

la lettre

BCEOM
www.bceom.com

Edito

BCEOM : France et International

Les racines de **BCEOM** sont, sans aucun doute, fortement ancrées à l'international. Sa culture d'entreprise en découle, c'est un fait.

La politique volontariste de développement de notre activité en France, lancée il y a à peine plus de dix ans, donne aujourd'hui à **BCEOM** une autre dimension : **BCEOM** est en France une société de premier plan, reconnue et même leader sur la plupart des créneaux dans le domaine de l'ingénierie de l'eau.

Ce développement résulte d'une véritable stratégie de développement de la société, consistant à démultiplier ses champs de compétence et à étendre ses zones d'activité. Cette stratégie est une constante dans l'histoire de **BCEOM**. Nos aînés, oeuvrant à l'origine sur un marché ciblé, en l'occurrence les infrastructures de transport en Afrique sur financement d'origine

française, ont perçu très tôt l'intérêt qu'il y avait à élargir l'horizon de **BCEOM**. En a découlé la diversification des sources de financement, des zones d'intervention et des produits.

C'est grâce à cette stratégie de diversification et d'élargissement géographique que **BCEOM** a pu surmonter les crises, les renversements de marché qui ont émaillé son parcours.

A cet égard, notre ancrage en France est fondamental, d'autant plus que nous sommes, au sein du Groupe, la société de référence porteuse du développement dans le domaine de l'eau. Un feuillet tiré à part de la Lettre est ainsi consacré à l'activité de nos collègues de Eau France.

Les ressources humaines dédiées aujourd'hui à cette activité représentent près de la moitié des effectifs de **BCEOM** ; leur nombre ne cesse de croître.

Société d'ingénierie vivant grâce à la qualité des compétences de son personnel, **BCEOM**

dispose ainsi d'un potentiel de développement exceptionnel ; c'est là son vrai capital.

BCEOM doit bien sûr s'adapter - et s'adapte - à cette nouvelle donne. Notre culture d'entreprise va, par petites touches, s'en trouver modifiée.

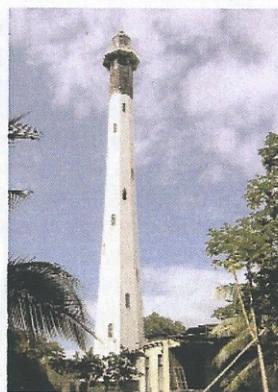
Veillons ensemble à conserver l'essentiel des valeurs de notre société, à savoir l'attachement collectif à nos métiers, le respect et l'écoute de nos clients, l'esprit de solidarité et la responsabilisation de chacun.

Jean-Louis Soulier

s o m m a i r e

| | |
|------------------------|--------|
| Edito | page 1 |
| Dossier Madagascar | page 2 |
| Contrats significatifs | page 3 |
| Le carnet | page 4 |

Coordination - Emmanuelle Géneau
Conception - mise en page - Serge Mangili



Dossier Madagascar

Etude de réhabilitation
de la signalisation maritime

page 2

Etude de réhabilitation de la signalisation maritime de Madagascar

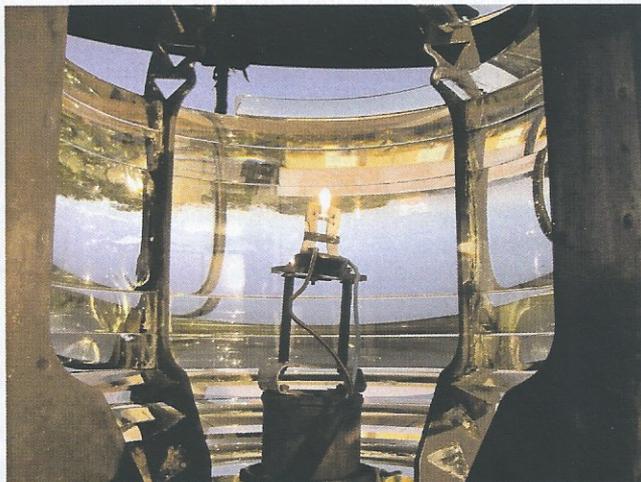
Chacun le sait, Madagascar est une île. Une île de l'Océan Indien située au large du continent africain, grande comme la France et la Belgique réunies, avec près de 5 000 km de côtes et de nombreux ports, notamment Diego-Suarez, Nosy-Be, Mahajanga, Morondava, Tulear, Fort-Dauphin, Manakara, Tamatave, le plus grand d'entre eux, Antalaha et Vohemar, sur la fameuse côte de la vanille. Il n'est guère conseillé de se frotter de près à ces côtes, bordées de myriades d'îlots et de récifs. Quant aux chenaux d'accès aux ports, ils ne sont pas des plus faciles - Antsiranana est le seul grand port qui soit simple à atteindre : situé dans une baie profonde et bien abritée, le site était jadis très apprécié par la marine de guerre française. Ainsi s'explique l'important système de balisage mis en place au cours du vingtième siècle, qui ne compte pas moins de 86 phares et feux complétés par une multitude de bouées et de petits amers. Les plus grands phares malgaches, dont la portée atteint une quarantaine de kilomètres, se dressent aux quatre points cardinaux de l'île (le phare du cap d'Ambre à la pointe nord, celui du cap Saint-André à l'extrême ouest, le phare du cap Sainte-Marie tout au sud, et le phare du cap Est) et aux abords des principaux ports : cap Miné à l'entrée de la baie de Diego-Suarez, Katsepy devant Mahajanga, Itaperina à l'ouverture de la baie de Fort-Dauphin, la haute tour de l'île aux Prunes au large de Tamatave et celle du cap Masoala à l'entrée de la magnifique baie d'Antongil.

Chacun sait aussi que Madagascar va de crise en crise depuis plusieurs décennies et que son économie est mal en point. Tous les secteurs sont touchés, celui des transports maritimes ne faisant pas exception : les ports malgaches ne présentent pas les conditions nécessaires aux transporteurs et la dégradation des ouvrages de signalisation maritime a atteint un point tel qu'il n'est pratiquement plus possible d'entrer dans les ports lorsque la visibilité est mauvaise. Lorsque BCEOM a dressé un état des lieux, au début de l'année 2003, 53 des 86 phares étaient en panne et presque toutes les bouées étaient absentes.

C'est dans ce contexte que, en 2002, les Autorités malgaches, aidées par la Banque mondiale, ont lancé l'étude de réhabilitation de la signalisation maritime, confiée à

BCEOM pour un montant de 360 000 euros. L'équipe d'experts comprenait Jean Prunieras, Marie Médigue, Sylvain Bourgois, Rasolofo Razakarivono, Andriamparany Ravelonarivo et moi-même, épaulés par nos partenaires de l'Administration des Ports et des Voies Maritimes (Madame Bakoly Rajaoson et Monsieur Alphonse Randrianasolo) ainsi que par François-Marc Turpin. Nous remercions aussi Jules Razanamandranto et son équipe.

Dans un premier temps, nous avons mené de front deux tâches particulièrement épiques : l'inspection des phares et les interviews de navigateurs. Les interviews ont été réalisés auprès d'un panel d'usagers sélectionnés parmi les compagnies maritimes, les pilotes



portuaires et les patrons de navires fréquentant régulièrement les ports malgaches. Il s'agissait surtout de comprendre comment les navigateurs parvenaient à pallier les insuffisances du balisage. Et nous avons été servis ! Mis à part le cas des pilotes, qui connaissent leurs ports sur le bout des doigts et peuvent presque se passer de balises, il y a de quoi se faire du souci, entre les patrons de boutres qui ne se fient qu'à leur GPS, les navigateurs qui embouquent les chenaux en scrutant les changements de couleur de la mer, les bancs de sable qui migrent au gré des crues et des tempêtes, les avis aux navigateurs qui ne parviennent pas à destination, etc. Les unités les plus grosses sont généralement équipées de radars mais, comme les récepteurs GPS, ces appareils sont sujets aux pannes ; rien ne remplacera jamais le repérage visuel sur un phare ou la précision d'un alignement de balises. Le plus embarrassant pendant ces enquêtes fut que les navigateurs réclamaient systématiquement la remise en état de la totalité des établissements de signalisation maritime de leur région, quand ils ne demandaient pas en plus d'ajouter de nouveaux phares ; nous avons même reçu des demandes de rails de navigation entre l'île Sainte-Marie et la terre, comme dans le détroit du Pas de Calais (sic). En décantant les

fiches d'enquêtes nous avons tout de même réussi à classer les phares selon un certain ordre d'importance et à conclure que les réparations devaient porter en priorité sur les phares d'accès aux ports. La remise en place de nombreuses bouées s'avérait par ailleurs très souhaitable mais, Madagascar n'ayant plus de bateau baliseur, les bouées devront attendre.

Lorsque nous avons entrepris l'inspection détaillée des phares en novembre 2002, nous n'imaginions pas à quel point il serait scabreux de boucler le tour de Madagascar dans les trois mois impartis. A chaque fois que nous échafaudions un plan de visite pour une région donnée, à base de moyens de transport excessivement variés, un aléa de dernière minute venait l'anéantir. Pendant ces trois mois l'essentiel de notre énergie a ainsi été consommé en élaboration de plans de transport et en déplacements. Nous garderons longtemps le souvenir des fins de parcours interminables le long de pentes abruptes, au travers de la végétation ou dans la vase, sous un soleil de plomb ou sous une pluie diluvienne. N'allez cependant pas imaginer que nous nous sommes plaints ! La splendeur de l'île (l'immensité des paysages, les lumières si contrastées, le souffle tiède de l'alizé, l'infinie douceur de l'île Sainte-Marie, l'austérité du grand Sud...) et surtout, surtout, l'extrême gentillesse des Malgaches, nous ont comblés au-delà du possible.

Les désordres constatés sur les tours de phares vont de la situation de quasi-ruine, comme au cap d'Ambre ou au cap Est, à la simple dégradation de peinture, quasi-systématique. Les dégâts les plus courants sont des altérations de béton ou de maçonnerie, des corrosions d'éléments en acier (armatures de béton armé, tôles, profilés, sommets de lanternes, chemins de ronde, escaliers, garde-corps), des vitres brisées, des menuiseries gorgées d'eau (lambris, portes et fenêtres).

Pour ce qui est des équipements, les problèmes rencontrés concernent essentiellement :

Les cuves à mercure sur lesquelles flottent les optiques des grands phares, ceux qui produisent des "éclats tournants". Les gardiens de phares n'ayant pas de quoi refaire le niveau lorsqu'un peu de mercure a fuit, les optiques se bloquent.

L'alimentation en énergie des anciens systèmes à pétrole et à gaz, pour lesquels les circuits d'approvisionnement en bonbonnes sont totalement défectueux.

Les panneaux solaires alimentant

en électricité certains phares : ces panneaux sont sujets au vol et facilement arrachés par les vents de cyclones.

Une fois les inspections terminées, il s'agissait de produire des projets de réhabilitation. Pas pour la totalité des 86 phares, Dieu merci, seulement pour les 42 qui nécessitaient d'importantes réparations, sachant que les autres phares défaillants devaient pouvoir être réparés par les techniciens de l'Administration. On trouve dans cette liste de 42 établissements les quatre phares situés aux points cardinaux de l'île, 28 phares et feux portuaires et une dizaine de feux de jalonnement côtier. En matière de génie civil, nous nous sommes efforcés de prévoir du costaud et durable, en utilisant par exemple le plus possible de béton massif et un minimum de structures métalliques. Pour les équipements, quelques grands principes ont guidé l'élaboration des projets :

Suppression des soubassements à mercure et des machines de rotation à poids, qui seront remplacés par des systèmes éprouvés, à base d'optiques légères et de moteurs électriques rustiques. Les belles optiques en verre taillé seront transportées jusqu'à Antananarivo et y seront exposées.

Choix judicieux des sources lumineuses : utilisation de lampes aux halogénures métalliques dans les grands phares, de diodes électroluminescentes pour

les petits feux.

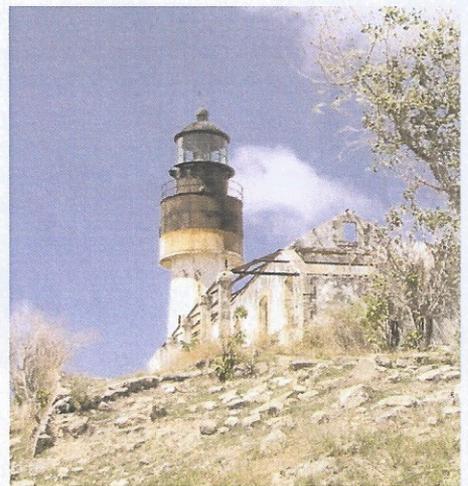
Installation des nouveaux panneaux solaires sur de robustes supports.

Le budget global fut estimé à 4,8 millions d'euros pour les 42 phares retenus mais, hélas, la somme disponible au moment de la préparation des dossiers de consultation ne dépassait pas 1,8 million. Ces fonds sont alloués par la Banque mondiale avec la consigne de les affecter aux quatre grands phares, ceux-ci étant jugés prioritaires par la Banque au regard de la navigation internationale ; en d'autres termes, les feux d'accès aux ports, que nos enquêtes avaient placés en tête, ainsi que les feux de jalonnement côtier, sont jugés d'un intérêt plus local (il ne reste plus qu'à espérer que le Gouvernement malgache trouvera vite les 3 millions manquants...). BCEOM a donc préparé des dossiers d'appel d'offres pour les phares du cap d'Ambre, du cap Saint-André, du cap Sainte-Marie et du cap Est. Deux dossiers de consultation ont été fournis, l'un s'adressant aux entreprises de génie civil, l'autre aux fabricants d'équipements.

On ne peut terminer cet article sans souligner les efforts déployés depuis quelques années par Madagascar pour décentraliser et rendre plus efficace son Administration des Ports et des Voies Maritimes. Les réformes comportent

notamment la création d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) qui sera chargé des tâches actuellement assurées "en direct" par l'Etat dans le domaine des transports maritimes. Doté de ressources propres provenant de redevances portuaires et de "droits de phares", cet EPIC aura entre autres la responsabilité de la politique à suivre dans le domaine de la signalisation maritime ainsi que celle de l'exploitation, de l'entretien et de l'amélioration du balisage. Souhaitons que ce nouveau cadre contribuera à résoudre les problèmes récurrents de manque de crédits et de défaut d'entretien des phares.

André Merrien - 30 août 2004 (PVN)
photos Sylvain Bourgois (PVN)



Contrats significatifs

DIE - Ukraine

Assistance aux Autorités ukrainiennes dans le cadre de la mise en place d'une politique de développement économique intégrant la dimension régionale

EPA - Slovaquie

Assistance technique aux sociétés régionales d'alimentation en eau

DTE - Swaziland

Contrôle des travaux de construction du contournement de M'Babane

DTE - Tanzanie

Contrôle des travaux d'amélioration de la route Singida-Shelui - Lot 3 (mise de la section Sekenke-Shelui aux normes d'une route bitumée)

DTE - Madagascar

Programme d'appui à la gestion de l'entretien routier

EAU France

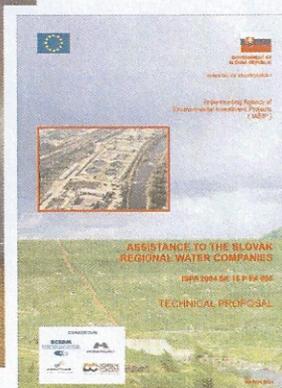
Etudes préliminaires et maîtrise d'œuvre de l'aménagement de 80 km de cours d'eau dans les secteurs de Palaja, Cazilhac, Cavanac

Plan de Prévention du Risque inondation sur les communes du Grand Lyon concernées par les crues du Rhône et de la Saône

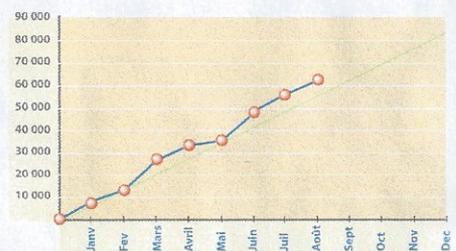
Schéma directeur d'assainissement de la commune des Mureaux

Quatrième phase du projet de remplacement des branchements en plomb dans les secteurs Nord et Sud de l'Île-de-France

Amélioration et valorisation du front de mer de Saint-Denis - Etudes routières



PRISE DE COMMANDES Objectif 2004 : 83 700 k euros



CCE International n°515 - août-septembre 2004
"Pourquoi choisir l'Asean?". Témoignage de Gilles Cornic / p.24

Le Maine Libre - Edition du 23 juillet 2004
Le conseil municipal de Bonnetable discute de l'implantation de la future station d'épuration / p.9

Marchés Tropicaux n° 3064 du 30 juillet 2004
Le port de Cotonou vers sa modernisation / p.14

4 Le carnet

DEPARTS EN SEJOUR

GUINEE EQUATORIALE

Jean-Paul CHAUSSEE (DTA)

Ses fonctions sur place seront celles de Chef du lot n° 2 dans le cadre de la mission de contrôle et de surveillance des travaux de reconstruction des routes (Ela Nguema-Cope-Riaba) dans l'île de Bioko.

MAROC

Philippe ALLAMIGEON (DTA)

Ses fonctions sur place seront celles d'Ingénieur Chef de lot dans le cadre du projet "Assistance technique des travaux de la rocade méditerranéenne El Jebha-Adjir".

MADAGASCAR

Michel BAER (DTE)

Ses fonctions sur place seront celles de Chef de Mission dans le cadre du projet "Contrôle des travaux de la RN6 entre le port Bergé et Ambanja".

MAURITANIE

François BERTONE (GED)

Ses fonctions sur place seront celles d'Expert hydrogéologue sur le projet "Assistance technique au projet d'aménagement rural de l'Adrar" et de Chef de Projet sur l'opération "Assistance technique pour l'étude hydrogéologique de la région Choum-Zoueratt".

MARIAGES

Perrine DEVOUTON (CJF) le 15/07/04
avec M. Fabrice PAVAGEAU

Vincent LAPOUBLE (DTE) le 07/08/04
avec Mlle Nathalie-Anne SOUMAIRE

NAISSANCES

Mathilde ABGRALL-PHILIP - HEN
le 26/08/04

Bastien PEDRO-VERRIER - ENN
le 31/08/04

ENTREES

Mme Nathalie NICOLAS
Dessinateur d'Etudes GCI

Melle Géraldine ROULAND
Chargée d'Etudes ARC

Melle Coralie DARSY
Chargée d'Etudes ARC

M. Bastien WOTIN
Technicien assainissement HUN

M. Alexis GOUPIL
Chargé d'Etudes MAR

M. Dominique CHODKIEWICZ
Ingénieur d'Affaires EPA

M. Guylain ANGUIL
Chargé d'Etudes NTS

M. Renan MINIER
Surveillant de travaux GCI

Melle Coralie PERRONNET
Chargée d'Etudes déchets DEC

RETRAITE

Denis GORLIEZ est parti à la retraite le 1er septembre 2004 après 30 années passées au sein du département Transport Afrique Centrale et de l'Ouest (DTA). Sa carrière au sein de la société s'est déroulée majoritairement en Afrique (Cameroun, Congo, Djibouti, Gabon, Mali, Niger, RDC-ex Zaïre), pays où il a réalisé de nombreuses études, contrôles de travaux, et contribué, en assistance technique, à d'importants projets d'entretien routier.

Il a toujours su, dans des environnements bien souvent difficiles, faire montre d'un dynamisme et d'un courage exceptionnels et se faire apprécier de son entourage professionnel, notamment de nos clients et bailleurs de fonds, en mettant au service des projets de développement auxquels il a contribué, ses compétences techniques, ses qualités physiques et humaines et un optimisme à l'épreuve du temps.

Denis GORLIEZ nous laisse, au travers d'un vécu professionnel riche d'anecdotes et d'aventures multiples, l'image d'une Afrique qui, nous l'espérons, continuera à susciter l'enthousiasme chez nos jeunes collègues.



Régis Mange

DEPARTS

M. Samuel MOREAUX GED

Melle Florence OUVRY ENS

Mme Laëtitia NICOLAY HEN

M. Eric PIPE SGE

M. Jean-Marc ROTGER HUN

DECES

Les plus anciens d'entre nous se souviennent de **Pierre NOGUIER**. Son nom ne dira rien aux plus jeunes... BCEOM lui doit pourtant beaucoup.

Ingénieur de la France d'Outre-Mer, spécialiste portuaire, il fut successivement Directeur des Relations Extérieures (ancêtre de la Direction Commerciale) puis Secrétaire Général en charge des services fonctionnels.

A ce titre, il a été, entre autres, le tout premier artisan de la diversification des activités de la société (sur financement des Bailleurs de Fonds Multilatéraux, tant aux plans technique que géographique) rappelée dans son éditorial par notre Directeur Général.

Il fut aussi l'un des concepteurs de notre système de comptabilité analytique.

Ce grand ancien nous a quittés le 11 août dernier. Ses obsèques ont eu lieu dans la plus stricte intimité à la demande de la famille à laquelle nous adressons nos très sincères condoléances.

Gilles Cornic

Tudor DAN, Project Manager Infra-Consult for Crinina Team, vient de nous quitter brutalement.

Nous adressons à sa famille nos très sincères condoléances.

Résultats des Elections des Administrateurs Salariés au Conseil d'Administration de BCEOM

Christine LIGER (DTO)

Eric LANCELOT (DTO)

Térence LINSOLAS (ENS)

La Lettre

BCEOM France

Septembre 2004

Ils nous rejoignent

♦ Maîtrise d'œuvre

Ils viennent renforcer notre compétence en maîtrise d'œuvre :

- ✓ **Claude Canaletta** (ex SOGREAH), affecté à OSF/HUS, 16 ans d'expérience dont 10 ans en maîtrise de step, canalisation et aménagement de rivière.
- ✓ **Franck Litschgy** (ex GAUDRIOT), affecté à OSF/HUS, 15 ans d'expérience en maîtrise d'œuvre d'équipement d'assainissement.
- ✓ **Nicolas Zamora** (ex GAUDRIOT), affecté à OSF/HUS, 14 ans d'expérience en maîtrise d'œuvre d'équipement d'assainissement.
- ✓ **Christophe Cazaly**, affecté à OSF/ARC, 2 ans d'expérience en maîtrise d'œuvre d'aménagement de rivière.
- ✓ **Pierre Bonatant**, affecté à OSF/ARC, 1 an d'expérience comme autocadiste.

Nous accueillons également en contrat de qualification deux projeteurs **Benjamin Foret** (OSF/ARC) et **Nicolas Le Junter** (OSF/MAR).

♦ Modélisation hydraulique

- ✓ **Olivier Martin**, forme et encadre dorénavant au sein de la cellule modélisation (OSF/ARC-GRI), **Christophe Vergonzane** (ex BETEREM) et **Caroline Hemain** (ex BRLI).
- ✓ OSF dispose désormais de 8 Directeurs de Région, **Cyril Marchal** (ex GAUDRIOT), nous rejoint et sera basé à Clermont-Ferrand dans les bureaux de Scétauroute et Séralp. Il coordonnera notre action sur les départements 03,15 et 63.

♦ Etude

- ✓ **Julien Marmagne**, ex stagiaire à BCEOM-Réunion est affecté à OSF/ARC.
- ✓ **Hubert Fallet** quitte Ingérop à Bourges pour venir s'installer à Guyancourt où il occupera les fonctions de chefs de projet au sein du service Hydraulique Fluviale (ONF/HEN).
- ✓ **Arnaud Turlan**, à l'issue de son stage, intègre les équipes de ONF/HUN à compter du 19 septembre.

Il bouge

- Une fois n'est pas coutume, un Montpellierain de OSF/ARC rejoint les brumes du Nord : **Rémy Croix** vient renforcer l'équipe ONF/HEN à compter du 12 octobre prochain.

Vers d'autres horizons

- **Catherine Lafay** (OSF/ENS), rejoint le CG83
- **Florence Ouvry** (OSF/ENS), enseigne dorénavant les maths
- **Laëtitia Nicolay** (ONF/HEN) a préféré la Territoriale aux BE, elle rejoint le CG 91.
- **Solène Briant** (ONF/NTS) suit son compagnon à Marseille.

210 personnes travaillent à
BCEOM France à fin août

Depuis le début de l'année :

- 24 embauches
- 20 départs

Ce mois-ci, BCEOM France
embauche 12 nouveaux salariés

Notre organisation

Les ressources humaines d'OEF sont volontairement concentrées sur seulement quatre sites de production :

Montpellier, Guyancourt, Nantes et La Réunion.

Ce choix délibéré répond à deux objectifs :

- maîtriser la qualité technique de nos prestations,
- capitaliser les retours d'expériences.

Ce dispositif est complété par la mise en place de Directeurs de Région délocalisés afin de répondre au besoin de proximité et de contact avec les clients. Directement rattachés aux directeurs de département, leur mission est transversale et tous les services bénéficient de leur action.

▶ Visiter sur l'Intranet la présentation de OEF.

Canal Seine Nord : un projet et une offre hors du commun

Bien qu'il s'agisse d'un « remake » de canal à biefs de partage, ce projet, sous MO VNF, présente tous les caractères d'une première dans l'hexagone.

Avec un linéaire de 110 km reliant l'Oise à l'Escaut, ce canal assurera la connexion au gabarit européen du bassin Parisien avec les grands ports et les grands réseaux de canaux de l'Europe du Nord.

Le projet en quelques chiffres :

- coût de l'ouvrage : de 3000 à 4500 MEuros
- 6 à 8 écluses au grand gabarit (190 x 12 m) avec des hauteurs de chutes de 20 à 25 m
- 50 M de m³ d'excédents de déblais pour lesquels il faudra bien trouver une destination.

VNF engage les études d'Avant Projet Sommaire pour lesquelles une consultation est en cours.

Le Groupe EGIS a présenté, via ses sociétés une offre pour chacun des quatre lots : BCEOM étant mandataire des lots 1 (système canal) et 3 (environnement), Scétauroute du lot 2 (tracé) et ISIS du lot 4 (études socio-économiques).

Dernière minute : Scétauroute et BCEOM sont convoqués le 23 septembre à Béthune pour présenter les offres des lots 2 et 3. Nous souhaitons bon courage à **Nathalie Auffret** (DP) et **Pascal Louchet** (CP).

Petit lexique de BCEOM

- Ne dites plus " Chargés de Mission Géographique", mais " Directeur de Région ".
- Ne dites plus " Chef de Service " mais " Directeur de l'Ingénierie ".
- **CP** : c'est un Chef de Projet
- **DP** : ici ce n'est pas un Délégué du Personnel mais un Directeur de Projet
- **MOE** pour Maîtrise d'œuvre tandis que **MO** est le Maître d'Ouvrage
- **CA** : suivant le contexte cela peut être Chiffre d'Affaires ou Communauté d'Agglomération

Nous avons gagné ce mois-ci

♦ Etudes générales et expertises

- OSF/HUS : Schéma directeur d'assainissement de la CABEME (Communauté d'Agglomération de Béziers), 150 000 € - CP : **Laurent Barlet**
- OSF/ENS : Stratégie marine du ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (MEDD) 65 000 € - CP : **Patrick Michel**
- OSF/ENS : Evaluation des bénéfices économiques des protections contre les inondations (MEDD) 50 000 € - CP : **Yves Ennesser**
- OSF/GRI : PPRi Rhône – Saône – Grand Lyon 110 000 € - CP : **Christophe Lescoulier**
- OSF/GRI : Schéma des eaux pluviales de la CA de Limoges 125 000 € - CP : **Jean Hugues Juillard**
- OSF/DEC : Ports propres à Golf Juan 50 000 € - CP : **Géraldine Rouland**
- ONF/HUN : Schéma Directeur d'assainissement des Mureaux (78 – Mairie) 348 000 € - CP : **Didier Thomas**
- ONF/NTS : Schéma d'aménagement hydraulique des cours d'eau de la Communauté de Communes de Pornic 80 000 € - CP : **Mathieu Barbier**
- ONF/NTS : Audits des ports de plaisance du département du Calvados (Conseil Général) 60 000 € - CP : **Marcel Marc**
- ONF/HER : Réalisation de la charte de l'environnement de la Commune de Saint Paul 78 000 € - CP : **Sylvaine Lamarche**
- ONF/HEN : Etude de faisabilité d'une ligne régulière de navettes fluviales sur la Seine dans le bief de Paris. (Ville de Paris) Part BCEOM : 55 850 € - CP : **Michel Jarno**
- ONF/HEN : PPR inondations de l'Aisne. (DDE des Ardennes) 45 900 € - CP : **Lucie Grojean**

♦ Maîtrise d'œuvre (MOE)

- OSF/ARC : MOE de restauration et d'aménagement de 80 km de cours d'eau à Carcassonne 125 000 € - CP : **Jean Marc Flohr**
- OSF/ARC : MOE de la restauration de l'Ondaine 145 000 € - CP : **Jean François Geoffre**
- OSF/ARC : MOE du confortement des digues en rive droite du Rhône - 105 000 € - CP : **Mathieu Normand**
- REU/HER : MOE de la modernisation de la station d'épuration de l'Hermittage (Mairie de Saint Paul) 348 000 € - CP : **François Plociniczak**
- GCI : MOE des infrastructures portuaires de Faratea à Tahiti (Etablissement des Grands Travaux) 7 575 000 € - DP : **Jean Michel Cathala**, CP : **André Merrien**
- ONF/HUN : Deuxième marché de MOE pour le renouvellement des canalisations en plomb du SEDIF (Ile de France) 2 000 000 € - CP : **Jérôme Defour**

Vie des projets

- ESPADA** (Evaluation et Suivi des Pluies en Agglomération pour Devancer l'Alerte)
Le système de prévision des crues, d'alerte et de gestion de crise de la ville de Nîmes vient d'être réceptionné et sera prochainement inauguré officiellement.
Il s'agit d'une affaire clé en main avec livraison de l'équipement complet du système d'alerte et de la salle abritant le poste de contrôle.
La ville de Nîmes vient d'affermir la tranche conditionnelle au Groupement BCEOM /CCSI / MétéoFrance pour étendre le système à d'autres bassins versants de la ville.
Montant BCEOM : 200 000 € - DP : **Christophe Lescoulier**, CP : **Mireille Raymond**
- Le contrat de modélisation et de schéma d'aménagement des Basses Vallées Angevines (320 000 €), signé en avril, entre dans une phase active.
Sa négociation et sa réalisation sont un modèle de la coopération et de la synergie possible entre les différentes équipes d'OEF : suivi amont par Pierre Alain Rielland de NTS, montage de l'offre par NTS et GRI et affectation de l'offre à Montpellier avec une Direction de Projet mixte :
DP : **Pierre Alain Rielland**, CP : **Mireille Raymond**
- Le contrat de maîtrise d'œuvre des infrastructures portuaires de Faratea à Tahiti a finalement été notifié au Groupement BCEOM/Sogreah fin août 2004, malgré les bouleversements politiques survenus lors des dernières élections régionales sur le Territoire.
L'OS d'engagement de la tranche ferme du marché à compter du 20 septembre 2004 nous a été délivré : 10 mois pour finaliser l'avant-projet du plus important projet portuaire en cours.
DP : **Jean Michel Cathala**, CP : **André Merrien**
- Ligne 2 du Tramway de Montpellier**
"Ça y est c'est parti !!!
Les travaux de la future ligne 2 du tramway de Montpellier ont commencé...
C'est en effet avec la dépose d'une partie de la passerelle du CORUM qui franchit les voies que nous commençons le grand chambardement...
Ces travaux se sont déroulés sans problème dans la nuit du samedi 13 au 14 mars 2004 entre 2h30 et 5h du matin, et sous la pluie ! ..
Ces dates étaient réservées auprès de la SNCF depuis bientôt 3 ans..
A bientôt pour de prochaines nouvelles...

L'équipe BCEOM du TRAMWAY DE MONTPELLIER

Brèves de bureau

- Station d'épuration de St Tropez : c'est le 9^{ème} contrat, en AMO/MOE de station d'épuration cette année.
- Les fiches produits** sont au nombre de 34. Elles présentent les prestations de BCEOM.
Les 3 dernières fiches élaborées sont "Parcs Eoliens", "Microcentrales hydrauliques", "Assistance à l'obtention du financement européen".

► Consultez toutes nos fiches sur l'intranet OEF.

Réalisation : Patricia LEVRAULT – CID Montpellier