

# Grands projets

numéro 9 - mai 2002

APRÈS BIEN DES PÉRIPÉTIES LIÉES À L'ENVIRONNEMENT HISTORIQUE DU SITE, LA BRETELLE D'URBINO, DANS LA PROVINCE ITALIENNE DES MARCHES, EST SUR LE POINT D'ÊTRE ACHEVÉE. UN OUVRAGE RÉALISÉ DANS UN BUDGET TRÈS SERRÉ PAR UNE ÉQUIPE ULTRA-COMPACTE. À SA TÊTE : LE BENJAMIN DES DIRECTEURS DE PROJET DE VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS.

## Fin d'une aventure italienne

» BRETELLE D'URBINO

» LIRE LE DOSSIER PAGE 6

## Culture d'entreprise en **construction**



**FORUM** LE PREMIER FORUM DES DIRECTEURS DE PROJETS, LES 8 ET 9 AVRIL EN GRÈCE, A PERMIS DE RENFORCER LES LIENS – ET LES SYNERGIES – ENTRE LES FORCES VIVES DE L'ENTREPRISE. MOINS D'UN AN APRÈS SA CRÉATION, VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS AFFIRME UNE VISION, DES VALEURS ET UNE CULTURE COMMUNES, VECTEURS DE SES DÉVELOPPEMENTS FUTURS.

LIRE PAGE 10





### [Ukraine]

**Tchernobyl.** L'avancement du gros œuvre, aussi bien sur l'usine de traitement que sur les modules de stockage, était de 85 % à fin avril. Alors que le mois de mars a été très pénible (situation financière catastrophique du sous-traitant principal à cause de la baisse ininterrompue de l'euro face à la monnaie ukrainienne), un geste exceptionnel de la BERD – administrant les fonds internationaux pour Tchernobyl – a permis de redresser la situation ; un poste de nuit a été instauré et la production hebdomadaire atteint désormais des niveaux inégalés. Les travaux de peinture du bâtiment ont débuté

ainsi que les travaux extérieurs (voirie, réseaux, triple enceinte de protection autour des constructions). Les premières salles ont été remises à Framatome pour l'installation des équipements électromécaniques.

### [Irlande]

#### Station d'épuration de Cork Carrigrenan.

Les équipes du groupement Génie Civil ont pu emménager dans leurs bureaux mi-avril. Les bureaux pour le groupement E&M et pour l'ingénieur sont en cours de finition. Les terrassements généraux sont maintenant terminés et les excavations des ouvrages avancées à 75 %. La circulation des camions étant inter-



### [Royaume-Uni]

## Hôtel Novotel de Leeds

» En façade, l'échafaudage tubulaire est démonté à 80 %, après finition des parties doublées de briques. Les menuiseries extérieures se terminent au rez-de-chaussée et au 1<sup>er</sup> étage. Le placage de pierre du Portugal est installé à plus de 80 %. Les installations dans les locaux techniques du 7<sup>e</sup> étage sont réalisées à environ 75 %. Les chambres sont en cours de finition. Depuis début mars, les sous-traitants du client s'activent



pour la pose du mobilier des chambres, réalisée à 50 %. Suite à des changements tardifs demandés par le client, les travaux dans les espaces publics de l'hôtel n'ont démarré qu'à la mi-avril. L'ouverture de l'hôtel et de ses 195 chambres est maintenant programmée pour le mois de juillet 2002.

dite en dehors du site, les 450 000 m<sup>3</sup> excavés à ce jour ont été, d'une part, utilisés pour former des buttes d'aménagement paysager en bordure de station, d'autre part, remis en remblais des ouvrages ou concassés sur place pour constituer les matériaux de lit de pose des réseaux. Les buttes périphériques ont été en partie plantées afin d'être recouvertes par la végétation lors de la prochaine saison. Un sous-traitant local a été retenu pour l'exécution des bassins, la mobilisation des équipes est en cours. Les coffrages pour réaliser les bassins rectangulaires sont arrivés du chantier de Rion-Antirion et sont en cours de montage. Deux grues à tour vont être montées en mai, deux autres grues seront installées durant l'été. Les dragages pour mise en place de l'émissaire en mer sont avancés à 90 %. Le réseau est à flot et les colliers de lest en béton sont en cours de fabrication dans la zone portuaire de Cork.



### [Pays-Bas]

#### Tunnel de Pannerdensch Kanaal.

Le tunnelier a franchi sans difficulté majeure la 2<sup>e</sup> poche d'argile et progresse actuellement sous le Pannerdensch Kanaal en travail continu 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. 559 anneaux sur 903 ont été installés dans le tube sud. 64 % des anneaux sont préfabriqués, soit 1 160 sur les 1 803 prévus au total pour les tubes sud et nord. Les travaux de béton armé sont

avancés à 60 % sur la section couverte et la section à ciel ouvert de l'accès ouest et à 40 % pour l'accès est. Le remblaiement en sable du Kandia-Dam est achevé ainsi que le compactage par vibroflottation. Au total, ce sont 700 000 m<sup>3</sup> de sable qui auront été nécessaires. Les couches de finition sont en cours. Elles doivent être terminées mi-mai, avant l'arrivée du tunnelier prévue à la fin du mois de mai.

## ÉVÉNEMENTS

### Échange d'expérience

» VINCI Construction Grands Projets a accueilli, le 16 mai 2002, seize cadres algériens participant depuis la fin de l'année 2000 à des séminaires d'une semaine sur l'économie de la construction, organisés par l'Isted, en liaison avec l'ambassade de France en Algérie. Le groupe était constitué de dirigeants d'entreprises, de bureaux d'études, de bureaux de contrôle et de cabinets d'architectes. Outre la présentation du Groupe, l'accent a été mis sur l'organisation et le rôle d'une direction de l'ingénierie et des moyens techniques dans une entreprise telle que VINCI Construction Grands Projets.

### Philippe Ratynski, nouveau président de VINCI Construction



» Le conseil d'administration de VINCI Construction s'est réuni le 19 avril 2002 et a nommé Philippe Ratynski, président de VINCI Construction Filiales Internationales, à la présidence de VINCI Construction. Il

succède, dans cette fonction, à Xavier Huillard, nommé président de GTIE, le pôle Energies-Information de VINCI, en remplacement de Christian Péguet, qui a décidé de prendre sa retraite.

### Un prix pour le Stade de France

» L'International Association for Bridge and Structural Engineering (IABSE - Association internationale des ponts et charpentes) a décerné le prix 2002 pour une construction exceptionnelle (« 2002 outstanding structure award ») au Stade de France. Le Comité de sélection a expliqué son choix en soulignant le caractère exceptionnel de l'ouvrage et son architecture ouverte sur la ville, ses lignes élégantes et sa luminosité naturelle. Cette récompense sera remise aux principaux intervenants (architectes, entrepreneur, maître d'œuvre et maître d'ouvrage) lors de la réunion du Comité permanent de l'IABSE, à Melbourne, le 10 septembre 2002.



[Royaume-Uni]  
**Airside Road Tunnel d'Heathrow.** Le montage du tunnelier sur le chantier a démarré le 8 avril et se poursuit conformément au programme établi avec Herrenknecht. Tous les gros colis du tunnelier ont été descendus dans le puits d'attaque. Les remorques du train suiveur ont été montées en surface puis mises en position au début

du mois de mai pour un démarrage du creusement mi-juin. La préparation des installations de surface se poursuit parallèlement au fur et à mesure de la mise à disposition des différentes zones par le co-traitant responsable de la construction de la tranchée couverte. La préfabrication des voussoirs se poursuit. Les équipes se préparent également au

démarrage du prochain lot de tunnel – le Storm Water Outfall Tunnel (SWOT) – un émissaire de 4 km de long et de 2,9 m de diamètre. La construction des puits de lancement est prévue en septembre 2002.

[Libye]  
**Stations de pompage Al Gardabiya/Assdada.** Le projet a franchi une étape importante avec l'enregistrement du

[Suisse]

## Tunnel ferroviaire de Mitholz

» La totalité des avancements sur les différents fronts était de plus de 11 km à la fin du mois d'avril. Les avancements sur le tunnel nord sont toujours soutenus. Ceux des fronts sud, ralentis en raison des injections qu'il a fallu réaliser dans la zone de la faille pour améliorer le terrain à franchir et arrêter les importantes



venues d'eau sous pression, ont pu reprendre à la fin du mois d'avril. L'excavation des cavernes de ventilation qui avait débuté en avance sur le programme des travaux est achevée, le remontage du coffrage de revêtement terminé. Les progressions de la pose des réseaux, de l'étanchéité ainsi que du bétonnage de revêtement, bien qu'en phase d'apprentissage, se font à un rythme satisfaisant dans le tunnel sud-est.

contrat auprès du département des taxes libyen. Parallèlement, une cellule comprenant 10 personnes a été constituée au siège afin d'assurer la mobilisation du chantier : installations de chantier, premières études techniques, mise en place des plans qualité. Cette équipe, à laquelle viendront s'ajouter d'autres collaborateurs de VINCI Construction Grands Projets, s'implantera en Égypte fin juillet afin d'assurer notamment la construction de la base vie. La direction du projet sera assurée par Patrick Gremare, la direction technique par Kamal Moutran, avec

comme responsable en base arrière Eric Grasset. Le début des travaux est toujours prévu en fin d'année 2002.

#### [Royaume-Uni]

**CTRL 310.** Les bureaux principaux à Ferry Lane ainsi que les bureaux satellites à Dagenham Vale, Manor Way et Rainham sont opérationnels. 30 collaborateurs de VINCI Construction Grands Projets sont mobilisés. La centrale à béton à Ferry Lane a été mise en route fin avril. Les travaux de terrassements à Purfleet, en particulier au droit de la plate-forme de poussage du viaduc de Thurrock, ont débuté. Les essais en charge d'une piste

d'accès et d'une plate-forme de travail dans la zone des marais de Wennington ont été très satisfaisants et valident ainsi nos études. Les travaux sur les accès, les clôtures, le débroussaillage, les démolitions et les installations se poursuivent à Tank Hill, Botany, Thurrock et Manor Way. Les études des ponts d'Aveley, de Rainham et de Thurrock, réalisées par la direction de l'Ingénierie et des Moyens techniques, se poursuivent. Les notes de calcul générales des viaducs de Thurrock et d'Aveley sont approuvées par le client. La note de calcul générale du viaduc de Rainham est soumise à RLE.

[Grèce]

## Pont de Rion-Antirion : mise en place de la dernière pile

» Le 22 avril, moins d'un an après la mise en place de la première pile, la quatrième et dernière pile (M1) a été amenée à sa position définitive et posée au fond de la mer. Cette opération a eu lieu avec un mois d'avance sur le programme général des travaux. Les écarts entre la position théorique prévue et la position finale sont bien en deçà des tolérances requises : 15 mm par rapport à l'axe du pont ; 40 mm sur l'axe du pont, par rapport au centre théorique ; 1,24 degré en orientation et inclinaison de 0,12 %. Cet événement marque également la fin des travaux dans le wet dock. In situ, les têtes de pile de M3 et M4 ainsi que l'octogone de M2 se poursuivent. Parallèlement, les premiers chevêtres et la première poutre du viaduc d'approche ont été coulés côté Antirion.



## NOUVEAUX CONTRATS

[Pays de Galles]

### Newport

» VINCI a signé le 29 mars 2002 avec le Newport County Borough Council le contrat de concession pour une durée de qua-



rante ans du projet routier de Newport, près de Cardiff, au Pays de Galles. Ce contrat est obtenu en groupement à parité avec l'entreprise britannique Morgan. Les redevances seront payées par le client sur la base du comptage des usagers en divers points du tracé (*shadow tolling*).

Les travaux, d'un montant de 79,2 millions d'euros, sont réalisés par VINCI Construction Grands Projets en groupement à parité avec Morgan Est. Le projet porte sur la réalisation d'un contournement routier de 9,3 km en périphérie sud de la ville de Newport. Il comprend la mise au gabarit à 2 x 2 voies de routes existantes et la construction du contournement sur un nouveau tracé qui nécessite le franchissement de voies de chemin de fer et de diverses voiries ainsi que la construction d'un viaduc métallique en bowstring de 190 m de portée sur la rivière Usk et de 2 viaducs d'accès de 100 m et 130 m de long. Les travaux, qui ont déjà débuté, devraient durer trente-six mois.

[Royaume-Uni]

### Heathrow

VINCI Construction Grands Projets s'est vu » confier la construction d'un ouvrage supplémentaire dans le cadre du projet du Terminal 5 d'Heathrow. Il s'agit de la construction de deux tubes de 125 m de long et de 2,5 m de diamètre intérieur ainsi que des puits aux deux extrémités. Le montant de ce contrat, à réaliser à partir de l'automne 2002, est de 4,74 millions d'euros (3 000 000 £).

# dossier



## Un projet à la française dans un budget à l'italienne

» **BRETELLE D'URBINO**

URBINO EST SUR LE POINT D'AVOIR – ENFIN – SA BRETELLE. LA DESSERTE DE LA CITÉ ITALIENNE, DANS LA PROVINCE DES MARCHES, S'ACHÈVE, APRÈS BIEN DES VICISSITUDES LIÉES À L'ENVIRONNEMENT PRESTIGIEUX DU SITE. UN PROJET RÉALISÉ DANS UN BUDGET TRÈS SERRÉ PAR UNE ÉQUIPE ULTRA-COMPACTE, ANIMÉE PAR UN DIRECTEUR DE PROJET DE 32 ANS, QUI AVAIT DÉJÀ PILOTÉ LA FIN DU CHANTIER DU TUNNEL DE L'ÖRESUND AU DANEMARK.



## UNE ÉQUIPE GAGNANTE

Autour de **Sébastien Bliaut** (deuxième à gauche), une équipe d'encadrement, dont certains membres ont changé en cours de route, mais qui est toujours restée aussi réduite (de gauche à droite) :

- **Mario Sammarco**, contrôleur de gestion. A rejoint l'équipe en fin de parcours.
- **Mario Pagliari**, métreur. Un ancien du Monte-Barro.
- **Giuseppe Ruzzone**, conducteur de travaux.

Un « élément incontournable » : déjà conducteur de travaux il y a 5 ans, avant l'interruption du chantier, il connaissait parfaitement le contexte. D'autant qu'il vit à Urbino depuis 1995.

- **Paolo Pagella**, directeur de l'agence italienne à Milan. A réalisé pour le compte de l'entreprise le projet du tunnel du Monte-Barro au nord de l'Italie (deux galeries parallèles de 3 km).
- **Francis Gomès**, assistant chef de chantier français. Est venu renforcer l'équipe pour le coulage de tablier, entre septembre 2001 et mai 2002.
- **Stefano Montesi**, assistant conducteur de travaux (depuis février 2002).

**VIADUC SANTA MARIA**  
Lancement en pleine  
action par un système  
de poulie de renvoi.

**L**ivrée en octobre prochain, la bretelle d'Urbino aura mis près de douze ans à prendre forme. Un projet qui a connu certaines tribulations et fait couler autant d'encre que de béton. Un projet qui, sans être hors du commun, n'avait rien d'évident car géographiquement isolé et peu facile d'accès. Un projet réalisé avec des moyens assez réduits et, donc, une équipe particulièrement légère. Un projet, enfin, qui démontre qu'au sein de VINCI Construction Grands Projets, « la valeur n'attend pas le nombre des années ».

Petite ville (16 000 habitants) de la province des Marches, au nord-est de l'Italie, perchée sur des collines et enserrée dans ses remparts, Urbino est réputée depuis le Moyen Âge pour son université qui accueille chaque année quelque 8 000 étudiants. Célèbre aussi pour sa fameuse *Vénus*, œuvre du Titien, aujourd'hui à Florence, et pour avoir vu naître le peintre Raphaël (en 1483), ainsi que Bramante (en 1444), l'un des premiers architectes de la basilique Saint-Pierre de Rome. Urbino a été, pour toutes ces raisons, élevée par l'Unesco au rang de « patrimoine de l'humanité ». L'honneur légitimement accordé à ce paradis de la Renaissance a son revers : nul ne peut toucher à son

paysage et à ses abords immédiats sans avoir pris les précautions nécessaires. Ce qui n'a pas été le cas.

### Une bretelle trop voyante

Mai 1996. Décidés cinq ans plus tôt, initiés par l'Anas (la DDE italienne), confiés à Dumez Italie, les travaux de la bretelle – trois kilomètres d'une voie rapide destinée à désenclaver la petite ville historique jusqu'alors desservie par une route aussi sinueuse que dangereuse – sont bien engagés. Quatre-vingts « puits marocains », des « tunnels » verticaux profonds d'une dizaine de mètres, sont déjà creusés pour assurer les fondations, et deux culées d'un pont sont réalisées. Les choses vont donc bon train. Un coup de théâtre vient tout chambouler : le réveil tardif du ministère de l'Environnement italien. Celui-ci enjoint formellement d'arrêter les travaux. Motif : le tracé est jugé « inacceptable » parce que trop visible dans le périmètre immédiat de l'ouvrage

## BRETELLE D'URBINO, FICHE TECHNIQUE

### Caractéristiques générales

**Lot :** tronçon de route nationale de 1 970 m de longueur  
**Principaux ouvrages :** 3 viaducs mixtes à travées de 35, 42, 65 et 90 m de portée  
**Autres ouvrages :** terrassements, murs de soutènement et de revêtement  
**Voie roulante :** 10,5 m pour 2 voies de 3,75 m, encadrées de 2 trottoirs de 1,25 m

### Quantités

**Béton :** 15 300 m<sup>3</sup>  
**Armatures :** 2 835 t  
**Coffrages :** 30 000 m<sup>2</sup>  
**Surface de tablier :** 17 000 m<sup>2</sup>  
**Charpente métallique :** 4 385 t  
**Excavations :** 80 000 m<sup>3</sup>  
**Remblais :** 13 200 m<sup>3</sup>

### Données contractuelles

**Montant des travaux :** 20 millions d'euros  
**Durée des travaux :** 27 mois, du 1<sup>er</sup> juillet 2000 au 26 octobre 2002  
**Maître d'ouvrage :** ANAS (DDE italienne)  
**Maître d'œuvre :** ANAS  
**Entrepreneur :** VINCI Construction Grands Projets (100 %)  
**Bureaux d'études :** Studio DEZI, VINCI Construction Grands Projets  
**Pose de la CM :** grutage pour 2 viaducs, lançage pour le 3<sup>e</sup>  
**Coulage de tablier :** équipages mobiles

et, surtout, se découvre depuis la piazza della Repubblica, centre historique de la ville de Raphaël. Un fâcheux contretemps qui aurait pu être évité si la législation italienne, moins stricte que la réglementation française, avait, à l'époque, prévu une consultation en amont des autorités locales. L'affaire fait un certain bruit, opposant les tenants de la bretelle, qui jugent que celle-ci est un atout pour l'économie locale, et les « conservateurs », soucieux de la préservation du paysage et de l'environnement. Une querelle bien connue, vécue sous d'autres cieux que ceux de l'Italie... Toujours est-il que le chantier est bel et bien en panne et que des milliards de lires et des mois de travaux ont été dépensés pour rien. Retour à la case départ, donc, avec option de priorité pour Dumez dans le cas où les travaux reprendraient sur les bases d'un autre projet qui, lui, cacherait mieux aux yeux des habitants d'Urbino cette bretelle qu'ils ne sauraient voir.

### Un pont « à la française »

En 1999, un projet plus consensuel, soumis cette fois-ci à toutes les instances concernées, est accepté. Le client, comme il s'y était engagé, demande au groupe français de soumissionner à nouveau. Marché accepté. Dumez-GTM, qui va bientôt devenir VINCI Construction Grands Projets, reprend le contrat précédemment attribué à Dumez Italie. Mai 2000, ordre de reprise des travaux. La bretelle, revue et corrigée, est située plus en contrebas. Incurvée sur sa deuxième moitié, elle sera masquée par la montagne, de manière à ne plus offusquer le regard des habitants de la cité historique. Le nouveau chantier comporte trois viaducs. Il se termine par une entrée en tunnel – ce dernier n'étant pas inclus dans le marché. C'est un projet

classique : pont mixte coulé en place avec équipage mobile, une technique que les Italiens, qui ne la pratiquent pas, appellent « pont à la française ». Sa caractéristique : le pont à charpente soudée est d'une meilleure qualité finale que le pont à charpente boulonnée, prévu dans le chantier initial. Différence notable : le coût est plus élevé. Les prix étant notoirement plus bas en Italie, le défi était par conséquent de réaliser un projet « à la française » dans un budget « à l'italienne ». « Sachant que nous étions seuls à 100 % sur ce projet, ce qui n'est pas notre habitude à l'étranger, c'était jouable à condition d'avoir une équipe extrêmement légère », explique Hugues Pialoux, directeur France-Europe du Sud de VINCI Construction Grands Projets.

### Un nouveau départ

10 juillet 2000. Les travaux redémarrent. « On est reparti quasiment à zéro », raconte Sébastien Bliaut, le directeur de projet. Fort heureusement, l'agence milanaise de VINCI Construction Grands Projets, une structure légère de trois personnes, est là pour le soutenir en lui fournissant tous les éléments utiles – « pour savoir où nous mettons les pieds ». L'une des premières tâches est administrative. Contrairement aux usages français, le client ne livre pas l'emprise : c'est à l'entreprise de construction, avec l'appui d'un décret préfectoral, de procéder aux expropriations, principalement des terrains agraires. Puis, signe particulier de ce chantier, il faut « faire avec » les fondations réalisées quatre ans plus tôt. Sur toute une partie du tracé, elles sont à « jeter ». D'autres sont éventuellement récupérables, mais, après de nombreux mois d'intempéries, il est nécessaire de re-perforer les bétons et de mettre les aciers en attente. Complication supplémentaire : la





HUGUES PIALOUX  
Directeur  
France-Europe du Sud.

VIADUC CA' RANIERO 1

1] Vue inférieure du coffrage.

2] Coulage du béton.

1

2

réalisation, dans un terrain difficile, de pistes d'accès aux différents endroits du chantier sans gêner la circulation de la route existante.

Avant tout cela, il avait fallu s'équiper. «Or nous n'avions rien, sinon des baraquements de l'ancien chantier», confie Sébastien Bliaut. «Nous avons dû acheter ou louer sur place les engins de terrassement, surtout acheter parce que le marché de location est peu développé en Italie.» À l'exception de la grue mobile, souci d'économie oblige, le reste du matériel (camionnettes, tracteurs pour la manutention, compresseurs...) a été acheté d'occasion.

« On a travaillé dur »

Quant à l'équipe d'encadrement, elle est ultra-compacte. «Toutes les fonctions intrinsèques à notre métier ont été couvertes par six personnes. On a travaillé dur. Le contexte ne nous permettait pas d'engager localement vingt personnes pour finalement les débaucher deux ans après», raconte Sébastien Bliaut. Au total, outre l'équipe d'encadrement, le chantier n'a employé en propre qu'une vingtaine d'ouvriers auxquels se sont ajoutés une trentaine d'autres pour les travaux sous-traités.

Le 26 octobre prochain, jour de la livraison officielle de l'ouvrage, Sébastien Bliaut aura certainement un pincement au cœur. D'abord, bien sûr, parce que dans des conditions difficiles et un contexte inhabituel, il aura conduit une réalisation dont il peut être fier. Ensuite, parce que ce petit bout d'Italie où il s'est posé pendant deux ans va lui manquer : «C'est un pays où l'on peut travailler avec des gens avec qui l'on s'entend

bien. Nous leur apportons une certaine organisation, plus structurée que ce à quoi ils sont habitués. Ils nous apportent leur capacité d'improvisation : avec trois fois rien, ils sont toujours capables de vous sortir d'un mauvais pas. J'espère que nous continuerons sur cette lancée.» Enfin, parce que la bretelle d'Urbino aura été son premier ouvrage en solo. À 32 ans, Sébastien Bliaut est le benjamin des directeurs de projets de VINCI Construction Grands Projets.

Le souvenir qu'il gardera de cette aventure italienne ? «Celui d'un apprentissage. Ce projet m'a beaucoup appris. Et puis, c'est tout de même formidable de travailler pour une entreprise qui n'hésite pas à miser sur des jeunes. Je ne suis pas certain que ce soit partout comme ça.»

PORTRAIT

ESSAI TRANSFORMÉ POUR LE BENJAMIN DES DIRECTEURS DE PROJETS



Quand il était encore étudiant, il n'y a pas si longtemps, Sébastien Bliaut était loin d'imaginer que son itinéraire allait passer par la bretelle d'Urbino – ou par n'importe quel autre ouvrage routier ou de travaux publics. Sa vocation était tout autre. Certes, il est ingénieur, mais électricien-électronicien (diplômé de Supélec). Ce qui l'a conduit à commencer sa carrière au sein d'une grande entreprise électrique internationale. Estimant que celle-ci ne lui offrait pas les perspectives qu'il avait imaginées, un concours de circonstances va lui permettre, en 1996, de bifurquer. Détail qui a son importance : il jouait à l'époque au rugby. Un de ses coéquipiers, qui travaille au sein de Groupe GTM, lui parle alors du grand projet que le groupe est en train de réaliser : le tunnel de l'Öresund, qui reliera le Danemark à la Suède. «Je souhaitais précisément aller au Danemark, où j'avais des attaches», raconte-t-il. «J'ai envoyé à tout hasard une candidature spontanée.» Le hasard fera bien les choses. La réponse ne se fait pas attendre. Sébastien Bliaut est convoqué sur le site même, au Danemark. Embauche quasiment immédiate : le chantier cherche justement un ingénieur spécialisé en électricité. Il restera quatre ans et, à la suite du départ subit du directeur des travaux, se verra confier la responsabilité de ce poste. Chemin faisant, il apprendra le danois, comme il le fera plus tard avec l'italien – «par courtoisie à l'égard des gens avec qui j'allais travailler». Juillet 2000 : dix jours après la livraison de l'Öresund, Sébastien Bliaut part pour l'Italie, direction Urbino. On connaît la suite...



# L'affirmation d'une culture d'entreprise **partagée**

UN PEU MOINS D'UN AN APRÈS SA CRÉATION, VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS ORGANISAIT LE PREMIER FORUM DES DIRECTEURS DE PROJETS, QUI A RÉUNI PRÈS DE 120 COLLABORATEURS EN GRÈCE. L'OCCASION DE RENFORCER LES LIENS – ET LES SYNERGIES – ENTRE LES FORCES VIVES DE L'ENTREPRISE. UN RENDEZ-VOUS APPRÉCIÉ, QUI SERA RENOUVELÉ.

**A**u cœur de l'activité de l'entreprise, les directeurs de projets en sont, par définition, les collaborateurs les plus éloignés géographiquement. C'est pour leur permettre de mieux connaître le fonctionnement et les équipes du siège et des directions opérationnelles, pour faire le point avec eux sur la stratégie de l'entreprise, ses valeurs, ses facteurs de succès que VINCI Construction Grands Projets a organisé à leur intention ce premier Forum, les 8 et 9 avril derniers. La première journée était consacrée à des réunions d'information et d'échanges, la seconde à la visite du chantier emblématique du pont de Rion-Antirion.

« VINCI Construction Grands Projets est en ordre de marche. La fusion et les réorganisations sont achevées, il faut se tourner vers l'avenir », a affirmé d'emblée Henri Stouff. Outre les bons résultats de 2001, le président de VINCI Construction Grands Projets a souligné les acquis et les atouts de cette nouvelle entreprise, dont la création remonte à un an à peine : « VINCI Construction Grands Projets, c'est une équipe et une entreprise qui gagnent, dont VINCI peut être fier. Nous avons une idée plus précise de nos capacités, de notre mission, une perception des risques et de leur maîtrise mieux partagée, un potentiel d'audace et de compétences exceptionnel. » Un message de



**HENRI STOUFF**

« Nous plaçons le projet au cœur de l'entreprise et vous en êtes les personnages les plus importants. La valeur de l'entreprise se crée chez vous et toutes les ressources doivent être mobilisées à votre profit. »

confiance qui va de pair avec la volonté de développer un socle de valeurs et de réflexes commun. Au premier rang desquels « la culture du profit, le sens de l'opportunité, de la responsabilité dans la prise de risque, du jeu collectif, la culture attentive de la chaîne du savoir-faire, la recherche de la satisfaction du client ».

### Directions fonctionnelles : un appui-conseil tourné vers les besoins du terrain

Définis par Henri Stouff comme « les garants de la politique de l'entreprise dans leurs domaines de compétences », les responsables des directions fonctionnelles ont présenté leurs missions, leur organisation et leurs équipes. Christian Simon, directeur financier, a confirmé la bonne santé de l'entreprise, tout en soulignant les potentialités d'optimisation des performances dans les divers domaines financiers (impôts, change, devises, trésorerie), grâce à des outils de gestion dont ses équipes peuvent assurer la mise en route sur les chantiers. Hubert Baur, directeur de l'Ingénierie et des Moyens Techniques, a détaillé pour sa part l'implication – et l'apport en ressources d'expertise – de la DIMT à tous les stades du déroulement d'un projet, avant de présenter VINCI Technology, une nouvelle filiale destinée à exécuter des marchés d'études et d'ingénierie.

Directeur des Ressources humaines, Patrick Béchaux a rappelé que le rôle de la DRH était de « se caler sur les besoins des opérationnels, en mettant en perspective trois axes prioritaires : mobilité, formation, recrutement ». Alain Bourdeaux, directeur juridique, a présenté les missions de son équipe et l'appui que celle-ci représente en matière de conseil, de rédaction des actes de la vie professionnelle, de communication interne et externe...

Alain Gaumy, directeur qualité, environnement et sécurité a souligné combien la qualité, « bien plus qu'une question de normes, est un outil de management » au cœur de l'identité et des méthodes de l'entreprise, mais aussi « une question de bon sens, et l'affaire de tous ». Enfin, Philippe Serain, directeur du développement des concessions d'infrastructures, a fait le point sur les positions de l'entreprise sur ce marché en constante évolution – et insisté sur l'utilité de collaborer dans ce domaine avec les services du siège (financier, juridique...).

### Les directions opérationnelles, vecteurs de continuité

« C'est sur le directeur opérationnel que repose la continuité de la vision de l'entreprise tout au long de la vie d'un projet », a rappelé Henri Stouff, avant de passer le relais aux trois intervenants.

Pour Jean-François Ravix, directeur



France Europe Amériques, la réussite d'un projet s'appuie sur le respect de fondamentaux : nature du contrat, souci de ne jamais sacrifier les phases préliminaires d'un chantier, savoir-faire des programmes de préparation des travaux... Le positionnement de la direction Bâtiment Export, sous l'égide de Jean Volff, se place dans une logique d'offre globale : « À chaque affaire, nous avons un défi à relever en répondant à trois questions fondamentales, concernant l'attractivité de

notre offre, son financement et notre savoir-faire. » Enfin, pour Michel Bernard, directeur Europe Orientale, Afrique et Asie, « on ne peut réaliser une bonne affaire qu'en menant à bien un projet judicieusement sélectionné, en fonction de sa nature, du pays, du ou des partenaires ». Affirmation étayée par Henri Stouff : « La culture du profit a gagné du terrain chez nous, et la maîtrise de la marge doit être plus que jamais un souci constant dans la réalisation des projets. »

« Le projet est au cœur de l'entreprise et vous en êtes les hommes clés », a conclu Henri Stouff à l'adresse des directeurs de projets, en recensant les facteurs majeurs de réussite dans l'exercice quotidien de leur métier : « L'aptitude à mobiliser une équipe et les forces vives de l'entreprise ; la recherche de récurrence, contrepartie de la pleine satisfaction du client ; la volonté de susciter et d'entretenir l'intérêt des clients, afin d'être perçus comme le meilleur choix pour eux, à l'heure de leurs grands investissements. »

## PAROLES DE PARTICIPANTS

POINTS DE VUE

### Yves Glandon

**Directeur technique adjoint à la DIMT, en charge du bâtiment.**

« J'ai trouvé rassurant de constater que nous avons tous la même manière d'aborder les projets. Pour moi qui suis du bâtiment, me retrouver sur le chantier de Rion-Antirion a été extraordinaire ! Mon seul regret ? Que le public n'ait pas été plus large. Aussi, ai-je relayé auprès de mon équipe les informations reçues lors du forum. »

### François Pogu

**Directeur des travaux et directeur adjoint sur le chantier du tunnel de Mitholz, en Suisse.**

« C'est la première fois que j'ai l'impression de vraiment comprendre le rôle des différents services et ce qu'ils peuvent nous apporter. On sent qu'on fait partie d'un groupe, où on parle le même langage. »

### Gilles Trébuchon

**Chef de projet bâtiment à l'international.**

« J'ai apprécié les explications des chefs de service ou de département, qui m'ont permis de voir plus clair dans la stratégie de l'entreprise. Il faudrait trouver d'autres solutions qui permettent de mélanger davantage les gens qui ne se connaissent pas. La visite du chantier, que je n'avais vu qu'en photo auparavant, m'a beaucoup impressionné. »

### Dominique Goumard

**Chef de projet du pont sur la rivière des Galets, à la Réunion.**

« Ce forum m'a permis de voir des gens nouveaux et de prendre conscience de notre culture d'entreprise qui se développe. »

## VU DANS LA PRESSE

### Le pont de Rion-Antirion défie les tremblements de terre

Un pont, long de 3 km, bâti sur un sous-sol instable et capable de résister à des tremblements de terre! La construction pour 585 millions d'euros du futur ouvrage à haubans de Rion-Antirion qui reliera, en 2004, le Péloponnèse à la Grèce continentale constitue un challenge pour VINCI Construction Grands Projets. (...) La solution proposée par Gefyra SA, la société concessionnaire, pilotée par VINCI, qui exploitera le pont durant trente-cinq ans, est particulièrement élégante. Elle consiste en une structure à 4 pylônes sur lesquels viennent s'accrocher des haubans supportant un tablier continu à deux fois deux voies. Avantage du procédé : la souplesse.

*Les Échos - 13 mars 2002*

### L'évacuateur prend de la hauteur

Le chantier du nouveau système de régulation de l'évacuateur du barrage de Lyell, qui se trouve à 8 km au sud de Lithgow, dans la région de la Nouvelle-Galles du Sud, est pratiquement achevé. Ce système baptisé Hydroplus augmentera les capacités de stockage du barrage et garantira l'écoulement en cas de crue exceptionnelle (1/20 000 années) dans la région. Le barrage de Lyell est un barrage en enrochements à revêtement béton d'une hauteur de 50 m; il a été construit au début des années 80 sur la rivière Coxs. Il alimente en eau les centrales électriques de Wallerawang et du Mount Piper, propriété de Delta Electricity.

En cas de crue massive, l'eau pénétrera dans l'avaloir et descendra dans la cavité sous la surface. Quand les eaux ne peuvent plus s'évacuer par les orifices d'évacuation, la pression de l'eau commence à augmenter sous la digue fusible.

« C'est la première fois que le système de digue fusible Hydroplus est mis en œuvre en Australie. Nous sommes convaincus que cette technologie convient à un grand nombre d'applications dans tout le pays », déclare Jean-Louis Brenac, directeur général de la société française Hydroplus International, filiale de l'entreprise de construction VINCI. Le projet Lyell Dam est la 37<sup>e</sup> application de ce système dans le monde.

*Engineers Australia - Mars 2002*

## [Mouvements]

	Nouvelle affectation	Ancienne affectation
Jean-Luc Beauvin	Heathrow - Royaume-Uni	Port de la Condamine - Monaco
Antoine de Belvata Balasy	Socatop	Direction financière
Rahman Benaniba	Tunnel de Lefortovo - Russie	Nouvel embauché
Alexandre Busson	CTRL 310 - Royaume-Uni	Autoroute Chillan- Collipulli - Chili
Alexandre Chaizemartin	Pont de Rion-Antirion - Grèce	Nouvel embauché
Hervé Delcambre	Tunnel de Lefortovo - Russie	Pont d'Aquitaine - France
Bernard Gautrais	Tunnel de Lefortovo - Russie	Direction Orient-Afrique
Georges Giovannini	Direction Ingénierie et Moyens techniques	Succursale Argentine
Emmanuel Jacquot	CTRL 310 - Royaume-Uni	Pont de Rion-Antirion - Grèce
Rafik Jerad	CTRL 310 - Royaume-Uni	Trade center d'Abu Dhabi - Emirats Arabes Unis
Donatien Lebastard	Newport - Royaume-Uni	Direction France-Europe-Amériques
Gérard Legrand	Sogea-Satom	Socatop
Aline Lelievre	Tunnel de Lefortovo - Russie	Direction France-Europe-Amériques
Pierre Lequin	CTRL 310 - Royaume-Uni	Autoroute Chillan-Collipulli - Chili
Marc Lergès	Sogea-Satom	Laminoir d'Ain Sukhna - Égypte
Jacques Levron	Tunnel de Soumagne - Belgique	Laboratoire souterrain de l'Andra - France
Laurent Moustraire	Socatop	Nouvel embauché
Ali Pazuki	Tunnel de Lefortovo - Russie	Socatop
Dominique Pommarède	Station d'épuration de Thu Duc - Vietnam	Pont d'Aquitaine - France
Antero Preto	Tunnel de Soumagne - Belgique	MTRC 603 - Hong Kong
Annabella Rodrigues	Royal Victoria Docks - Royaume-Uni	Palais de justice de Fort-de-France - Martinique
Angelito Tolentino	Stade d'Istanbul - Turquie	Tour place de la Victoire - Roumanie
Jean-Louis Triquet	Port de la Condamine - Monaco	Heathrow - Royaume-Uni
Pierre-Yves Urago	Tunnel de Soumagne - Belgique	Socatop
Pierre Villard	Newport - Royaume-Uni	GTM Construction



VINCI vient de créer la Fondation d'entreprise VINCI pour la cité. La fondation se positionne comme un relais entre les initiatives citoyennes et l'entreprise. Son engagement est double :

- le financement de projets d'insertion. Chaque projet est « piloté » par un salarié de VINCI ;
- le parrainage de personnes en situation d'insertion professionnelle, suivies par des associations, qui vont pouvoir s'appuyer sur les compétences des salariés du groupe pour se lancer dans la vie professionnelle.

Contacts : Jean-François Forsse ([jfforsse@vinci.com](mailto:jfforsse@vinci.com)) et Sophie Bonnaure ([sbonnaure@vinci.com](mailto:sbonnaure@vinci.com)).  
Tél. : 01 47 16 30 63 - [www.vinci.com/fondation](http://www.vinci.com/fondation)

**Castor**  
NOUVEAU COURS DE SOUSCRIPTION



Du 1<sup>er</sup> mai au 31 août 2002, l'action VINCI est proposée aux salariés de droit français au prix de 57,20 euros. Pour toute information complémentaire : [www.groupe-vinci.net](http://www.groupe-vinci.net)

Rédacteur en chef : Sophie Mairé  
e-mail : [smairé@vinci-construction.com](mailto:smairé@vinci-construction.com)  
Ont participé à la rédaction :  
Elisabeth Benoualid, Jean-Louis Quenessen  
Photos : photothèques du groupe VINCI  
Conception et réalisation : Idé

VINCI Construction Grands Projets  
5, cours Ferdinand-de-Lesseps  
92851 Rueil-Malmaison Cedex - France  
Intranet : [www.vinci.net](http://www.vinci.net)  
Internet : [www.vinci-construction.com/projets](http://www.vinci-construction.com/projets)

**VINCI**  
CONSTRUCTION  
GRANDS PROJETS