs col-laborateurs de chantier ?

SP: La formation continue reste essentielle dans les domaines du béton armé et du génie civil afin d'obtenir des compétences mixtes. Il faut rester curieux et informé face à l'évolution du métier.

Jl: La plus grande découverte dans le do-maine de la construction ?

SP: Le béton sous toutes ses formes ainsi que le développement des résines utilisées pour les liaisons entre le bois, le métal et le béton.

Jl: Comment vois-tu l'évolution des gra-vières et décharges et le développement futur de ce domaine dans le Groupe JPF ?

SP: Ouvrir de nouveaux sites d'exploitation sera toujours plus difficile. Maximiser le recyclage des matériaux doit et devra rester une priorité, que ce soit pour les enrobés bitumineux, le béton ou les matériaux mis en décharge.

Jl: Face à la crise énergétique que nous vivons, quels sont tes conseils dans la construction afin de contribuer à l'effort col-lectif ?

SP: Une piste consisterait à poser des pan-neaux solaires sur des stocks de terre qui ont été aménagés pour une longue durée (20 ans).

Jl: Tu aurais 16 ans aujourd'hui, dans quelle branche professionnelle te dirigerais-tu ?

SP: Un domaine lié à l'environnement m'inté-resserait beaucoup.

Jl: Quelle(s) mesure(s) devrait-on prendre pour rendre les métiers de la construction plus attractifs ?

SP: La nomination d'un responsable des ap-prentis chez JPF est un point positif et la possi-bilité de continuer à se former aide sûrement les professionnels à garder leur motivation.

Jl: Quelles activités vont t'occuper ces pro-chaines années ?

SP: Profiter de ma vie familiale, de mes nom-breux petits-enfants et pratiquer mes sports favoris au gré des saisons, que ce soit le golf, la randonnée à ski, le VTT ou bien sûr la chasse.

Serge Pasquier à la douzaine

Une rencontre qui t'a marqué ?

Jean-Paul II en juin 1987 lors d'une audience et messe privées avec les JDC

Une journée parfaite ?

Une randonnée en montagne avec des amis suivie d'un repas convivial le soir

Si tu pouvais être quelqu'un d'autre le temps d'une journée ?

Un musicien, Louis Armstrong

Y a-t-il une vie après la vie ?

Oui certainement, du moins je l'espère car si-non ce serait un peu court

Un beau souvenir ?

La naissance de mes enfants

L'artiste qui te touche ou t'inspire ?

Johnny Hallyday

Un défaut ?

Trop fonceur

Une qualité ?

Optimiste résilient

Ta plus grande fierté ?

Avoir surmonté les épreuves de la vie

Avec une baguette magique, que changer ?

Diminuer le pouvoir de l'argent

Un invité, réel ou fictif, pour un dîner idéal ?

Pascal Couchepin

L'animal dans lequel tu te réincarnerais ?

L'ours

JPF INFOS: Quel regard portes-tu sur presque 50 ans d'activité au sein de notre entreprise ?

Serge Pasquier: Ayant travaillé dans différents secteurs (maçonnerie, génie civil, gravières) et participé aux grands chantiers en consortium, ces 50 années ont défilé presque à la vitesse de la lumière. Au début de ma carrière, le chantier était comme une grande famille. On avait en-core le temps de plaisanter et de faire quelques «crasses», et j'ai toujours eu du plaisir dans mon travail.

Jl: Ton souvenir le plus marquant de tes dé-buts et un chantier qui t'a marqué ?

SP: Décharger des sacs de ciment de 50 kg accompagné de mon oncle Pierrot lors de mon premier jour de travail en juillet 1973 reste un souvenir marquant et me laisse épuisé...

Pérolles Centre à Fribourg où des travaux tech-niquement complexes ont dû être appliqués en milieu urbain est un chantier mémorable.

Jl: Envie de changer d'environnement à un moment donné ?

SP: Des questionnements se sont posés à plu-sieurs reprises, mais la fidélité à JPF a été la plus forte.

À l'occasion de son départ, l'ancien directeur de JPF Travaux Spéciaux SA nous parle de son parcours



JPF INFOS: Quand as-tu commencé au sein du Groupe JPF ?

Raymond Mivroz: À fin novembre 1981, un vendredi, j'ai obtenu un rendez-vous avec Ro-ger Pasquier. Je venais de terminer mon école de recrues commencée après le tech de Fri-bourg, dont je suis sorti chef de chantier. Après 15 minutes d'entretien, Roger m'a dit: «vous pouvez commencer lundi». J'ai débuté en tant que technicien dans le secteur du bâtiment, di-rectement subordonné à Jean-Marie Pasquier (frère de Roger Pasquier, ndlr) jusqu'en 1992. Maîtrise d'entrepreneur en poche en 1991, j'ai été nommé chef du département bâtiment/ma-çonnerie par Michel Ducrest en 1993. L'équipe comptait 60 à 70 personnes et c'était le début de la crise immobilière, une période difficile. En parallèle j'ai assumé dès 1996 la responsabilité de la direction d'Agebat jusqu'en 2008. À ce moment-là nous avons décroché le chantier du barrage des Toules; son ampleur a aiguillé mon choix vers la gestion des travaux spéciaux en tant que directeur, ceci jusqu'à cette année.

Jl: En 41 ans de fidélité, quelles sont les principales évolutions que tu citerais ?

RM: La fin des années 80 a vu l'arrivée de l'in-formatique, une petite révolution sociétale. La communication, interne ou externe, a beaucoup changé, mails et téléphonie mobile ont appor-té leurs lots d'avantages et d'inconvénients. Il faut également mentionner la croissance régu-lière du groupe, bien que lestée du poids de la crise entre 1992 et 1998. Entre 2001 et 2003, des développements importants ont pris place, citons entre autres la troisième voie CFF à Ge-nève, plus grand contrat de l'époque pour JPF

Construction. Ce genre de chantier, combiné à la dynamique insufflée par Michel Ducrest, a créé une unité de doctrine entre le génie civil, le béton armé et les travaux spéciaux, confirmée lors du chantier du Métro M2 dès 2004. Cela a permis un changement de stature et l'image perçue par les grands adjudicateurs des trans-ports (routier, ferroviaire) ou des énergies (hy-droélectrique, etc.) a commencé à changer. De manière plus personnelle, j'ai toujours ressenti au sein du Groupe JPF un fort esprit de famille, inculqué entre autres par Roger Pasquier. Cela engendre une identification forte à l'entreprise et un épanouissement que j'ai eu plaisir à faire rejaillir sur mes équipes. Je suis persuadé que empathie, ambiance collégiale et conviviale sont les maîtres-mots de relations profession-nelles et humaines enrichissantes.

Jl: Ton meilleur souvenir

RM: Je pourrais en citer plusieurs. Mais le chan-tier de Pérolles Centre en 1995 avec Antiglio est à marquer d'une pierre blanche. Ce projet de CHF 20 mio pour le fond de prévoyance des EEF était une bouffée d'air au milieu de la torpeur économique. Serge Pasquier, techni-cien, et moi-même en tant que responsable du consortium, y avons fait nos armes, alors âgés de 38 et 36 ans. C'est un bout de chemin que nous avons parcouru ensemble sur un chantier complet et complexe: travaux spéciaux, bâti-ment, béton armé, maçonnerie et terrassement en sous-oeuvre.

Jl: Une anecdote

RM: Lors du sciage du barrage de Salanfè, au moment où il a fallu redescendre avec Fabrizio Prezzemoli et Eric Cottet (directeur de l'entre-prise Mauroux SA, ndlr), nous avons constaté que le funiculaire, seul moyen mécanique pour retrouver la plaine, était en panne. J'ai alors appelé Air Glaciers à Collombey et 15 minutes plus tard l'hélico nous posait sur le terrain de foot de Van d'en Haut, à côté des voitures des ingénieurs et du maître d'ouvrage qui venaient de faire deux heures de descente à pied (rires).

Jl: Divers mandats ont ponctué ton par-cours. Peux-tu nous en dire un peu plus ?

RM: Pendant 15 ans j'ai fonctionné comme Président des experts des chefs d'équipe au-

près de la Fédération Fribourgeoise des Entre-preneurs. Dans mes responsabilités actuelles, je suis expert au profit de deux filières: l'Ecole technique de la construction de Fribourg et la Maîtrise fédérale d'entrepreneur. Pour le volet politique, j'ai siégé 15 ans au conseil général de Bulle dont 13 à la commission financière.

Jl: Quel est ton futur emploi du temps ?

RM: Je suis en phase de décélération (rires) tout en étant en appui de mon successeur, Chris Gabriel. Fin janvier verra mon départ de l'entreprise tout en restant responsable du Consortium des Galeries de l'Hongrin jusqu'en 2024, selon le désir d'Alpiq (MO). En privé, je ponctue mes escapades épicuriennes et gas-tronomiques par des randonnées estivales en montagne et du ski l'hiver, histoire de garder la santé. Les petites pistes sur circuit en France me vont bien aussi.

Raymond Mivroz à la douzaine

Une qualité qu'il pense avoir

Le sens aigu de la répartition

Un défaut qu'il est sûr d'avoir

Obstiné avec la tête dure

La gourmandise qui le fait fondre

Un menu de chasse

Sa boisson fétiche

Un bon vin rouge de Toscane

Un pays où il pourrait vivre

La Gruyère

Un livre culte

Les 8000 rugissants (Jean Ammann)

Une belle femme

Monica Bellucci dans Mission Cléopâtre

Quelqu'un qu'il admire

Erhard Loretan

Un souvenir d'enfance

Les inventions mécaniques de mon père

Ce qui a le don de l'énerver

La mauvaise foi

Ce qui le fait toujours rire

Les gens imbus de leur personne se prenant au sérieux

Ce qui le réjouira toujours

Être en bonne compagnie avec ma famille et mes amis

RH / Bienvenue aux nouveaux·elles collaborateur·trice·s



Marie-Noëlle Busigny
ADMINISTRATION
Secrétaire admin./technique
JPF HOLDING SA



Catia Simao
ADMINISTRATION
Responsable de la formation
JPF HOLDING SA



Cédric Torres Parente
TECHNIQUE
Conducteur de travaux
JPF CONSTRUCTION SA



Jeelan Linder
TECHNIQUE
Pré-stagiaire conducteur de travaux
JPF CONSTRUCTION SA



Romain Risse
EXPLOITATION
Contremaître
JPF CONSTRUCTION SA



Noah Surchat
EXPLOITATION
Constructeur de routes
JPF CONSTRUCTION SA



Jérôme Pittet
EXPLOITATION
Mécanicien d'entretien
GRAVIÈRE DE CHÂTILLON SA



Sem Zanotti
TECHNIQUE
Dessinateur
JPF-DUCRET SA



Bryan Thönen
ADMINISTRATION
Informaticien
JPF HOLDING SA



Renata Cermakova
ADMINISTRATION
Assistante admin./technique
JPF ENTREPRISE GÉNÉRALE SA



Arnaud Monnier
TECHNIQUE
Conducteur de travaux
JPF CONSTRUCTION SA



Alexandre Grandjean
EXPLOITATION
Responsable magasin atelier
JPF CONSTRUCTION SA



José Adriano Abrunhosa Tabosa
EXPLOITATION
Maçon
JPF CONSTRUCTION SA



David Moimenta Abal
EXPLOITATION
Ouvrier de la construction
JPF TRAVAUX SPÉCIAUX SA



Filipe Porfirio
EXPLOITATION
Machiniste
GRAVIÈRE DE CHÂTILLON SA



Frédéric Gentin
EXPLOITATION
Charpentier
JPF-DUCRET SA



Jérôme Busschaert
ADMINISTRATION
Analyste métier - Chef de projet
JPF HOLDING SA



Nicolas Rychner
TECHNIQUE
Chef de projet
JPF ENTREPRISE GÉNÉRALE SA



Rémi Golliard
TECHNIQUE
Stagiaire conducteur de travaux
JPF CONSTRUCTION SA



Bastien Mauron
EXPLOITATION
Mécanicien
JPF CONSTRUCTION SA



Sven Crausaz
EXPLOITATION
Maçon
JPF CONSTRUCTION SA



Lukas Buchs
EXPLOITATION
Ouvrier de la construction
JPF TRAVAUX SPÉCIAUX SA



David Tanniger
TECHNIQUE
Ingénieur structures
JPF-DUCRET SA



Yann Riccino
EXPLOITATION
Charpentier
JPF-DUCRET SA



Martin Ruffieux
ADMINISTRATION
Stagiaire IT
JPF HOLDING SA



Simon Remy
TECHNIQUE
Conducteur de travaux
JPF CONSTRUCTION SA



Florian Chaperon
TECHNIQUE
Stagiaire conducteur de travaux
JPF CONSTRUCTION SA



Simon Yersin
EXPLOITATION
Mécanicien
JPF CONSTRUCTION SA



Martinho Da Silva Luis
EXPLOITATION
Maçon
JPF CONSTRUCTION SA



Predrag Ikonic
EXPLOITATION
Spéc. en maintenance sur installations
GRAVIÈRE DE CHÂTILLON SA



Christophe Paget
TECHNIQUE
Dessinateur - Cond. de travaux
JPF-DUCRET SA



Hugo Sanchez
EXPLOITATION
Charpentier
JPF-DUCRET SA

RH / Bienvenue aux nouveaux·elles collaborateur·trice·s /suite/



Lucas Valaz
EXPLOITATION
Charpentier
JPF-DUCRET SA



Krystel Gex
EXPLOITATION
Logisticienne
BATIPRO SA



Mathieu Petermann
EXPLOITATION
Charpentier
BATIPRO SA



Jonathan Mourat
EXPLOITATION
Aide-charpentier
BATIPRO SA



Shpend Marku
EXPLOITATION
Charpentier
JPF-DUCRET SA



Bastien Froidevaux
EXPLOITATION
Menuisier
BATIPRO SA



Jonas Gogniat
EXPLOITATION
Charpentier
BATIPRO SA



Thierry Marcot
EXPLOITATION
Aide-charpentier
BATIPRO SA



Joshua Bouvier
EXPLOITATION
Aide-charpentier
JPF-DUCRET SA



Rayan Maître
EXPLOITATION
Charpentier
BATIPRO SA



Gaël Jeandupeux
EXPLOITATION
Charpentier
BATIPRO SA



Céline Avanthay
ADMINISTRATION
Secrétaire
MICHEL DÉMOLITION SA



Jolan Candoni
TECHNIQUE
Ingénieur en charpente
BATIPRO SA



Jonathan Muhlethaler
EXPLOITATION
Charpentier
BATIPRO SA



Romain Mougins
EXPLOITATION
Aide-charpentier
BATIPRO SA



Jonathan Pilloud
EXPLOITATION
Conducteur de travaux
MICHEL DÉMOLITION SA

Félicitations aux nouveaux diplômés

Brevet fédéral de contremaître charpentier
Alan Baechler
Brevet fédéral de contremaître
Ben Ahrens
Certificat de chef d'équipe
David Mettraux, Thibault Rime, Arnaud Vonlanthen

Nos meilleurs vœux aux jubilaires

10 ans
JPF CONSTRUCTION SA
Jorge Moreira Barata, Salvador Filipe Proenca, Samuel Progin, Mickaël Carrard, Cédric Vuilleumier

JPF GRAVIÈRES SA
Baptiste Pasquier

JPF-DUCRET SA
Loïc Deriaz, Jean-Christophe Borlot

MICHEL DÉMOLITION SA
Michaël Guarnaccia

20 ans
JPF CONSTRUCTION SA
Lucidio José Cordeiro Jordao, Manuel Fernandes Leal

MICHEL DÉMOLITION SA
Rémy Kohli

25 ans

JPF ENTREPRISE GÉNÉRALE SA
Jean-Yves Progin

30 ans

JPF CONSTRUCTION SA
Fernando Manuel Celeste

MICHEL DÉMOLITION SA
Nadine De Carli

40 ans

JPF HOLDING SA
Jacques Andrey, Pascal Biemann

Félicitations aux heureux parents

Solange, fille de Gilberto Filipe Da Silva Duque
née le 15.06.2022

Afonso, fils de Samuel Dinis Aldiaga Trinchete
né le 15.07.2022

Sofia, fille de Meliha Ginolin
née le 11.08.2022

Hugo, fils de Thomas Castella
né le 18.10.2022

Bernardo, fils de Luis Carlo Pereira Carvalho
né le 19.10.2022

Matias, fils de Sergio Silva Moreira
né le 01.11.2022

Arthur, fils de Guillaume Chamorel
né le 18.11.2022

Longue et paisible retraite

Claude Carrard
Contremaître, 01.09.2022
Ernest Krall
Aide-charpentier, 01.10.2022
Bernard Waeber
Responsable site Gravières, 01.10.2022
Antonio Marques Sousa
Ouvrier de la construction, 01.10.2022
Serge Pasquier
Chef de secteur Gravières, 01.11.2022

Jean-Luc Dénevaud
Chef de projet acquisition, 01.11.2022
Albino Goncalves Freire
Chef d'équipe, 01.11.2022
Fernando Gabriel
Chef d'équipe, 01.12.2022

Fernando Soares Oliveira Gradim
Ouvrier de la construction, 01.12.2022

Alcides Semedo Gomes
Ouvrier de la construction, 01.12.2022

Jacques Andrey
Responsable formation, 01.01.2023

Agostinho Morgado Montes
Contremaître, 01.01.2023

Joaquim Mendes De Oliveira
Ouvrier de la construction, 01.01.2023

Goce Veljanovski
Aide-charpentier, 01.01.2023

Un adieu à nos chers disparus

René Plancherel
Retraité, 14.08.2022
Dominique Carrel
Chargé de sécurité EG, 23.11.2022

FORMATION / Le Groupe JPF a le plaisir de souhaiter une chaleureuse bienvenue aux aspirants professionnels de la rentrée 2022. Ils ont été accueillis le mardi 16 août sur le site Dimab de Farvagny pour une visite détaillée et instructive du chantier.



De g. à d : Max Thomann (maçon), Bastien Castella (empl. comm.), Timothée Fuchs (charpentier), Joss Pozzobon (maçon), Lilian Balmat (maçon), Mattéo Buchs (méc. mach. chantier), Yann Crausaz (maçon), Loïc Geiger (maçon), Dylan Vaz Nascimento (maçon, ORIF), Diego Berthoud (constr. routes), Yann Ramsal (constr. routes). Absent de la photo : Emile Raboud (maçon).



LES TROIS NOUVEAUX BUS MAN TGE 3.140 4X2 À CABINE DOUBLE DÉMONTRENT UNE FAIBLE CONSOMMATION ALLIÉE À DE LONGS INTERVALLES D'ENTRETIEN.



VERSION CARROSSÉE DES DEUX FOURGONS DE LA RÉNOVATION: UN VÉRITABLE MAGASIN ROULANT AVEC CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS ERGONOMIQUES.



EFFICACITÉ ET MOBILITÉ DANS LES ESPACES RÉDUITS, PAS MOINS DE CINQ PELLES TAKEUCHI COMPACTES COMPLÈTENT LE PARC DU GROUPE. DEUX MODÈLES TB 230 (EN HAUT À DROITE), UNE MACHINE ULTRA-COMPACTE TB 210 R (EN HAUT À GAUCHE), LA VERSION TB 257 FR (EN BAS À GAUCHE) ET FINALEMENT LA TB 280 FR.



TROIS DUMPERS THWAITES MACH VIENNENT EN FORCE ÉTOFFER L'INVENTAIRE DE JPF CONSTRUCTION: DEUX 2299 DE 9 TONNES ET UN 2263 DE 6 TONNES.



LE ROULEAU À PNEUS AMMANN ART 280 COMPORTE UN SYSTÈME D'ÉQUILIBRAGE DE LA CHARGE. IL GARANTIT UNE ÉTENDUE LARGE DES POIDS DE 9 À 28 TONNES.