



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



→ 1^{er} PPP routier en France

31 mai 2013 : Inauguration de la rocade ouest de Tarbes

A l'issue de 15 mois de procédure et 20 mois de travaux, le premier Partenariat Public Privé d'un chantier routier en France vient de se finaliser à Tarbes :

- 6.4 km de voies réparties en 2 sections : doublement sur 1.7 km de l'ancienne rocade ouest de Tarbes et réalisation de la rocade nord-ouest en voies neuves sur 4.7 km.
- 7 ouvrages d'art, dont le franchissement de l'Echez et de deux passages en tranchée de 150m à 200m.

La mise en service de la 2x2 voies, effective depuis le 25 avril 2013, a été lancée 1 mois avant la date initialement prévue.

L'ensemble de la rocade de Tarbes accueillera ses premiers utilisateurs lors de la mise en service totale de l'infrastructure le 31 mai 2013, permettant ainsi le respect d'engagements ambitieux en termes de délais relatifs à ce type d'opération.



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ

Dossier de presse Contournement Tarbes

Frédérique PUSEY / Audrey SEGURA, Service de presse Spie batignolles
FP&A - 10, rue Maurice Utrillo - 78360 Montesson
Tél : 01 30 09 67 04 - Port : 06 14 79 35 52
Fax : 01 39 52 94 65 - courriel : audrey@fpa.fr

Photos et dossiers disponibles sur le web (ftp)
<ftp://ftp.spiebatignolles.fr>
Login : relationspresse
Mot de passe : spiebatignolles

Pascal PILON, Directeur de la communication :
Tél : 01.46.40.80.80 - pascal.pilon@spiebatignolles.fr
Emmanuelle SEVERI, Direction communication :
Tél : 01 46 40 80 83 / 06 84 05 43 84 - emmanuelle.severi@spiebatignolles.fr



→ **SOMMAIRE**

(A) Un groupement d'entreprises indépendantes, mené par Malet / groupe Spie batignolles, mandataire du premier contrat de partenariat routier en France, exécuté dans le respect d'engagements envers les PME et en termes d'insertion sociale
..... p.3

(B) Le contournement routier de Tarbes :
un réseau modernisé au service du développement économique et d'une meilleure qualité de vie
..... p.6

(C) 15 mois nécessaires pour le développement du projet et 20 mois pour la partie construction
..... p.7

(D) Les ouvrages d'art
..... p.10

(E) La biodiversité : au cœur des priorités des partenaires du projet
..... p.12



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



→ **(A) Un groupement d'entreprises indépendantes, mené par Malet / groupe Spie batignolles, mandataire du premier contrat de partenariat routier en France, exécuté dans le respect d'engagement envers les PME et en termes d'insertion sociale**

Le Conseil général des Hautes-Pyrénées a attribué au groupement d'entreprises Malet (groupe Spie batignolles), mandataire du groupement - CDC Infrastructure (groupe Caisse des Dépôts) - NGE - Demathieu Bard, le contrat de partenariat public privé (PPP) pour l'achèvement du contournement routier de Tarbes.

Ce premier PPP routier français a été signé le 8 juillet 2010, par Josette Durrieu, Présidente du Conseil général des Hautes-Pyrénées, et Eric de Balincourt, Président de HPRT (Hautes Pyrénées Rocades Tarbaises, la société dédiée créée par les membres du groupement), en présence de François-Xavier Clédats, aujourd'hui Président du Conseil de Surveillance de Spie batignolles.

Le contrat de PPP prévoit non seulement la conception et la réalisation du projet (3 ans), mais également son financement, son entretien et sa maintenance pendant 20 ans, en échange du paiement à HPRT d'un loyer annuel par le Département. L'utilisation de cette rocade sera donc gratuite pour les usagers.

Le coût total de l'investissement s'élève à 36 millions d'euros.

La Société Générale a accompagné le groupement pour la mise en place du financement.



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ



Ce projet rassemble des entreprises disposant d'un fort ancrage régional : Malet, mandataire du groupement, est une société de travaux routiers implantée dans le Grand Sud dont une agence à Tarbes ; NGE et Demathieu Bard disposent chacun d'une direction régionale qui rayonne sur le département de Hautes Pyrénées.

1. Engagement envers les PME

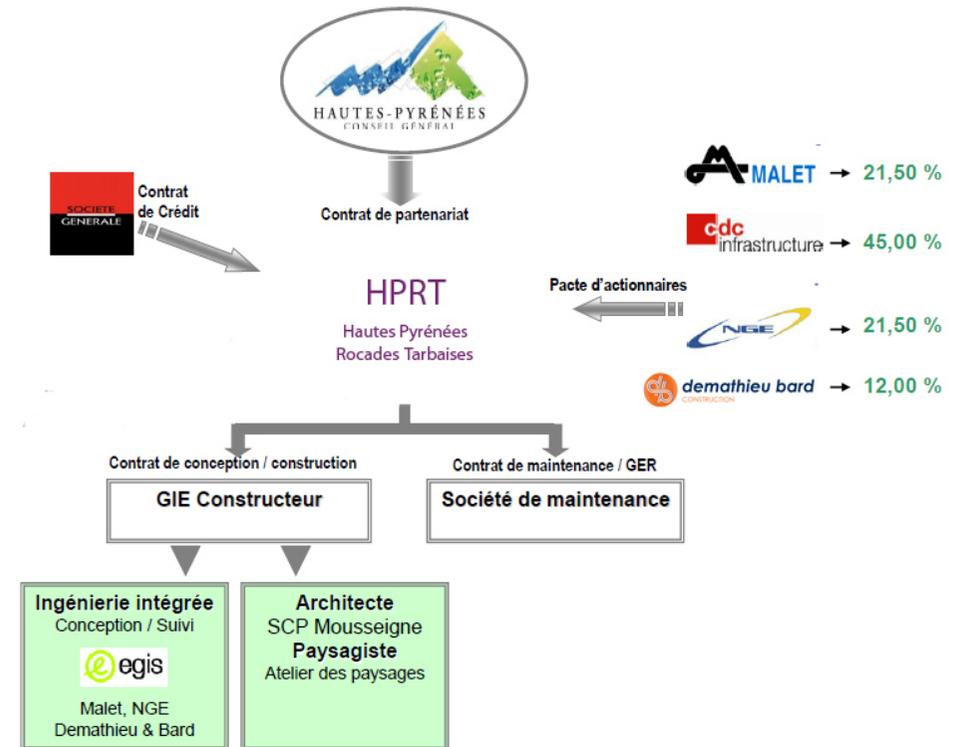
Initialement, le groupement s'était engagé à sous-traiter au moins 15 % des travaux de construction à des PME, artisans et fournisseurs locaux, soit un montant d'environ 5 M€ HT.

Un engagement qui est allé au-delà de l'objectif initial, puisqu'à l'issue du chantier, le groupement a finalement confié 20 % de ses travaux à des entreprises locales : la réalisation de réseaux d'assainissement, de déplacement de réseaux, de déboisement, de finition en gabions des parements de la trémie Point Triple, de prestation de transport jusqu'à l'intégration au sein de ses propres équipes de matériel et personnel de PME,...

2. Engagement en termes d'insertion sociale

L'engagement initial de réserver 5% en volume horaire du total des heures consacrées à la construction de l'infrastructure à des personnes en insertion, a été largement atteint. Au final ce sera 6.6% du total des heures qui auront été effectuées par du personnel en insertion. Une partie de ce personnel a d'ailleurs également bénéficié de formation qualifiante de type Certificat d'Aptitude à la Conduite d'Engins en Sécurité – CACES – dans le cadre de leur promotion au sein des équipes de construction.

Ces qualifications complètent et enrichissent l'expérience de ces salariés, leurs permettant de disposer d'acquis supplémentaires validés par des certificats professionnels et garants d'une meilleure réussite lors de leur réinsertion.





LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



Une première en France : un contrat de partenariat routier

La rocade nord-ouest de Tarbes est la première infrastructure linéaire mise en service qui aura été réalisée dans le cadre d'un Contrat de Partenariat en France. Ce Partenariat Public Privé (PPP) a consisté à confier à une société de projet constituée des entreprises de construction Malet (filiale de Spie batignolles et mandataire du Groupement candidat), Demathieu et Bard et NGE, et d'un investisseur (CdC infra), le financement, la conception et la construction, ainsi que l'entretien et la maintenance de la route pendant 20 ans.

Le Département conserve un grand nombre de prérogatives de la maîtrise d'ouvrage publique, à commencer par la définition du programme fonctionnel, le choix du groupement, la validation du projet technique, l'acceptation des travaux, la mise en circulation et l'exploitation de la route (service hivernal par exemple). Dans le cas présent, c'est lui qui a obtenu la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et qui s'est chargé des acquisitions foncières, mais c'est le partenaire privé qui a dû conduire les procédures de Déclaration de Projet, loi sur l'eau et protection des espèces protégées (CNPN).

Le titulaire privé a préfinancé les travaux au moyen de fonds propres des industriels et de l'investisseur, et d'emprunts contractés auprès de la Société Générale. Le Département remboursera, pendant 20 ans, la société de projet par des redevances trimestrielles couvrant les frais de construction, les frais financiers, l'entretien, la maintenance et le gros entretien. A l'issue des 20 ans d'exploitation, le Département récupérera la rocade en « pleine propriété » après un gros entretien garantissant un très bon état de la rocade tel que défini dans le contrat initial.

Comme l'illustre le succès de cette réalisation, la force bénéfique de ce type de contrat réside dans les points suivants :

- Un contrat unique de travaux évitant toute interface entre différents marchés, facteur de surcoût et de délais supplémentaires.
- Une structure contractuelle confiant au partenaire privé la gestion de certains risques, ce qui l'oblige structurellement à tenir ses délais.
- Une conception globale garantissant la prise en compte des questions de maintenance et d'entretien dès la conception et tout au long de la réalisation.
- L'esprit de partenariat entre les équipes du Conseil Général et l'entreprise a permis de régler, sans difficulté, d'inévitables aléas inhérents à ce type de chantier complexe.

Au bilan, l'ensemble des procédures et la réalisation ont pris 35 mois, ce qui est exceptionnellement court et impossible à obtenir selon les procédures contractuelles habituelles, dans un budget strictement respecté.



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



→ (B) Le contournement routier de Tarbes :

un réseau modernisé au service du développement économique et d'une meilleure qualité de vie

L'opération concerne 6,4 km de voies, réparties en deux sections :

- le doublement sur 1,7 km de l'actuelle rocade ouest de Tarbes, entre les giratoires de Bastillac et de Pau ;
- la réalisation de la rocade nord-ouest en voie neuve sur 4,7 km entre les giratoires de Pau et de la Villa Corinna.



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ

Le projet compte 7 ouvrages d'art, dont le franchissement de l'Echez et deux passages en tranchée de 150 mètres à 200 mètres.

La réalisation du tronçon nord-ouest de la rocade permet de boucler le dispositif de contournement routier de l'agglomération tarbaise. Outre le délestage du réseau urbain et la suppression de nombreuses traversées de poids lourds en centre ville, cette nouvelle infrastructure va permettre :

- de desservir les zones d'activités,
- d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité,
- de renforcer les liens routiers sud-ouest et nord, et contribuer ainsi à améliorer la liaison Bordeaux-Tarbes et Bordeaux-zone de montagne,
- de favoriser le développement économique et touristique.

Le chantier du 1^{er} contrat de partenariat routier de France revêt quatre grands enjeux :

- économique : dans un contexte de baisse des recettes pour l'ensemble des départements,
- technique : par la réalisation de trémies perpendiculaires à l'écoulement de la nappe,
- environnemental : en particulier en matière hydraulique et de respect de la biodiversité,
- aménagement du territoire et lutte contre les nuisances.



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



→ (C) 15 mois nécessaires pour le développement du projet et 20 mois pour la partie construction

Le développement du projet (études détaillées et procédures réglementaires) et les travaux préparatoires (déplacement des réseaux et mise en place de voiries provisoires) ont été menés entre juillet 2010 et octobre 2011.

Les autorisations administratives obtenues au cours de l'été 2011 ont été :

- ◉ l'arrêté préfectoral au titre de la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LSE) en date du 25 juillet 2011,
- ◉ la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) Bouchardeau (section élargie) en date du 25 juillet 2011,
- ◉ l'arrêté préfectoral de Dérogation au titre de la commission nationale de protection de la nature (CNPN) obtenu le 2 août 2011,
- ◉ l'arrêté ministériel spécifique Loutre de dérogation au titre du CNPN, obtenu le 8 août 2011.

Pendant que HPRT et le Groupement constructeur menaient à bien ces procédures, le Conseil Général terminait pour sa part les procédures foncières et reconnaissances archéologiques afin de remettre à HPRT, en septembre 2011, les terrains nécessaires aux travaux de construction de l'infrastructure.

Les travaux de réalisation ont alors nécessité 20 mois d'activité.

Le chantier est conçu pour engendrer le moins de perturbation possible.

La réalisation des trémies sous les rues Anatole France et Pierre Sémard se fait sans interruption de trafic, celui-ci étant dévié localement au moyen de voies provisoires.

Le doublement de la rocade ouest se fait sous circulation.

L'approvisionnement général du chantier pour la phase des terrassements emprunte au maximum l'emprise du chantier.

La circulation du TGV Toulouse-Bayonne a été maintenue pendant le doublement de l'ouvrage situé au-dessus des voies de chemin de fer.



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



Calendrier

- ⊙ signature du contrat 8 juillet 2010
- ⊙ développement du projet juillet 2010 - sept. 2011 (15 mois)
- ⊙ démarrage des travaux 20 oct. 2011
- ⊙ réalisation des travaux
 - phase 1 : ouvrages d'art oct. 2011 - sep. 2012
 - phase 2 : terrassements et chaussées - mars 2012 - mai 2013
- ⊙ mise en service 31 mai 2013
- ⊙ période d'entretien et de maintenance
..... juin 2013 - mai 2033 (20 ans)

Adaptation du chantier en conformité avec la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA)

Afin de s'assurer que le chantier s'inscrive dans un mode de gestion globale et de respect de la ressource en eau et des milieux aquatiques, le projet du Contournement de Tarbes a fait l'objet dès le lancement du dialogue compétitif d'une concertation avec les services de l'État compétents en matière de Police de l'Eau et d'environnement (DDT, DREAL).

Dès le contrat de partenariat attribué, la demande d'autorisation associée a été finalisée afin d'être officiellement instruite par la préfecture du 65 (Avis autorité Environnementale, enquête publique, prise d'arrêté ...).

Cette demande précisée par le groupement prévoyait notamment :

- ⊙ un état des lieux des milieux aquatiques et des ressources,
- ⊙ la description des ouvrages, travaux et activités notamment l'ouvrage de franchissement de l'Echez et du Canal du Moulin ainsi que les deux trémies au droit des rues Anatole France et Pierre Sémard,
- ⊙ une notice d'incidence,
- ⊙ les dispositions constructives et d'entretien ainsi que les moyens de surveillance et d'intervention retenus.

spie batignolles

LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



Pour y répondre et respecter l'arrêté au titre de la Police de l'eau, le groupement a notamment réalisé les travaux suivants :

Vis-à-vis des eaux de surface :

- ◉ les divers ouvrages de transparence hydraulique,
- ◉ la réalisation du viaduc de 60 m au droit de l'Echez et du canal du Moulin,
- ◉ la démolition de l'ouvrage existant sur l'Echez, quartier Urac, comprenant 3 piles en rivière et la reconstruction de celui-ci, monotravée, permettant ainsi de s'affranchir des problèmes récurrents d'embâcle tout en maintenant le gabarit hydraulique initial.

Vis-à-vis des eaux souterraines :

- ◉ la construction des ouvrages au niveau des passages inférieurs dans la nappe – trémies Point triple et Anatole tels qu'ils puissent garantir l'écoulement des eaux de la nappe phréatique.



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



→ (D) Les ouvrages d'art

Les ouvrages d'art de la future rocade sont au nombre de sept. Quatre sont plus particulièrement remarquables.

Doublement d'un ouvrage au-dessus de la ligne TGV Toulouse-Bayonne à Bastillac

Travaux réalisés sans interruption du trafic ferroviaire.

- ◉ réalisation des fondations au moyen de trois pieux de 1 m de diamètre par appui, à une profondeur moyenne de 12 m, soit 12 pieux au total ;
- ◉ réalisation des piédroits et des appuis en béton armé, le long de la voie ferrée ;
- ◉ pose sur ces appuis de poutres préfabriquées de 14 à 22 m de longueur et de 0,75 à 1 m d'épaisseur, au moyen de grues, au-dessus de la ligne TGV et au-dessous de la ligne haute tension (63 kV).

Viaduc de 60 mètres au-dessus de l'Echez

Le viaduc de l'Echez permet à la rocade de franchir le Canal du Moulin, l'Echez ainsi que deux chemins.

Les couleurs, les formes et la signature architecturale s'inspirent de la nature environnante pour une intégration harmonieuse au paysage, afin de ne pas perturber le regard des promeneurs au bord de la rivière et d'offrir des perspectives visuelles apaisées aux automobilistes.

Cet ouvrage d'art de type bi-poutre à ossature mixte est constitué de 2 travées de portée 29 m chacune. La pile P1 est implantée entre les deux cours d'eau franchis.

- ◉ tablier : deux poutres principales métalliques espacées de 6,50 m, coiffées par un hourdis en béton armé d'épaisseur 25 cm.
- ◉ hourdis : prédalles préfabriquées d'épaisseur 12,5 cm ; le béton coulé en place porte ainsi l'épaisseur totale à 25 cm.



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ

spie batignolles

LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



Trémie PS4 sous la rue Anatole France

La trémie PS4 Anatole France permet à la rocade de passer sous la rue Anatole France.

- ◉ Le pont route permettant le rétablissement de la rue Anatole France est de type cadre fermé en béton armé.
- ◉ Afin d'éviter au maximum l'effet d'encaissement, cette trémie se veut la plus ouverte possible sur le paysage.
- ◉ Les merlons accompagnant la trémie sont soutenus par des murs de soubassement latéraux de hauteur variable.

Trémie « Point triple », sous les rues Pierre Sémard, Paul Langevin et la voie ferrée Tarbes/Morcenx

La Trémie Point Triple rend possible le rétablissement de la voie ferrée Tarbes-Morcenx et des rues Pierre Sémard et Paul Langevin au-dessus de la rocade.

- ◉ La trémie est un cuvelage en forme de « U » qui permet d'assurer une étanchéité jusqu'à la cote 287,60 m NGF.
- ◉ La structure permettant le rétablissement de la voie ferrée Tarbes-Morcenx et des rues Pierre Sémard et Paul Langevin est de type cadre fermé en béton armé (PICF), avec une traverse unique de longueur 35 m.
- ◉ La traverse présente quant à elle une épaisseur de 95 cm au droit de la voie ferrée et 55 cm au droit des rétablissements routiers.
- ◉ Le mur traité en gabion, se déroule en escalier le long de la trémie pour accompagner le franchissement de l'ouvrage.
- ◉ En rappel constant au matériau local « le galet » ici, est utilisé sous forme de gabion en mur vertical le long de la trémie. En plus du référent au matériau local, le mur de soutènement aura une fonction d'écran acoustique.

Les chiffres-clés du chantier

- ◉ 11 000 m³ de béton
- ◉ 240 000 m³ de terrassements
- ◉ 45 000 tonnes d'enrobés



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ



→ (E) La biodiversité, au cœur des priorités des partenaires de ce projet

Préalablement à la signature du contrat de Partenariat, le groupement titulaire a procédé à des observations et des études très précises (durées de cycles biologiques faune / flore de l'environnement du projet sur un an). Elles ont permis la définition de mesures garantissant la protection de la faune et de la flore environnantes.

A l'issue de ces diverses études, le partenaire privé a effectué des travaux préparatoires sous les recommandations d'un écologue :

- déboisement avec identification préalable et sélection du mode d'abattage et de conservation des arbres selon les espèces présentes (arbres à Grand Capricorne, arbres à chiroptères ...),
- installation de clôtures et de filets spécifiques visant à isoler le chantier de l'environnement existant et des potentielles intrusions sur le chantier d'espèces protégées et de garantir ainsi leur pérennité malgré les travaux,
- pose de panneaux indicatifs pour informer l'ensemble des personnels intervenant « zones humides – zones protégées non accessibles au matériel de chantier » « précautions particulières lors des travaux à proximité des cours d'eau mode opératoire/ date d'intervention ».



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ

spie batignolles

LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



Pendant les travaux :

- Création de bassins provisoires étanches.
- Des bassins ont été créés afin de diminuer les taux de matière en suspension dans les eaux rejetées dans le milieu naturel, des aires étanches pour le lavage de matériels, des systèmes de collecte des eaux et de stockage des polluants en cas de pollution,...
- Création d'une mare de 100 m² pour assurer la protection d'amphibiens.
- Prise en compte dès la conception des ouvrages d'art de dispositifs compatibles avec les déplacements de certaines espèces (grenouilles, crapauds, hérissons et loutres) avec des passages dédiés, et des ponts provisoires.



Crédit photo : Pascal LE DOARÉ

Le Pont d'Urac déjà existant a été démolé et reconstruit avec une seule travée qui enjambe la totalité du lit mineur de l'Echez. Cela permet de s'affranchir des embâcles courants dans ce secteur. Des passages spécifiques « loutroducts » sur chacune des rives ont été mis en place pour permettre le transit aux petits mammifères.

Pour protéger le seul couple d'élanion blanc du département (espèce rare de rapace), son nid et assurer son alimentation aux alentours du chantier, un groupe de travail réunissant le propriétaire du terrain sur lequel le nid est situé et des écologues mandatés par le groupement ont permis d'arrêter les dispositions constructives suivantes :

- Conventionnement pour garantir l'arbre sur lequel niche le rapace,
- Conventionnement avec un agriculteur local, s'engageant à maintenir des surfaces de prairies ou jachères sur son exploitation proche du projet de façon à ne pas limiter le territoire de chasse de l'oiseau,
- Maintien d'un boisement mature dans le périmètre du projet pendant 20 ans afin d'attendre que soient effectivement efficaces les mesures compensatoires telles que la replantation de 2 800 ml de haies bocagères ...



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



→ Annexe (1) : Carte d'identité de l'entreprise Malet

Créée en 1910, Malet SA, dont le siège est basé à Toulouse, est filiale du groupe Spie batignolles depuis 2009. Elle intervient principalement dans le Sud de la France au travers de 58 implantations : 31 agences et filiales, 21 postes d'enrobage et 6 usines d'émulsion.

Malet SA opère dans trois grands domaines d'activité :

- ⊙ les travaux routiers,
- ⊙ l'extraction et la transformation des granulats,
- ⊙ la fabrication et la mise en œuvre d'enrobés.

Le portefeuille client de Malet SA est majoritairement constitué de collectivités locales et de grands groupes privés.

Malet SA dispose d'un savoir-faire très pointu en matière de travaux routiers. Elle a su développer ses propres innovations avec le dépôt de nombreux brevets (tels que celui de l'enrobé tiède), depuis la création, en 2006, d'un pôle technique dédié à la recherche, à la conception, au contrôle, aux études, aux analyses,...

Elle a d'ailleurs reçu le Prix de l'Innovation à l'occasion d'un Congrès Mondial de la Route.

Quelques références prestigieuses

- ⊙ Autoroute A88 dans le Calvados
- ⊙ Tramway de Toulouse, Montpellier, Bordeaux
- ⊙ BHNS de Cannes
- ⊙ Reconstruction de la montée du Puy-de-Dôme

Chiffres clés :

- ⊙ CA 2012 : 283 M€
- ⊙ Effectif 2012 : 1550 collaborateurs



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE

→ Annexe (2) : Le groupe Spie batignolles, acteur global du BTP

Spie batignolles a réalisé en 2011 un chiffre d'affaires de 2,17 milliards d'euros et un résultat d'exploitation supérieur à 3%, essentiellement sur le territoire national.

Spie batignolles opère dans cinq grands domaines d'activités qui couvrent l'ensemble des métiers du BTP :

- ◉ **la construction** : bâtiments privés (bureaux, cliniques, centres commerciaux, bâtiments industriels, logements, etc.) et bâtiments publics (écoles, lycées, hôpitaux, EHPAD, etc.) ;
- ◉ **le génie civil et les fondations** : travaux souterrains, fondations spéciales, construction industrielle...
- ◉ **les travaux publics** : terrassement, travaux routiers, travaux sur réseaux...
- ◉ **l'énergie et l'aménagement** : installation électrique, maintenance multi-technique, peinture, aménagement intérieur, façades...
- ◉ **les projets immobiliers** (création ou rénovation de quartiers, centres commerciaux, construction ou réhabilitation de locaux à usage de bureaux, de commerces ou d'hôtels, etc.) **et les concessions** (parkings, piscines).

Spie batignolles a créé un ensemble de marques innovantes assorties d'engagements, expression concrète de sa forte culture du partenariat. Avec Concertance®, Performance® et Présance®, le groupe Spie batignolles se positionne comme le **leader de la relation client** dans son domaine d'activités.

Le groupe a développé son expertise et organisé ses prestations **en réponse aux nouveaux besoins du marché**, en particulier :

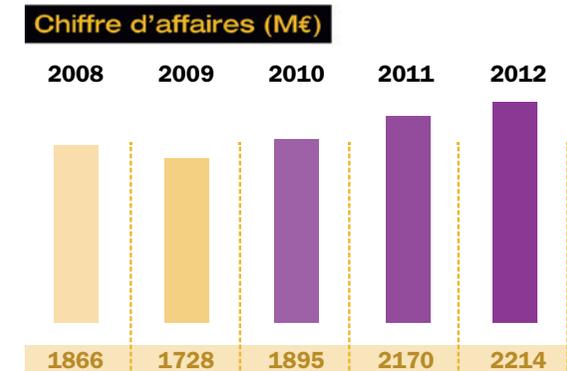
- ◉ la rénovation et la réhabilitation ;
- ◉ l'amélioration des performances énergétiques ;
- ◉ les grands projets d'infrastructures ;
- ◉ les projets en partenariat : PPP , conception-construction, immobilier, et concessions.

Le groupe Spie batignolles compte 7992 collaborateurs* et 160 implantations.

Spie batignolles appartient en majorité à ses cadres et à ses salariés depuis 2003. Ensemble, 220 dirigeants et cadres, associés à 60 % des collaborateurs ayant souscrit au Plan d'Épargne Groupe (PEG), détiennent l'équivalent de 75 % du capital de Spie batignolles.

- ◉ CA 2012: 2,21 Milliard €
- ◉ Prise de commandes 2012 : 2,05 Milliard €
- ◉ Nombre de collaborateurs au 31/12/2012 : 7992

* au 31/12/2012





LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



→ Annexe (3) : A propos du groupe NGE : l'expertise multimétiers

Leader historique du terrassement en France, NGE s'est hissé en quelques années au rang de premier groupe français indépendant de Travaux Publics Multimétiers.

Né de la volonté d'entrepreneurs de constituer un groupe d'entreprises d'expérience de Travaux Publics, NGE développe une approche spécifique, au travers d'une offre globale en matière de Travaux Publics alliant les bénéfices de compétences multimétiers et le respect des acteurs régionaux.

Le groupe se développe par croissance interne et externe et capitalise son savoir-faire autour de ses 6 métiers : Terrassement & VRD (GUIN-TOLI et ses filiales géographiques), Canalisations & Réseaux (EHTP, SLD TP, SOC, TPRN), Génie Civil (autour de NGE Génie Civil), Route et Equipements de la route (SIORAT, AGILIS), Travaux Géotechniques et de Sécurisation (avec le sous-groupe GTS) et enfin les Travaux Ferroviaires (avec le sous-groupe TSO).

NGE intervient sur l'ensemble du territoire hexagonal à partir de ses 15 Directions Régionales, et ses divisions Grands Travaux soit plus de 90 implantations.

Son pôle Grands Travaux réalise des travaux d'infrastructures d'envergure nationale tels que les lignes LGV et les voies autoroutières (travaux neufs ou élargissements). Il a obtenu la réalisation de plusieurs lots sur l'ensemble de ces grands projets, le plus souvent en tant qu'entreprise mandataire d'un groupement et permet à NGE de se positionner en tant qu'acteur de premier plan dans le secteur des Travaux Publics en France.

Depuis sa création, le groupe NGE suit une politique exemplaire en matière de responsabilité sociétale et au sein de ses entreprises.

L'emploi des seniors ou le centre de formation du groupe ne constituent que la partie la plus visible du dispositif. Le faible taux de turnover au sein de ses équipes et la longévité des carrières internes en sont des témoins éloquents. NGE s'est engagé récemment aux côtés du syndicat des terrassiers français en signant une charte de respect des orientations du Grenelle de l'Environnement. Chacun des chantiers entrepris pas les équipes de NGE à travers la France met en œuvre toutes les dispositions nécessaires au respect de l'environnement et du milieu naturel; ce principe intègre l'innovation, la recherche et l'initiative pour développer de nouvelles solutions de travaux.

Enfin NGE a construit sa solidité financière et développé l'ensemble des compétences métiers pour concevoir et réaliser les projets des différents donneurs d'ordre en s'adaptant aux nouvelles formes de marchés et notamment pour les projets financés de type PPP. Notamment, NGE est présent en qualité de co-concessionnaire dans de nombreux projets (A88 –avec Alicorne, A63 avec Atlandes, A150 avec ALBEA) et également associé à la construction du SEA au sein de COSEA. Le groupe se donne les moyens de relever un à un les défis majeurs qui s'offrent à lui : emploi, innovation, sécurité et respect de l'environnement.

Chiffres clés :

- ◉ Chiffre d'affaires 2012 : 1,328 Md€
- ◉ + de 90 implantations en France
- ◉ + de 7 000 collaborateurs dont 862 embauches dans l'année
- ◉ Une école de formations
- ◉ + de 88 500 heures de formation
- ◉ Carnet de commandes : 1,775 Md€ au 31/12/2012



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



→ Annexe (4) : Demathieu Bard

◉ Notre Groupe

Fondé en 1861 en Lorraine, Demathieu Bard compte parmi les principaux acteurs français indépendants du secteur de la construction. Avec un chiffre d'affaires de **831 M€ en 2011**, le groupe emploie **2700 collaborateurs** qui interviennent au sein d'un réseau d'agences et de filiales réparties sur le territoire français ainsi qu'en Allemagne, au Luxembourg, au Canada aux Etats-Unis.

◉ Nos Domaines d'activité

Historiquement reconnu pour son savoir-faire et ses compétences techniques dans la construction **d'ouvrages d'art** (ponts, viaducs, tunnels, travaux spéciaux), Demathieu Bard intervient également dans le domaine du **génie civil** (environnement, industrie, énergie), dans la réalisation de **bâtiments** (lycées et collèges, équipements sportifs ou culturels, hôpitaux, bureaux, logements, etc.) dans le cadre de tous types de marchés : Entreprise Générale, Conception-Réalisation, Développement immobilier, Gros OEuvre.

Demathieu Bard est un acteur majeur dans le domaine des infrastructures de transport routier : périphériques urbains, roades et contournements d'agglomérations, autoroutes. Les compétences de Demathieu Bard dans la construction et la réparation d'ouvrages d'art sont reconnues et le groupe met régulièrement en oeuvre les différentes techniques de réalisation d'ouvrages, des plus courantes aux plus complexes.

◉ Concessions et contrats de Partenariat

Dans une logique constante d'adaptation aux marchés du BTP, le groupe s'est, depuis plusieurs années, structuré pour intervenir dans le cadre de **marchés de Concessions d'infrastructures et de partenariats Publics Privés**. Plusieurs projets ont ainsi été réalisés en ce sens : deux PPP traités en Allemagne sur un ensemble d'équipements scolaires, l'autoroute A88, en qualité de co-concessionnaire au sein du groupement ALICORNE, le PPP du complexe Aquatique de Differdange au Luxembourg, ainsi que trois autres opérations en cours en Partenariat Public Privé sur des équipements scolaires en Lorraine.



LE MEILLEUR EST À CONSTRUIRE



→ Annexe (5) : CDC Infrastructure

CDC Infrastructure est détenue à 100% par la Caisse des Dépôts. Dédiée aux investissements directs de long terme en fonds propres dans les **actifs d'infrastructures** brownfield (en service) et dans les projets greenfield (en construction), CDC Infrastructure détient aujourd'hui un portefeuille de 16 actifs (brownfield et greenfield), essentiellement dans les infrastructures de transport et d'énergie dont notamment :

- ◉ 10% de SANEF, le troisième opérateur autoroutier en France avec un réseau de 1.700 kilomètres d'autoroutes ;
- ◉ 49% du Viaduc de Millau ;
- ◉ 8% de GRT-GAZ, le réseau français de transport de gaz ; et
- ◉ 25% de la ligne ferroviaire à grande vitesse Tours-Bordeaux (projet greenfield).

La valeur du portefeuille de CDC Infrastructure s'élève à environ 1.000.000.000 d'euros et l'objectif à horizon 2014 est d'atteindre un portefeuille de 1.500.000.000 d'euros.

Objectif 2014 : un portefeuille de 1,5 Md€