



Ouvrages d'infrastructure en Suisse

Évolutions et tendances

Conclusions de l'étude de la Haute école spécialisée
bernoise mandatée par Infra Suisse

Avant-propos

Construire pour la Suisse de demain

L'infrastructure représente l'épine dorsale de l'économie et de la société suisses. Les routes, les voies ferrées et les tunnels ainsi que l'approvisionnement en eau et en énergie en sont l'artère vitale et garantissent la mobilité, la sécurité et la prospérité. Pour les préserver, une planification anticipée et un financement stable sont indispensables tout comme le développement systématique de la pratique professionnelle et de la culture d'adjudication.

La présente étude fournit une base de discussion et de décision pour l'avenir. Elle n'informe pas seulement sur l'étendue des investissements de la Confédération, des cantons et des exploitants de chemins de fer, mais aussi sur l'évolution des conditions de la construction d'infrastructures.

Les nouveaux défis du marché

Dans le même temps, nous constatons des développements qui incitent à la réflexion. Le nombre d'offres soumises dans le cadre d'appels d'offres est en baisse, les annulations d'appels d'offres et les recours continuent d'occuper le secteur. Les coûts grimpent – avec de grandes disparités en fonction de la région et du type de projet. Ces tendances forcent à ménager les ressources, à veiller à la transparence des procédures et à assurer des conditions équitables pour toutes les parties impliquées.

Haut niveau d'investissements

Selon l'étude, les donneurs d'ordre publics sont conscients des investissements requis pour préserver et améliorer ponctuellement l'infrastructure.



Adrian Dinkelmann

Directeur
Infra Suisse

Infra Suisse comme porte-parole de la branche

En tant qu'association, nous nous engageons en vue de renforcer ces évolutions positives et de relever activement les défis. À cette fin, les maîtres d'ouvrage comme les entreprises chargées de la planification et de l'exécution ont un rôle à jouer.

Dans ce contexte, nous défendons les intérêts de nos membres tout en faisant entendre leur voix auprès des politiques et du public. La présente étude a pour ambition d'améliorer la compréhension mutuelle et de poser les bases de décisions fondées sur les faits dans un environnement en pleine mutation.

Il est réjouissant de voir que les critères qualitatifs pèsent davantage. La durabilité, le respect des délais et la capacité d'innovation sont aujourd'hui des facteurs déterminants dans les marchés publics.

Qualité, durabilité et partenariat

Il est réjouissant de voir que les critères qualitatifs pèsent davantage lors des adjudications. La durabilité, le respect des délais et la capacité d'innovation sont aujourd'hui des facteurs déterminants dans les marchés publics. De plus, le modèle d'alliance gagne en importance : une co-responsabilité des maîtres d'ouvrage et des entreprises en tant que partenaires favorise l'efficacité des processus et l'innovation tout en réduisant les conflits.

La collecte des données a eu lieu au cours du premier semestre 2025. Début juillet 2025, l'OFROU et les CFF avaient fourni des informations complètes au niveau fédéral. Sept grandes entreprises ferroviaires régionales ont également été contactées, dont cinq ont participé à l'étude. Les chemins de fer Appenzelbahnen et Schweizerische Südostbahnen AG n'ont pas participé à l'étude. Au niveau cantonal, un taux de réponse de 100 % a pu être atteint. Au niveau communal, près de 100 questionnaires entièrement remplis ont été enregistrés, ce qui correspond à un taux de réponse de 4,5 %.

Adrian Dinkelmann

Directeur
Infra Suisse



Méthodologie

À la demande d'Infra Suisse, l'Institut de l'économie numérique de la construction et du bois de la Haute école spécialisée bernoise a réalisé une enquête en ligne en deux étapes auprès des donneurs d'ordre publics de la construction d'infrastructures suisse. Objectif visé : un état des lieux renouvelé à intervalles réguliers et des perspectives concernant l'évolution du marché de la construction des voies de communication.

Motivation et objectifs

La planification, la construction et l'entretien de l'infrastructure de transport font partie des principales tâches des pouvoirs publics. Ce service public est assumé grâce à la coopération des organismes adjudicateurs des communes, des cantons et de la Confédération et, en partie, des maîtres d'ouvrage du secteur privé.

La réalisation des ouvrages de construction est assurée en majeure partie par des entreprises du secteur privé. Pour ces dernières, comprendre l'évolution du marché revêt une importance centrale sur le plan économique afin d'évaluer le volume global du marché et d'identifier les opportunités de croissance. Sur cette base, elles peuvent prendre les décisions stratégiques et se positionner face à la concurrence.

En tant qu'association professionnelle représentant les intérêts des entreprises spécialisées dans la construction d'infrastructures, Infra Suisse s'est donné pour mission de mettre à la disposition de ses membres une base d'analyse et de décision solide. C'est dans ce contexte que la présente étude a été initiée.

Conception et cadre de l'étude

L'Institut de l'économie numérique de la construction et du bois de la Haute école spécialisée bernoise a procédé à l'étude en distinguant trois volets de la construction d'infrastructures :

- Soumissions
- Critères d'adjudication
- Investissements

Les données ont été collectées dans le cadre d'une vaste analyse de marché portant sur les quatre secteurs centraux :

- Construction de routes
- Construction ferroviaire (sans voies ferrées)
- Génie civil souterrain
- Travaux souterrains

Cette structure permet une évaluation différenciée des mécanismes du marché et des pratiques d'approvisionnement des principaux secteurs de la construction d'infrastructures.

Collecte des données

Un questionnaire correspondant à la conception définie a été développé en étroite coopération avec Infra Suisse et des spécialistes issus de la pratique. L'enquête a été réalisée en trois langues, le questionnaire comptait 32 questions.

La collecte des données a eu lieu au cours du premier semestre 2025. Début juillet 2025, l'OFROU et les CFF avaient fourni des informations complètes au niveau fédéral. Sept grandes entreprises ferroviaires régionales ont également été contactées, dont cinq ont participé à l'étude. Les chemins de fer Appenzellerbahnen et Schweizerische Südostbahnen AG n'ont pas participé à l'étude. Au niveau cantonal, un taux de réponse de 100 % a pu être atteint. Au niveau communal, près de 100 questionnaires entièrement remplis ont été enregistrés, ce qui correspond à un taux de réponse de 4,5 %.

Taux de retour

Au niveau cantonal, le taux de retour a atteint 100%.

Analyse des données et publication

Les auteurs de l'étude de l'HES bernoise, Norbert Winterberg (responsable du groupe spécialisé), Katrin Schönfisch (direction de projet) et Thomas Näher (collaborateur scientifique) ont ensuite procédé à l'analyse des données collectées. Les résultats ont été interprétés en étroite collaboration avec la donneuse d'ordre Infra Suisse.

La présente publication constitue une présentation succincte de l'étude scientifique intégrale et fournit un aperçu de la méthodologie, de la base de données et des principales conditions cadres. Les fréquences relatives ont été calculées en prenant comme référence le nombre total de réponses (100 %). L'enquête intégrale avec des analyses plus approfondies et des résultats détaillés est disponible directement auprès d'Infra Suisse.

Pour toute demande en rapport avec l'étude :

info@infra-suisse.ch

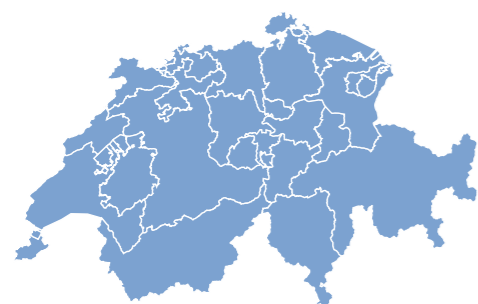
Soumissions dans le domaine de la construction de routes

Les conditions cadres sont déterminantes lorsque des fonds publics doivent être investis de manière efficiente dans un système routier fonctionnel. C'est pourquoi l'Office fédéral des routes, les offices cantonaux des ponts et chaussées et les communes ont été interrogés sur leurs expériences en lien avec les soumissions et les critères d'adjudication ainsi que leur évolution. Les réponses mettent en lumière les défis rencontrés par le secteur et les potentielles tendances structurelles.

1. Appels d'offres

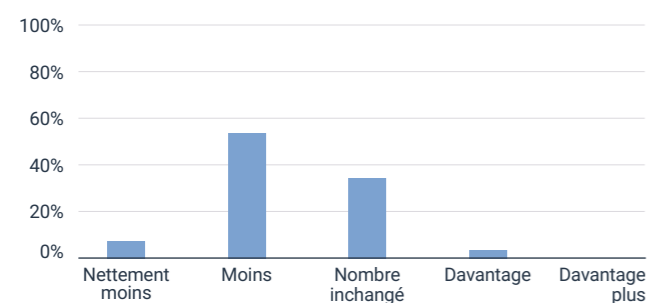
Appels d'offres à l'échelle de la Suisse

Au cours des douze derniers mois, aussi bien la Confédération que les cantons ont publié des appels d'offres dans le domaine de la construction d'infrastructures. Cela indique que des projets de construction sont en cours de planification ou de réalisation au niveau fédéral et régional.



Recul du nombre d'offres

La majorité des cantons enregistre un recul du nombre d'offres soumises pour chaque appel d'offres, tandis qu'un grand nombre d'entre eux signale une évolution stable. La hausse du nombre de soumissions constitue ici une exception.



> Évolution du nombre d'offres par appel d'offres : Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

2. Critères et adjudications

Les critères de qualité gagnent en importance

Au cours des douze derniers mois, ce sont surtout le prix et la qualité de l'offre, la qualité des processus de construction ainsi que le profil de l'entreprise et des personnes clés qui ont été déterminants lors de l'adjudication. La durabilité a vu elle aussi son importance croître, tandis que d'autres critères, notamment l'innovation et les disponibilités, ont rarement été décisifs.



> Critères de soumission : Taille des lettres = fréquence relative des mentions

Futurs critères d'attribution des marchés

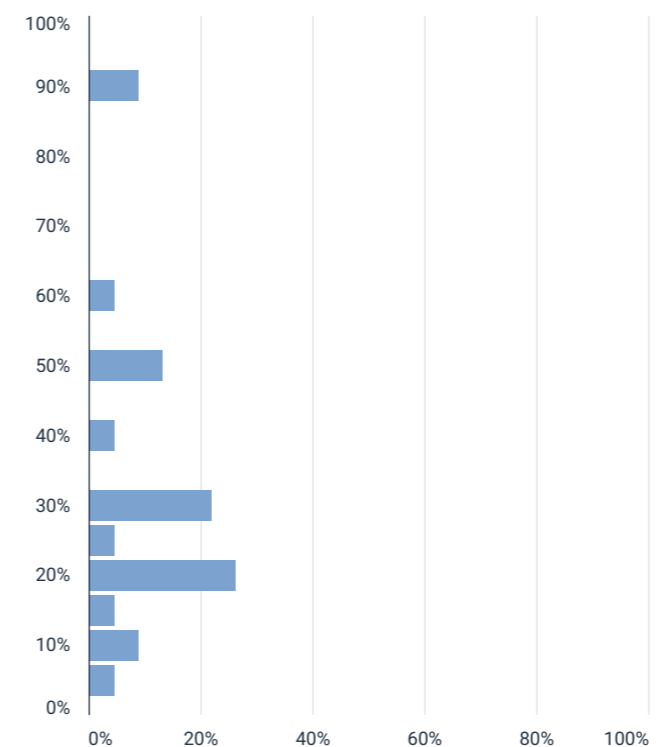
Les attentes pour les cinq années à venir indiquent un changement fondamental : l'accent est mis sur les aspects écologiques, économiques et sociaux en lien avec la durabilité, les caractéristiques déterminant la qualité de l'offre et des fournisseurs gagnent en importance. L'innovation, l'égalité salariale, la qualification des personnes clés et les outils numériques comme le BIM sont également cités.



> Importance attendue des critères d'adjudication : Taille des lettres = fréquence relative des mentions

Futurs critères d'adjudication

Les cantons interrogés prévoient qu'au cours des cinq années à venir, une part supérieure d'adjudications favoriseront une offre de meilleure qualité plutôt que l'offre la plus avantageuse. La fréquence des mentions par plage de pourcentage montre l'importance potentielle de cette évolution.

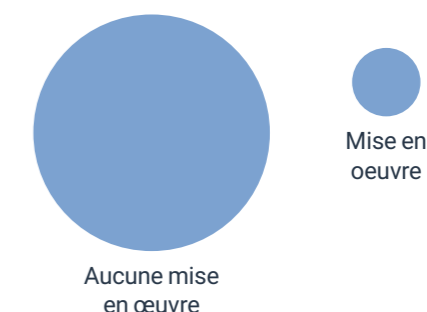


> Importance attendue des critères qualitatifs : Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

3. Modèle d'alliance

Actuellement, faible recours au modèle d'alliance

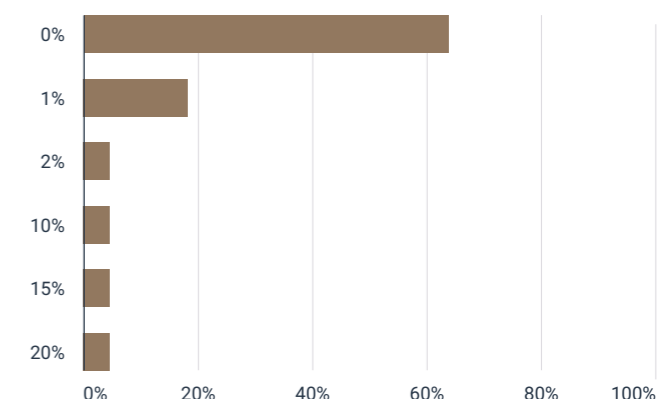
Au cours des douze derniers mois, seul un recours ponctuel a été fait au modèle d'alliance selon le cahier technique SIA 2065 Planifier et construire en alliances de projet; la grande majorité des cantons n'a toujours procédé à aucune exécution selon ce modèle contractuel.



> Part des mises en œuvre en alliance de projet : Taille du cercle = fréquence relative des mentions

Importance future du modèle d'alliance

Les prévisions pour les cinq années à venir ne permettent pas de conclure à un recours étendu au modèle d'alliance. La majorité des personnes interrogées ne s'attend pas à de telles exécutions ou les juge uniquement possibles à une faible échelle.

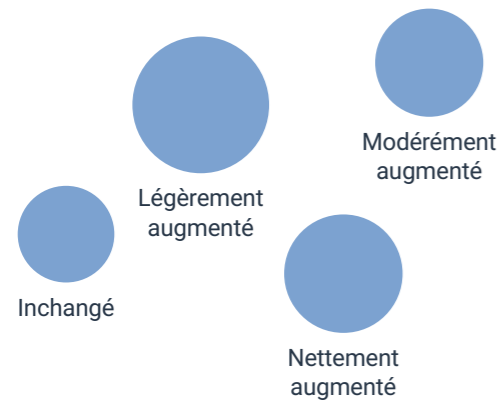


> Part attendue des exécutions selon le modèle d'alliance : Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

4. Niveau de prix

Niveau de prix des offres

Au cours des cinq dernières années, le niveau de prix des offres soumises (corrigées de l'inflation) a augmenté dans de nombreux cantons, les hausses étant faibles à marquées; des niveaux de prix stables sont rares. Des niveaux de prix en baisse n'ont pas été rapportés.

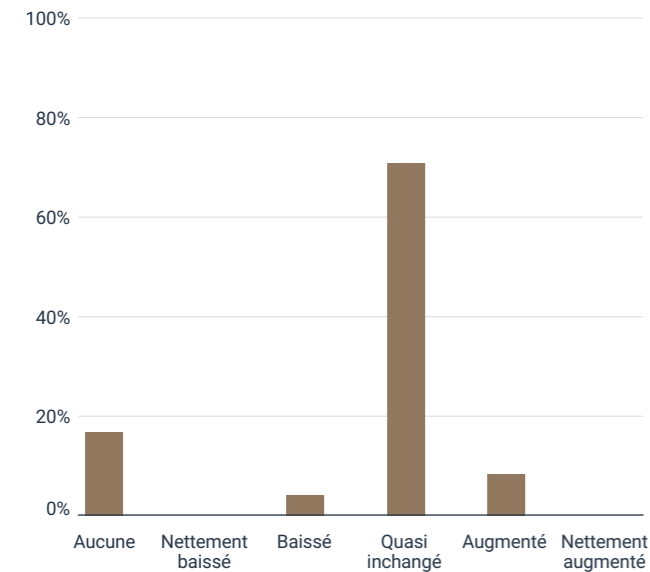


> Évolution du niveau de prix :
Taille du cercle = fréquence relative des mentions
Aucune mention : légèrement baissé, modérément baissé, nettement baissé

5. Annulations

Soumissions de niveau inchangé

Dans la plupart des cantons, le nombre d'annulations de soumissions reste inchangé, des taux d'annulation en hausse ou en baisse étant signalés ponctuellement.



> Répartition des évaluations portant sur l'évolution des annulations de soumissions :
Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

6. Réclamations

Les réclamations font partie du quotidien

Environ les deux tiers des cantons rapportent des réclamations en lien avec les adjudications ou les soumissions, tandis qu'un tiers environ n'enregistre aucun cas. La Confédération signale elle aussi des réclamations.

NON OUI

> Occurrence de réclamations en lien avec les soumissions :
Taille des lettres = fréquence relative des mentions

La fréquence des réclamations reste stable dans l'ensemble

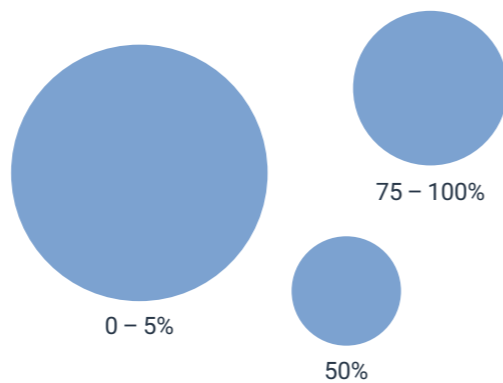
Dans la plupart des cantons, le nombre de réclamations par adjudication est à peu près inchangé comparé à il y a cinq ans; des hausses ou des baisses de la fréquence des réclamations ne sont enregistrées que ponctuellement.



> Évolution des réclamations par adjudication :
Taille du cercle = fréquence relative des mentions
Aucune mention : beaucoup plus rare

Part de réclamations très variable

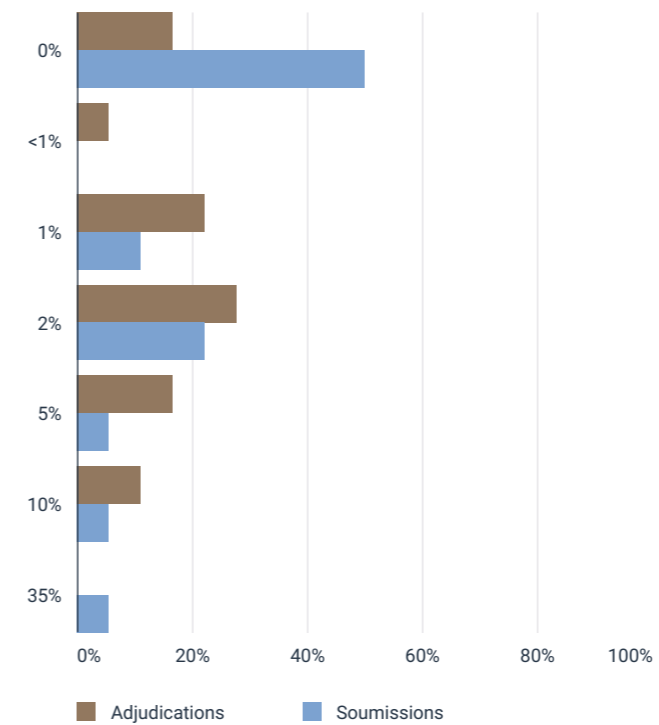
La part de réclamations liées à l'adjudication à une offre qualitativement supérieure plutôt qu'à l'offre la plus avantageuse a connu de fortes variations au cours des cinq dernières années. Dans certains cantons, de telles réclamations ne se sont pas présentées, tandis qu'elles étaient fréquentes dans d'autres. Il n'est pas possible d'en déduire une tendance claire.



> Part des réclamations liées à la prise en compte des critères qualitatifs plutôt que des critères de prix :
Taille du cercle = fréquence relative des mentions

Des réclamations surviennent

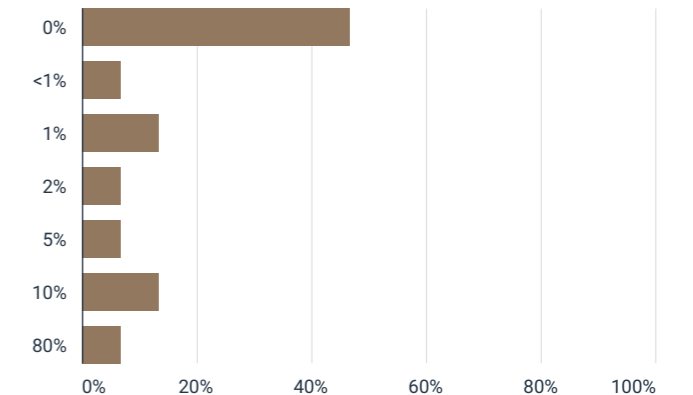
Au cours des cinq dernières années, le nombre de réclamations a été majoritairement très faible aussi bien lors de l'adjudication que lors des soumissions; des nombres de réclamations plus élevés ont été signalés ponctuellement. Ce cas de figure constitue clairement une exception et varie fortement d'un canton à l'autre.



> Fréquence des réclamations liées à une soumission ou une adjudication :
Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

Adjudications divergentes

La plupart des cantons rapportent qu'au cours des cinq dernières années, les réclamations n'ont pas eu d'influence sur l'adjudication, seuls quelques cas d'adjudications divergentes ont été signalés.



> Influence des réclamations sur la décision d'adjudication, part relative :
Longueur de la barre = fréquence relative des mentions



Soumisssions dans la construction ferroviaire

En construction ferroviaire, le marché se caractérise par des grands projets d'investissement et des évolutions dans les adjudications. Pour les années à venir, les CFF et les chemins de fer régionaux examinés prévoient de vastes projets de construction, d'extension et d'entretien. Ici, le contexte politique, les points forts de développement stratégiques et le financement (« Transports '45 ») jouent un rôle déterminant. Dans le même temps, les conditions des appels d'offres et des adjudications changent. Tout cela impacte l'évolution du marché. Les Chemins de fer appenzellois et Schweizerische Südostbahn AG n'ont pas participé à l'étude.

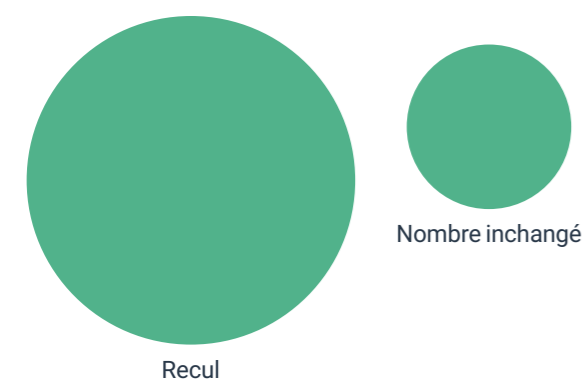
1. Appels d'offres

Concurrence dynamique

Tous les chemins de fer interrogés ont publié des appels d'offres au cours des douze derniers mois. Les activités de soumission continues indiquent une réalisation de projets d'infrastructure stable et indépendante de la conjoncture. De ce fait, le marché évolue et nécessite en permanence des capacités en vue de l'exécution.

Domaine des marchés publics

Au cours des cinq dernières années, la majorité des chemins de fer ont vu diminuer le nombre d'offres par appel d'offres; seul le Zentralbahn signale des chiffres stables. Cela indique une concurrence de faible intensité, que ce soit par manque de capacités ou du fait du retrait de certains fournisseurs. La concurrence existe, mais elle repose sur une assise plus réduite.

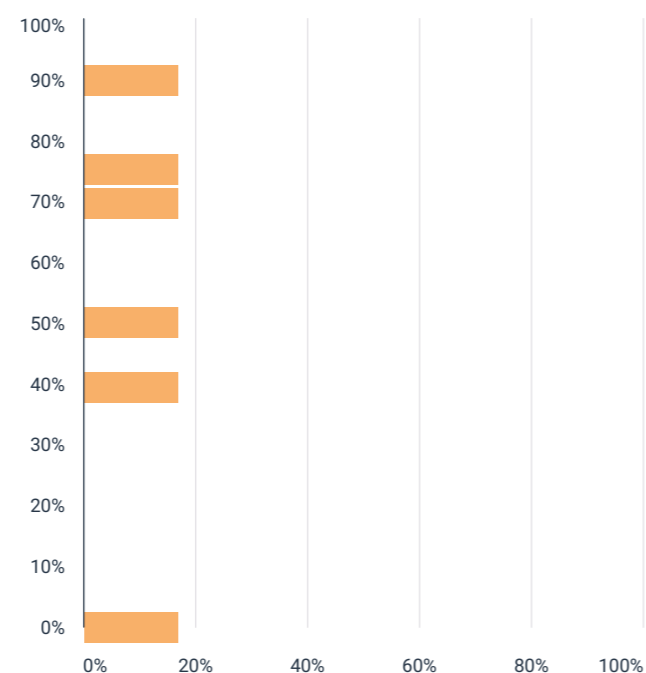


> Évolution du nombre d'offres par appel :
Taille du cercle = fréquence relative des mentions

2. Critères et adjudications

Le prix en tant que critère d'adjudication prédominant

Au cours des douze derniers mois, la plupart des chemins de fer ont attribué le marché à l'offre la plus avantageuse; les valeurs étaient généralement échelonnées entre 40 et 90%.



> Adjudication à l'offre la plus avantageuse, fréquence relative :
Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

Autres critères d'adjudication

Outre le prix, d'autres critères ont été considérés, dont la qualité du fournisseur, celle de l'offre ainsi que l'expérience dans les fonctions centrales. La durabilité ainsi que la gestion des projets et des fournisseurs, elles aussi, ont été indiquées fréquemment. Cela montre une importance croissante des facteurs qualitatifs.

Qualité du fournisseur

Qualité de la gestion de projets et des fournisseurs

Qualité de l'offre

Qualification et qualité des personnes clés

Durabilité

> Importance des critères d'adjudication :
Taille des lettres = fréquence relative des mentions

Critères d'adjudication attendus

Pour les cinq années à venir, les chemins de fer s'attendent à une poursuite de la valorisation des critères qualitatifs. Ce faisant, la durabilité est tout particulièrement soulignée et désormais appréhendée comme facteur de performance. Ainsi, les décisions d'adjudication reflèteront davantage une évaluation globale des performances.

Qualification et qualité des personnes clés

Durabilité

Projets de référence

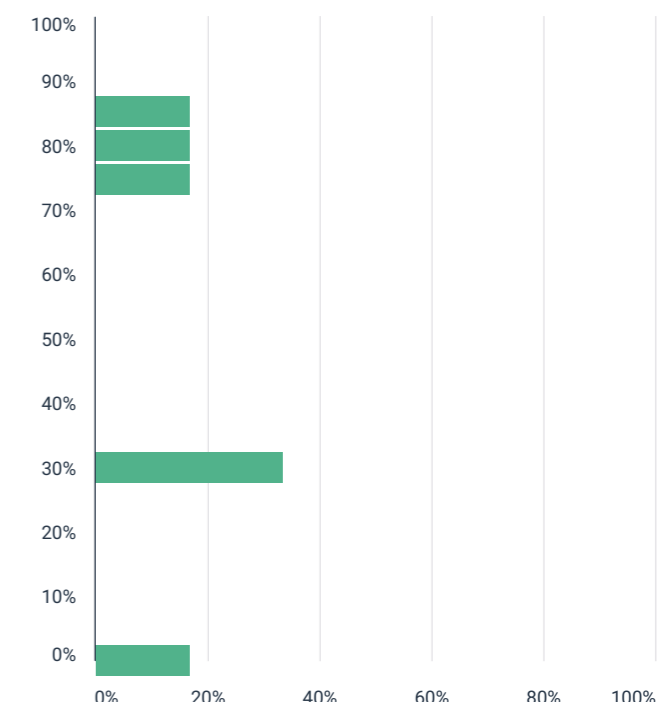
Thèmes liés à la sécurité

Qualité du fournisseur

> Importance attendue des critères d'adjudication qualitatifs :
Taille des lettres = fréquence relative des mentions

Prévisions relatives aux adjudications

Les chemins de fer s'attendent à ce que la part des adjudications remportées par des offres qui ne sont pas les plus avantageuses augmente nettement au cours des cinq prochaines années. Malgré des évaluations très différentes, on enregistre une tendance claire en faveur d'offres misant davantage sur la qualité et les performances. Ainsi, lorsque les facteurs qualitatifs ou liés à la durabilité jouent un rôle prépondérant, les adjudications se font davantage en fonction de l'évaluation globale, tandis que le prix devient secondaire.

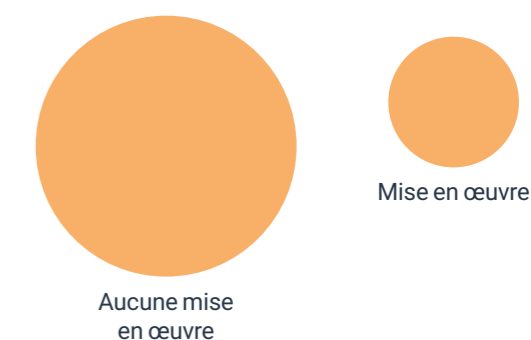


> Part attendue d'adjudications à une offre qui n'est pas la plus avantageuse :
Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

3. Modèle d'alliance

Actuellement, très faible recours au modèle d'alliance

Au cours des douze derniers mois, le modèle d'alliance selon SIA 2065 n'a guère été mis en œuvre dans la construction ferroviaire. La plupart des chemins de fer n'évoquent aucun cas, seuls les CFF mentionnent quelques cas individuels. Dans l'ensemble, les modèles d'alliance ne se sont pas encore établis et sont uniquement mis en œuvre dans des projets pilotes individuels.



> Part des mises en œuvre du modèle d'alliance :
Taille du cercle = fréquence relative des mentions

Début du modèle d'alliance

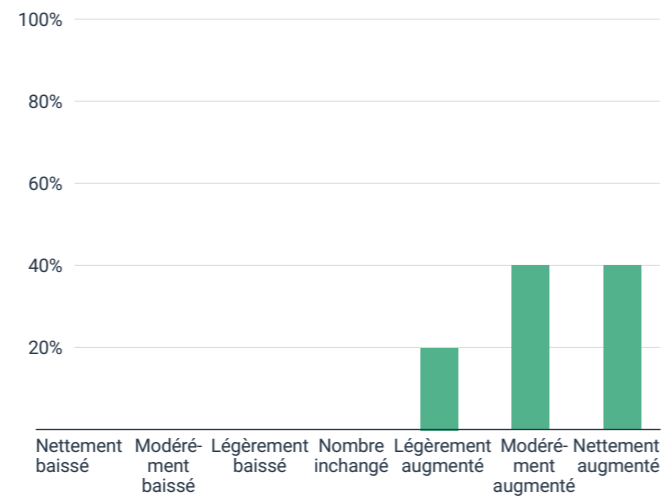
À ce jour, le modèle d'alliance a uniquement été mis en œuvre dans des projets pilotes, mais devrait se développer au cours des cinq années à venir. Avec des attentes de 5 à 10%, une hausse du recours à ce type de coopération se dessine. Sa part restera toutefois restreinte et constituera probablement un complément plutôt qu'un processus standard.



4. Niveau de prix

Niveau de prix des offres

Au cours des cinq dernières années, le niveau de prix des offres déposées a sensiblement augmenté (en tenant compte du renchérissement). Les évaluations vont d'une majoration légère à notable et reflètent l'augmentation de prix des offres dans la construction ferroviaire.

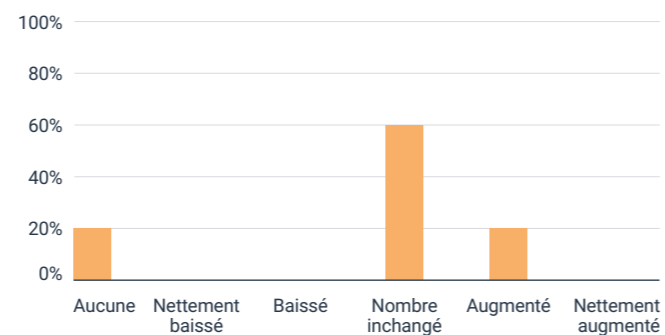


> Évolution du niveau de prix :
Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

5. Annulations

Annulations de soumission

Au cours des cinq dernières années, la majorité des chemins de fer n'a pas enregistré de modification au niveau des annulations de soumission. Des annulations se produisent encore, ce qui peut freiner la procédure d'adjudication. Dans l'ensemble, la situation est stable avec des interruptions ponctuelles du processus d'adjudication.

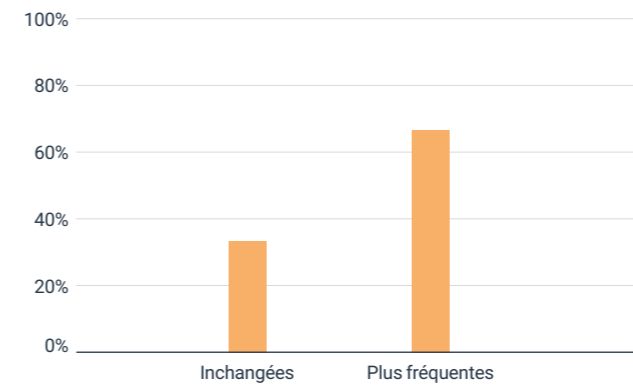


> Évolution des annulations de soumission :
Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

6. Réclamations

Lors d'adjudications

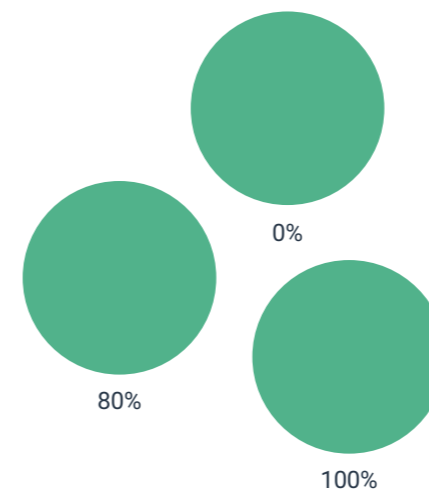
Au cours des cinq dernières années, des adjudications ont donné lieu à des réclamations. La plupart des chemins de fer perçoivent leur nombre comme étant en hausse, d'autres indiquent des valeurs stables. Les réclamations peuvent occasionnellement freiner des processus ou entraîner des efforts de coordination supplémentaires, mais n'affectent pas tous les chemins de fer dans la même mesure.



> Évolution des réclamations liées à l'adjudication :
Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

Motifs

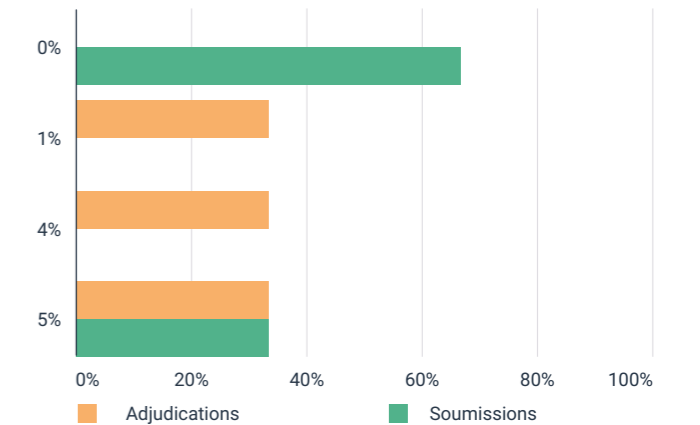
Souvent, les réclamations sont dues à l'adjudication à une offre qualitativement supérieure plutôt qu'à l'offre la plus avantageuse. Les CFF estiment qu'environ 80% des réclamations reçues sont émises pour ce motif, d'autres chemins de fer indiquent des valeurs entre 0% et 100%. Les adjudications basées sur la qualité constituent un conflit potentiel, mais d'une importance très variable.



> Part des réclamations liées à la prise en compte des critères qualitatifs plutôt que des critères de prix :
Taille du cercle = fréquence relative des mentions

Évolution

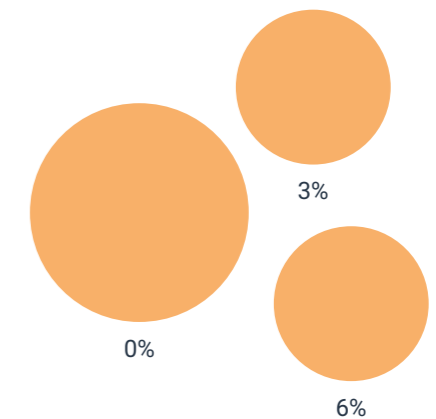
Au cours des cinq dernières années, les réclamations ont uniquement concerné un faible pourcentage (5% au max.) des adjudications, le cas se présentant plus fréquemment pour les adjudications que pour les soumissions. Elles conservent donc un caractère exceptionnel.



> Fréquence des réclamations liées à la soumission ou à l'adjudication :
Longueur de la barre = fréquence relative des mentions

Adjudications divergentes

Malgré des retours variables, la part reste minime. Les réclamations peuvent donc mener ponctuellement à des décisions d'adjudication divergentes, mais elles conservent un caractère exceptionnel dans la construction ferroviaire.



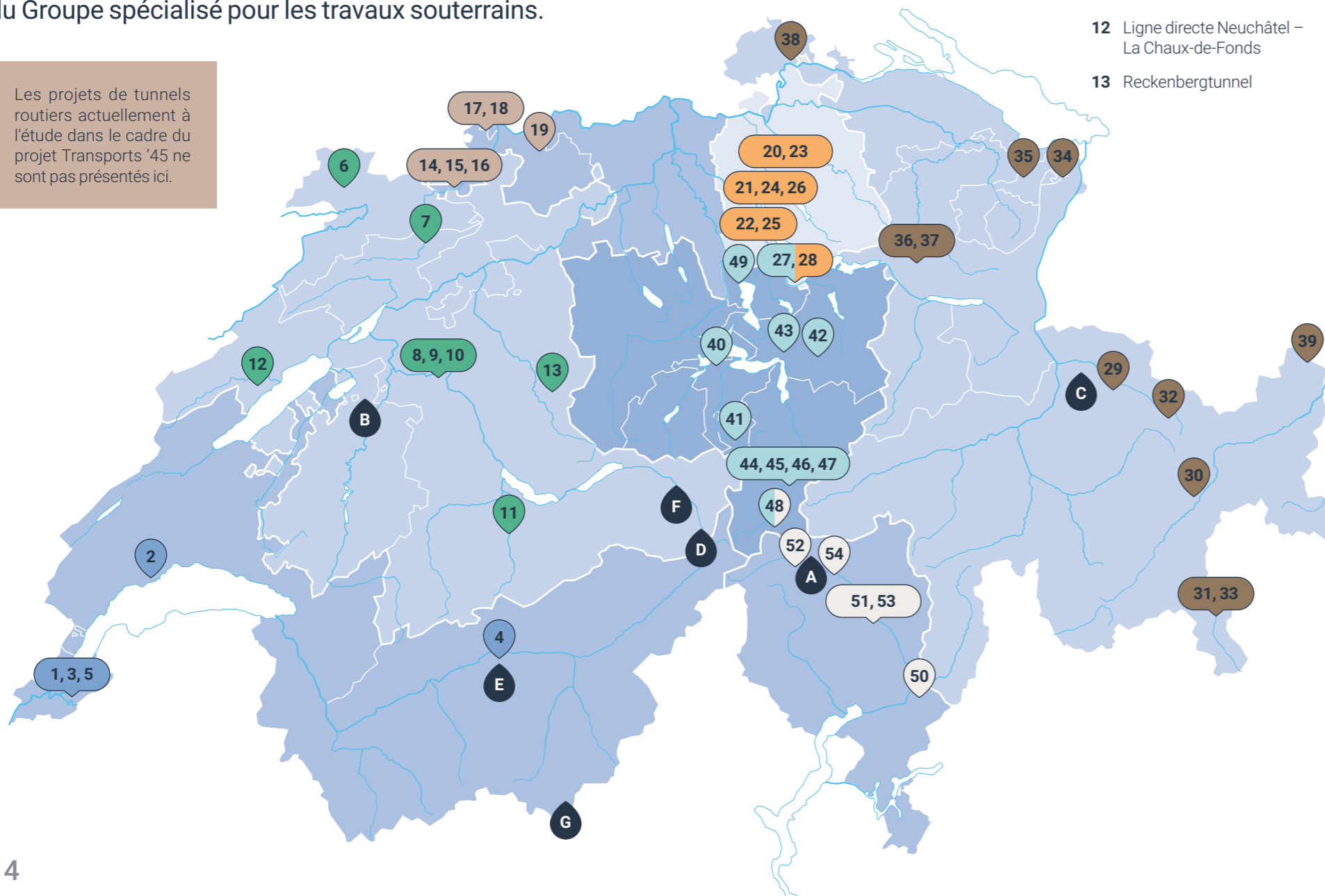
> Influence des réclamations sur la décision d'adjudication, part relative :
Taille du cercle = fréquence relative des mentions

Futurs projets clés dans la construction de tunnels

Les tunnels comptent parmi les projets clés de l'infrastructure suisse. Dans toutes les grandes régions, de nouveaux projets d'extension et d'entretien sont prévus dans les prochaines années. Le volume de ces projets confirme les besoins à long terme et souligne l'importance stratégique de la construction souterraine pour la mobilité, l'approvisionnement et la sécurité. En association avec les résultats de l'étude, cela révèle un marché qui conserve son dynamisme malgré une hausse des exigences et qui accorde davantage d'importance aux facteurs de qualité et de durabilité.

La vue d'ensemble ci-contre présente les projets de tunnels des différentes grandes régions de Suisse d'après la base de données des tunnels suisses du Groupe spécialisé pour les travaux souterrains.

Les projets de tunnels routiers actuellement à l'étude dans le cadre du projet Transports '45 ne sont pas présentés ici.



Région lémanique

- 1 Unteridischer Bahnhof Genf
- 2 Tunnel Morges – Allaman
- 3 Cret / Carroz
- 4 Tunnel Susten
- 5 Barreau Montfleury

Espace Mittelland

- 6 Tunnel de la Croix
- 7 Moutier - Délémont (14 Tunnel)
- 8 Wankdorftunnel
- 9 Holligentunnel
- 10 Entflechtung Gümligen Süd
- 11 Lötschberg Basis Tunnel
- 12 Ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds
- 13 Reckenbergtunnel

Suisse du Nord-Ouest

- 14 Bärschwil
- 15 Liesberg
- 16 Angenstein
- 17 Kannenfeldtunnel
- 18 Schützenmatttunnel
- 19 Chienbergtunnel

Zurich

- 20 Brüttenertunnel
- 21 Riesbachtunnel
- 22 Zimmerberg
- 23 Dettenbergtunnel
- 24 Zürich Stadelhofen: viertes Gleis Bahnhof + zweiter Riesbachtunnel
- 25 Enge
- 26 Ulmberg
- 27 Zimmerberg-Basistunnel II
- 28 Albistunnel

Suisse orientale

- 29 Fideris – Küblis
- 30 Brailtunnel I
- 31 Puntalta Tunnel
- 32 Vereinatunnel
- 33 Val Pila Tunnel
- 34 Automatic Train Operation RhW – Teil Infrastruktur
- 35 Tunnel Vögelinsegg
- 36 EK-KRU, Felsböschung TPA D'Um-D'Um
- 37 Wattwil, Portal Ricken
- 38 Emmersbergtunnel
- 39 Val Cotschna

Suisse centrale

- 27 Zimmerberg-Basistunnel II
- 28 Albistunnel
- 40 Bitzi
- 41 Tunnel Engelberg & FL
- 42 Lustnau
- 43 Günschi
- 44 Leggistein
- 45 Muhren
- 46 Pfaffensprung
- 47 Häggrigeribach Galeire
- 48 Gotthard Scheiteltunnel
- 49 Unterführung A4-Oberwil

Tessin

- 48 Gotthard Scheiteltunnel
- 50 Svitto II-Bellinzona
- 51 Pianotondo
- 52 Stalvedro
- 53 Travi
- 54 Freggio

Projets hydroélectriques

- A Ritom, nuova galleria sottopressione
- B Kraftwerk Schiffenen – Murten
- C Kraftwerk Trimmis, Druckstollen
- D Kraftwerk Oberhasli, Handeck 4
- E Nouvelle galerie d'amenée Vissoie – Niouc
- F KW Trift
- G Gornerli



Rapport de
l' haute école spécialisée bernoise

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
8042 Zurich

058 360 77 77
info@infra-suisse.ch
infra-suisse.ch

Rédaction

Adrian Dinkelmann, Leonardo Garaguso,
Infra Suisse

Conception

Agentur Nordjungs, nordjungs.ch

Photos

Christian Wasserfallen (couverture)
Freepik (P. 4)
Infra Suisse (P. 9)
Unsplash, Nicolas Häns (P. 12)

Impression

OK DIGITALDRUCK AG, Zurich