

▲ P5

ACTUALITÉS

ZFem, difficultés d'organisation,
crise des logements sociaux.
Comment rebondir en 2022 ?

▲ P7

GRAND ANGLE Les transports urbains

Hier, aujourd'hui et demain !
Comprendre les défis économiques
et environnementaux qui se
profilent.

▲ P19

NOS PROJETS Grand sud

Nos dernières réalisations :
- Bâtiment
- Immobilier
- Travaux publics

▲ P27

PARTENAIRES

Acteurs de la décarbonation,
ils modifient notre
quotidien. **Découvrez-les !**



**LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO FAVORISERA LES GRANDS PÔLES
D'EMPLOI DU TERRITOIRE : 200 000 EMPLOIS DESSERVIS.**

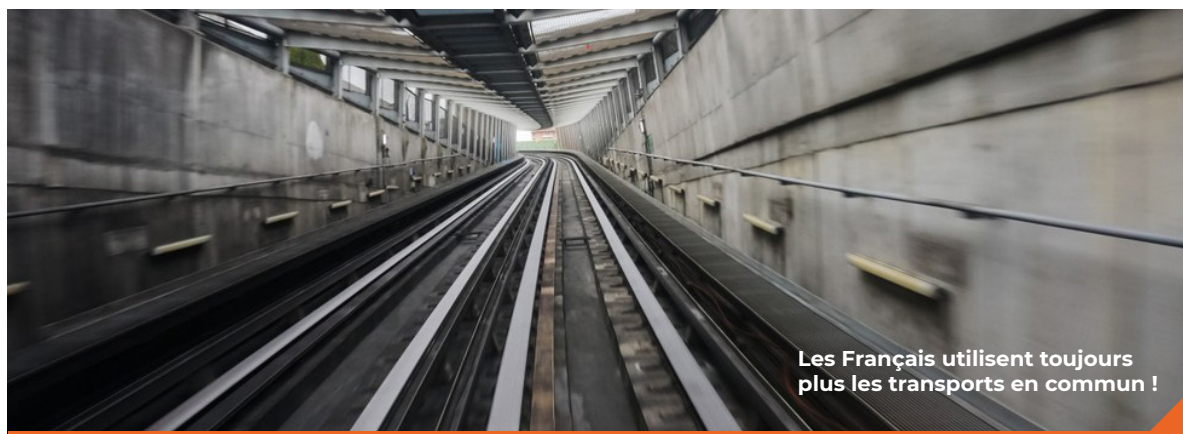
Direction de la communication
Groupe Giesper
24 Avenue Georges Pompidou
BP 53369
31130 BALMA
Tel : 05 61 58 86 00

Directrice de la publication
Carine DELHAYE
Maquette et mise en page
Fab&Fab

Photos
GIESPER
Toulouse Métropole
Tisséo

Sommaire.

GRAND ANGLE ^{P7}



L'EXPERT ^{P13}



PROJETS ^{P19}



PARTENAIRES ^{P27}



HORIZON ^{P30}



Edito.



Alors que 2022 démarre, cette 2^{ème} édition de *Perspectives* est l'occasion pour moi de vous souhaiter à toutes et tous une très belle année !

Je souhaite le meilleur à tous nos collaborateurs, partenaires et territoires pour les prochains mois, faisons le vœu qu'ils soient ceux d'une sérénité retrouvée.

En se retournant sur 2021 nous mesurons à quel point elle fut une année de contrastes. Sanitaires d'abord, avec un virus aux différents visages avec lequel nous sommes bien obligés de cohabiter et contre lequel nous luttons toujours. Economiques ensuite, avec des indicateurs matérialisant une reprise toutefois perturbée par les problématiques logistiques et la hausse du coût des matières premières.

Sociaux enfin, avec le désir de retrouver un peu d'insouciance et de légèreté dans notre quotidien.

Mais souvenons-nous aussi des réussites que nous avons pu accomplir dans notre entreprise !

Tout d'abord l'intégration de nos agences TP de Bordeaux et Marseille, la réorganisation de nos activités autour de 3 métiers, l'accueil de 35 collaborateurs,

le lancement d'une démarche RSE, d'un plan de communication, le démarrage de nouvelles relations commerciales... Et bien entendu, la livraison de nombreux projets pour nos clients que vous pourrez retrouver dans cette édition.

C'est donc avec un état d'esprit positif que nous vous proposons un deuxième numéro autour des transports urbains.

Comment arriver à faire cohabiter urbanisme, mobilité et écologie ?
Comment articuler une politique de transports urbains à l'échelle d'une ville ?

Les transports symbolisent les défis auxquels notre secteur d'activité fait face. Un secteur porté par des investissements publics qui doivent accompagner sa décarbonation et la production de projets améliorant notre qualité de vie au quotidien. Une ambition dont la réussite ne passera que par une étroite collaboration entre pouvoirs publics, citoyens et entreprises.

Vous pourrez découvrir ici ces grands enjeux et un éclairage complet sur la métropole toulousaine.

Très belle année 2022, qu'elle nous permette d'accomplir tous nos projets et qu'elle matérialise toutes nos espérances !

Mathieu Caragné

DIRECTEUR GÉNÉRAL

ACTUALITÉS

ZONE À FAIBLES EMISSIONS MÉTROPOLITAINE

À RETENIR :

- Création d'une nouvelle obligation d'instauration avant **le 31 décembre 2024** d'une ZFE dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants.

- **Obligation à compter du 1^{er} janvier 2021 (dans un délai de 2 ans)** de créer une ZFE lorsque les normes de qualité de l'air sont non respectées de manière régulière sur le territoire et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.



L'origine de la ZFEm remonte en 2018 ; en effet, l'État français a été renvoyé devant la Cour de Justice de l'Union Européenne pour manquement à l'application du droit communautaire relatif aux normes de qualité de l'air concernant les dioxydes d'azote et les particules fines, considérant que les actions présentées par la France n'étaient pas suffisantes pour réduire la pollution. En juillet 2020, l'État français a par ailleurs été sanctionné par le Conseil d'État au motif que les actions mises en œuvre sur le territoire national pour lutter contre la pollution de l'air n'étaient pas suffisamment probantes.

La Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019 a introduit l'obligation de mise en place d'une Zone à Faibles

Émissions Mobilité (ZFEm) pour 14 collectivités ciblées suite à un dépassement récurrent du seuil réglementaire lié au dioxyde d'azote.

La ZFEm est un dispositif au sein duquel la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte. Il s'appuie sur la réglementation Certificats Qualité de l'Air (CQA) ou vignettes Crit'air pour déterminer les véhicules autorisés ou non à circuler dans le périmètre d'une telle zone. Ces vignettes permettent de classer les véhicules en fonction de leur âge et de leur motorisation, les véhicules anciens étant globalement les plus polluants et donc les premiers concernés par des restrictions de circulation.

Calendrier :

- ▶ **Toulouse** : Mise en place en 2022
- ▶ **Montpellier** : Mise en place au 01/07/2022
- ▶ **Marseille** : Consultation métropolitaine début 2022 ; mise en place au 01/09/2022
- ▶ **Bordeaux** : Non concernée par la LOM mais groupe de travail métropolitain en 2022



DES DIFFICULTÉS D'ORGANISATION RENCONTRÉES

Les maîtres d'ouvrage publics doivent faire preuve de clémence envers les entreprises de BTP.

La cinquième vague de l'épidémie de covid-19 se fait ressentir sur les chantiers, entraînant une multiplication des absences d'ouvriers infectés ou cas contacts. Il en résulte souvent un phénomène de désorganisation des équipes pouvant se traduire par des retards important ou la suspension des prestations. Face à cette situation, le ministère de l'Économie vient d'inciter les maîtres d'ouvrage publics à ne pas « pénaliser » les entreprises du secteur de la construction, particulièrement touchées.

LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX RESTE TRÈS EN DEÇÀ DES OBJECTIFS

Autour de 95.000 agréments ont été délivrés en 2021 pour la construction de logements sociaux. Un niveau très inférieur aux ambitions affichées par le gouvernement de 125.000 logements sociaux. Le monde HLM s'inquiète aussi de parvenir à financer la rénovation de ses logements les plus énergivores et émetteurs de CO².

« Nous sommes en train de constituer les éléments d'une crise du logement pour les années à venir, qui touchera les ménages les plus pauvres, mais aussi les classes moyennes », alerte encore la présidente de l'USH, notamment en direction des candidats à l'élection présidentielle.



NUMÉRISATION DES PERMIS DE CONSTRUIRE

Depuis le 1^{er} janvier, tous les usagers peuvent déposer leur demande de permis de construire en ligne, à tout moment et où qu'il soit, dans une démarche simplifiée et sans frais. Toutes les communes doivent être en mesure de recevoir sous forme électronique les demandes d'autorisation d'urbanisme. Celles de plus de 3500 habitants doivent également assurer leur instruction sous forme dématérialisée.

Pour accompagner cette transformation d'ampleur, l'Etat déploie un vaste programme de dématérialisation de l'application du droit des sols, dit Démat.ADS, ou « Permis de construire en ligne ».

UNE HAUSSE RECORD DU NIVEAU DE TRÉSORERIE

La crise a paradoxalement conduit à un gonflement de la trésorerie des collectivités. Les dépôts au Trésor ont continué à battre des records tout au long de l'année 2021 avec des taux de croissance mensuels d'environ +15%.

A fin août 2021, la trésorerie des collectivités et établissements publics locaux s'élevait à 70,3 Md€, en hausse de 8% par rapport à août 2020. Celles-ci ont notamment profité de conditions d'emprunt avantageuses pour thésauriser.



GRAND ANGLE

L'histoire des transports urbains !

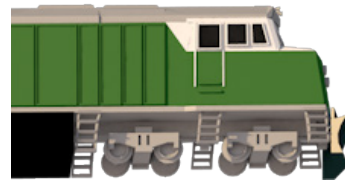


Avant > 1870

Les transports urbains sont apparus tardivement dans l'histoire, car les distances à parcourir en ville restèrent longtemps faibles, et relevaient de la marche à pied ou du cheval.

1870 > 1890

Dans les années qui suivent la guerre de 1870, le tramway s'impose peu à peu dans la plupart des grandes villes. Ces villes se sont étendues vers les faubourgs et l'omnibus ne suffit plus pour desservir les agglomérations. A Paris, l'insuffisance des transports s'était fait sentir durant l'Exposition de 1867 : la faible capacité des omnibus, son coût d'exploitation élevé, le rend impropre au transport de masse.

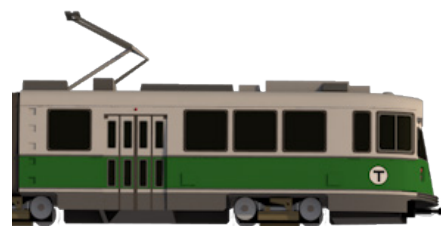


1891 > 1938

La période qui couvre ces dernières années précédant la Grande Guerre, marque l'apogée du tramway en France, parallèlement à celui de la civilisation industrielle. Le nouveau siècle s'ouvre sur une série de réalisations extraordinaires qui entrent petit à petit dans la vie quotidienne : électricité, téléphone, cinématographe, nouveaux matériaux de construction.

1939 > 1958

Au cours des années qui ont précédé la guerre, les transports publics ont connu une baisse sensible du trafic. L'expansion automobile a brisé l'essor des tramways dont la disparition est engagée, principalement au bénéfice des autobus.



1959 > 1984

A la fin des années cinquante, les transports urbains français sont parvenus au point le plus sombre de leur histoire. Le développement démesuré de l'automobile a peu à peu paralysé la circulation urbaine ; les réseaux de transports englués dans le flot automobile ne peuvent lutter contre ce phénomène.



1985 > 2000

L'extension rapide du RER permet la mise en place d'un service d'une rapidité surprenante ; il n'est plus nécessaire de prendre le métro aux portes de la capitale et les habitants des faubourgs peuvent poursuivre leur trajet sans changer de moyens de transports.

Mais à Paris comme en province, il devient évident que l'autobus a atteint ses limites. Certaines voies commencent à se faire entendre qui réclament la construction de réseau de «Métros légers» en surface.



2000 > aujourd'hui

Regain d'enthousiasme pour le tramway, moins coûteux que le métro. Généralisation du stationnement payant, plus cher pour les non-résidents, création de «quartiers verts» bourrés de sens interdits, couloirs de bus, et un réseau Mobilien aux fréquences augmentées. Ce programme de reconquête de la ville, salué, apparaît encore insuffisant pour se poser en alternative à la voiture. Car si la fréquentation des transports en commun augmente, le trafic automobile aussi.



Demain

Nous nous déplacerons peut-être d'une toute autre façon. Dans des voitures autonomes, des transports collectifs plus rapides et plus écologiques, dans le ciel, sur l'eau, ou sous terre... Partout, des chercheurs et des entrepreneurs de la tech nous promettent un futur bien différent en matière de transports.



Les transports en communs

Le Tram



Marseille

L'ancien réseau, qui a fonctionné de 1876 à 2004, a compté jusqu'à une centaine de lignes. Il est abandonné après la Seconde Guerre mondiale sauf une ligne, la 68, qui a fonctionné jusqu'en 2004.

Le réseau actuel, ouvert en 2007, comporte trois lignes totalisant environ 15,8 kilomètres de longueur pour 32 stations et est fréquenté par 100 000 voyageurs par jour en 2015. L'exploitation est, depuis juillet 2008, assurée par la RTM.

LES +

- Plus rapide que le bus car ils ont exclusivement des voies dédiées
- Parking relais dans les stations en périphérie de la ville
- Moins coûteux que de stationner en centre-ville

LES -

- Amplitude horaire courtes
- Ne peut pas contourner d'obstacles, la circulation peut rapidement être bloquée

LES -

- Manque de confort
- Bruyant
- Ne pas être seul

Le Bus



Bordeaux

Le réseau doit sa structure actuelle à la restructuration effectuée le 22 février 2010 à la suite du changement de délégataire au profit de Keolis Bordeaux et son nom actuel au changement de nom effectué en avril 2016 quand le nom TBC a été abandonné au profit de TBM4.

En 2020, le réseau est composé de quatre lignes de tramway, 81 lignes de bus, une zone de transport à la demande et un service de navette fluviale 14.

À cela s'ajoutent le service de vélo en libre service VCUB et 28 parc relais 15.

LES +

- Eco responsable
- Emet 7 fois moins de gaz à effet de serre qu'une voiture en une heure et par passager
- Gain de temps car ils transportent plusieurs personnes en même temps et qu'ils ont souvent des voies spécifiques
- Moins coûteux que la voiture

LES -

- Densité aux heures de pointes
- Panne technique (arrêt momentané du métro)
- Bruyant

Le Métro



Toulouse

Il est composé de deux lignes, en site propre, d'une longueur totale de 28,2 km, parsemées de trente-sept stations, dont une seule (Jean-Jaurès) permet la correspondance de l'une à l'autre. La première, la ligne A, est inaugurée en juin 1993 après cinq années de travaux. Elle relie Basso Cambo à Jolimont, avant qu'une extension de trois stations vers Balma – Gramont soit réalisée en décembre 2003. La seconde, la ligne B est, quant à elle, inaugurée en juin 2007, et relie Ramonville à Borderouge.

LES +

- Très rapide
- Fréquence de passage plus élevée que les autres transports
- Peut contenir plus de passagers que les autres transports
- Plus confortable (plus de places assises)
- Plus de sécurité
- Moins polluant que la voiture

LE SAVIEZ-VOUS ?

Pour explorer une ville qu'on ne connaît pas, rien ne vaut les transports publics. A condition que le réseau soit suffisamment étendu et efficace. Malheureusement, dans le domaine, toutes les villes ne se valent pas. Si vous pouvez traverser les quatre coins de Paris en un rien de temps, il vous faudra vous armer d'un peu plus de courage dans des villes moyennes qui ont bien du mal à suivre la croissance démographique rapide, comme Draguignan, Grasse ou Fréjus. Mais dans ces agglomérations, les habitants n'attendent pas un métro ou un RER qu'ils ont souvent quitté avec joie quelques années auparavant !

Le défi écologique des nouvelles mobilités



BAISSE DES ÉMISSIONS DE CO2

Vélo, trottinette, covoiturage, autopartage... Depuis les premiers Vélib', les solutions de mobilités douces se sont multipliées dans les grandes villes avec de nouveaux services accompagnés par l'essor de l'électrique. Mais ces évolutions limitées territorialement peinent à modifier les usages qui se portent encore largement sur la voiture.

Les politiques d'incitation à ces pratiques de mobilité douce se sont accélérées ces dernières années, en particulier dans les territoires, face aux enjeux environnementaux.

Impossible de parler de mobilité sans évoquer sa durabilité. Les transports de demain devront s'adapter à l'évolution des usages, mais aussi et surtout être propres. Cet enjeu mondial présente de nombreux défis à relever pour tous, aussi bien pour les constructeurs que les villes, les opérateurs et les utilisateurs.

LA MOBILITÉ PARTAGÉE, UNE PRATIQUE EN DÉVELOPPEMENT

La mobilité urbaine est un enjeu crucial aujourd'hui, et le sera encore davantage dans les années à venir. C'est la mobilité des biens et des personnes qui a transformé l'économie mondiale et globalisé les échanges, c'est elle aussi qui a bouleversé les modes de vie et qui façonne l'existence de milliards d'urbains. L'industrie automobile évolue très rapidement et les déplacements en voiture dans les zones urbaines seront considérablement influencés par la montée en puissance de flottes de véhicules partagés autonomes, pouvant être facilement réservés à tout moment via un smartphone.

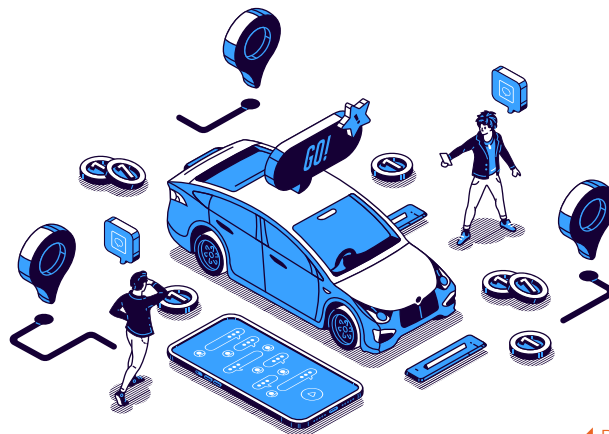


QUELLES SOLUTIONS D'AVENIR ?

Le développement des services de mobilité, même s'il s'agit d'une pratique encore clivante, gagne peu à peu les populations et fait reculer l'idéal de la possession d'une voiture. Interrogés sur leur utilisation de la voiture, 10% des automobilistes se disent ouverts à un usage serviciel (autopartage, location ponctuelle) et 7% seraient prêts à se passer de voiture s'il disposent d'une alternative viable.

Cette même étude fait état d'une progression des «agilités» pour les déplacements du quotidien dans les villes de plus de 100 000 habitants avec une hausse de la multimodalité (+8 points) dans un contexte où les contraintes liées aux déplacements professionnels se desserrent avec le télétravail.

7% DES FRANÇAIS SERAIENT PRÊTS À SE PASSER DE VOITURE S'IL DISPOSENT D'UNE ALTERNATIVE VIABLE.



Cas concret : Focus sur la métropole de Toulouse

L'agglomération et la métropole toulousaine sont en pleine progression démographique. La métropole accueille, en moyenne, **15 000 nouveaux habitants** chaque année. La croissance de la population s'accompagne d'une forte progression économique et engendre des problèmes d'accessibilité à la zone aéroportuaire (qui regroupe à elle seule 70 000 emplois).

Le projet Commute (COLlaborative Mobility Management for Urban Traffic and Emissions reduction) expérimente une gouvernance innovante de gestion collaborative public/privé de la mobilité urbaine avec l'ensemble des acteurs de la plateforme aéroportuaire et aéronautique pour décongestionner le trafic de cette zone.

Ce projet innovant, financé par l'Union européenne à hauteur de 80 % pour un coût total de 5 240 524,55 millions d'euros constitue un des 16 projets sélectionnés sur plus de 200 présentés.



Les objectifs :

- **Fluidifier la mobilité** des zones aéroportuaire et aéronautique
- **Soutenir l'attractivité de ce territoire** dûe à la forte dynamique économique dans ce secteur d'emplois
- **Réduire les émissions polluantes** et préserver la qualité de l'air
- **Améliorer la qualité de vie des habitants** et des employés en réduisant le stress, en favorisant le partage et le lien social
- **Pérenniser ce modèle** pour l'étendre à d'autres territoires.

Les résultats attendus :

- **La stabilisation de l'écoulement du trafic** aux heures de pointe sur la zone
- **L'amélioration de l'accessibilité de la zone aéroportuaire** (grâce à l'horaire modulaire, au télétravail, aux tierces places et aux navettes autonomes).
- **Les nouveaux modes de gestion de la mobilité** pour les salariés : système de gestion collaboratif de la mobilité.
- **Le transfert modal des salariés vers des modes plus souples** : réflexion sur le meilleur mode d'utilisation (autre que la voiture particulière), sensibilisation à d'autres modes de travail (télétravail), horaires modulaires,...
- **De nouveaux modes de management** au sein de l'entreprise permettant une flexibilité horaire pour les salariés

Chiffres clés :

L'attractivité génère du trafic sur l'agglomération toulousaine.*

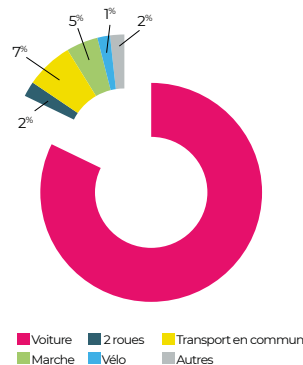
/ **15 000** nouveaux arrivants par an
/ **+ 500 000** déplacements par jour en projection sur 2025

Source Enquête Ménages Déplacements

/ **265 000** déplacements professionnels chaque jour sur le territoire COMMUTE

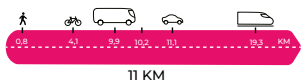
*Tous modes de déplacement confondus

La voiture, principal mode de déplacement sur les zones aéroportuaire et aéronautique.



/ Dont **71%** d'autosolistes (1 personne par voiture)

/ Distance moyenne domicile-travail selon le mode (déplacements internes au périmètre Enquête Ménages Déplacements)



Source Club Réussir

Téléo, le 1^{er} téléphérique urbain à Toulouse



Mis en service au 1^{er} trimestre 2022. Il est le maillon central de la Ceinture Sud : complété de part et d'autre par des lignes de bus à forte fréquence, cette nouvelle offre de transport facilitera les déplacements du sud de Toulouse, depuis Colomiers et jusqu'à Montaudran.

Le téléphérique toulousain sera le plus long de France, avec son tracé de 3 km. Toulouse rejoindra ainsi le cercle fermé des grandes villes ayant choisi ce mode de transport, telles que New York, Rio ou encore Barcelone. À l'échelle de la France, il s'agira d'un des premiers systèmes de transport urbain de type télécabine offrant des débits et fréquences particulièrement attractifs : 8 000 voyageurs attendus par jour, 1 cabine toutes les 1 min 30 en heure de pointe.

Un mode de transport sûr pour les voyageurs

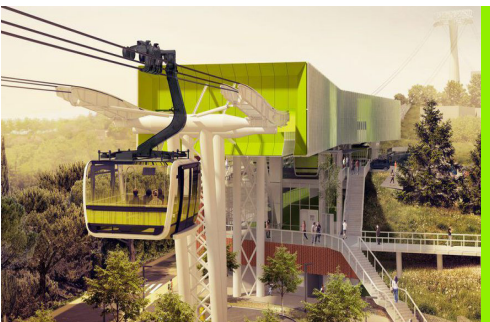
Le téléphérique toulousain sera construit par l'équipementier français de notoriété internationale : Poma. Bénéficiant de la technologie dite « débrayable 3S » - c'est-à-dire trois câbles : deux porteurs et un tracteur – un transport par câble sûr et éprouvé sera garanti aux voyageurs :

- Grâce à une stabilité au vent : le téléphérique fonctionnera avec 108 km/h de vent,
- En cas d'incident, les cabines seront automatiquement rapatriées en station pour évacuer les voyageurs si besoin (pas d'évacuation verticale).
- De plus, cette technologie allie performance et confort, permettant une intégration discrète dans l'environnement avec seulement cinq pylônes, et en offrant un niveau sonore optimisé au droit des pylônes où le passage s'effectue sans bruit.

Un constructeur français et des entreprises locales pour le téléphérique

Le Groupement POMA a en charge la conception, la réalisation et la maintenance du téléphérique. Il est composé de six entreprises : POMA, le constructeur du système téléphérique, Altiservice pour la maintenance, Bouygues TP Régions France en charge de la construction des stations et du génie civil en général, Systra pour les études de conception GC/pylônes/gares et les dossiers d'autorisations administratives, Seti pour la conception des lots techniques bâtiments et VRD, et Séquences, le cabinet d'architecture responsable de l'intégration du téléphérique dans son environnement.

Quelques chiffres



- / 3 stations desservies en 10 min
- / Un tracé de 3 km
- / Un service de 5h15 à minuit
- / 14 cabines
- / 35 personnes par cabine
- / Vitesse commerciale : 20 km/h

GRAND ANGLE

L'interview de l'expert

Jean-Michel Lattes



COMMENT TISSEO ORGANISE-T-ELLE LA GESTION DES TRANSPORTS EN COMMUN À TOULOUSE ?

Tisseo Collectivités est l'Autorité Organisatrice des Mobilités depuis la loi LOM. Elle organise les Transports Publics et les services des mobilités.

Tisseo Collectivités est composé de 4 membres :

Toulouse-Métropole / Muretain Agglo / SICOVAL / SITPRT sur un territoire d'un peu plus d'1 million d'habitants sur une centaine de communes. Pour la réalisation de ces missions elle s'appuie sur 2 acteurs majeurs : TV - EPIC pour l'exploitation du réseau et TI - SPL pour la Maîtrise d'Ouvrage des grands projets de transports tel que la 3ème ligne de Métro, Connexion Ligne B, Téléphérique (Téléo) ...

QUELLE SONT LES ENJEUX DE LA MÉTROPOLE CONCERNANT LA MOBILITÉ ?

L'enjeu principal est de répondre à la croissance de mobilité liée à la croissance démographique et économique de l'agglomération. Notre territoire accueille 15000 habitants supplémentaires et 7000 emplois chaque année. Cela signifie pouvoir accueillir 500000 déplacements supplémentaires dans 10 ans. C'est l'équivalent de la fréquentation réseau aujourd'hui ou de l'usage actuel du périphérique. Pour cela il faut développer les solutions alternatives à la voiture particulière (en particulier le réseau structurant des transports publics mais aussi des mobilités actives. Le 2ème enjeu pour l'avenir est de préparer la décarbonation des mobilités.

QUELLE EST L'AMBITION DE LA 3ÈME LIGNE DE MÉTRO ?

La 3ème ligne de métro est une infrastructure de 27 km ponctuée de 21 stations et dotée d'un garage atelier et de plusieurs pôles

d'échanges multimodaux. Associé à la création d'une Ligne Aéroport Express, le coût du projet est de 2 669M€. Elle répond à plusieurs objectifs :

- **Proposer de nouvelles capacités de transport** dans un contexte de forte croissance démographique et économique.
- **Améliorer la desserte en transports en commun des pôles d'emplois de l'agglomération toulousaine**, afin de proposer des alternatives performantes à l'usage de la voiture.
- **Mailler le réseau de transport en commun urbain** et mieux articuler le réseau Tisséo et le réseau LiO (transport interurbain).

Au-delà des enjeux de mobilités, la 3ème ligne de métro s'inscrit également dans un projet de territoire durable qui vise à lutter contre l'étalement urbain et à limiter l'artificialisation des sols. Un pacte urbain a été élaboré pour garantir la cohérence entre développement des infrastructures de transport et urbanisation.

A plus grande échelle, l'enjeu est également de **préserver l'attractivité de l'agglomération toulousaine**.

La 3ème ligne de métro doit en effet améliorer le cadre de vie des habitants en proposant des alternatives à la voiture et soutenir la productivité des entreprises en réduisant les pertes de temps des salariés dans les embouteillages.

QUEL EST SON CALENDRIER ? QUEL EST L'IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE ?

Le projet de 3ème ligne de métro bénéficie d'une Déclaration d'Utilité Publique signée en février 2020.

Une procédure est en cours pour obtenir une autorisation environnementale, nécessaire pour réaliser les travaux préparatoires et de génie civil. L'arrêté préfectoral est attendu mi-avril 2022.

Les travaux de génie civil devraient se dérouler de fin 2022 à début 2026. Les premières consultations des entreprises ont été lancées à la fin de l'automne 2021 pour recruter les entreprises chargées de la construction de sections de tunnel, de plusieurs stations et des viaducs.

Le montant global des travaux de génie civil est de l'ordre de 1 milliard d'euros. Les travaux de second œuvre et d'aménagement des espaces publics démarreront en 2026.

L'objectif est de mettre en service fin 2028. La crise sanitaire a eu un impact significatif sur le déroulement des procédures et des études de conception mais aussi sur les ressources de Tisséo Collectivités (Versement Mobilités et vente de titres). En conséquence, la mise en service du projet a dû être reporté de fin 2025 à fin 2028.

COMMENT INTÉGRER À L'ÉCHELLE D'UN SYNDICAT LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DANS LA MOBILITÉ URBAINE ?

C'est tout l'enjeu du futur plan de mobilité que nous allons devoir construire dans les prochaines années afin de répondre aux objectifs de la stratégie nationale bas carbone et de la loi pour la transition énergétique.

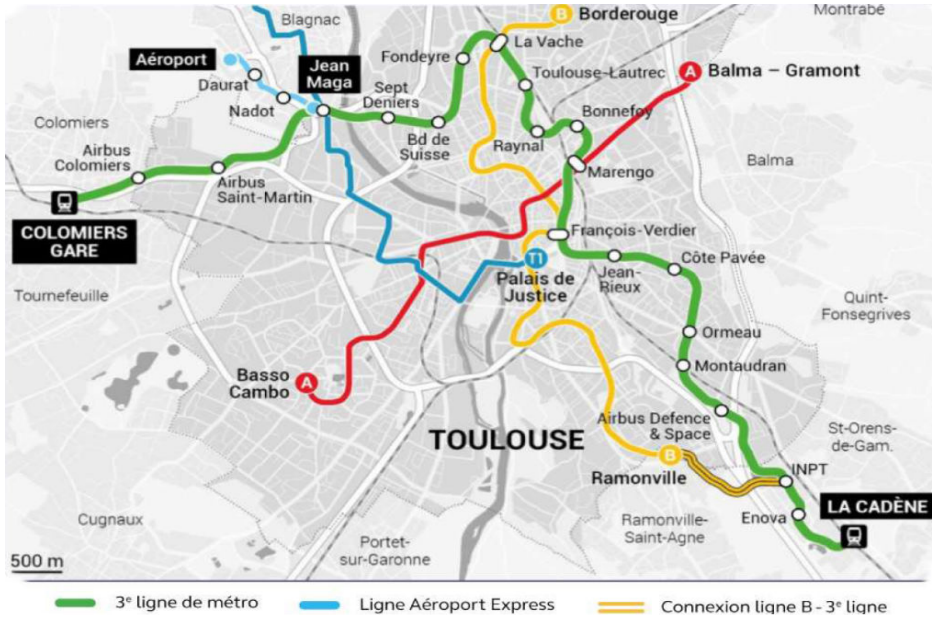
QUELS SONT LES DÉFIS AUXQUELS VOUS DEVREZ RÉPONDRE DURANT LES PROCHAINES ANNÉES ?

Outre l'élaboration du plan de mobilité, notre priorité est le développement du réseau structurant et le maillage du réseau.

Pour cela, nous nous appuyons sur les instances partenariales tel que le Comité des Partenaires et la Commission des Grands Employeurs. Nous poursuivons la coordination de la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable qui mobilise tous les partenaires et développerons les services de mobilités tel que le Vélo en Libre-Service et le Covoiturage.

Nous développerons les services à l'usager à partir de l'application TISSEO qui se transforme par étape en MaaS (mobility service). Nous nous mobiliserons avec la Région pour développer l'intermodalité dans les pôles d'échanges et aussi le développement d'une tarification multimodale.

Grand projet : Comment se déroulera le chantier de la 3^{ème} ligne de métro à Toulouse ?



40 CHANTIERS EN 2023

En 2023 est prévu le terrassement des stations et à la fin de l'année 2023, l'arrivée du premier tunnelier. Cinq au total seront mobilisés pour le chantier. « En 2023, on devrait avoir jusqu'à 40 chantiers menés en même temps, rappelle-t-il y a quelques semaines Jean-Michel Lattes. La partie « lourde » des travaux s'achèvera en 2026, ce sera alors le début des aménagements extérieurs. » Seront alors réalisés des pôles d'échange et des parcs-relais en ouvrage.

En parallèle, un projet de « Connexion Ligne B », dont le coût est évalué à 182,5 millions d'euros et qui reliera Ramonville à l'Institut National Polytechnique, est également sur les rails tout comme la création d'une ligne « Aéroport Express » (évaluée à 27 millions d'euros), qui desservira l'aéroport Toulouse-Blagnac.

C'est un immense chantier qui s'annonce. La 3^{ème} ligne de métro, qui doit relier Colomiers à Labège, devrait entrer en service à la fin de l'année 2028 (soit trois ans après le calendrier initialement établi).

LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES À LA 3^È LIGNE DE MÉTRO BATTENT LEUR PLEIN À TOULOUSE !

Ces travaux préparatoires sont menés dans le cadre des études d'avant-projet de la future ligne de métro. Ils doivent permettre de mieux connaître la nature des sols où les tunneliers s'activeront. D'autre part, la construction de la future troisième ligne nécessite de déplacer certains réseaux situés en sous sol.

« On a aujourd'hui, dans toutes les rues de Toulouse, de multiples concessionnaires (eau, gaz, électricité...) Ce qu'on fait, ce sont les travaux préliminaires des concessionnaires. On organise le réseau différemment pour qu'il ne soit pas en concurrence avec le chantier métro », indiquait en juin dernier Jean-Michel Lattes, le président de Tisséo.

MONTÉE EN PUISSANCE FIN 2022

Le chantier devrait quant à lui monter en puissance en fin d'année 2022, avec le démarrage des travaux de génie civil : construction du tunnel et du viaduc, des stations souterraines et aériennes et des ouvrages annexes d'accès des secours. En parallèle devrait être dévoilé le « design des rames ».

UN PROJET À 2,62 MILLIARDS D'EUROS

Cette ligne longue de 27 kilomètres comportera 21 stations (avec 17 stations souterraines, dont la profondeur variera de 20 à 35 mètres) et desservira notamment les pôles majeurs du groupe Airbus. En novembre 2020, Tisséo a annoncé avoir choisi Alstom (aux dépens de Siemens) pour construire et assurer la maintenance de la 3^{ème} ligne de métro. Un marché à 713 millions d'euros.

Le montant global de l'opération 3^{ème} ligne de métro est évalué à 2,62 milliards d'euros, d'après Tisséo. Une enveloppe qui comprend également les 4 parcs relais prévus pour les pôles d'échanges multimodaux de Colomiers-Gare, Sept-Deniers, La Vache et Labège-La Cadène.



QUELQUES DATES

Début 2024 :
début des travaux systèmes.

Début 2026 :
fin des travaux de génie civil et libération des emprises de chantier.

En 2026 :
début de réalisation des pôles d'échange et des parcs-relais en ouvrage.

Début 2028 :
début des essais systèmes.

Fin 2028 :
mise en service de la 3^{ème} ligne de métro

Et demain...



Durant les dernières fêtes de Noël, certaines villes comme Angers ou Brest ont expérimenté les transports gratuits, un vrai plus pour les commerces de centre-ville, qui espèrent que la mesure sera pérennisée. De fait, de plus en plus de villes se posent la question, voire l'envisagent sérieusement, à l'instar de Montpellier : le nouveau maire Michaël Delafosse a promis la gratuité pour tous les métropolitains 7j/7 d'ici à la fin de son mandat en 2024.

En 2019 déjà, 108 candidats aux municipales avaient intégré cette mesure à leur programme. Suite à cela, le Sénat avait étudié la proposition pour conclure que la gratuité n'était finalement pas souhaitable. « Elle n'a qu'une capacité limitée à engager une transformation en profondeur de la société et de l'espace », précisait Guillaume Gontard, sénateur de l'Isère.

En dépit de ces conclusions, une trentaine de villes (Niort, Gap, Châteauroux) ont adopté la gratuité. C'est le cas de Dunkerque. Après deux ans d'expérimentation, le bilan de la ville est plutôt positif. En juin 2020, les bus enregistraient une hausse de fréquentation de 70 % en semaine et de 140 % le week-end.

Alors que la mesure semble particulièrement populaire auprès des électeurs, la gratuité des transports a-t-elle un intérêt social et écologique ? Est-elle seulement finançable ?

A chacun ses arguments.

POUR :

Arnaud Passalacqua, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme à l'École d'urbanisme de Paris

« Aujourd'hui encore et depuis la campagne des dernières élections municipales, de plus en plus d'élus s'emparent de la question. Suite à la crise des gilets jaunes, il est normal que dans les conseils municipaux, on veuille garantir plus de justice sociale. Avec cette mesure, les plus pauvres ne seront plus stigmatisés. S'ils n'osent pas toujours demander à payer un tarif social, ils n'auront plus à le faire. Tout le monde sera logé à la même enseigne, un signal positif pour le vivre-ensemble.

La gratuité aura aussi des conséquences positives sur le travail du conducteur (de bus ou de tramway). Aujourd'hui, il est en charge de contrôler le comportement des passagers. À bord du bus, il doit vérifier s'ils ont validé ou non leur titre de transport et en même temps assurer la conduite. L'instauration de la gratuité transformera la relation entre le conducteur et les voyageurs. Elle ne sera plus aussi conflictuelle mais plus apaisée. L'ambiance a de grandes chances de s'améliorer dans les différents transports.

Selon moi, pour que la gratuité des transports puisse véritablement avoir un impact, la mesure doit s'inscrire dans le cadre d'une politique publique plus large et complexe. Le territoire ou la ville doit se poser la question de l'urbanisme : pourquoi les gens bougent ? Pour quelles activités ? Comment organiser les territoires autrement pour limiter les déplacements ? Comment inciter les personnes à prendre les transports en commun et non la voiture ? »

CONTRE :

Jean Sivardière, vice-président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

« Après les petites et moyennes agglomérations, la gratuité des transports gagne aujourd'hui celles de plus de 100.000 habitants. Mais, cette démarche n'est pas souhaitable.

À court terme, l'instauration de la gratuité est une initiative qui plaît au public (et aux électeurs). C'est à moyen terme qu'elle entraîne une paupérisation du transport collectif. Pourquoi ? Les élus, dans l'incapacité d'augmenter le versement mobilité des entreprises ou les impôts locaux au-delà d'un certain seuil, sont obligés de réduire les investissements ou l'offre, donc pénalisent les entreprises ou les usagers. Ajoutons que la gratuité coûterait cher : 65 millions d'euros par an à Grenoble, le double à Lille et jusqu'à 3 milliards en région parisienne.

En plus d'être hors de prix, la gratuité n'est pas utile. Elle n'améliore pas le sort des personnes sans ressources, qui en général peuvent déjà se déplacer gratuitement grâce à une tarification solidaire, indexée sur le quotient familial, qui assure à chacun le « droit à la mobilité » et augmente son pouvoir d'achat. Elle n'a quasiment aucun effet sur l'automobiliste qui continue à utiliser sa voiture. Seule une amélioration forte de l'offre de transport public et des contraintes apportées à l'usage de la voiture peuvent l'influencer. La gratuité attire surtout des piétons et des cyclistes.

La gratuité généralisée à tous les usagers est injuste. L'usager solvable ne paie plus, alors que la dépense de transport est une part faible de son budget. L'habitant pauvre, lui, ne peut plus bénéficier des avantages collectifs du transport public. Notons aussi que la gratuité dans les petites villes, où le transport public reste médiocre faute de moyens financiers, accentue la fracture avec les métropoles où les habitants disposent de bons services et où la place de la voiture diminue peu à peu.

Enfin, préconiser aujourd'hui la gratuité est doublement incompréhensible. D'une part, on observe une demande croissante de mobilité (hors crise sanitaire évidemment), d'où la nécessité, évidente en région parisienne et dans les métropoles de province, d'investir massivement dans les transports publics de grande capacité. D'autre part, les collectivités locales sont confrontées à une crise financière sans précédent du fait de la baisse brutale du versement mobilité des entreprises et des recettes des exploitants. Pourquoi alors priver le transport collectif des recettes de ceux qui peuvent payer ? »

2021
2021
2021
2021
2021 DANS
LE RÉTRO
RÉTRO
RÉTRO
RÉTRO
RÉTRO



JANVIER DÉMARRAGE DES ACTIVITÉS DE BORDEAUX ET SALON DE PROVENCE :

Au 1^{er} janvier 2021, GIESPER a procédé au rachat d'une branche d'activité Travaux Publics de la société AXEO TP, filiale du Groupe SUEZ. Le Groupe GIESPER a accueillie de nouveaux collaborateurs à Martignas sur Jalle et Salon de Provence.

FÉVRIER RÉALISATION DES TRAVAUX DE RENFORCEMENT DES RÉSEAUX D'EAUX PLUVIALES À SAMADET POUR LA COMMUNAUTÉ PAYS BASQUE :

La principale difficulté était de devoir exercer en milieu urbain où le trafic est très élevé. Mais la pose de la canalisation de 1200mm de diamètre a été une réussite grâce au matériel adéquat (Pelle de 28 tonnes, l'ouverture de la fouille, et d'une pelle de 22 tonnes à la fermeture).

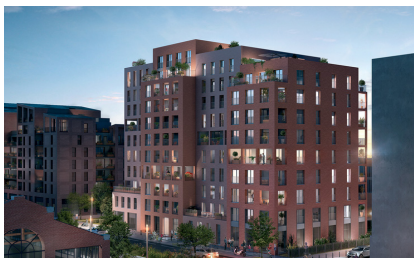


MARS OUVERTURE DU CHANTIER DU GROS ŒUVRE DE LA RÉSIDENCE CASUAL POUR LA CO-PROMOTION SPORTING PROMOTION & MATEA PROMOTION :

Ce projet de 94 logements sur 3 bâtiments, a été réfléchi pour s'intégrer au mieux dans le paysage urbain tout en conservant sa propre identité. Régie par une richesse végétale, cette identité, présente en périphérie de l'îlot, est renforcée via un espace vert central dit de "jungle urbaine". Sa végétation haute et dense ayant pour vocation d'intimiser les habitations.

AVRIL LIVRAISON DU CENTRE D'EXPLOITATION DES EAUX DE TOULOUSE MÉTROPOLÉ À FLOURENS (31) :

Les bureaux et hangar de stockage conçus et réalisés par Giesper Construction en groupement avec le Cabinet Atelier R&C Architecture, AI3C (BET structure) et SACET (BET technique) ont été livrés à 3CI Investissements. Ce centre d'exploitation Eau de Toulouse Métropole situé à Flourens administre le réseau de distribution d'eau potable et sa gestion a été confiée à Veolia.



MAI LANCMENT COMMERCIAL DE LA RÉSIDENCE LIVE IN OSMOSE, CO PROMOTION VINCI – MATEA PROMOTION :

Ce projet se développe sur deux bâtiments qui se caractérisent tout deux par une architecture identitaire et moderne mais aussi par une végétalisation omniprésente : jardins potagers, terrasses végétalisées, 420m² d'espaces verts de pleine terre et la création d'îlots de biodiversité.

JUIN ACQUISITION DE NOUVELLES TECHNOLOGIES DANS NOTRE AGENCE DE SALON DE PROVENCE :

La caméra compact C40 dispose d'une caméra HDR permettant d'inspecter les conduites de 40 à 200 mm. Le câble d'une longueur de 40 mètres permet de passer dans des canalisations droites et avec courbes. Elle dispose d'une connexion wifi pouvant être connecté à un smartphone et enregistrement de photos ou vidéos pour la réalisation de rapports. De plus nous avons également investi dans un outil nous permettant de suivre et tracer avec précision les réseaux enterrés NAVITRACK.





JUILLET

TRAVAUX D'ÉTÉ DANS LES BÂTIMENTS DU CD31, CHU TOULOUSE ET DE TOULOUSE MÉTROPOLE :

Dans le cadre des marchés d'entretien détenus par GIESPER Construction, réalisés sous la marque BOECHE PEINTURE, nos équipes profitent de la période estivale et de l'évacuation des sites pour gérer en deux mois un volume de travaux d'environ 1,3 millions d'euros réparti sur une cinquantaine de sites différents.

AOÛT

FIN DES TRAVAUX DU PROJET DE LA RUE GEORGES V À BORDEAUX :

Ce projet est un chantier de réhabilitation d'une canalisation de transport d'eau potable réalisé selon une technique qui consiste à mettre en place par traction une conduite rigide de diamètre inférieur à celui de la canalisation dégradée.



SEPTEMBRE

INAUGURATION DU GROUPE SCOLAIRE GRAND SELVE (TOULOUSE NORD) :

GIESPER Construction a réalisé le gros œuvre de ce Groupe scolaire pour la Ville de Toulouse. C'est donc avec une école maternelle, une école élémentaire, un pôle extrascolaire et un pôle restauration que le groupe a été inauguré en septembre, en présence des élus et des entreprises.

OCTOBRE

DÉMARRAGE DU BILAN CARBONE :

Dans le cadre de la transition écologique, le Groupe GIESPER s'est lancé dans la réalisation d'un bilan carbone. L'objectif est de s'engager efficacement et durablement vers la neutralité carbone afin d'amorcer une politique RSE plus importante. Pour cela, la société DCO2 a accompagné le Groupe dans la réalisation de son bilan.



NOVEMBRE

INAUGURATION DE L'UNITÉ DE MÉTHANISATION DE L'USINE DE DÉPOLLUTION DES EAUX USÉES DE GINESTOUS-GARONNE :

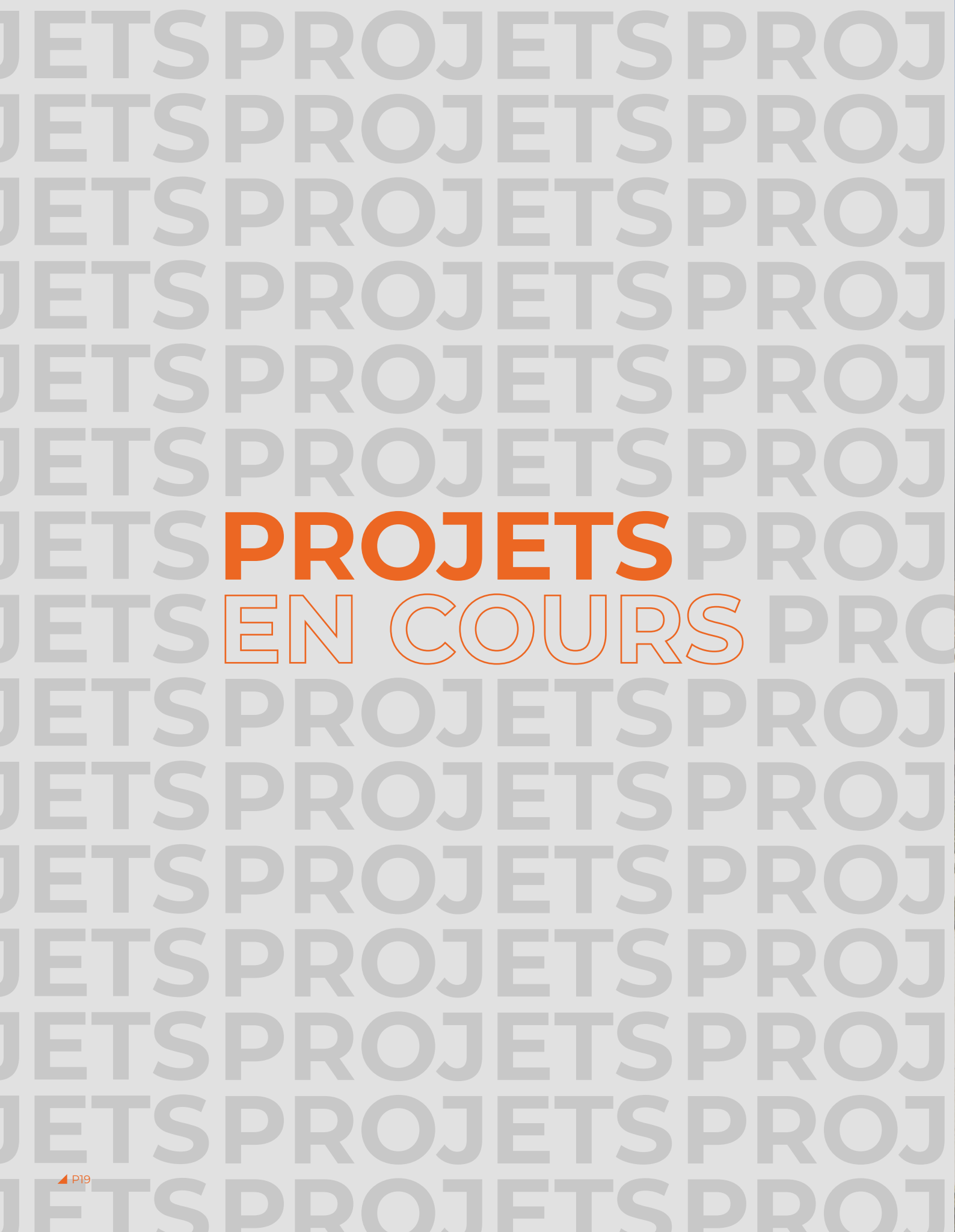
Ce projet consiste à transformer les boues issues de l'épuration des eaux usées en biogaz, afin d'alimenter le réseau urbain de distribution de gaz. Ainsi les eaux usées serviront à chauffer, faire la cuisine ou faire rouler les bus Tisseo

DÉCEMBRE

CÉLÉBRATION FIN DE CHANTIER PERIOLE :

La réalisation d'une 3ème ligne de métro de Colomiers à Labège, le « TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS » nécessite des aménagements préalables notamment pour déplacer les réseaux humides (eau potable, eaux usées et eaux pluviales).





PROJETS
EN COURS



**GIESPER CONSTRUCTION
TOULOUSE**

PROJET : GROUPE SCOLAIRE
GRAND SELVE

CLIENT : VILLE DE TOULOUSE

LIEU : TOULOUSE NORD

LIVRAISON : SEPTEMBRE 2021

Livraison d'un groupe scolaire rassemblant 18 classes et accueillant 536 enfants sur une surface approximative de 6300 m².



02

GIESPER TRAVAUX PUBLICS
AGENCE TOULOUSE

PROJET : TRAVAUX SUR RÉSEAUX D'EAU

CLIENT : TOULOUSE MÉTROPOLE

LIEU : TOULOUSE – RUE PÉRIOLE

LIVRAISON : OCTOBRE 2021

Travaux de dévoiement de réseau en perspective de la réalisation
de la 3^{ème} ligne de métro Toulousain, dont les travaux commenceront
en 2022.

GIESPER CONSTRUCTION TOULOUSE

PROJET : LE CALYS

CLIENT : MODEO

LIEU : L'UNION

LIVRAISON : NOVEMBRE 2021

Un ensemble immobilier qui regroupe des locaux commerciaux et des bureaux et dont l'architecture a été imaginée par l'Agence ENZO & ROSSO, d'une surface de près de **5000 m²**, porté par le promoteur MODEO.

03





**GIESPER CONSTRUCTION
TOULOUSE**

PROJET : EHPAD « LAS PLANES »

CLIENT : KAUFMAN & BROAD

LIEU : COLOMIERS

LIVRAISON : OCTOBRE 2021

Réalisation du gros œuvre d'un EPHAD de 95 chambres et d'un plateau de bureaux.

04



**GIESPER TRAVAUX PUBLICS
AGENCE AQUITAINE**

PROJET : TRAVAUX DE POSE ET D'ENTRETIEN DE CONDUITES SUR RÉSEAUX D'EAU POTABLE

CLIENT : SUEZ EAU FRANCE, DÉLÉGATAIRE DE BORDEAUX MÉTROPOLE POUR LA GESTION DE L'EAU POTABLE

LIEU : BOULEVARD GEORGES V BORDEAUX

LIVRAISON : AOÛT 2021

Ces travaux en plein centre-ville comprennent le renouvellement d'une conduite existante en fonte grise de diamètre 1000 et le tubage de la conduite par des éléments préfabriqués.

05



GIESPER TRAVAUX PUBLICS

PROJET : TRAVAUX DE CONSTRUCTION
D'UNE STATION DE POMPAGE

CLIENT : ASA FANJEUX RAZES SOU

LIEU : AUDE

Cette réalisation se fait dans le cadre de travaux de création du réseau
d'irrigation sur le périmètre de l'ASA FANJEUX
RAZES SOU dans l'Aude.

06

PARTENAIRES

DCO2

Maxime Boiville



La jeune pousse toulousaine DCO2 a développé un logiciel de comptabilité carbone pour permettre à ces dernières de gagner en autonomie et en visibilité. Maxime Boiville, son fondateur nous en parle.

POUVEZ-VOUS NOUS PRÉSENTER VOTRE ACTIVITÉ ?

DCO2 est une Green-Tech toulousaine qui a pour mission principale d'assurer la transition bas carbone de nos industriels ainsi que de nos collectivités. Pour ce faire nous répondons aux trois problématiques que rencontrent chaque ETI, PME ou TPE qui souhaitent s'engager dans la transition écologique :

- **Mesurer efficacement**, durablement et à moindre coûts leur empreinte carbone annuellement,
- **Assurer l'efficacité et la rentabilité** de leurs actions de réductions,
- **Atteindre la neutralité carbone et marketer efficacement** leurs engagements.

Afin d'accompagner efficacement nos clients, nous avons développé un logiciel SaaS (Software As A Service) qui permet de répondre à l'ensemble de ces problématiques. Notre outil permet à chaque structure d'obtenir le Bilan GES (Gaz à Effet de Serre) réglementaire, ainsi qu'un plan d'action de réduction personnalisé. Nous facilitons et automatisons la collecte des données du bilan via un parcours collaboratif, simple et ludique, conforme à la méthodologie Bilan Carbone développé par l'ADEME. Chaque entreprise suit l'évolution de son bilan carbone en toute autonomie, annuellement et à moindre coût afin de mesurer l'efficacité de son plan d'action de réduction.

COMMENT AVEZ-VOUS EU L'IDÉE DE CRÉER CETTE ENTREPRISE ?

Le dernier rapport du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) confirme un changement climatique d'origine anthropique : les émissions de GES dues à l'homme n'ont jamais été aussi élevées

dans le passé. L'augmentation de la concentration atmosphérique en GES provoque un réchauffement global : la tendance est de +2° en 2050 et +4° en 2100 par rapport à la période 1986-2005. L'un des symptômes du retard au démarrage de la transition est une certaine tendance à considérer que l'action doit prendre place « ailleurs que chez soi », tout en revendiquant parfois une action prétendument suffisante à sa propre échelle.

Les différentes catégories d'acteurs se renvoient la balle ; les pouvoirs publics, les entreprises, le monde financier, les citoyens, le monde associatif : chacun tend à justifier la lenteur de l'action en pointant du doigt les responsabilités et les manquements des autres.

Face au besoin d'action rapide et efficace, la responsabilité des consommateurs et l'écocitoyenneté est souvent le premier constituant du discours médiatique. Ce sont d'abord l'individu et les ménages qui devraient adopter sans tarder un ensemble de gestes écologiques, et qui pourraient permettre de commencer à changer la donne au regard des objectifs climatiques. De nombreuses études ont cependant démontrées que même en adoptant un comportement individuel proprement héroïque, un Français ne peut espérer réduire son empreinte de plus de 2,8 tonnes par an, soit environ 25% de l'empreinte carbone annuelle.

La France ayant pour objectif de réduire de 80% ses émissions carbone d'ici 2050, l'ensemble des citoyens, de nos collectivités ainsi que nos entreprises seront donc mises à contribution. J'ai donc décidé de m'attaquer au 75% restant qui incombe à nos industriels et nos collectivités en leur offrant une approche pragmatique, simple et stimulante. L'objectif étant de valoriser les bonnes actions plutôt que de continuellement dévaloriser nos industriels qui restent le poumon économique de nos territoires.

QUELLE EST L'IMPORTANCE POUR UNE ENTREPRISE DE FAIRE UN BILAN CARBONE ?

L'enjeu pour une collectivité est de montrer l'exemple aux industriels ainsi qu'aux concitoyens de s'engager au même titre qu'eux vers la transition bas carbone. Pour les entreprises, ne pas s'engager efficacement et durablement dès aujourd'hui deviendra à coup sûr un frein à leur développement :

- **Difficulté de recruter** les talents de demain qui sont de plus en plus attirés par les entreprises qui s'engagent sans faire de greenwashing.
- **Difficulté pour développer son activité** auprès de clients ou grands groupes industriels de plus en plus regardant sur la politique RSE & environnementale de leurs prestataires.
- **Difficulté de motiver ses équipes** lorsque l'on ne donne pas du sens aux actions du quotidien.

S'engager efficacement et durablement vers la neutralité carbone reste un défi technique et financier important. Il faut donc développer des solutions techniques qui permettent de démocratiser au maximum ce concept afin d'inciter l'ensemble de nos entreprises à franchir le cap malgré le manque de réglementation autour de ce sujet.



Fab&Fab

POUVEZ-VOUS NOUS DÉCRIRE VOTRE ACTIVITÉ ?

Notre société conçoit et réalise depuis 2012, des films d'animations 2D et 3D (motion-design) à forte valeur ajoutée pour ses clients.

Industriels, Acteurs de l'innovation, Laboratoires, Fournisseurs de solutions technologiques, Agences de communication, nous sollicitent pour nos prestations sur mesure.

Nous imaginons et écrivons chaque film, mettons en scène chaque image de A à Z.

Notre savoir-faire pluri-disciplinaire est au service de nos clients pour proposer des films innovants et singulier.

POURQUOI FAIRE DES FILMS ?

Les téléspectateurs retiennent 95% des informations lorsqu'ils regardent une vidéo.

Si la vidéo est réalisée correctement pour attirer l'attention des spectateurs, le taux de rétention des informations de la vidéo sera élevé.

Aujourd'hui, la plupart des gens sont portés vers le visuel. Autrement dit, ils regardent plus les vidéos pour s'informer. Les informations qui ne comportent pas de séquences vidéo ne suscitent plus d'engouement.

Dans cet univers, les entreprises ont de plus en plus l'obligation de faire recours aux animations en motion design. C'est un moyen sûr et efficace de passer un message, qu'il soit technique ou non.

Cette communication visuelle contribue à transmettre des idées claires et à inciter les cibles à passer à l'action. C'est une technique qui présente plusieurs atouts. Cela favorise la transmission rapide du message (3 minutes maximum) et emploie un moyen simple (pédagogique) qui facilite la compréhension.

Le motion design permet également d'utiliser la charte graphique du client. Il harmonise donc le projet à l'image de la société cliente.

QUELS SONT VOS PROJETS POUR LES MOIS À VENIR ?

Plusieurs sujets démarreront dès le début 2022 :

- Un troisième épisode pour la mission spatiale Athena X-IFU, un des projets les plus ambitieux de ces 20 dernières années qui révélera les mystères de l'univers chaud et énergétique dans le domaine des rayons X.
- Une collaboration pour promouvoir une solution capable de soutenir la transition vers des avions plus verts, notamment sur les longs-courriers où les réacteurs restent l'avenir.
- Le renforcement de nos collaborations avec les acteurs de la collecte d'informations par localisation satellites qui assurent notamment la surveillance environnementale, la gestion durable des pêches et la sécurité maritime.





MÉTIER À LA UNE PORTRAIT

Didier Cucurou, Chef d'atelier chez Giesper depuis bientôt 20 ans, nous partage son expérience; une histoire de famille !

QUEL PARCOURS POUR CE MÉTIER ?

J'ai commencé par travailler dans la restauration notamment en collectivité locale.

Dans le même temps pour des missions d'été j'ai débuté chez Giesper en tant que poseur de canalisation. J'ai ensuite intégré à temps plein l'entreprise et œuvré sur les gros chantiers.

3 ans plus tard je deviens Chef de Chantier comme mon père et je voyage dans le grand sud pour suivre les projets de l'entreprise.

À la retraite du Chef d'Atelier j'ai pris ses fonctions et encadre une équipe polyvalente.

LE QUOTIDIEN À TRAVERS LES MISSIONS ?

Nos chantiers ne peuvent pas être immobilisés, donc il faut de la réactivité pour réparer au plus vite les pannes des nos engins. Dans mon équipe deux mécanos et un électricien couvrent les interventions quotidiennes nécessaire au bon déroulement des chantiers.

L'atelier c'est aussi l'achat du matériel, l'entretien et la gestion des contrôles techniques, le pointage des capteurs machines pour la facturation réelle, ce suivi nous permet d'être efficace et de travailler en synergie avec l'ensemble des équipes.

LE FUTUR DU MÉTIER ?

Le sujet de la transition écologique est sur la table, mais aujourd'hui les nouvelles technologies nous éloignent de nos capacités actuelles. Les concessionnaires ne sont pas encore prêts pour basculer dans le tout électrique et l'autonomie, la technologie est peut-être mature pour le particulier, mais pas pour un parc d'engins comme le nôtre.

Il faudra certainement encore quelques années et bien entendu des transferts de compétences en électronique afin d'intervenir sur tout le type de pannes possibles sur notre matériel.





LA NAVETTE EZ10, PROPULSÉE PAR EASYMILE, EST ENTRÉE EN FONCTION À L'ONCOPOLE.

Depuis quelques jours, EZ10 roule en autonomie entre le parking et l'entrée de l'Oncopole, 700 mètres plus loin. Automobilistes et piétons observent avec curiosité le ballet de cette navette sans chauffeur, qui circule enfin sans superviseur à bord. « Une caméra placée à l'intérieur permet à un de nos opérateurs d'assurer une surveillance. En cas de problème, il peut être contacté à l'aide d'un bouton », explique cependant un des membres de l'équipe d'EasyMile, présents pour interagir avec le public dans ces premiers jours de mise en service.

Avec une vitesse maximale de 13 km/h et un rythme de passage de 10 minutes, cette navette autonome vient compléter l'offre de transport en commun sur ce site aux heures de pointe.

Pour les usagers, le service diffère assez peu d'un transport classique. La navette adapte sa vitesse et s'insère parfaitement dans la circulation du site.

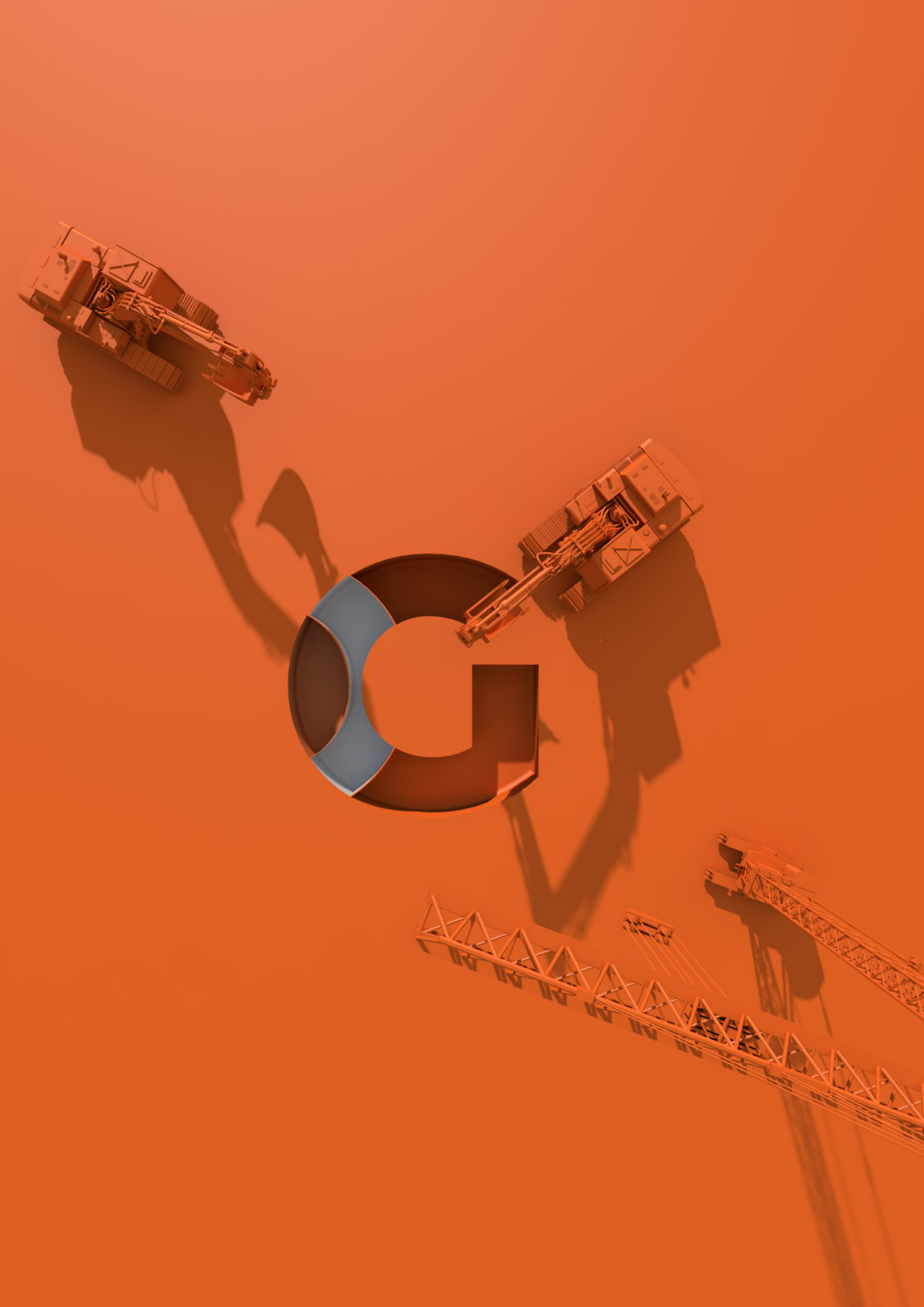
L'autorisation de circuler sans chauffeur ni superviseur, transmise par le ministère de la Transition écologique en fin d'année dernière, est un moment important pour EasyMile.

UNE PRÉSENCE DANS LE MONDE ENTIER.

La société EasyMile compte déjà 180 navettes en service, dont certaines de manière autonome sur des sites industriels ou des zones piétonnes.

En Australie, elle assure également le transport des visiteurs du jardin botanique de Coffs Harbour. À terme, l'entreprise toulousaine compte déployer les EZ10 pour remplacer la voiture sur des usages particuliers, comme c'est le cas actuellement en Suède.

À Barkarby, dans une zone résidentielle qui accueille 10.000 foyers, la navette EZ10 assure les premiers et derniers kilomètres entre les habitations et les stations de transports en commun.



Design



Jean-Paul Viguier

est un architecte qui vit et travaille à Paris. Diplômé de l'École Nationale Supérieure des Beaux-Arts à Paris en 1970.

En 1973, il obtient un Master of City Planning in Urban Design de l'Université de Harvard, et, de retour en France, il anime une rubrique d'architecture urbaine dans la revue Urbanisme. De 1975 à 1992, ses projets ont été réalisés dans le cadre de l'Agence Jean Paul Viguier, Jean-François Jodry et associés.

Son agence Jean-Paul Viguier et Associés puis VIGUIER architecture urbanisme paysage bénéficie d'une reconnaissance internationale notamment grâce au Pavillon de la France à l'Exposition Universelle de Séville (1992), au Parc André-Citroën à Paris, siège de France Télévisions à Paris, au Musée d'archéologie du Pont du Gard, la Tour de Cœur Défense à Paris, l'hôtel Sofitel Water Tower à Chicago, le McNay Art Museum à San Antonio, au Texas, premier musée d'art moderne construit aux Etats-Unis par un architecte français, au Muséum d'Histoire Naturelle de Toulouse, la Tour Maroc Telecom à Rabat, la Tour Majunga à La Défense, le Campus SFR à Saint-Denis, l'IUCT - Institut Universitaire du Cancer à Toulouse dans un campus unique... Les récents concours lauréats pour le quartier Europea à Bruxelles remodelant le site de l'Exposition Universelle de 1958 autour de l'Atomium, le siège de Vinci à Nanterre et la plus haute tour d'habitation en bois (57m) à Bordeaux dans le nouveau quartier de la Gare Jean Belcier à l'arrivée du futur TGV permettent de poursuivre ce travail significatif.

