

# DT news

N° 1  
MARS  
2019

## Gagner 30% sur le coût d'un tracé?

*Optimisation du tracé du périphérique Sud de Bogota avec Appia, logiciel d'optimisation.*

p.08

## Réparation de l'A15

*Déjà une quatrième voie ouverte, bientôt la fin des ralentissements à Gennevilliers!*

p.04

## Des experts vous accompagnent :

*Un service étanchéité en pleine expansion & une projeteuse TEKLA en charpente métallique*

p.23 à 27



**Pierre COLIN**  
*Directeur des ressources techniques et opérationnelles, Direction Technique des Travaux Publics Île-de-France et Travaux Maritimes et Fluviaux*



**Nicolas METGE**  
*Directeur d'ISC*



**Olivier ESSEL**  
*Directeur SOLUMAT TP Île-de-France*



**Yann LEPRETRE**  
*Responsable ITECH 3D*



**Maria NENOVA**  
*Responsable Service Assistance Étanchéité*

# Édito



C'est moi qui ouvre le bal de l'édito ! Dans l'ère de communication dans laquelle nous vivons, pas facile de faire entendre sa voix... Tous noyés dans le flot d'information quotidien, nous ne savons plus qui fait quoi, qui fait comment et pour qui. Chaque client pour lequel nous travaillons ne voit notre ingénierie qu'au travers de la fenêtre des missions que nous effectuons pour lui et nous avons peu d'occasion d'exprimer la diversité des prestations qui nous sont confiées.

Au service de nos chantiers, nous nous efforçons de combler le plus de « vides techniques » en étant force de proposition, force de conseil et force d'optimisation sur tous les sujets qui ont un impact sur la manière dont nous construisons ensemble... L'objectif de cette newsletter est donc clair, parler un peu de nous, de nos collaborateurs, de ce que l'on fait, de nos chantiers et de nos réussites.

Parce que le monde avance à une vitesse affolante et que nos sujets font tout pour suivre le rythme, nous souhaitons vous proposer un peu de lecture tous les trimestres ! En espérant que cette initiative vous apporte une vision nouvelle et différente de notre activité, je vous souhaite une excellente lecture.

Nicolas METGE



## ACTUALITÉS ISC

**04** | **AUTOROUTE A15**  
Réparation du viaduc de  
Gennevilliers

**08** | **APPIA**  
Notre logiciel d'optimisation de  
tracés en incubation à Léonard

**09** | **TOURS DUO**  
**L11 - PYRÉNÉES**  
Des nouvelles de nos chantiers

**10** | **SEMAPA LOT M10VP**  
Etudes en cours pour la  
couverture des voies SNCF

**11** | **VSM**  
Une 1<sup>ère</sup> en France pour cette  
méthode de creusement vertical

**13** | **STADE DE YAMOOUSSOUKRO**  
Revue de conception du stade de  
20 000 places en Côte d'Ivoire

## ACTUALITÉS SOLUMAT TP IDF

**18** | **FULL SERVICE**  
Une prestation tout-en-1 pour  
vos chantiers

**20** | **INNOVATION ET NOUVELLES  
ACQUISITIONS**  
Solumat évolue au quotidien

**21** | **NOUS CONCEVONS ET  
FABRIQUONS SELON VOS  
BESOINS**

## ACTUALITÉS ITECH 3D

**14** | **VISA**  
Formez-vous à la pose de  
voussoirs en Réalité Virtuelle

**16** | **REMISE D'OFFRE 100%  
DIGITALE**  
Application pour smartphone

## ZOOM PROFILS

**22**

**AUORE PREUX**  
Projeteur TEKLA en charpente  
métallique à ISC

**24**

**OLIVIER ESSEL**  
Directeur matériel Solumat TP IDF

**26**

**MARIA NENOVA**  
Responsable du Service Assistance  
Étanchéité

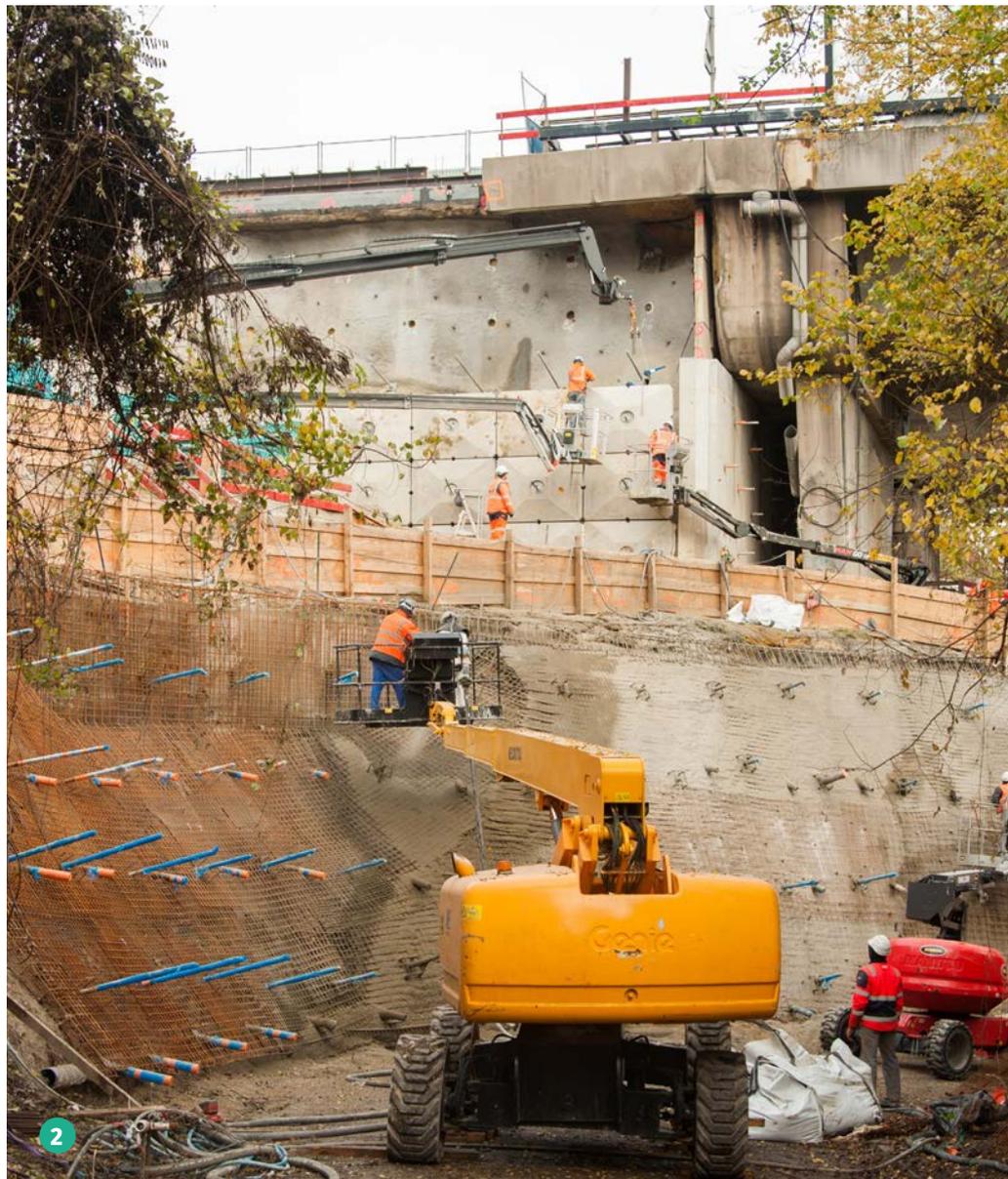


## [EXE] AUTOTROUTE A15 RÉPARATION DU VIADUC DE GENNEVILLIERS

En mai 2018, à la naissance du viaduc de Gennevilliers sur l'Autoroute A15, une partie du remblai en terre-armée s'effondre en raison d'une rupture des armatures corrodées. Seulement deux voies sur quatre sont maintenues en circulation causant des ralentissements conséquents sur cette partie du réseau. La DiRIF (Direction des Routes d'Île-De-France) lance un appel d'offre pour la réparation du massif en terre-armée auquel répond le groupement d'entreprise mandaté par Sogea IDF avec Fayolle, Freyssinet, Solétanche Bachy et NGE Fondations.

Le marché prévoit la réouverture d'une troisième voie de circulation sur le viaduc dans un délai de deux mois ce qui nécessite une grande réactivité et une bonne organisation de l'ensemble des travaux. Ces derniers concernent le renforcement du mur de front et la réparation du mur latéral du massif ainsi que le renforcement du talus en contrebas.

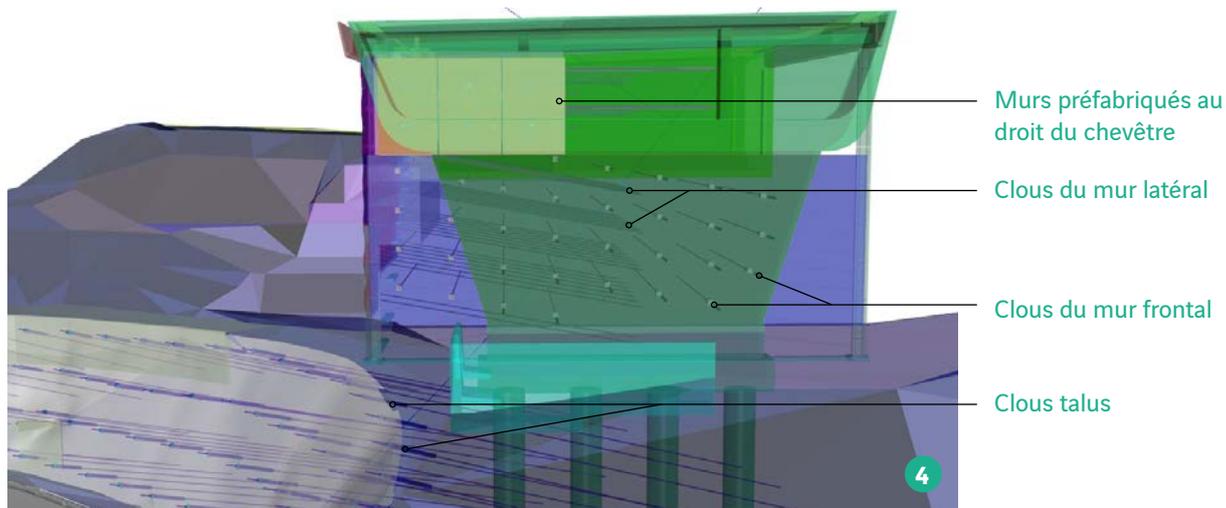




**1** - Pose d'une écaille préfabriquée à la grue mobile.

**2** - Le chantier avance sur tous les fronts, avec la pose des écailles au niveau du mur en terre armée et la projection du béton au niveau du talus en contrebas.

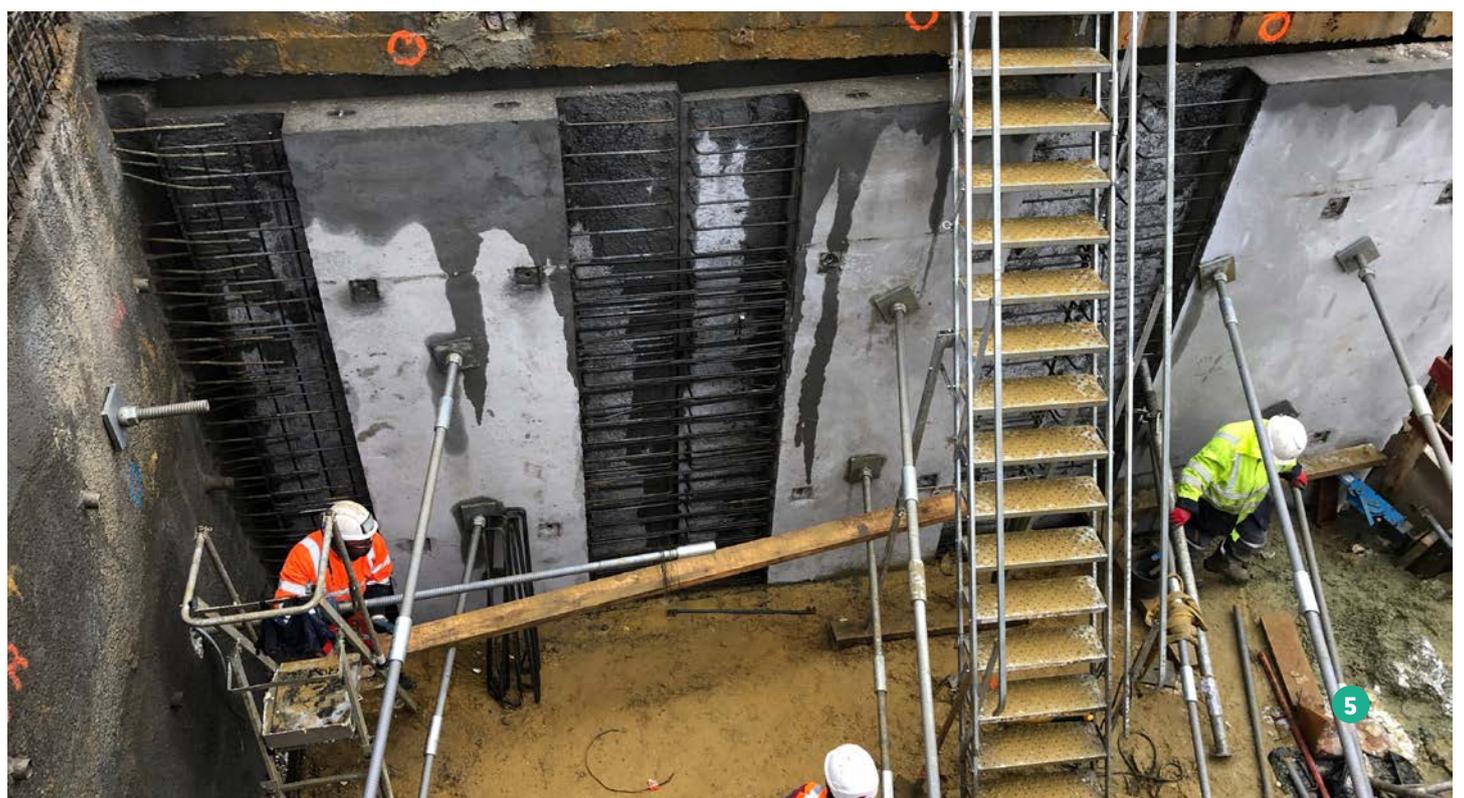
**3** - Ferrailage du talus avant projection du béton.



SOGEA IDF a fait appel à ISC afin de réaliser les études d'exécution alliant structure et méthode 3D. L'ensemble du projet a d'abord été modélisé à partir du DOE, puis recalé selon les relevés topographiques afin de contrôler les interfaces entre les éléments de structure projetés qui ne devaient surtout pas interagir et fragiliser les éléments existants. Effectivement, tout l'enjeu du projet - que ce soit dans le renforcement du mur de front, du talus en contrebas ou du mur latéral - était le calepinage minutieux des clous et des carottages. Ainsi, le clouage du mur de front commençait par le carottage de la pile du viaduc et des écaillés de terre-armée, qui ne devaient interagir ni avec le ferrailage de la pile, ni

avec les lamelles de TA, sachant que leur position est également contrainte par les clous de renfort du mur latéral. Pour ceux du talus, ils ne devaient interagir ni avec les pieux de la pile du viaduc ni avec les semelles de fondation du remblai en terre-armée. Le logiciel a permis d'optimiser la répartition des 100 clous sur la surface du talus tout en évitant les pieux du viaduc. Si la partie basse du mur frontal a pu être clouée en carottant la pile du pont, et en clouant donc «par l'extérieur», la partie supérieure à l'arrière du chevêtre et du garde grève a du être renforcée «par l'intérieur». Une niche a été terrassée au niveau de la zone effondrée au droit du chevêtre afin de clouer et rabouter trois murs préfabriqués.

- 4 - Modèle 3D
- 5 - Pose des murs préfabriqués et rabouages aux clous de la niche
- 6 - Réalisation de la dalle de frottement





## [R&D] APPIA NOTRE LOGICIEL D'OPTIMISATION DE TRACÉS LINÉAIRES EN INCUBATION À LÉONARD

Leonard, la plate-forme de prospective et d'innovation de VINCI vient de lancer le programme de coaching de la 3ème promotion de projets incubés. Après une phase d'observation, Alexandre COUSIN, en charge du projet APPIA pour ISC, doit maintenant définir le business model de ce nouvel outil.

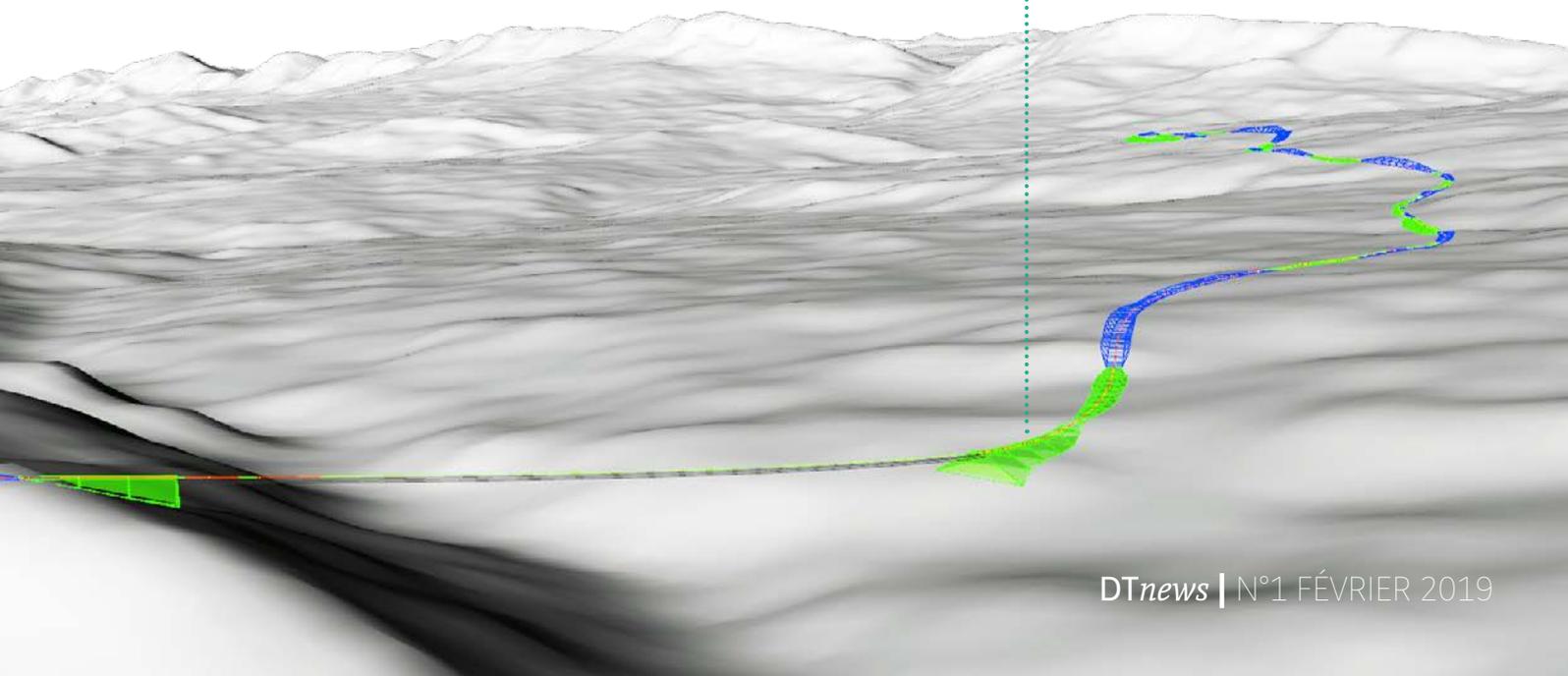
En juin dernier, nos équipes se sont vues confier une nouvelle étude d'optimisation de tracé linéaire, celle du périphérique Sud de Bogotá. Dans une zone de plus de 115km<sup>2</sup>, VINCI Construction Terrassement nous a demandé de rechercher le tracé optimal de ce futur axe pétrolier, qui reliera les portions Est et Ouest du périphérique déjà existant. APPIA, notre algorithme évolutionniste spécialement développé pour la recherche de tracé, a dû s'adapter à une topographie particulièrement escarpée, tout en veillant à ne pas impacter le Páramo (un biotope de la Cordillère des Andes, entre forêts et neiges éternelles), à respecter les zones forestières et à contourner les exploitations minières qui ponctuent la zone.

A noter que l'optimisation ne s'est pas faite uniquement sur le volume de terre déplacé mais également sur le linéaire d'ouvrage d'art à réaliser, sur l'impact environnemental et sociétal du projet, ainsi que sur le respect des contraintes géométriques (pentes limites, rayons de courbure, etc.).



**30%**

«Grâce à l'utilisation d'APPIA, nous avons pu proposer une solution respectant toutes les contraintes du projet et opérer une réduction de 30% par rapport au coût de la solution initiale.»





## [EXE] TOURS DUO ELLES ÉMERGENT !

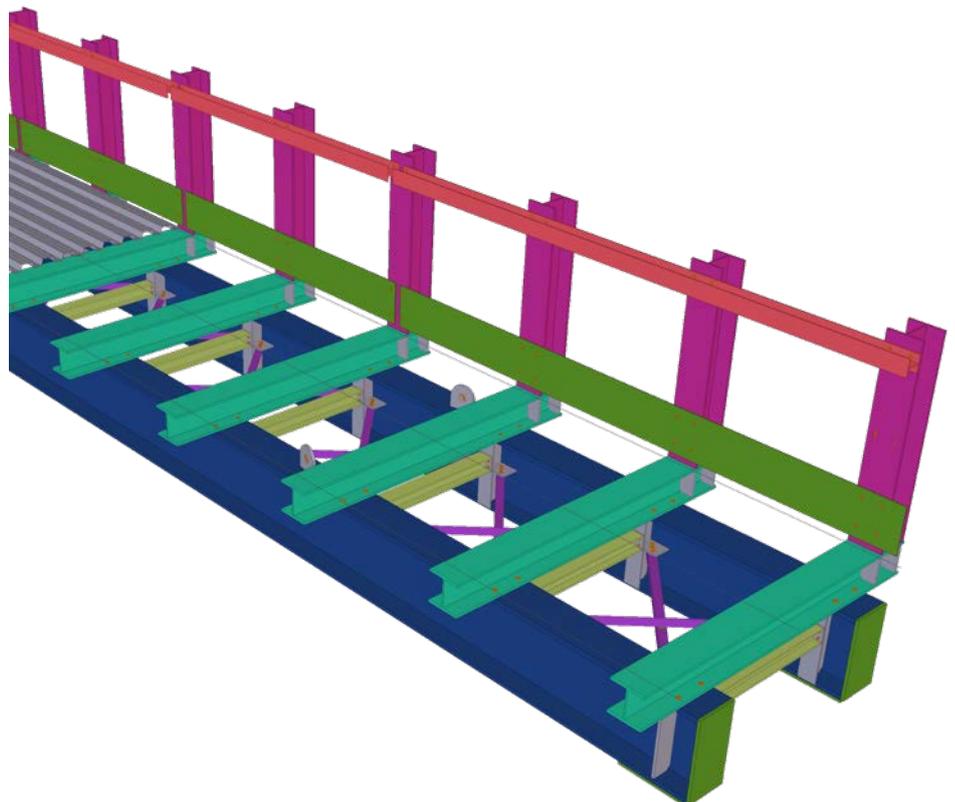
Les Tours Duo de Jean Nouvel dans le 13ème arrondissement de Paris commencent à émerger de la surface. Le noyau de Duo 1, équipé d'un grim pant fourni par PERI, a vu son premier bétonnage ce mois-ci. Duo 2 qui ne sera pas équipé de grim pant arrivera bientôt au même niveau des couvertures des voies de l'avenue de France. Si ces deux tours de respectivement 180 et 122 mètres de hauteur peuvent désormais commencer à s'ériger, c'est grâce aux neuf niveaux de sous-sols déjà réalisés qui auront mobilisés, pour les études méthodes, trois ingénieurs ISC pendant 13 mois sur le chantier

## [EXE] L11 PYRÉNÉES UN CHANTIER QUI AVANCE VITE, TRÈS VITE !

Le projet sur la station Pyrénées (ligne 11), nous mobilise à plus d'un titre et nous permet de mettre en œuvre différentes compétences, dont les calculs géotechnique, pour évaluer les efforts dans les soutènements provisoires et le revêtement définitif. A noter que nous

avons pu justifier de la suppression du boulonnage de front durant la phase de creusement des galeries, prévu au marché mais qui aurait énormément retardé le planning travaux. L'expertise en charpente métallique est également mise à l'honneur

avec la réalisation des blindages provisoires sous Tekla et les études d'un platelage lourd prévu pour maintenir la circulation au-dessus du creusement du puits réalisé.



## [EXE] SEMAPA LOT M10VP

### COUVERTURE DES VOIES SNCF À MASSÉNA, PARIS XIII

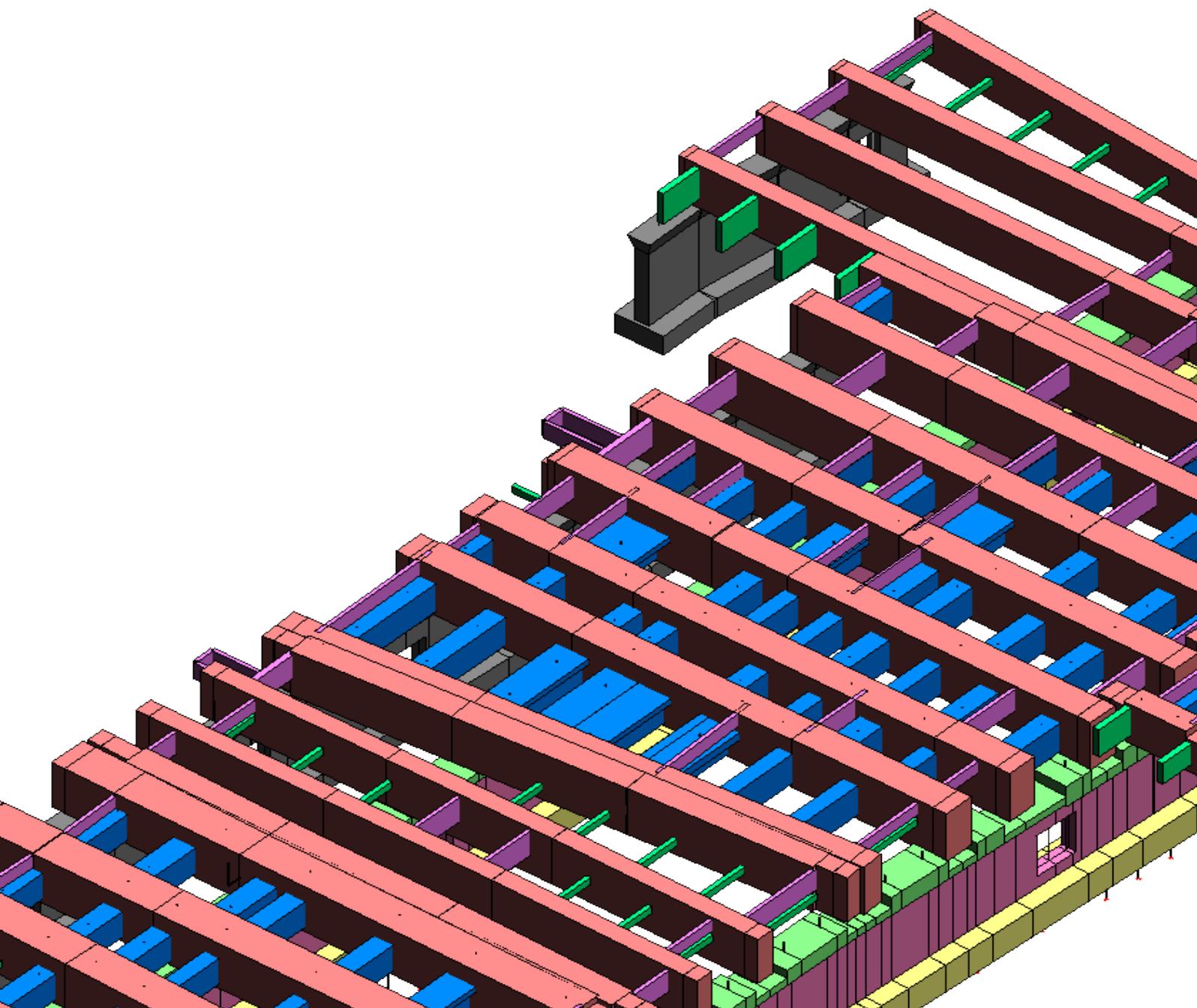
Dans le cadre du projet de couverture des voies SNCF à Masséna (Paris XIII, Lot M10VP), ISC réalise les études d'exécution structures et une partie des études d'exécution méthodes pour le compte de Chantiers Moderne Construction, mandataire en groupement CMC avec Solétanche-Bachy, Botte Fondations et Matière.

Outre le dimensionnement des appuis, implantés dans le domaine ferroviaire au milieu des voies maintenues en service tout au long du projet, et des mégapoutres BA (jusqu'à 3.5m de haut), ISC accompagne

le groupement sur la mise au point et la réalisation des études des ouvrages provisoires de première catégorie :

- écrans de protection lourds,
- plateformes de travail sous forme d'estacade sur micropieux ou de remblai liquide sur mur de soutènement,
- blindage pour retrait de massifs existant à proximité des voies,
- blindage et butonnage de parois berlinoises,
- démolition d'une station d'épuration enterrée.

Une grande partie des travaux va se faire « depuis le haut » c'est-à-dire depuis les couvertures existantes. Dans ce contexte, ISC assiste le groupement dans la définition des zones de travaux permettant de justifier l'existant, certaines configurations nécessitant quelques renforts de structure. Cela concerne notamment les installations de chantier, les livraisons, les zones de stockage et les positions des grues automotrices ou sur chenilles permettant d'approvisionner la zone et de réaliser les travaux.





## [EXE] VSM

### UNE PREMIÈRE EN FRANCE !

L'utilisation de la technique VSM (vertical shaft sinking machine) est une première en France et ISC est fier de participer à cette aventure !

Le VSM a été fabriqué en Allemagne, dans l'usine Herrenknecht de Schwanau. Il est constitué

- d'une unité de creusement dont la fraise, montée sur un bras télescopique, creuse le sol,
- de trois vérins, ce qui permet de suspendre l'ensemble du puits et de contrôler la descente du revêtement,
- d'une unité de dessablage.

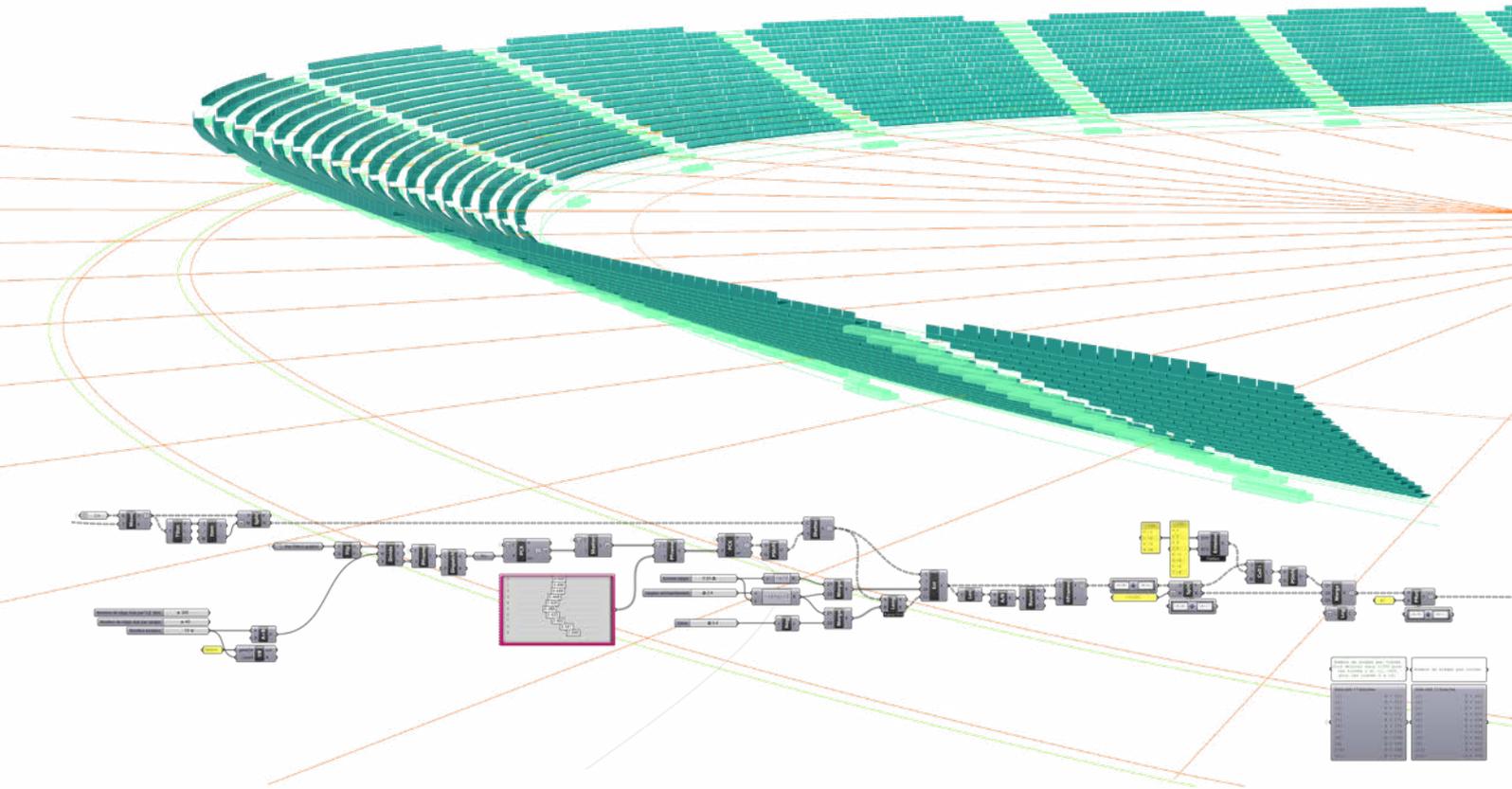
En plus d'éviter la construction de parois moulées, techniquement plus longue, cette machine originale empêche l'abaissement de la nappe phréatique pendant la réalisation du puits et donc les éventuels tassements pouvant avoir une incidence sur la zone de travaux.

Avec cette méthode il est également possible de réaliser simultanément l'excavation et la pose de voussoirs. Grâce à sa précision et sa rapidité d'exécution, elle est donc particulièrement adaptée aux chantiers des puits de la ligne 15.

Les équipes d'ISC, en collaboration avec les équipes de Dodin Campenon Bernard et de VINCI Construction Grands Projets, ont eu en charge de réaliser les études préliminaires des travaux VSM (calepinage et définition des hauteurs des voussoirs, PIC préliminaires) pour l'élaboration du dossier technique à présenter à la maîtrise d'œuvre afin de leur faire accepter l'utilisation de la technique VSM.

Cette première étape ayant été un succès, les équipes méthodes d'ISC ont ensuite participé à la réalisation des plans d'installations de chantier des puits VSM et à la synthèse entre le VSM et les travaux de génie civil, en partenariat avec la direction technique du chantier et les équipes du fabricant du VSM « Herrenknecht ».





## [EXE] STADE DE YAMOUSSOUKRO

### REVUE DE CONCEPTION DE L'APS AVANT LE DÉBUT DES ÉTUDES D'EXECUTION

Sogea Satom a confié à nos équipes les études d'exécution de structures et de méthodes du stade de Yamoussoukro, capitale politique et économique de la Côte d'Ivoire.

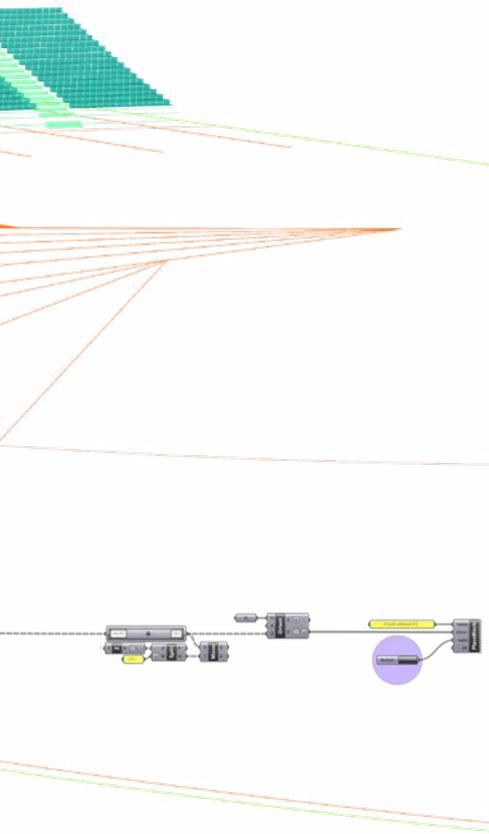
D'une capacité de 20 000 places, ce stade principalement dédié au football pourra également accueillir des compétitions d'athlétisme grâce à sa piste en revêtement synthétique et ses aires de lancer et de saut.

Le contrat de conception-construction, est porté par Sogea Satom au sein d'un groupement composé de SCAU architecture, d'Egis (conception structurelle et CES), de Beaudin-Chateauneuf (couverture métallique) et d'Alcor (sièges et équipements).

La revue de conception avant les études d'exécution a permis de revoir quelques dispositions. Notamment, les gradins Nord-Sud-Est, à l'origine en structure métallique,

seront réalisés en béton pour plus de pérennité. Des «dossiers» préfabriqués de 4m de long et 50 cm de hauteur environ avec des aciers en attente seront posés directement sur le terrain terrassé en escalier, drainé et compacté, et les «assises» seront coulées en place.

Un modèle 3D rhino, couplé à un algorithme Grasshopper a permis de placer automatiquement les sièges sur la nouvelle conception et d'optimiser leur nombre.



[R&D] VISA

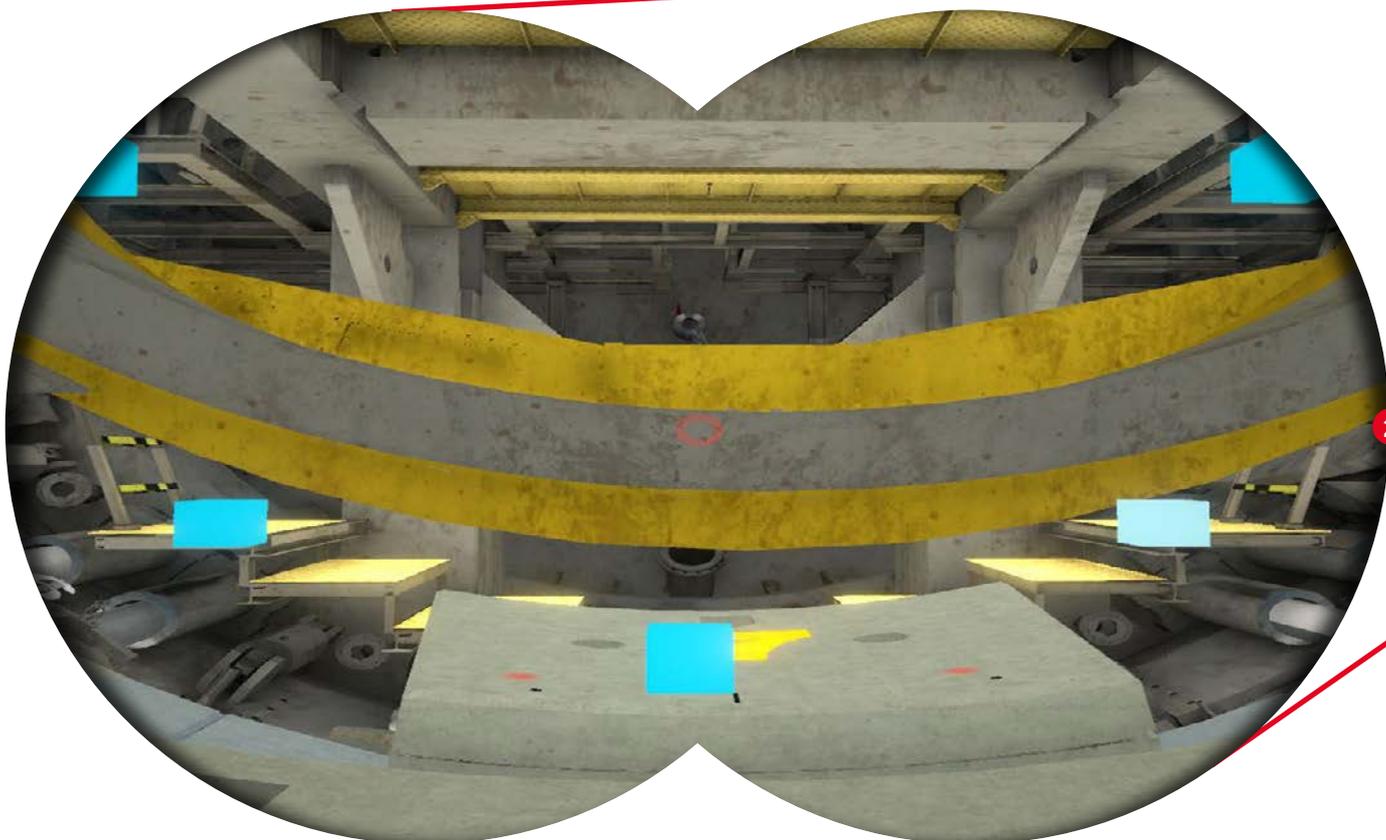
# VIRTUAL SEGMENT ASSEMBLY SIMULATOR

APPLICATION DE FORMATION  
EN RÉALITÉ VIRTUELLE POUR  
LA POSE DE VOUSSOIRS

Cet outil développé en partenariat avec Bessac et le centre de formation CESAME de VINCI Construction France, a pour but de former les futurs poseurs de voussoirs. La formation des poseurs peut s'avérer coûteuse car il n'existe aujourd'hui pas d'autre alternative que la formation in-situ, lors de la construction d'un tunnel. Cette tâche étant sur le chemin critique de l'avancée du tunnelier, elle ralentit considérablement la productivité.



1



2

La réalité virtuelle couplée à la commande de pose qui est identique à celle sur un tunnelier permet aux candidats d'être en immersion complète et donc d'obtenir des sensations proche de la réalité. Des formations ont déjà été proposées au centre de formation du CESAME et les candidats ont pu acquérir de l'expérience sur l'utilisation et sur la prise en main de la

commande et poser un anneau complet en améliorant leur temps de pose tout au long de la formation. Organisée sur cinq jours alliant pratique et théorie, la formation peut également être dispensée directement sur chantier.

- 1 - Salon TRANS MEA 2018 au Caire avec le ministre des transports Egyptien
- 2 - Environnement en réalité virtuelle
- 3 - Convention « VILLAGE VINCI » où notre PDG Xavier HUIILLARD s'est entraîné à la pose des voussoirs

**centrer nos expertises au service des tunnels**  
*Focusing our expertise on upgrading tunnels*

VINCI  
CONSTRUCTION

**Concentrer nos expertises**  
*Focusing our expertise on upg*

VISA  
 Simulateur de pose de voussoirs  
 en réalité virtuelle

*Virtual Segment Assembly Simulator*

La pose de voussoirs est un poste clé lors de la construction d'un tunnel au tunnelier.  
 Grâce à VISA développé par Bessac, en partenariat avec le centre Cézanne de VINCI Construction France, la formation et le perfectionnement à la pose des voussoirs se fait sans heurt et sans compromettre la qualité de l'ouvrage final.

*Segment lining assembly is a key post for the construction of tunnels using a TBM.  
 Thanks to VISA developed by Bessac, in partnership with VINCI Construction France, the training and improvement of the skills to install tunnel segments can be carried out smoothly without compromising the final work.*



Visualisation en temps réel des paramètres du tunnelier  
*Real-time display of tunnel boring machine parameters footprint*



Représentation 3D du tunnel en-built et du bâti  
*Spatial representation of the in-built tunnel and the buildings*



# [APP'] VOTRE REMISE D'OFFRE 100% DIGITALE

ÉPATEZ VOTRE CLIENT AVEC CETTE  
APPLICATION POUR SMARTPHONE, TABLETTE  
OU PC !



**I-Tech 3D a développé une application permettant de regrouper l'ensemble des documents de l'étude d'un projet.**

Créée pour le compte d'une filiale en Nouvelle-Calédonie de VINCI DOM-TOM, cette application répond au besoin d'innover sur le format de la remise d'offre.

L'application regroupait donc l'ensemble des documents contractuels mais aussi un film 3D du phasage du projet. Une tablette a été livrée au client en plus des documents papier. Depuis, le projet a été remporté par DUMEZ GTM Calédonie : nous sommes donc fier d'avoir participé à ce succès ! Cette application a été développée pour

tablettes et smartphones mais peut aussi être adaptée en version PC afin d'être transmise au client lors d'une remise d'offre dématérialisée.

L'application peut également être utilisée directement lors d'une soutenance pour présenter les différents documents du projet de façon innovante et organisée.



[MATÉRIEL]

# FULL-SERVICE

UNE PRESTATION D'AMÉNAGEMENT DE VOS CHANTIERS TOUT EN 1 MAINTENANT OPÉRATIONNELLE !



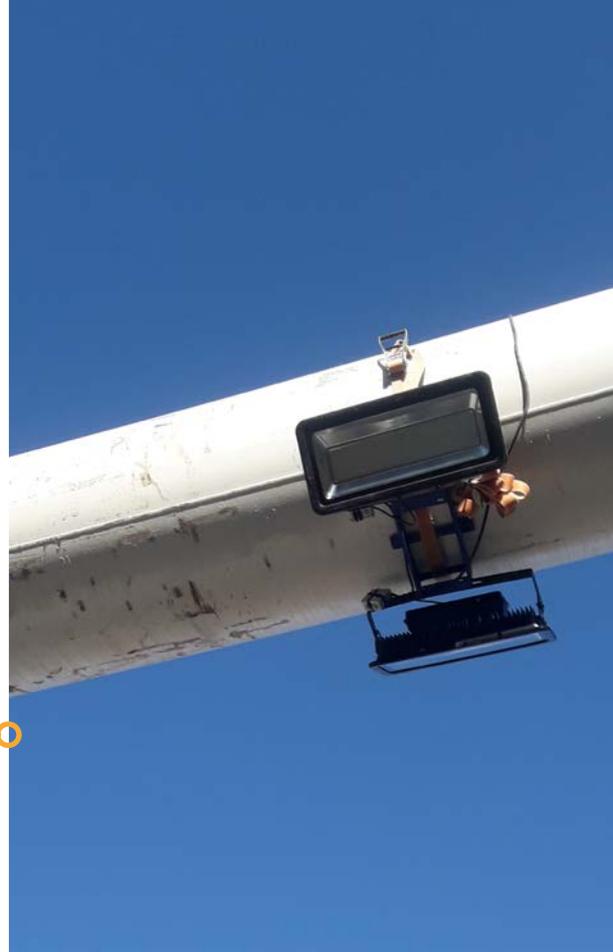


Le service matériel est désormais à même de proposer un « full-service » parfaitement opérationnel avec les prestations d'aménagements d'emprise (GBA, rambardes et base vie), le raccordement électrique et la plomberie. Beaucoup de chantiers nous ont fait confiance comme le puits OA01 pour la ligne 18 du Grand Paris Express et le Chantier T2D- gare de Noisy Champs sur la ligne 15 du Grand Paris Express.

## [INNOVATION] SUPPORT DE SPOT POUR BUTONS

L'INNOVATION AU COEUR DU CHANTIER

Le diable est dans le détail et nous sommes particulièrement fiers des petites innovations qui améliorent le quotidien de nos chantiers comme ce support de spot à fixer sur des butons métalliques. Merci aux chantiers qui nous ont permis l'innovation et la fabrication de nouveaux produits.



## [ENGINS] NOUVELLES ACQUISITIONS

NOS CHANTIERS ÉVOLUENT, NOS OUTILS AUSSI !

En terme de matériel, plusieurs investissements ont été fait en 2018 comme un chariot élévateur à tourelle rotative pour le chantier de la Mairie des Lilas ou des robots électriques de démolition Brokk 110 et 170 pour le chantier de e-def Eole-La Défense. Des engins utiles pour nos travaux souterrains !



**[SERVICE]  
NOUS CONCEVONS ET  
FABRIQUONS SELON  
VOS BESOINS**

Notre service chaudronnerie est également en plein développement et nous évoluons rapidement en termes de conception et de fabrication. Nous avons par exemple fourni des rambardes de chantier sur mesure pour le chantier e-def Eole-La Défense.



# Zoom Profil



[ENTRETIEN]

**Aurore PREUX**

PROJETEUR TEKLA EN CHARPENTE MÉTALLIQUE

### DTnews. DEPUIS QUAND ES-TU DANS LE BUREAU D'ÉTUDES ET D'OÙ VIENS-TU ?

**AP.** Je suis arrivée chez ISC - VCF TP IDF en Janvier 2018, avant cela j'ai passé cinq ans chez les Charpentiers de Paris, ces cinq années ont été l'occasion pour moi d'avoir une réelle expérience du terrain.

### DTnews. QU'EST CE QUI T'AS LE PLUS ÉTONNÉ EN ARRIVANT CHEZ NOUS ?

**AP.** Qu'une filiale de VINCI Construction veuille développer son activité en charpente métallique, je trouve cela ambitieux et intéressant.

### DTnews. QUEL RÔLE AS-TU AU QUOTIDIEN AU SEIN DU BUREAU D'ÉTUDE ?

**AP.** Je suis en charge de l'élaboration de plans d'ensemble de charpente métallique et de plans d'exécution destinés à la fabrication en atelier et la pose sur site. Je travaille en étroite collaboration avec les ingénieurs structure pour la conception et les ingénieurs méthodes pour la mise en œuvre de ces structures. J'effectue également un travail de synthèse quand différents corps de métiers sont impliqués. Je travaille sous le logiciel Tekla Structures développé par Trimble qui est aujourd'hui un des logiciels de référence en charpente métallique.

### DTnews. QU'EST-CE QUE TU APPORTES À TES CLIENTS SELON TOI ?

**AP.** Le fait d'avoir un bureau d'études capable de proposer des solutions en charpente métallique de la conception à la réalisation est forcément un plus pour des clients très « béton ». Avoir un interlocuteur qui maîtrise les contraintes du terrain, que ce soit en atelier ou en pose, être capable d'échanger avec les fabricants et les poseurs pour trouver des solutions qui leur facilitent la tâche et avoir la maîtrise du logiciel Tekla qui permet de gagner beaucoup de temps en fabrication, c'est une plus-value non ?

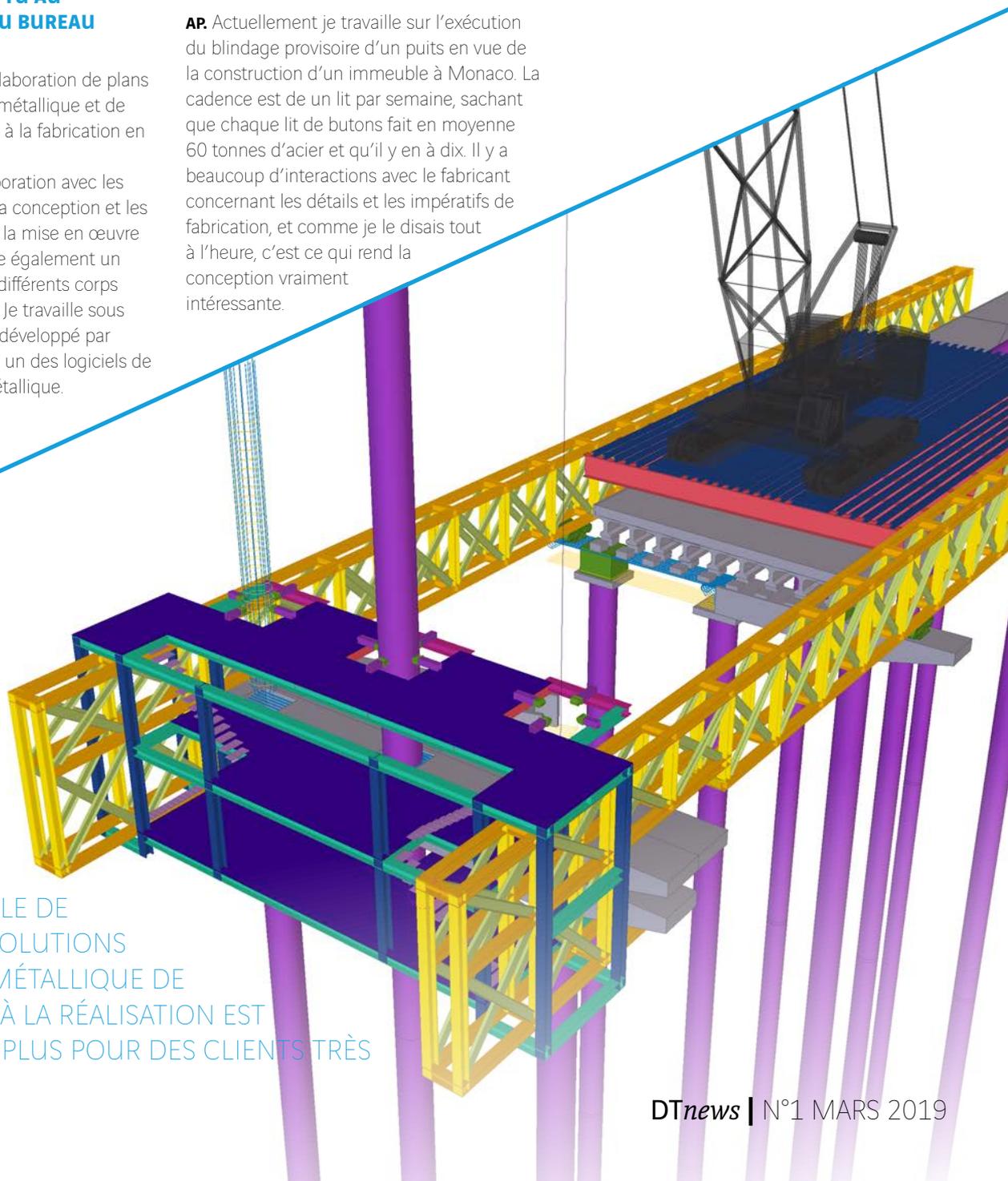
### DTnews. AS-TU UN MOT À PARTAGER SUR TA PRODUCTION ACTUELLE ?

**AP.** Actuellement je travaille sur l'exécution du blindage provisoire d'un puits en vue de la construction d'un immeuble à Monaco. La cadence est de un lit par semaine, sachant que chaque lit de butons fait en moyenne 60 tonnes d'acier et qu'il y en a dix. Il y a beaucoup d'interactions avec le fabricant concernant les détails et les impératifs de fabrication, et comme je le disais tout à l'heure, c'est ce qui rend la conception vraiment intéressante.

### DTnews. LE MOT DE LA FIN ?

**AP.** La charpente métallique est encore un domaine en pleine expansion chez VINCI, les collaborateurs sont curieux et moi ravie de pouvoir partager sur mon métier !

« LE FAIT D'AVOIR UN BUREAU D'ÉTUDES CAPABLE DE PROPOSER DES SOLUTIONS EN CHARPENTE MÉTALLIQUE DE LA CONCEPTION À LA RÉALISATION EST FORCÉMENT UN PLUS POUR DES CLIENTS TRÈS "BÉTON" »



[ENTRETIEN]

# Olivier ESSEL

DIRECTEUR MATÉRIEL SOLUMAT  
TP IDF



### **DTnews. A QUOI VOUS FAIT PENSER L'ANNÉE 2018 QUI VIENT DE S'ÉCOULER?**

**OE.** 2018 a été l'année du renforcement de l'activité location de matériel et du lancement du service « 100% assistance au démarrage de chantier » appelé Full Service. Ce dernier vise à décharger les équipes de production d'une partie des tâches associées à l'installation des chantiers.

Je tenais à remercier les nombreux chantiers qui nous ont fait confiance. Grâce à cette collaboration, SOLUMAT TP IDF a investi dans du nouveau matériel.

Durant l'année, nous avons renforcé notre parc et passé commande :

- de 3 chariots élévateur à tourelle rotative,
- de 3 robots de démolition électriques de type BROKK pour nos chantiers de travaux souterrains. Ils partiront dès la fin du mois de janvier sur le projet e-def Eole-La Défense pour réaliser des puits.
- d'étais lourds MILLS de type «TOURECHAF»,
- de MINI-ESCALIB et d'ESCALIB, et du matériel « SITE » pour améliorer l'organisation et le management visuel de nos chantiers,
- de groupes électrogènes.

Nous avons également investi dans une pelle d'attaque ponctuelle de type Liebherr 924 tunnel que nous remettons à niveau.

### **DTnews. AU-DELÀ DU SERVICE MATÉRIEL QUE VOUS RENFORCEZ, UN PROJET VOUS ANIME PARTICULIÈREMENT...**

**OE.** En effet, le projet qui me tient particulièrement à cœur est d'avoir rendu fonctionnelle une chaudronnerie qui au-delà de nous permettre d'assurer l'entretien d'une partie de notre matériel,

répond aujourd'hui efficacement à la demande des chantiers. Cet outil va également nous permettre de développer de nouveaux produits.

### **DTnews. QU'AVEZ VOUS ENTREPRIS CETTE ANNÉE QUI VOUS REND PARTICULIÈREMENT FIER?**

**OE.** Un des succès majeurs de l'année 2018 est la mise en place d'une synergie entre les services internes de la Direction Technique : service achats, bureau d'études structures, service méthode et service matériel; nous mettons toutes nos compétences techniques au diapason pour répondre au mieux à nos chantiers.

Pour exemple, la collaboration avec le service achats nous permet d'investir plus efficacement en répondant avec le meilleur rapport qualité/prix à la demande des chantiers sur des produits ciblés. Avec les méthodes et ISC, nous avons les moyens de répondre aux besoins des chantiers de la conception à l'exécution.

### **DTnews. SI VOUS AVIEZ UN SOUHAIT POUR 2019, QUEL SERAIT-IL?**

**OE.** Je souhaite que l'année 2019 soit pour SOLUMAT TP IDF une année de développement, d'accomplissement et de partenariat entre les entités du groupe. Nous continuerons à travailler en partenaire de nos chantiers et à les accompagner dès la phase de lancement et de préparation et pendant toute l'exécution de l'opération. Bien entendu, nous poursuivrons notre politique d'investissement du matériel nécessaire à nos réalisations.

«SOLUMAT TP IDF EST LE SERVICE MATÉRIEL DE LA DIRECTION OPÉRATIONNELLE DES TRAVAUX PUBLICS EN IDF. NOUS TRAVAILLONS AVEC L'ENSEMBLE DU RÉSEAU DES SOLUMAT DE VINCI CONSTRUCTION FRANCE RÉPARTI SUR TOUT LE TERRITOIRE NATIONAL»



[ENTRETIEN]

# Maria NENOVA

RESPONSABLE DU SERVICE ÉTANCHÉITÉ

**DTnews. DEPUIS QUAND AS-TU REJOINS LA DRTO ET D'OÙ VIENS-TU ?**

**MN.** Je suis arrivée chez VCF TP IDF à la fin de mes études en Septembre 2017. Forte de mes expériences en coordination études travaux sur les sujets d'étanchéité, j'avais la volonté de développer un service dédié à ce genre d'assistance à la croisée du monde des travaux, des méthodes et des structures

**DTnews. QUEL EST TON RÔLE ET TON TRAVAIL AU QUOTIDIEN ?**

**MN.** Suite à mon arrivée, le service assistance étanchéité a été créé et j'en suis la responsable. Je manage actuellement une équipe composée de trois personnes. J'apporte une assistance technique sur les problématiques de mise en œuvre des procédés d'étanchéité dans le cadre des projets d'ouvrages souterrains comme le projet e-def Eole-La Défense ou d'autres ouvrages d'infrastructures (passerelle de Puteaux). J'interviens auprès de nos équipes travaux sur toute la durée du projet depuis la conception jusqu'à la réception en collaboration avec les équipes méthodes et structures, le service achat et le service de qualité et

prévention.

Je représente VCF TP au sein de l'Aftes, notamment dans le Groupe de Travail 9 (GT9) y compris la commission Avis d'Experts. Mon travail comporte également un rôle de Retour d'expérience à destination des chantiers ainsi que la Recherche des solutions non courantes.

**DTnews. A TON AVIS, QU'EST-CE QUE TU APPORTES À TES CLIENTS ?**

**MN.** Une nouvelle vision sur les problématiques d'étanchéité. Aujourd'hui nous sommes confrontés à une complexité d'interface beaucoup plus importante qu'auparavant. Il est évident que nos équipes travaux (sur chantier) ont ponctuellement besoin d'un accompagnement technique afin de surmonter ces difficultés de communication et d'élaboration de solutions techniques liés à l'étanchéité. C'est également important que le client final et la maîtrise d'œuvre soient rassurés sur notre maîtrise de ces sujets qui peuvent être une source de

sinistres important lors de la vie de l'ouvrage.

**DTnews. COMMENT ENVISAGES TU L'AVENIR ?**

**MN.** Il faut considérer notre ingénierie comme une direction technique en soit. C'est très stimulant ! Son rôle, de la même manière qu'une DT sur un chantier, doit être d'accompagner les équipes travaux, d'apporter une vision globale et de partager l'expérience acquise par la diversité de nos chantiers. Ce que je trouve formidable dans notre organisation c'est la possibilité de développer de nouvelles solutions ou d'améliorer les techniques existantes du point de vue des structures et des méthodes, avec l'objectif unique de faciliter la réalisation sur chantier.

« AUJOURD'HUI NOUS SOMMES CONFRONTÉS À UNE COMPLEXITÉ D'INTERFACE BEAUCOUP PLUS IMPORTANTE QU'AUPARAVANT »

📍  
Rue du Belloy  
95560 MONTSOULT

📞  
01.34.08.70.70

✉️  
Solumattpidf@vinci-construction.fr

📍  
3 rue Ernest Flammarion  
94550 CHEVILLY-LARUE

📞  
01.49.61.71.00

✉️  
marie.dos-santos@vinci-construction.fr

🌐  
<http://www.i-s-c.fr>

🌐  
[www.linkedin.com/company/isc-vcf-tp-idf/](http://www.linkedin.com/company/isc-vcf-tp-idf/)

📍  
3 rue Ernest Flammarion  
94550 CHEVILLY-LARUE

📞  
06.15.17.05.46

✉️  
yann.lepretre@vinci-construction.fr