

CONSTRUIRE

ENSEMBLE

N°20
12.2025



MOBILITÉ, LES DÉFIS DU VALAIS

Croissance économique, contraintes alpines et transition écologique :
le Valais à la croisée des chemins pour repenser sa mobilité.

IMPRESSIONUM

Conception et graphisme: Boomerang Marketing SA, Sierre

Rédaction: Thomas Pfefferlé et AVE

Traduction: Jörg Abgottsporn

Photographie: Olivier Mairé / Studio54, Louis Dasselborne, Pierre Daendlicher

Illustration: Ludovic Chappex

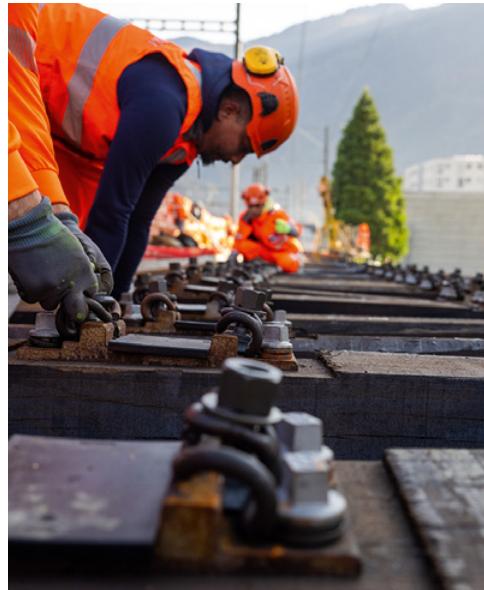
Impression: Les Encres Schmid - Sion

4

ÉDITO: GAËTAN REYNARD
**AFFRONTER LES RÉALITÉS,
ANTICIPER LES RISQUES**

6

DOSSIER
**LE VALAIS FACE AUX DÉFIS
DE LA MOBILITÉ**



14

CLIN D'ŒIL HISTORIQUE
**PERCEMENT DU TUNNEL
DU LÖSTCHBERG**

16

L'INVITÉ: GUILLAUME FAVRE-BULLE
**ENTRE CHANGEMENT CLIMATIQUE,
PRESSION URBANISTIQUE ET ATTENTES
DE SÉCURITÉ**



20

FORMATION
**FORMATION ET INTÉGRATION, LE FONDS
PARITAIRE CIBLE DES ENJEUX CLÉS**



22

INNOVATION
L'eBADGES SE DÉPLOIE



26

ZOOM AVE
LA CPCV INVESTIT AU CŒUR DU VALAIS



28

VUE DU CIEL
EFFONDREMENT DU GLACIER
DU BIRCH, BLATTEN

Agenda

FÉVRIER 2026

SÉANCES LOCALES

Vendredi 20 février
Haut-Valais

Mardi 24 février
Valais central

Jeudi 26 février
Bas-Valais

AVRIL 2026

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

Mercredi 8 avril
Berne

MAI 2026

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS SSE

Mercredi 27 mai
Olten

JUIN 2026

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE PRINTEMPS

Vendredi 12 juin
Granges, Sierre

JOURNÉE DE LA CONSTRUCTION

Vendredi 26 juin
Campus Sursee



IL EST IMPÉRATIF QUE DES PESÉES D'INTÉRÊTS
SOIENT ACTÉES EN TERMES D'UTILISATION
DES RESSOURCES

Gaëtan Reynard
Président de l'AVE

AFFRONTER LES RÉALITÉS, ANTICIPER LES RISQUES

Depuis quelques années, notre canton se développe à une vitesse inédite. Que ce soit en termes d'implantation de nouvelles entreprises (+10,7% en 2024 par rapport à l'année précédente) ou de croissance démographique – la population résidente a crû de 0,7 % de plus que la moyenne suisse l'année passée – le Valais démontre une vitalité tout à fait remarquable. Économiquement, le boom se ressent dans des secteurs clés tels que la chimie et les biotechnologies, avec par ricochet des impacts forts sur toutes les autres branches économiques.

En même temps, de par notre situation géographique, nous sommes parmi les régions les plus touchées par le changement climatique et les conséquences dramatiques de la survenance d'événements météorologiques de plus en plus extrêmes.

Les politiques publiques, clairement tournées vers un soutien fort à l'économie et au développement, ne peuvent ignorer cet état de fait et doivent désormais en prendre la mesure en s'employant à garantir les moyens d'une nécessaire adaptation tant de nos structures que de nos voies de communication. Les professionnels sont clairs : les enjeux liés à la protection de la population et des biens appellent des réponses coordonnées. Cependant, des choix doivent être opérés en matière de développement et d'occupation du territoire. Comme il est impératif que des pesées d'intérêts soient actées en termes d'aménagement spatial ou d'utilisation des ressources.

Or qui dit choix, dit prise de risque. Et, en la matière, il serait peut-être temps de retourner à une forme de bon sens, comme le souligne joliment notre nouveau géologue cantonal.

Ce n'est qu'en affrontant les réalités d'aujourd'hui qu'on peut anticiper les risques à venir.

Gaëtan Reynard

LE VALAIS FACE AUX DÉFIS DE LA MOBILITÉ

Avec une topographie unique et un fort développement économique, le Valais se trouve à un carrefour crucial en matière de mobilité. Les prochaines années s'annoncent déterminantes pour façonner l'avenir des déplacements au sein du canton alpin. Entre modernisation, sécurisation des infrastructures existantes et développement de l'offre de transports publics, les défis à relever sont multiples.





Canton parmi les plus dynamiques de Suisse, le Valais profite d'un élan économique et démographique particulièrement soutenu. Pour donner quelques indicateurs clés, on peut notamment rappeler que le Valais est solidement positionné dans le top cinq des meilleurs cantons du pays en matière de création de start-up. Globalement, la plupart des secteurs d'activité continuent par ailleurs à observer une croissance. En termes démographiques, cette tendance se reflète tout autant avec, d'ici à 2050, une population estimée à plus de 415 000 habitants, soit une augmentation d'un peu plus de 60 000 résidents par rapport à la situation actuelle.

Point névralgique de la croissance, la mobilité constitue un axe de développement stratégique pour le canton. Et les challenges à relever sont nombreux : rénovation des infrastructures actuelles, sécurisation de certaines voies face aux dangers naturels ou encore extension de l'offre de transports publics. En tant que canton alpin, le Valais est par ailleurs soumis à des contraintes géographiques spécifiques. Un aspect déterminant, qui nécessite une approche sécuritaire adaptée aux risques plus élevés de catastrophes naturelles mais aussi le maintien d'un maillage serré, pour ne pas dire solidaire, avec les populations des vallées latérales.

Réseau routier, rénover et sécuriser avant tout

S'étendant sur plus de 1500 kilomètres, le réseau de routes cantonales du Valais est confronté à des conditions climatiques rigoureuses qui accélèrent son usure, rendant indispensable un programme de rénovation conséquent. Pour le nouveau chef du service de la mobilité du canton (SDM) Sylvain Dumoulin, la priorité consiste avant tout à garantir la sécurité des usagers tout en maintenant les liaisons vitales entre les différentes régions du territoire.



Ci-dessus et ci-contre : travaux de sécurisation du tronçon entre Loya et Vercorin

« Dans le système de mobilité valaisan, le réseau routier constitue l'ossature à laquelle se raccordent toutes les autres formes de transport : mobilité douce, rail, câble ou encore transports publics. Pour pouvoir développer ces offres, il est essentiel de pouvoir bien entretenir notre réseau routier. »

Défis économiques et sociétaux

La mise en œuvre de cette vision soulève des questions économiques et sociétales importantes. À commencer par le financement de ces programmes. Un défi de taille pour le canton, en particulier dans le contexte des mesures d'économie prévues par la Confédération. Une problématique des plus préoccupantes puisque les subventions fédérales couvrent 63 % du déficit du transport régional de voyageurs en Valais.

« Ces mesures d'économies au niveau fédéral ne sont pas encore claires », poursuit Sylvain Dumoulin. « Elles semblent par ailleurs contradictoires avec la vision durable du pays qui veut promouvoir une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Dans tous les cas, notre positionnement vise à maintenir nos lignes pour éviter que les vallées latérales, moins densément peuplées, ne voient leurs besoins en mobilité relégués au second plan au profit des grands centres urbains. »

Pour le SDM, cet élément vient s'ajouter à la difficulté existante d'entretenir et développer un réseau soumis à des contraintes d'usage et climatiques de plus en plus fortes. L'augmentation démographique, qui se traduit notamment par plus d'automobilistes, et le dérèglement climatique, avec des événements météorologiques extrêmes plus fréquents, constituent autant de facteurs impactant l'entretien des routes. « Le tout avec des ressources humaines, techniques et financières forcément limitées. D'où la nécessité de prioriser les projets, en commençant par la sécurité des usagers et la résilience de notre réseau routier », rappelle Sylvain Dumoulin.

Mobilité urbaine, futur trait d'union avec les vallées ?

En ville, si la problématique principale consiste surtout à désengorger les centres du trafic de transit – soit les voitures qui traversent les agglomérations sans s'y arrêter – certains projets pourraient bien jouer un rôle de connexion clé avec les localités de vallées latérales. Exemple avec le potentiel futur câble devant relier les Mayens de l'Ours à la gare de la capitale valaisanne. Un projet, estimé à environ 25 millions de francs, qui a de bonnes chances de se concrétiser d'ici à 2027 selon le président de la Ville de Sion Philippe Varone.

«Ce type de projets offre de nombreux avantages, notamment en évitant de devoir construire et entretenir des routes supplémentaires, en ayant une très faible empreinte au sol et en constituant une solution durable. En termes d'usage, ce genre d'infrastructures permet autant de soutenir les développements dans le tourisme, en aidant à désengorger les stations des voitures, que de renforcer l'offre de transports publics régionale.»

Toujours dans le transport par câble, un autre développement possible, encore à ses prémisses, consiste à relier Bramois à Nax. Un système de navettes entre Nax et les villages voisins devant compléter ce projet de futur téléphérique qui, s'il passe la rampe administrative, juridique et financière, pourrait voir le jour d'ici à 2030. Enfin, Sion planche avec le Canton sur l'amélioration de la liaison entre la gare et l'Hôpital de Sion. Avec l'implantation prochaine du campus du Pôle Santé, plus de 5000 utilisateurs quotidiens sont attendus sur ce site. Un mandat est en cours pour déterminer le moyen de transport idéal, vraisemblablement une ligne de bus à haut niveau de service.



Images de synthèse du projet de liaison câblée Sion-Veysonnaz



Vers plus de durabilité

Au-delà de la rénovation des infrastructures existantes, le Valais doit aussi relever le défi de la transition vers une mobilité plus durable. La stratégie Mobilité douce 2040, élaborée par le Canton, fixe des objectifs ambitieux en matière de report modal et de réduction des émissions de CO₂ liées aux transports. En témoigne le réseau de pistes cyclables de 300 kilomètres que l'État ambitionne de créer d'ici à 2040 pour relier les principales agglomérations valaisannes. Un projet, estimé entre 200 et 250 millions de francs à investir sur vingt ans, qui doit permettre à terme de passer de 5 à 15 % des distances parcourues à vélo dans les trajets quotidiens. «L'idée étant de proposer aux usagers différentes modalités de transports dans une approche de complémentarité et non en les opposant», précise le nouveau chef du SDM.

À titre de comparaison, la moyenne actuelle des déplacements journaliers effectués à vélo ou à pied à l'échelle nationale est de 8,5 %. Bien que les dénivellations des routes ne facilitent pas l'adoption massive du vélo sur l'ensemble du territoire valaisan, le retard observé actuellement quant à la mobilité douce s'explique surtout par le manque de protection des cyclistes. Un premier diagnostic réalisé en plaine a ainsi pu mettre en évidence qu'à peine 20 % des routes cantonales peuvent être considérées comme conformes en termes de sécurité cycliste.

Enfin, parmi les développements attendus à mentionner en lien avec la mobilité durable, la création d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques couvrant l'ensemble du canton reste à réaliser. «Dans un contexte de forte électrisation de la mobilité, cette tâche se joue surtout entre les particuliers et les principaux fournisseurs d'énergie», relève Sylvain Dumoulin.



Travaux sur la ligne ferroviaire Martigny-Chamonix ©TMR – Olivier Maire

TRANSPORT FERROVIAIRE, ENTRE ATOUTS ET ADAPTATIONS

Les différents acteurs ferroviaires actifs au sein du territoire valaisan étoffent l'offre de transports publics du canton. Des travaux de grande ampleur sont prévus pour moderniser et sécuriser certaines voies. Tour d'horizon des principaux projets déployés dans les années à venir.

Parmi les développements ferroviaires valaisans, la sécurisation et la modernisation de la ligne ferroviaire AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) entre Collombey-Muraz et Monthey constitue un projet d'envergure. Estimé initialement à près de 200 millions de francs, il vise principalement à améliorer la sécurité du tronçon en séparant la circulation du train des autres modes de transport. Sur le terrain, le nouveau tracé prévoit la construction d'une voie entre le carrefour du Corbier à Collombey-Muraz et la gare CFF de Monthey, avec une partie souterraine. Ce réaménagement permettra de

supprimer les voies traversant le village de Collombey, offrant ainsi l'opportunité de repenser entièrement la mobilité et l'aménagement du centre. À Monthey, une gare AOMC-CFF sera créée dans l'optique de doter la commune d'un véritable pôle régional de transports publics. Une nouvelle halte souterraine verra le jour à Collombey, facilitant les correspondances avec la ligne RegionAlps du Tonkin. Le projet ambitionne d'améliorer significativement le service, avec des temps de parcours réduits d'environ 5 minutes entre Monthey et Aigle, et des cadences au quart d'heure aux heures de pointe.

« Ce remaniement représente une opportunité unique pour repenser la mobilité au sein d'un territoire qui a connu des mutations notoires au cours de ces dernières décennies et offrir à la population un réseau de transports publics efficace et accessible à tous », souligne Grégoire Praz, directeur des Transports Publics du Chablais (TPC).

Donné ce printemps, le premier coup de pioche symbolique a ainsi démarré les travaux pour une mise en service du tracé de plaine prévue d'ici fin 2028, et du raccordement à la vallée une année plus tard. Le projet s'accompagne également d'une réflexion plus large sur le réaménagement des espaces publics et sur la mobilité douce dans les deux communes, avec l'ambition de créer un véritable trait d'union entre Collombey et Monthey.

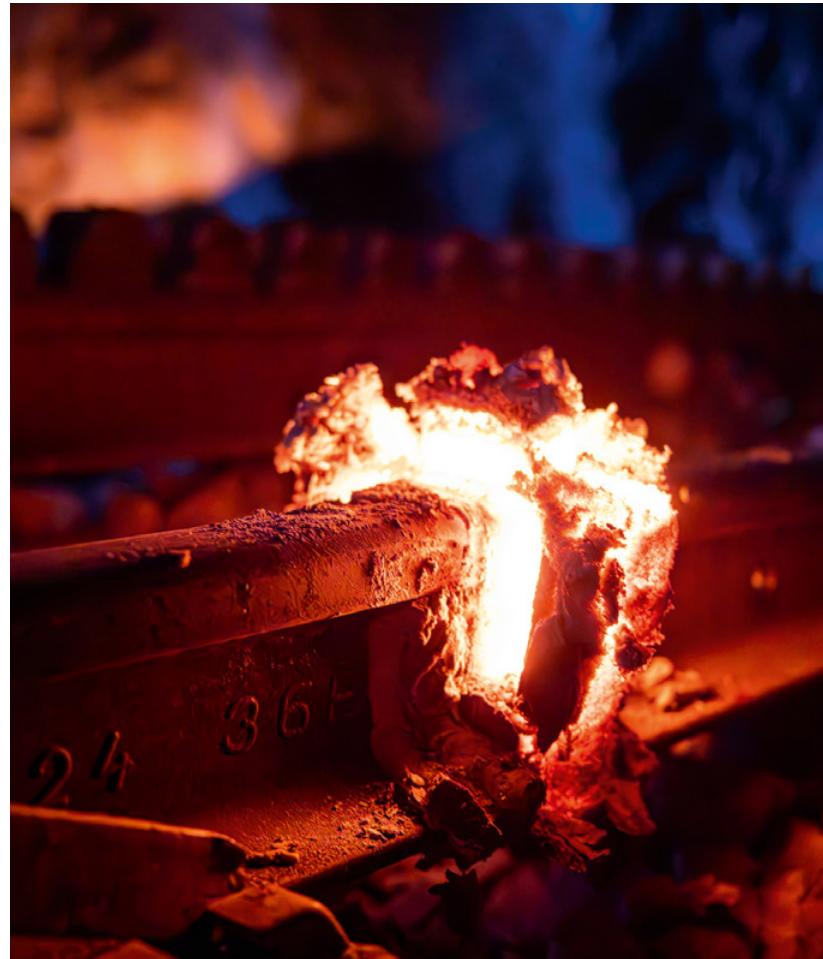
Tunnels ferroviaires : modernisation la ligne du Mont- Blanc Express

Plus haut dans la Vallée du Rhône, la gare de Martigny subit un lifting important. Une fermeture exceptionnelle de 6 mois, entre octobre 2025 et mars 2026, sur le tronçon Martigny-Vernayaz pour permettre la création d'un quai central avec une nouvelle marquise est d'ailleurs prévue. Les

Transports de Martigny et Régions (TMR) conduisent quant à eux un vaste programme de modernisation de la ligne du Mont-Blanc Express, reliant Martigny à la frontière française via Vernayaz, Salvan, Les Marécottes, Le Trétien et Finhaut. Cet axe transfrontalier, fortement exposé aux risques naturels en raison de son tracé de montagne, constitue un maillon essentiel de la mobilité et du tourisme dans la vallée du Trient.

Les travaux en cours portent notamment sur le renouvellement des voies – y compris dans le tunnel hélicoïdal sur la section à crémaillère – travaux terminés fin 2024 – ainsi que sur la transformation de plusieurs gares (Salvan, Le Trétien, Les Marécottes, Châtelard-Village et Châtelard-Frontière). Ces interventions nécessitent par endroits des fermetures temporaires de ligne afin d'assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation. En parallèle, de nouvelles rames Stadler sont en cours de livraison et devraient être mises en service voyageurs à partir de l'automne 2026, après obtention des autorisations fédérales.

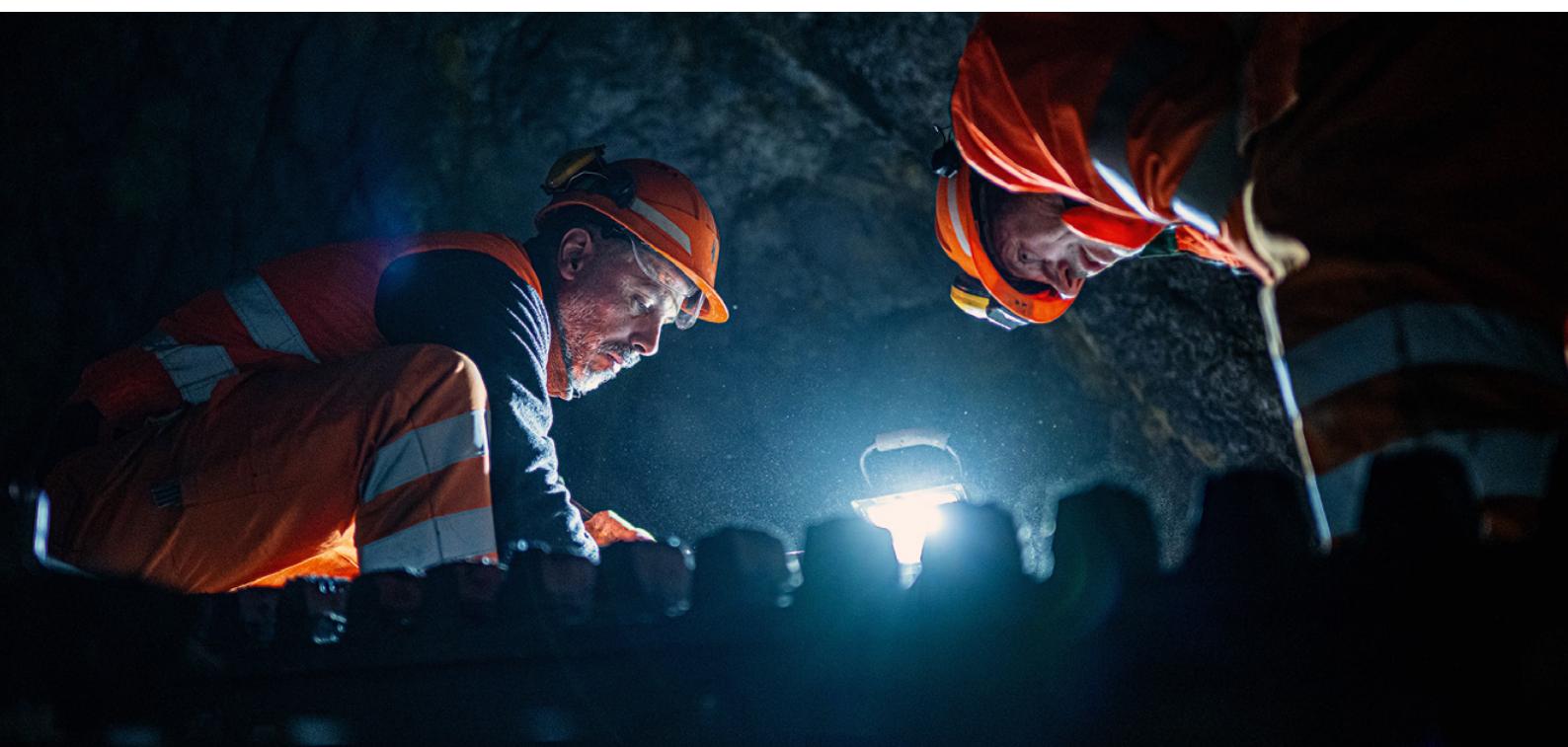
Avec ces investissements, les TMR entendent pérenniser une ligne historique tout en encourageant le recours au train dans les zones alpines. En renforçant la sécurité et la ponctualité, la démarche vise aussi à soutenir un tourisme plus durable et à contribuer à désenclaver les villages de montagne, tout en préservant un patrimoine ferroviaire unique.



Sylvain Dumoulin, nouveau chef du Service de la mobilité

Ingénieur civil issu de l'EPFZ, Sylvain Dumoulin a travaillé pendant plus de dix ans au sein d'un bureau de 30 collaborateurs de la place séduisante. Après avoir occupé le poste de directeur adjoint, il poursuit sa carrière dans le domaine politique en intégrant le Conseil communal de Savièse, qu'il présidera pendant huit ans. En parallèle, il intègre le SDM en 2018 en qualité de collaborateur scientifique, rattaché au chef de service Vincent Pellissier, auquel il succède en reprenant la direction le 1^{er} août. Marié et père de deux enfants, domicilié à Savièse, il se réjouit d'oeuvrer au sein de l'administration cantonale, au cœur des trois domaines qui le stimulent le plus au niveau professionnel: l'ingénierie, le management et son goût pour le service public.





Ligne Martigny–Chamonix: interventions dans un tunnel ferroviaire du Mont-Blanc Express ©TMR – Olivier Maire



Percé dans des conditions extrêmes, le tunnel du Lötschberg fut un exploit d'ingénierie marqué par des drames humains et des défis techniques majeurs, notamment la construction des rampes nord et sud aux tracés audacieux. Au début de 1908, environ 1700 ouvriers, pour la plupart italiens, et 220 ingénieurs et contremaîtres, principalement suisses et français, travaillent à la construction du tunnel. Malgré les difficultés, cette infrastructure a transformé la mobilité en Valais, facilitant les échanges Nord-Sud et renforçant la position stratégique du canton dans le réseau ferroviaire alpin. Elle demeure un pilier du transport de passagers, de marchandises et du ferroutage à travers les Alpes.

Percement du tunnel du Lötschberg

•

1908



Dangers naturels

« RETROUVONS UNE CERTAINE SAGESSE COLLECTIVE »

À la tête du Service des dangers naturels (SDANA) depuis le 1^{er} octobre, Guillaume Favre-Bulle succède à Raphaël Mayoraz. Entre changement climatique, pression urbanistique et attentes de sécurité, il plaide pour une culture partagée du risque et une gestion intégrée du territoire. Interview.

Guillaume Favre-Bulle
Nouveau chef du Service des dangers naturels



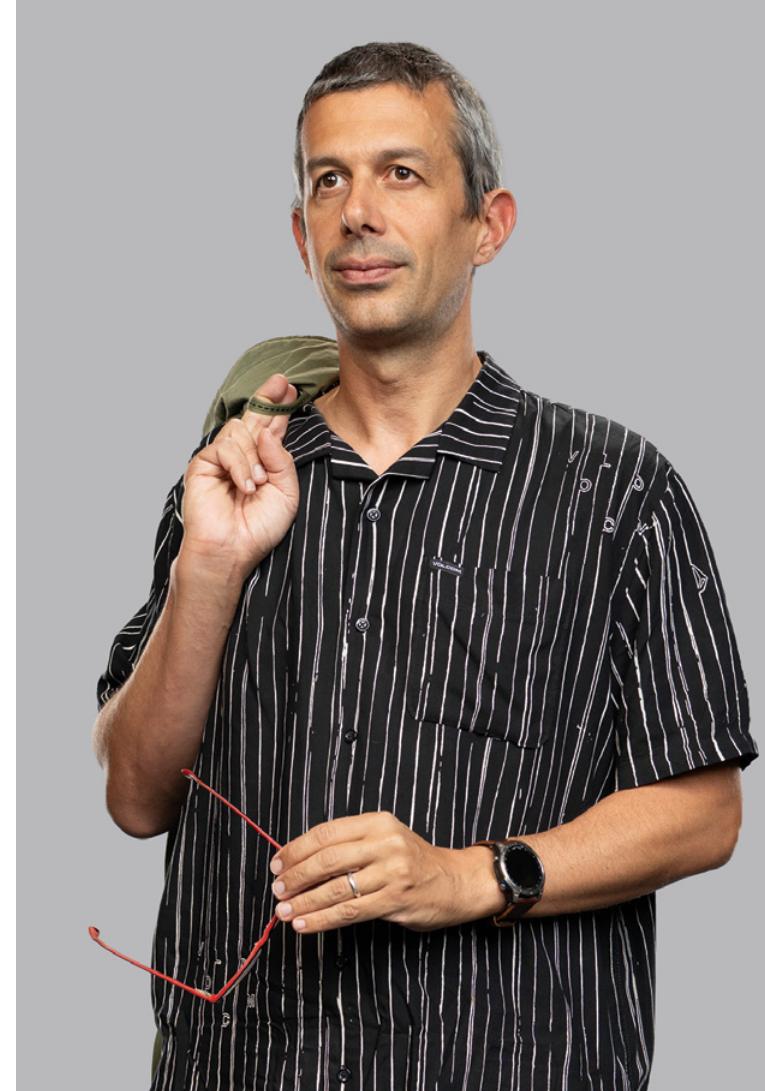
NOUS VIVONS
AUJOURD'HUI DANS
UNE CERTAINE
CONTRADICTION: LA
SOCIÉTÉ ASPIRE AU
RISQUE ZÉRO TOUT EN
VOULANT ACCÉDER TRÈS
VITE ET CONSTAMMENT
À LA MONTAGNE

À 43 ans, Guillaume Favre-Bulle connaît bien les défis du Valais face aux dangers naturels. Après avoir rejoint l'administration cantonale en 2017 et pris un an plus tard la responsabilité de la section dangers géologiques et ressources du sous-sol, il a succédé au début octobre 2025 à Raphaël Mayoraz à la direction du SDANA. En première ligne en cas d'inondations, d'éboulements ou d'avalanches, le SDANA doit concilier la gestion des situations urgentes avec une approche de prévention à long terme.

Pour mieux comprendre les priorités du service, le nouveau responsable expose la problématique valaisanne actuelle, marquée par l'émergence de dangers dont l'intensité et la fréquence s'accroissent. En parallèle, le paradoxe d'une société qui tolère de moins en moins le risque tout en souhaitant bénéficier d'un accès constant à la haute montagne contribue à complexifier la donne.

Quels sont les dossiers prioritaires que vous a transmis Raphaël Mayoraz?

Guillaume Favre-Bulle: En plus de la 3^e correction du Rhône, le SDANA suit environ 800 dossiers en continu. L'enjeu principal consiste donc à pouvoir assurer la continuité de tous ces projets, qu'il s'agisse de cartographies des dangers, de projets de surveillance ou encore d'ouvrages de protection à réaliser. Avec les événements intenses qu'a connus le Valais récemment – les inondations du Rhône l'année dernière, la situation à



Blatten cette année ou encore au village de Lourtier dans le Val de Bagnes – notre service évolue en permanence en mode de gestion de crise. Cela mobilise énormément de ressources, aussi bien humaines que techniques, mais aussi financières, et contribue à accroître la difficulté à gérer l'ensemble des autres projets sur lesquels nous travaillons.

Quels sont les grands défis pour un canton alpin comme le Valais?

Nous vivons aujourd'hui dans une certaine contradiction: la société aspire au «risque zéro» tout en voulant accéder très vite et constamment à la montagne, aussi bien pour les loisirs que pour y séjournier. En parallèle, les phénomènes extrêmes tels que les orages violents et les fortes précipitations qui provoquent des laves torrentielles, crues et autres instabilités ont tendance à s'intensifier et à se multiplier en raison du changement climatique.

À cela s'ajoute la pression immobilière ; certaines personnes cherchant des terrains dans des zones parfois exposées. Le grand défi consiste donc à garantir le plus haut niveau de sécurité pour la population en tenant compte de tous ces éléments.

Quels facteurs influencent aujourd'hui le plus l'exposition aux risques ?

Principalement le fait que nous arrivons aux limites d'une réponse purement technique. Car on ne peut pas bétonner partout pour bâtir des ouvrages de protection. Il faut donc raviver une culture du risque et comprendre que la montagne ne sera jamais totalement maîtrisable. L'« effet internet et réseaux sociaux » peut par ailleurs inciter à s'exposer aux risques pour filmer des événements spectaculaires. Dans ce sens, nous devons retrouver une certaine sagesse collective.

Comment protéger au mieux la population ?

Le premier axe concerne l'aménagement du territoire. Dans ce cadre, la cartographie des zones à risque doit jouer un rôle central. Mais cet axe doit composer avec un certain temps de retard puisqu'il a surtout été développé après le boom de l'immobilier alpin survenu dans les années 1950. Il nous faut donc protéger les habitants là où ils vivent, que ce soit par la surveillance, la fermeture temporaire de routes, la réalisation et l'entretien d'ouvrages de protection et, en dernier recours, le déploiement de plans d'alarme et d'évacuation. L'objectif ici est clairement de ramener le risque à un niveau acceptable, aussi bien techniquement que financièrement.

Comment concilier sécurité et enjeux économiques, notamment dans le secteur du tourisme ?

La Confédération fixe des règles précises en la matière : un franc investi doit protéger un franc de valeur, et le risque pour les personnes doit être maîtrisé. Nous devons donc cibler des régions et des ouvrages clés avec la construction d'infrastructures de protection. Bien sûr, tout cela suppose de bénéficier de ressources humaines, techniques et financières conséquentes. Et nous souffrons aujourd'hui d'une importante pénurie d'ingénieurs spécialisés. Par ailleurs, après les inondations de l'année dernière, il était difficile de trouver des machines de chantier disponibles dans l'ensemble du canton en raison des interventions d'urgence sur les cours d'eau, ce qui a ralenti d'autres travaux de réalisation de mesures de protection.

La forêt joue-t-elle encore un rôle clé dans la protection contre les dangers naturels ?

Absolument. Environ 90 % des forêts valaisannes ont une fonction de protection contre les avalanches ou les chutes de pierres. Ce qui est d'ailleurs inscrit dans la loi et ancré dans notre culture depuis longtemps. La forêt constitue en outre une infrastructure naturelle protectrice peu coûteuse. Nous travaillons ainsi en étroite collaboration avec le Service des forêts, de la nature et du paysage (SFNP). Il faut savoir que quand une forêt protectrice disparaît, les chutes de pierres, par exemple, réapparaissent rapidement. Les synergies entre nos deux services sont donc régulières et permettent d'entretenir ces zones et espaces clés.

Quel est le plus grand chantier à venir pour votre service ?

La 3^e correction du Rhône. C'est un très grand projet qui concerne tout le territoire de la plaine, avec des défis techniques, environnementaux et sécuritaires majeurs. Il s'agit aussi d'un dossier passionnant, en particulier puisqu'il s'inscrit dans le cadre plus large d'une gestion globale et moderne des dangers naturels, selon les principes de la gestion intégrée des risques.

UNE RÉPONSE
PUREMEN TECHNIQUE
EST AUJOURD'HUI
ARRIVÉE À LA LIMITÉ

LE FONDS PARITAIRE CIBLE LES ENJEUX CLÉS



Face à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée, les acteurs valaisans de la construction multiplient les initiatives. Entre des cours de langue étendus pour les travailleurs allophones et l'ouverture du E-Campus aux autres cantons romands, syndicats et entreprises s'unissent pour moderniser et valoriser la branche afin d'attirer de nouveaux talents.

La formation continue et l'intégration sont devenues des enjeux majeurs pour le secteur de la construction. Confrontée à une pénurie croissante de main-d'œuvre qualifiée, la branche valaisanne mise sur des solutions concrètes qui commencent à porter leurs fruits. « Nous devons ouvrir de nouveaux bassins de population avec les acteurs du secteur et offrir des perspectives de carrière prometteuses à ceux qui ne maîtrisent pas la langue de leur région de travail », souligne Blaise Carron, vice-président du Fonds paritaire du secteur principal de la construction et secrétaire régional d'Unia Valais.

Pour répondre à ce besoin, des cours de français et d'allemand sont organisés de septembre à mai, à raison de 62 jours de formation dans les centres régionaux du Valais romand et du Haut-Valais. Destinés aux travailleurs frontaliers et aux professionnels allophones déjà sous contrat, ces cours visent à leur permettre d'accéder ensuite à des formations qualifiantes telles que l'AFP ou le CFC. « C'est aussi un tremplin pour leur carrière, une manière d'évoluer dans la branche et de s'y ancrer durablement », ajoute Blaise Carron.

Digitalisation porteuse

L'autre pilier de cette stratégie passe par la digitalisation. L'E-Campus, lancé il y a plusieurs années, fait désormais école bien au-delà des frontières cantonales. « La solution technologique mise au point en Valais est en effet adoptée dans d'autres cantons romands. Outre la digitalisation des cursus, qui facilite leur accessibilité, elle permet aussi de moderniser et valoriser l'image de la branche », explique Eddy Emery, président du Fonds paritaire.

Ce campus en ligne, couplé à la modernisation du Centre PASEC à Sierre – futur « Campus formation et sécurité » –, met l'accent sur la prévention et la signalétique. Il couvre notamment les formations de machinistes (permis M1 à M7), avec des contenus disponibles en français et en allemand, et des explications en ligne dans plusieurs langues : portugais, italien, espagnol, serbe et croate. De quoi répondre à la diversité culturelle d'un secteur qui se veut inclusif et attractif.

Au service des travailleurs et de la branche

Ces initiatives illustrent le rôle de soutien au tissu économique assuré par le Fonds paritaire : unir syndicats et entreprises autour de projets concrets au service des professionnels. « Tout cela permet de valoriser la formation, de renforcer l'attractivité de la branche et de garantir un cadre de travail respectueux, épanouissant et stimulant », résument Blaise Carron et Eddy Emery.

En tablant sur la formation linguistique et numérique, le Valais entend non seulement contrer la pénurie de main-d'œuvre, mais aussi offrir à chaque professionnel des perspectives d'avenir dans la construction à travers des outils modernes et valorisants. Le tout en devenant par ailleurs une plateforme de référence à l'échelle romande.

innovation

L'eBADGES SE DÉPLOIE

Le canton du Valais adopte un système novateur de contrôle des conditions de travail sur les chantiers: l'eBadges. Porté par une large coalition d'acteurs publics et privés, ce dispositif est devenu obligatoire dès octobre 2025 pour les marchés publics cantonaux.

Mathias Reynard, chef du Département de la santé, des affaires sociales et de la culture, et Paul Bovier, représentant du patronat et ex-président de l'association pour le renforcement des contrôles sur les chantiers (ARCC), en détaillent les enjeux.



eBADGES INTÈGRE TOUS LES ACTEURS DU CONTRÔLE DES CONDITIONS DE TRAVAIL POUR UNE APPROCHE COMPLÈTE ET ÉQUITABLE

À quels besoins répond l'eBadges, notamment par rapport aux autres badges et solutions préalables ?

Mathias Reynard: La solution eBadges se distingue par son approche très complète puisqu'elle intègre tous les aspects qui touchent aux conditions de travail, dont les inspections du Service de protection des travailleurs (SPT) et de la Suva, mais aussi les contrôleurs des Commissions professionnelles paritaires (CPP) en entreprise et sur les chantiers. Sans oublier l'ensemble des caisses sociales ainsi que les services en charge des permis de travail et du prélèvement de l'impôt à la source.

Paul Bovier: eBadges reflète en effet une coalition des plus exhaustives qui permet au Valais de se doter d'un outil de contrôle unique. Nous sommes en effet le seul canton à déployer une solution aussi complète. C'est pourquoi la plateforme se positionne également comme une référence au niveau national, inspirant les autres cantons.

Pour quels types de mandats – publics, privés – l'eBadges sera-t-il rendu obligatoire ?

MR: Dès le 1^{er} octobre 2025, l'eBadges est obligatoire pour les marchés publics de l'État du Valais, pour les procédures de gré à gré et les procédures sur invitation. Nous espérons que les autorités communales, qui ont été sensibilisées au développement de ce projet dès le départ, nous emboîtent le pas.

Quels gains, et pour qui, sont à attendre du déploiement du système ?

PB : Du côté des entreprises, eBadges constitue un véritable gage d'équité et d'exemplarité sociale. Il leur permet, une fois les premières démarches administratives effectuées, de profiter de l'automatisation de certaines formalités administratives contraignantes, mais aussi de se prémunir contre la concurrence déloyale et le dumping salarial. Au-delà de l'impact positif sur leur image publique, cet outil peut également faciliter l'accès administratif à certains marchés publics.

En effet, eBadges atteste que l'employeur respecte les dispositions des conventions collectives de travail (CCT), est affilié aux caisses sociales, s'acquitte des cotisations et applique les règles de sécurité en vigueur. Une garantie précieuse aussi pour les travailleurs qui peuvent, en arborant leur badge, avoir la certitude que leur employeur se conforme aux obligations légales. Au final, on peut voir dans l'eBadges un label comparable aux certifications des ouvrages qui respectent les normes de construction durable les plus exigeantes, mais appliqués aux bonnes pratiques sociales et sécuritaires de l'entreprise. De manière générale, l'adoption du système offre la garantie que la compétition entrepreneuriale se déroule dans le respect des règles, et que seuls les concurrents fair-play puissent y prendre part.

Pourquoi l'eBadges ?

Concilier efficacité administrative, protection des travailleurs et concurrence loyale : telle est l'ambition de la plateforme eBadges.

Ce nouvel outil numérique, gage d'équité pour les marchés publics valaisans, est soutenu par l'État, les partenaires sociaux et les caisses sociales. Il centralise ainsi les vérifications légales et conventionnelles sur les chantiers.

À la clé : des procédures allégées pour les entreprises exemplaires, une transparence accrue pour les pouvoirs publics et un coup d'arrêt au dumping social.



Que dire du côté des communes et du canton ?

MR : C'est également un gain important pour ces acteurs puisque eBadges leur offre la possibilité de vérifier très rapidement en ligne si les soumissionnaires et les sous-traitants remplissent toutes les conditions requises à l'attribution d'un marché public. Ceci permet d'alléger les procédures du côté des pouvoirs publics, comme des entreprises. En favorisant les sociétés titulaires d'eBadges, l'adjudicateur limite les risques liés au travail illégal et aux accidents, tout en renforçant l'exemplarité du Canton et des autorités et autres adjudicateurs qui y feront appel. Le choix des entreprises à inviter ou à qui attribuer des travaux de gré à gré est ainsi facilité.

PB : Nous avons d'ailleurs présenté notre plateforme aux communes, via la Fédération des Communes Valaisannes, et l'engouement qu'a engendré notre solution semble aller dans la bonne direction. Pour les communes, adopter l'eBadges constitue un réel atout.

Après trois ans passés à la présidence de l'ARCC, quel regard portez-vous sur l'association et le travail accompli dans le cadre de ce projet ?

PB : Je passe le relais à Bernard Tissières, représentant du syndicat, avec une certaine émotion tant le projet s'est avéré porteur et enrichissant. À mes yeux, le déploiement d'un outil aussi élaboré qu'eBadges reflète une capacité de compromis unique, propre au bon sens helvétique. Il faut bien avoir conscience du fait qu'autour de la table, on trouve des acteurs dont les profils et les visions diffèrent. Dans ce sens, nous sommes d'ailleurs ravis d'avoir pu trouver une telle écoute auprès de l'Etat.

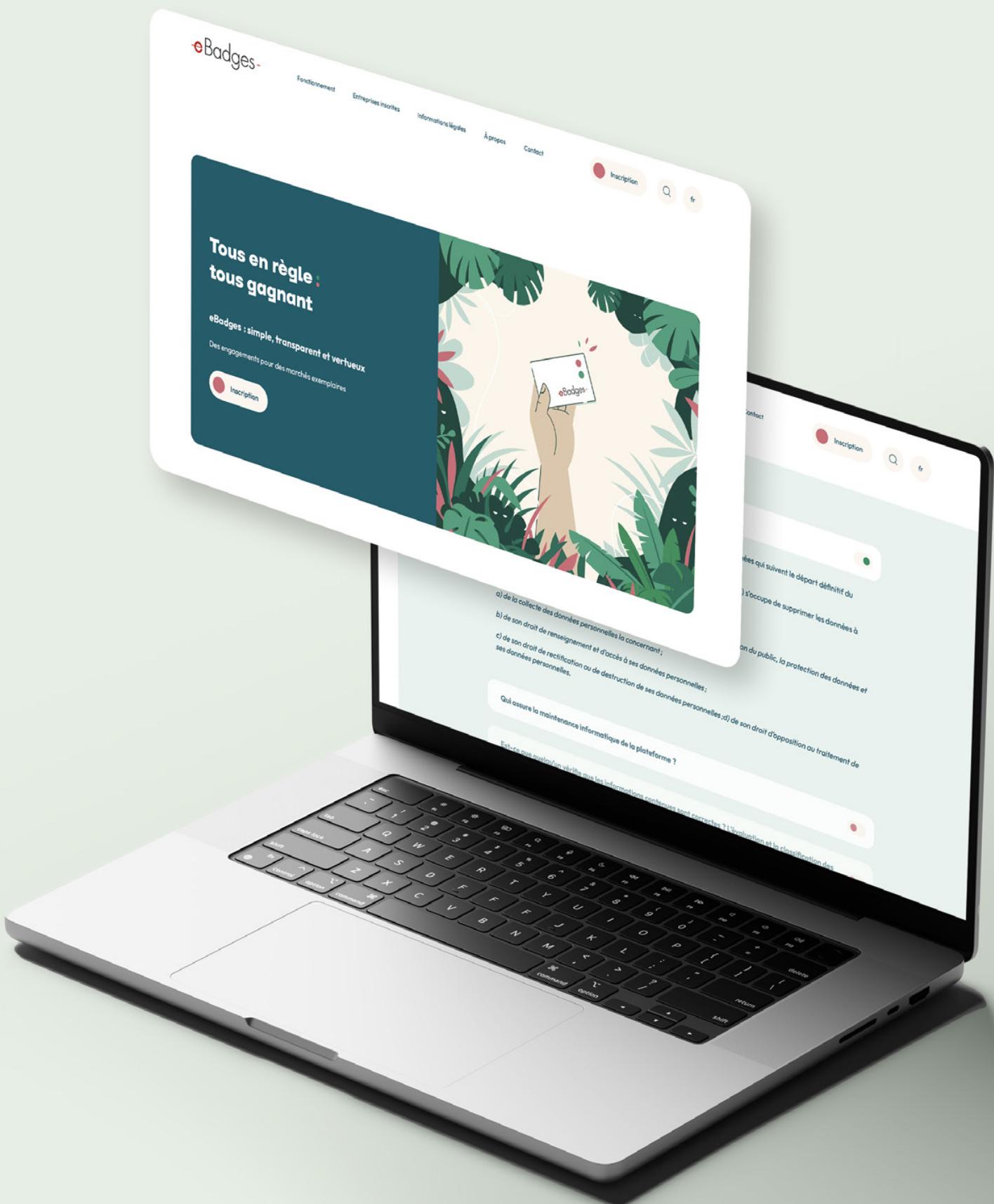


LE VALAIS SE DOTE D'UN
OUTIL UNIQUE QUI DEVIENT
UNE RÉFÉRENCE NATIONALE

L'eBadges, un partenariat fort au service de la construction

Ce dispositif est mis en place par le Département de la santé, des affaires sociales et de la culture (DSSC), en collaboration avec les partenaires sociaux du secteur de la construction.





ZOOMAVE



ÎLOT
DU LÉMAN

LA CPCV INVESTIT AU CŒUR DU VALAIS

Entre valorisation et défis futurs

La caisse de pension de la construction poursuit une stratégie immobilière locale et ambitieuse, au service de ses assurés et de l'économie régionale. Entre réalisations emblématiques et projets d'avenir, la CPCV entend pérenniser son parc bâti pour continuer à générer une plus-value sociale, économique et constructive. Explications.

Depuis plus de quinze ans, la Caisse de pension de la construction du Valais (CPCV) a fait de l'investissement immobilier direct l'un de ses piliers stratégiques. « Notre objectif est clair: générer des retours durables pour nos assurés tout en construisant en Valais, avec les entreprises locales », explique Yvan Jollien, gérant de la CPCV.

Lancée en 2008, cette orientation marque un tournant décisif en termes stratégiques. Plutôt que d'acheter des immeubles existants, la caisse choisit de bâtir ses propres projets, devenant maître d'ouvrage à part entière. Le résultat est tangible: un parc de 26 immeubles (dont 16 acquis et 10 construits par la CPCV), totalisant 750 appartements et commerces, pour une valeur d'environ 250 millions de francs. Chaque année, ce portefeuille immobilier génère près de 11 millions de francs en revenus locatifs, avec un rendement de 5 %.

Au-delà de la construction, l'enjeu concerne désormais la gestion d'un patrimoine conséquent. Deux défis majeurs se profilent, selon Yvan Jollien. Le premier concerne la transition énergétique: « Sur les dix prochaines années, nous devrons investir entre 27 et 30 millions de francs pour rénover nos immeubles existants. » Isolation, chauffage ou équipements, les travaux seront indispensables pour maintenir la valeur des biens et répondre aux normes.

Le second défi est d'ordre administratif, pour ne pas dire politique. La lenteur des procédures complique la concrétisation rapide de nouveaux projets nécessaires. L'exemple du Petit-Chasseur à Sion, terrain acquis en 2015, illustre cette réalité: « Si nous n'étions pas forcément pressés initialement, les entraves administratives actuelles compliquent la tâche et retardent l'obtention du permis de construire, que nous espérons recevoir cette année encore », souligne Yvan Jollien.

Aujourd'hui, près de 30 % des avoirs de la caisse sont engagés dans des ouvrages, le reste des fonds étant prêt à être réinjecté dans le parc immobilier valaisan. Une stratégie qui confirme la volonté de la CPCV de maintenir son ancrage local, construire durablement et garantir aux assurés et aux entreprises des retours concrets.



Effondrement du glacier du Birch, Blatten, mai 2025

7°81'15.31

↔

46°41'68.07 N



Einsturz des Birch-Gletschers, Blatten, Mai 2025