

RAPPORT ANNUEL 2010

INEXIA

INEXIA EN BREF

INEXIA a été créée en 2006 pour répondre aux besoins croissants en ingénierie des lignes ferroviaires, des tramways, des trams-trains ou des métros. Proposant à ses clients des compétences diversifiées, INEXIA est un acteur incontournable des grands projets d'infrastructure en France. Déjà présente à l'international, elle dispose d'une expertise technique lui permettant d'y développer son activité.

Une ingénierie de la mobilité durable : un souci constant de trouver des solutions préservant les espaces naturels, réduisant les nuisances, économes au plan énergétique, dans un esprit de concertation avec les populations.

Un domaine d'excellence : la maîtrise des systèmes de transports les plus durables comme le train, le tramway ou le métro.

Une implication sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures : réflexion stratégique en amont des projets, conception détaillée, travaux, essais, exploitation et maintenance.

INEXIA en chiffres

103

millions d'euros
de chiffre d'affaires
en 2010

37%

de progression
du chiffre d'affaires
entre 2009 et 2010

770

personnes à la fin
de l'année 2010

2 filiales
spécialisées :

INEXIA MENIGHETTI
PROGRAMMATION
et INEXIA AFACOR

SOMMAIRE



P/4

Message du président directeur général

Gilles Cartier

P/5

Une ingénierie d'excellence

p.6 – INEXIA : l'ingénierie des infrastructures de transport

p.7 – Gouvernance et organisation de l'entreprise

p.8 – Ecouter les clients et répondre à leurs exigences

p.9 – L'innovation, au cœur d'INEXIA



P/10

Une politique de responsabilité humaine, sociale et environnementale

p.11 – Des responsabilités humaines

p.14 – Des responsabilités sociales

p.15 – Des responsabilités environnementales



P/16

Les métiers et les savoir-faire d'INEXIA

p.17 – La direction technique : la puissance de l'expertise

p.18 – Les études amont : penser la mobilité

p.19 – INEXIA MENIGHETTI PROGRAMMATION (IMP) :

penser l'aménagement urbain et les équipements publics

p.20 – La grande vitesse ferroviaire

p.25 – Les lignes ferroviaires classiques

p.27 – Les transports urbains et périurbains

p.29 – Les autres infrastructures de transports

p.30 – Des services spécifiques

p.30 – INEXIA AFACOR : maîtriser le foncier



P/31

Les cartes des projets d'INEXIA 2010



P/35

Résultats économiques 2010 et perspectives 2011

MESSAGE DU PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL

« LA 4^{ÈME} ANNÉE D'EXISTENCE D'INEXIA
MARQUE UNE ÉTAPE DANS LE CHANGEMENT
D'ÉCHELLE DE L'ENTREPRISE »



GILLES CARTIER, **Président Directeur Général**

Les succès de l'année 2010 témoignent de la cohérence entre les métiers d'INEXIA et les attentes des marchés.

La singularité d'INEXIA tient en ce qu'elle est une société d'ingénierie capable de concevoir tous types d'infrastructures de transport et qu'elle possède un savoir-faire ferroviaire, issu de la SNCF, qui lui permet d'intervenir en phases de conception, puis aux côtés des entreprises pendant les travaux, ensuite de réaliser des essais et enfin de maintenir des infrastructures ferroviaires.

Cette combinaison de métiers est particulièrement adaptée aux contrats de partenariats public-privé organisés sur de nombreuses lignes à grande vitesse. Plus globalement, elle répond aux évolutions des marchés des infrastructures, dont les formes de contractualisation sont de plus en plus variées et amènent à associer ces différents savoir-faire.

A cet égard, le succès le plus emblématique en 2010 est celui de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, entre Tours et Bordeaux. Il mobilise en effet l'ensemble des métiers de l'entreprise. C'est également une reconnaissance importante pour INEXIA d'être présente sur tous les projets de lignes à grande vitesse français, des études les plus amont, comme les études économiques de la ligne nouvelle Paris - Normandie, jusqu'aux phases d'essais préalables à la mise en service de la LGV Rhin - Rhône (Dijon - Belfort). Notre développement s'est encore accéléré dans les transports urbains, puisque nous sommes désormais maîtres d'œuvre de huit lignes de tramways. Tout ceci confirme la cohérence technique et commerciale de la priorité accordée par INEXIA à un développement dans les transports durables et dans les grands ouvrages.

Avec un chiffre d'affaires de 103 millions d'euros, en croissance de 37% par rapport à 2009, la 4^{ème} année d'existence d'INEXIA marque une étape dans le changement d'échelle de l'entreprise. Cette forte croissance devrait se poursuivre en 2011.

Ainsi, notre ambition de constituer un pôle d'excellence, utile à la société, pour répondre à la volonté de développer les transports les plus durables, répond bien aux attentes de nos clients. Elle constitue une motivation importante pour nos équipes qui sont animées à la fois par le sens de l'intérêt public et par le souci d'un développement plus durable de la société. Elle se traduit également dans nos fonctionnements internes qui valorisent tout particulièrement l'expertise, l'innovation et la qualité du service apporté à nos clients.

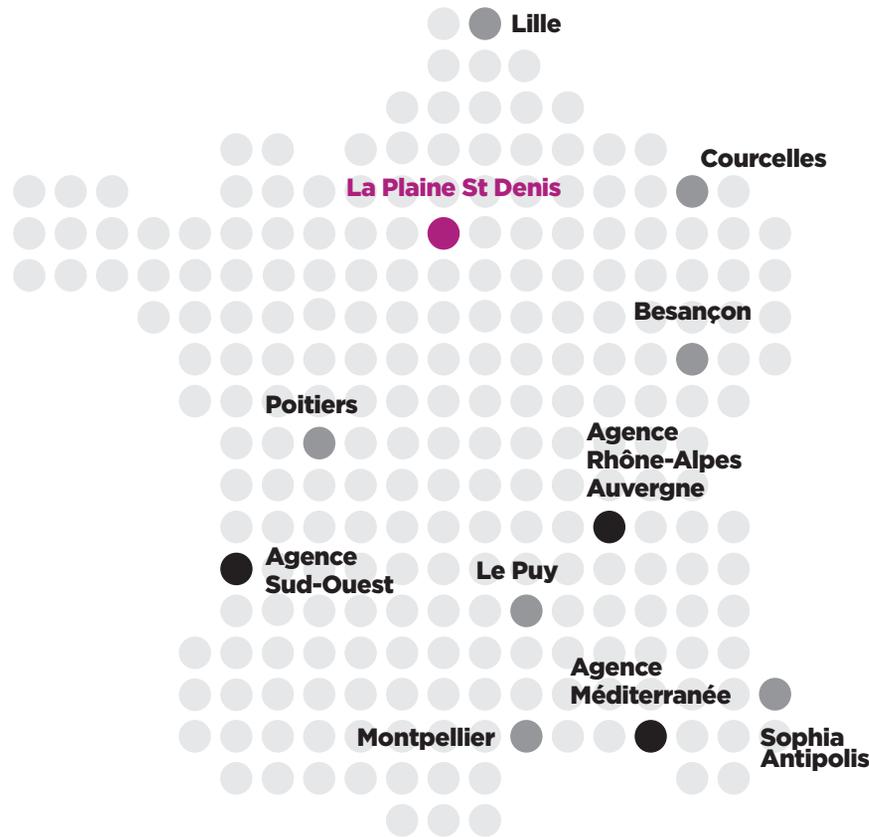
En 2011, cette ambition devrait s'élargir plus nettement à l'international, dans le cadre du projet d'intégration d'INEXIA au sein du groupe d'ingénierie SYSTRA, déjà très présent sur les marchés internationaux. INEXIA en constituera un des piliers essentiels. Ainsi, les savoir-faire et la singularité d'INEXIA, développés en France, pourront être mis au service de nouveaux clients.

UNE INGÉNIERIE D'EXCELLENCE

**INEXIA EST UNE SOCIÉTÉ SPÉCIALISÉE
DANS LES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT FAVORISANT LA
MOBILITÉ DURABLE. FORTE DE PLUS
DE 800 PERSONNES ET D'UN CHIFFRE
D'AFFAIRES DE 103 MILLIONS D'EUROS
EN 2010, INEXIA DISPOSE DE PLUSIEURS
AGENCES RÉGIONALES QUI LUI
PERMETTENT D'ÊTRE AU PLUS PRÈS
DE SES CLIENTS.**



INEXIA : L'INGÉNIERIE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



Les grands secteurs d'activités d'INEXIA sont la grande vitesse, le ferroviaire classique, l'urbain et le périurbain, le routier, le fluvial, etc.

Dans le domaine des infrastructures ferrées, INEXIA a conforté en quatre ans un positionnement fondé sur une offre complète de services sur l'ensemble du cycle de vie des lignes ferroviaires : des phases d'émergence jusqu'aux mises en service et même au-delà dans les opérations d'exploitation et de maintenance. La logique industrielle de l'entreprise est d'intégrer en son sein les compétences nécessaires pour apporter une valeur ajoutée à chacune de ces étapes et pour proposer des approches globales. INEXIA a son siège social en région parisienne à Saint-Denis, possède des agences régionales à Lyon, Marseille et Bordeaux et des bureaux à Lille, Poitiers, Montpellier, Courcelles-sur-Nied (Moselle), Sophia-Antipolis et Besançon.

L'entreprise est essentiellement présente en France. Elle dispose d'une Direction de l'International particulièrement active au Maghreb, notamment sur la ligne à grande vitesse marocaine (Kenitra-Tanger). Plusieurs partenariats développés aux Etats-Unis impliquent également les ingénieurs d'INEXIA dans la réalisation d'importants projets ferroviaires.



Le tramway d'Angers a été inauguré en juin 2011



GOVERNANCE ET ORGANISATION DE L'ENTREPRISE

Le comité de direction d'INEXIA

(de gauche à droite)
Marion Segretain, Jean-Claude Zabee,
Ronan Leclerc, Gilles Cartier,
Jean-Christophe Rouja,
Olivier Dezorme, Jean-Paul Balensi,
Pierre-Etienne Gautier,
Gérard Schneider, Thierry Gosselin,
Linda Indrieri



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration d'INEXIA est constitué de représentants de l'actionnaire unique de l'entreprise, la SNCF, et de membres indépendants. Depuis 2010, il comprend également le secrétaire du Comité d'Entreprise et trois représentants des salariés.

Au 1^{er} mai 2011, la constitution du conseil d'administration est :

Gilles CARTIER, **Président Directeur Général**
Bernard SCHAER, **Directeur Général Adjoint de la branche infrastructure de la SNCF**
Frédéric DELORME, **Directeur des Ingénieries de la SNCF**

Jean-Baptiste GUENOT, **Représentant de SNCF**

PARTICIPATIONS

Jean-Pierre PRONOST, **Indépendant**

Jean-Marie METZLER, **Indépendant**

Didier ROUSSEL, **Indépendant**

Omar CHOUKRI, **Secrétaire du Comité d'Entreprise**

Daniel CLERC, **Représentant des salariés**

Frédéric DUFOUR, **Représentant des salariés**

Marie-Paule SWOLFS, **Représentante des salariés**

LE COMITÉ DE DIRECTION

Le comité de direction rassemble les dirigeants de l'entreprise. Il se réunit toutes les semaines pour examiner les dossiers en cours et faire un point commercial. Au 1^{er} mai 2011, il est constitué de la manière suivante :

Gilles CARTIER, **Président Directeur Général**

Jean-Claude ZABEE, **Directeur Général Délégué**

Ronan LECLERC, **Directeur du développement et Directeur des projets amont**

Jean-Paul BALENSI, **Directeur de l'Urbain**

Thierry GOSELIN, **Directeur Technique**

Gérard SCHNEIDER, **Directeur des projets**

Jean-Christophe ROUJA, **Directeur International**

Olivier DEZORME, **Directeur Administratif et Financier**

Linda INDRIERI, **Directrice des Ressources Humaines**

Pierre-Etienne GAUTIER, **Directeur scientifique**

Marion SEGRETAIN, **Responsable commerciale**



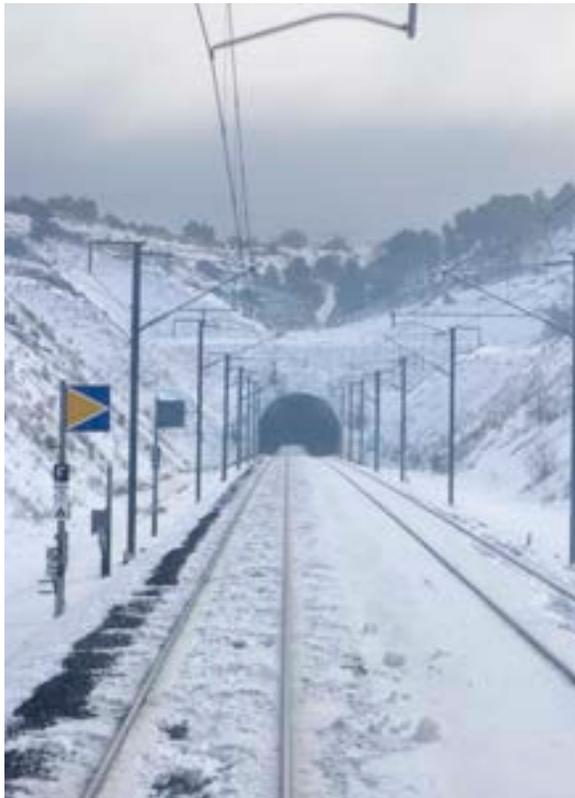
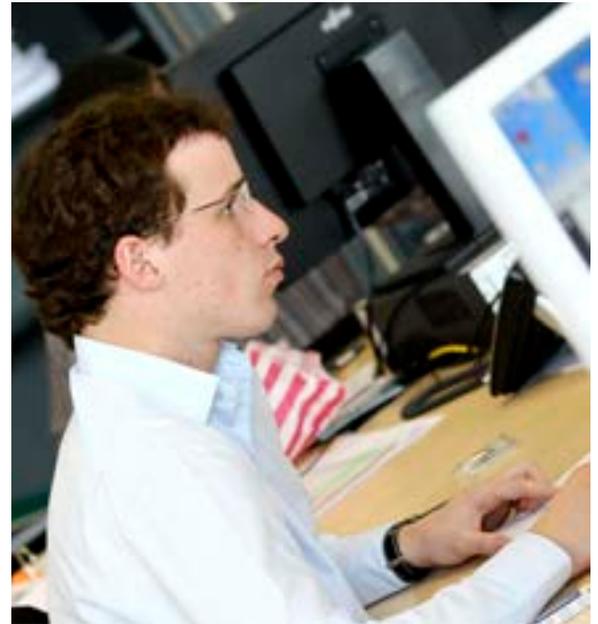
ECOUTER LES CLIENTS ET RÉPONDRE À LEURS EXIGENCES

A TRAVERS **LA CRÉATION** D'AGENCES RÉGIONALES

Pour être plus proche de ses clients, INEXIA a créé, en 2010, trois agences régionales à Lyon, Marseille et Bordeaux. Ces agences ont une double mission :

- Etablir une relation de confiance durable avec les clients d'INEXIA : écoute des besoins en amont, supervision des projets, présence après l'achèvement des prestations.
- Développer les implantations d'équipes opérationnelles au plus près des clients.

L'entreprise a également mené un chantier interne nommé « Commercial + » qui avait pour objectif de renforcer la fonction commerciale. Il a porté ses fruits : INEXIA a répondu à une moyenne de 20 appels d'offres par mois, en améliorant sensiblement ses taux de succès.



A TRAVERS DES POLITIQUES DE **QUALITÉ, SÉCURITÉ** **ET ENVIRONNEMENT**

Depuis sa création, INEXIA est certifiée ISO 9001 et auditée à ce titre chaque année par AFNOR Certification. Cette évaluation est délivrée après une analyse rigoureuse de la production et de l'organisation de l'entreprise. En 2011, INEXIA souhaite aller plus loin en adossant le volet « environnemental » à la démarche existante et s'est engagée pour cela dans une démarche de certification environnementale ISO 14001.

La sécurité constitue un autre objectif prioritaire pour INEXIA. Compte-tenu de son secteur d'activité, INEXIA doit garantir à ses clients des chantiers avec un parfait niveau de sécurité ainsi qu'une conception et une réalisation assurant aux futurs exploitants des infrastructures Fiables, Disponibles, Maintenables et Sûres (notion de FDMS). INEXIA a ainsi développé un savoir-faire très spécifique pour l'élaboration de documents de sécurité, tout autant pour le déroulement des chantiers, que pour garantir aux autorités de tutelle le sérieux et le professionnalisme des conceptions et des réalisations. Pour organiser et garantir la cohérence de toutes ces démarches, INEXIA dispose d'un département « MQSE » : Méthodes, Qualité, Sécurité et Environnement.



L'INNOVATION INSCRITE DANS LE CODE GÉNÉTIQUE D'INEXIA

L'INNOVATION INSCRITE DANS LE CODE GÉNÉTIQUE D'INEXIA

INEXIA est une entreprise qui propose à ses clients son expertise et son expérience. Son code génétique, qui guide ses actions depuis sa création, peut se résumer en quelques mots :

L'expertise : la raison d'être d'INEXIA.

L'ambition : concevoir et réaliser les transports de demain et se constituer en pôle de référence dans son secteur.

L'exigence : recruter des collaborateurs capables de travailler en équipe et d'apporter la meilleure expertise possible au service des clients.

L'exemplarité : travailler au quotidien en faveur de la mobilité durable et s'engager en interne dans une démarche d'éco-responsabilité. Chacun de ces maîtres-mots invite l'ensemble des salariés de l'entreprise à innover.



L'INNOVATION, AU CŒUR DES PROJETS D'INEXIA

La spécificité des projets sur lesquels intervient INEXIA et les besoins toujours différents de ses clients obligent à inventer des solutions techniques, financières, juridiques et opérationnelles spécifiques. L'innovation fait partie intégrante des métiers de l'ingénierie. Elle se doit donc d'irriguer les projets de l'entreprise et d'être présente dans les pratiques de ses personnels.

DES PRIORITÉS IDENTIFIÉES POUR L'INNOVATION À INEXIA

En créant une Direction scientifique début 2011, INEXIA a souhaité regrouper les initiatives innovantes dans une démarche unique et cohérente. Cette Direction scientifique a pour objectif d'accélérer l'innovation au sein de l'entreprise et d'en rationaliser la mise en œuvre.

Des « territoires d'innovation » ont été identifiés, sur lesquels INEXIA travaille en priorité :

- Les infrastructures durables et responsables,
- La sécurité et la FMDS (Fiabilité - Maintenabilité - Disponibilité - Sécurité),
- Les nouveaux modes de travail,
- Les systèmes et les infrastructures économiques.

Pour chaque « territoire », des communautés de pratiques sont créées. Elles réunissent les collaborateurs concernés par le sujet et désireux de partager leurs savoirs. D'ores et déjà, INEXIA développe de nouveaux outils et projets répondant à ces quatre grands domaines : l'établissement d'un guide du tramway durable, une solution technique pour l'ERTMS régional, le développement d'outils 3D de visualisation des projets, la définition d'une offre de tramway économique, etc.

INEXIA inscrit également sa démarche dans une approche plus globale de l'innovation propre à son secteur d'activité, en participant à des projets de recherche nationaux avec des partenaires privés et institutionnels. Parmi ces partenaires, on peut citer l'Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain (AFTES), le Syntec-Ingénierie, l'Institut de l'ingénierie et le groupe SNCF. INEXIA est également active dans des pôles de compétitivité, comme Advancity, dédié aux villes et à la mobilité durable.

UNE POLITIQUE DE RESPONSABILITÉ HUMAINE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

DEPUIS SA CRÉATION, INEXIA TÉMOIGNE D'UN SOUCI DU DÉVELOPPEMENT HUMAIN DE SES COLLABORATEURS ET DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT. CETTE VOLONTÉ EST FONDÉE SUR LA CONVICTION QUE LE MÉTIER D'INGÉNIERIE ET, PLUS LARGEMENT, TOUS LES MÉTIERS DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES PRENNENT LEUR SENS ET LEUR VALEUR QUAND ILS SE METTENT AU SERVICE DES HOMMES, QUAND ILS OFFRENT À CEUX QUI LES RÉALISENT LA POSSIBILITÉ D'EXPRIMER LEURS TALENTS ET QUAND ILS RESPECTENT L'ENVIRONNEMENT.





||||| DES RESPONSABILITÉS HUMAINES

L'entreprise a formalisé en 2010 ses valeurs managériales, fondées sur des valeurs humanistes, qui ont été déclinées au métier de l'ingénierie. Dans cet esprit, l'entreprise a consolidé son développement humain en ouvrant de nouveaux chantiers : transfert des connaissances, développement des compétences, et mise en place d'une politique d'évolution des carrières et d'encouragement de la mobilité.

DES VALEURS MANAGÉRIALES EN PARTAGE **POUR TOUS LES INEXIENS**

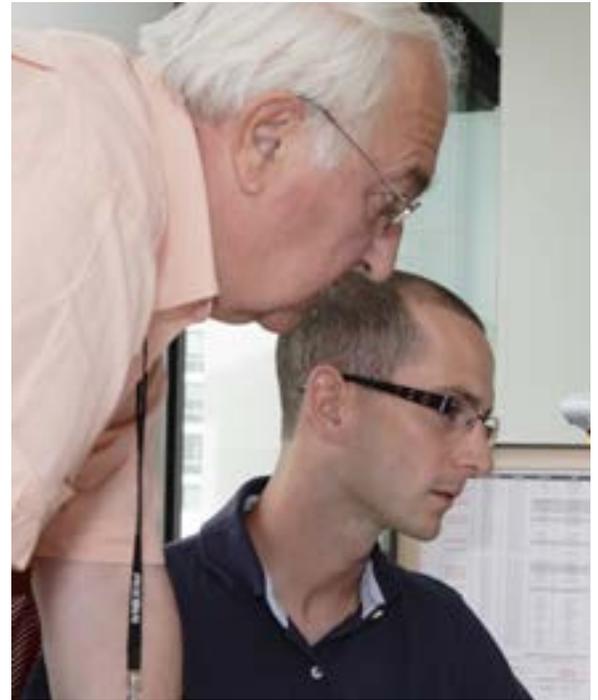
La réussite des projets d'infrastructures repose d'abord sur la compétence et l'engagement des hommes et des femmes qui y contribuent. Elle tient aussi à la qualité du travail collectif. Qu'il s'agisse des métiers de conception, ou de réalisation, chacun apporte sa pierre à une œuvre qui le dépasse, et dont la visée est d'apporter un service à la collectivité.

Sur ces convictions, INEXIA a explicité sa culture commune en adoptant une charte de management autour de l'intelligence collective et de 4 valeurs managériales.



- **RESPONSABILITÉ** : autonomie, délégation, confiance, clarté des objectifs, franchise, soutien, engagements personnels et collectifs, droit à l'erreur.
- **ESPRIT D'ÉQUIPE** : entraide, considération pour chacun, compréhension des problématiques des autres, recherche de compromis, accueil des nouveaux.
- **PARTAGE DES SAVOIRS** : transmission des savoirs, partage des expériences, valorisation des savoirs, acceptation des expériences et des savoir-faire des autres.
- **INNOVATION** : curiosité, ouverture au changement, souci de progresser et de faire progresser les autres, audace, envie d'entreprendre, remise en cause des habitudes, partage des idées.

Cette charte témoigne de la primauté qu'INEXIA accorde aux hommes. L'ambition de l'entreprise est de donner à ses collaborateurs les moyens d'un développement humain harmonieux et responsable.



UN TRANSFERT DES CONNAISSANCES ENTRE LES GÉNÉRATIONS

INEXIA a recruté un nombre important de jeunes collaborateurs dont elle doit assurer la formation aux techniques ferroviaires, cœur de métier de l'entreprise. Il est tout aussi important de valoriser les savoir-faire des seniors et des experts de l'entreprise, afin de mettre en place un transfert de connaissances entre générations. C'est pourquoi l'entreprise s'est inscrite dans une démarche de tutorat dans laquelle le tuteur volontaire, doté de moyens spécifiques, est un véritable référent technique dans son domaine. Il épaulé un collaborateur plus jeune dans le cadre formalisé d'un contrat de tutorat. Dans le même esprit, INEXIA a développé sa contribution au réseau des experts scientifiques et techniques de la SNCF. La politique de formation de l'entreprise, dynamique et offensive dès l'origine, vise l'efficacité. Elle trouve pleinement sa mesure grâce à la participation d'INEXIA à l'Université de l'Ingénierie créée avec la direction de l'Ingénierie de la SNCF et destinée à déployer des formations « métiers » de haut niveau, tant aux jeunes recrutés qu'aux collaborateurs plus expérimentés.



LE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES, LA GESTION PRÉVISIONNELLE DE L'EMPLOI ET DES COMPÉTENCES, L'ÉVOLUTION DES **CARRIÈRES** ET LA MOBILITÉ

Une des attentes principales des collaborateurs vis-à-vis d'une entreprise est d'avoir des perspectives de carrière. Réfléchir aux cursus internes à travers les métiers et les fonctions est un impératif pour INEXIA. Cette réflexion passe par un état des lieux régulier des métiers et des compétences dans l'entreprise. Pour gagner en efficacité sur ce sujet, en 2010, la Direction des Ressources humaines a mis en place des outils de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC). Des nomenclatures des métiers, des référentiels des compétences par emploi-type, ont été élaborés au sein de groupes métiers associant les opérationnels - managers et collaborateurs- aux personnels des ressources humaines. Le déploiement de cette nouvelle démarche vise à améliorer la vision globale de l'entreprise sur les talents et les aspirations de tous ses personnels. Elle lui permettra d'enrichir le développement des compétences en proposant des mobilités internes et des formations adaptées à celles-ci.

ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL DE CHAQUE SALARIÉ

Assurer la sécurité de tous les salariés d'INEXIA est une responsabilité et un objectif majeur pour l'entreprise. Aussi, en 2010, INEXIA a continué à renforcer l'ensemble des actions de prévention, notamment grâce à une politique de formation active. Ces actions ont notamment concerné les risques psychosociaux (mise en place d'une enquête, formation de l'encadrement, étude sur les conditions de travail...), les risques routiers, ferroviaires, ceux liés à la circulation sur les chantiers, etc. Ces actions se sont inscrites dans le cadre d'une remise à plat du système de management de la sécurité.

LES INDICATEURS D'INEXIA EN 2010 RELATIFS AUX ACCIDENTS DU TRAVAIL SONT LES SUIVANTS :

		2009		2010
		Moyenne nationale tous métiers	Moyenne nationale Services	
Accidents du Travail	Taux de fréquence	23,4	6,7	4.49
	Indice de fréquence	36	9,7	5.76
	Taux de gravité	1,32	0,31	0.04

Leur niveau, sensiblement plus bas que les indicateurs nationaux, ainsi que l'ensemble des actions entreprises, témoignent de la mobilisation permanente d'INEXIA pour viser l'objectif du « zéro accident ».

RÉCOMPENSER LES RÉUSSITES

La politique de rémunération a vu l'application, pour la troisième année consécutive, de la part variable individuelle de rémunération, vecteur de l'intéressement individuel, calculée sur la base de la réussite des objectifs individuels de chaque salarié.

PARTAGER LES RÉSULTATS

INEXIA favorise la participation de l'ensemble des salariés aux résultats de l'entreprise, à travers un accord de participation et un accord d'intéressement. Au global, plus de 2 millions d'euros ont été consacrés, au titre de l'année 2010, à la mise en œuvre de ces accords.

Base travaux de la LGV Rhin-Rhône à Villersexel





DES RESPONSABILITÉS SOCIALES



Société en forte croissance, qui a plus que triplé ses effectifs en 4 ans, INEXIA a été amenée à recruter activement. L'accroissement constant des effectifs a conduit à intensifier le rythme des évolutions sociales de l'entreprise, dans le cadre d'un dialogue constructif, afin qu'INEXIA puisse aborder sereinement ses nouveaux enjeux de développement.

DES RECRUTEMENTS RÉPONDANT À UNE EXIGENCE SOCIALE DE DIVERSITÉ

L'augmentation des effectifs s'est largement poursuivie pour répondre aux besoins de la production. Aussi, en 2010, ce sont 270 nouveaux collaborateurs, dont plus de 70 cheminots mis à disposition par la SNCF, qui ont rejoint INEXIA.

Partant du principe que la diversité des personnes est une garantie de richesse et d'équilibre, INEXIA a particulièrement travaillé à équilibrer sa pyramide des âges et des sexes. Aujourd'hui, l'entreprise compte **41% de femmes** dans ses effectifs, ce qui traduit une attention particulière portée aux femmes lors des recrutements, alors même que les métiers de l'ingénierie et des travaux ne leur sont pas très ouverts, historiquement parlant.

Afin d'encore mieux cibler les profils recrutés, INEXIA a noué des **relations privilégiées** avec certaines écoles, dont l'Ecole nationale des ponts et chaussées, Centrale Paris, Centrale Marseille, l'INSA de Lyon, l'ESTP.

Au plan de la **diversité des âges**, un travail a été réalisé dans le cadre du plan d'action pour l'emploi des seniors, ouvrant les différents métiers de l'entreprise à des profils expérimentés dans ses différents métiers, y compris dans la catégorie ETAM (exécution et agent de maîtrise).

INEXIA se positionne aussi en acteur de la **diversité culturelle**, puisqu'à la fin 2010, **19 nationalités** y étaient représentées (Algérie, Belgique, Bénin, Cameroun, Canada, Chine, Congo, Equateur, Espagne, France, Italie, Maroc, Portugal, Roumanie, Russie, Sénégal, Suisse, Togo, Tunisie).

Enfin, soucieuse de l'intégration des travailleurs handicapés dans le monde de l'entreprise, INEXIA a signé avec ses partenaires sociaux un texte favorisant leur emploi. En 2010, un certain nombre de mesures concrètes ont été mises en œuvre : recrutements directs, reclassements et formations, accueil de stagiaires handicapés...

LES FEMMES ET LES HOMMES D'INEXIA EN QUELQUES CHIFFRES :

Evolution de la pyramide des âges entre 2009 et 2010



Evolution des effectifs entre fin 2007 et fin 2010



- Répartition hommes/femmes : **41%** de femmes au 31/12/2010
- Pourcentage de salariés SNCF mis à disposition d'INEXIA : **43%** à fin 2010
- Pourcentage de cadres : **64%**



DES RESPONSABILITÉS ENVIRONNEMENTALES



Les métiers d'INEXIA sont au cœur des problématiques modernes de transport et de mobilité durable. Ils sont directement concernés par les enjeux du développement durable. Pour aller plus loin, INEXIA met en place des initiatives innovantes au cœur de ses projets, pour offrir une excellence technique à ses clients.

LA POLITIQUE DÉVELOPPEMENT DURABLE D'INEXIA

2010 a été pour INEXIA l'occasion de confirmer et renforcer son engagement en matière de développement durable. Des actions concrètes ont été mises en œuvre sur les trois engagements de l'entreprise en matière de développement durable :

1. Concevoir et réaliser des projets dans une logique de développement durable,
2. Innover en conseillant et accompagnant nos clients sur les différents enjeux du développement durable,
3. Assumer notre responsabilité sociale et environnementale, par une démarche d'éco-responsabilité.

L'intervention d'INEXIA sur des projets d'infrastructures de transport de la conception à la réalisation lui offre des leviers d'actions importants. En témoignent les divers projets sur lesquels INEXIA réalise des missions de maîtrise d'œuvre en développement durable (Plan de Management du Développement Durable, Bilan Carbone®, etc.). Quelques exemples :

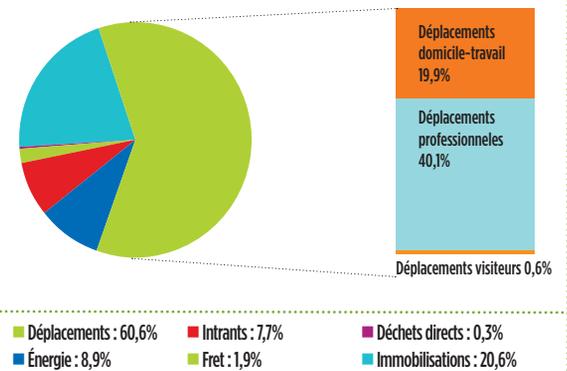
- Grands Projets Sud Ouest lot 1 et 2, RFF
- Plan Rail Auvergne, RFF
- Eole à l'Ouest, SNCF
- Aménagement de la ligne Blanc Argent, RFF
- Extension du T1 de Nice, Nice Côte d'Azur
- 2010 a également été marquée par d'autres événements :
- La mise à jour de notre Bilan Carbone® (voir encadré) suite à un 1^{er} Bilan Carbone® réalisé en 2008.
- La mise en place d'une formation à l'Environnement et au Développement Durable pour l'ensemble des chefs de projets d'INEXIA. L'objectif est de leur donner les moyens de mieux intégrer cette composante dans leurs projets.
- L'implication d'INEXIA dans des groupes de travail ayant trait à la mobilité durable comme la commission Infrastructure de l'Observatoire Energie Environnement des Transports pour l'élaboration d'une méthodologie « Evaluation énergie - environnement des infrastructures de transport ».
- La finalisation de méthodologies internes à l'entreprise en matière de développement durable (cf. encadré sur le guide des tramways durables).

UN SIMULATEUR D'ÉCO-MOBILITÉ POUR LA SNCF ET KEOLIS

En partenariat avec MTI Conseil et le Centre d'Ingénierie du Matériel de la SNCF, INEXIA a développé un outil capable de calculer les émissions de CO₂ d'un réseau de transport multimodal : le simulateur d'éco-mobilité (ou SIMCO2).

Ce simulateur permet d'estimer l'impact énergie et CO₂ d'une offre de transport ferroviaire, routière (autocars) ou urbaine (bus, tramways). Mis à disposition des équipes de la SNCF et de KEOLIS, il permet d'analyser les bilans énergie et CO₂ de projets comme la mise en œuvre d'une nouvelle desserte, un changement de flotte de véhicules, l'électrification d'une ligne ferroviaire, le remplacement d'une offre en train par une offre en autocar, etc.

BILAN CARBONE® 2010 D'INEXIA



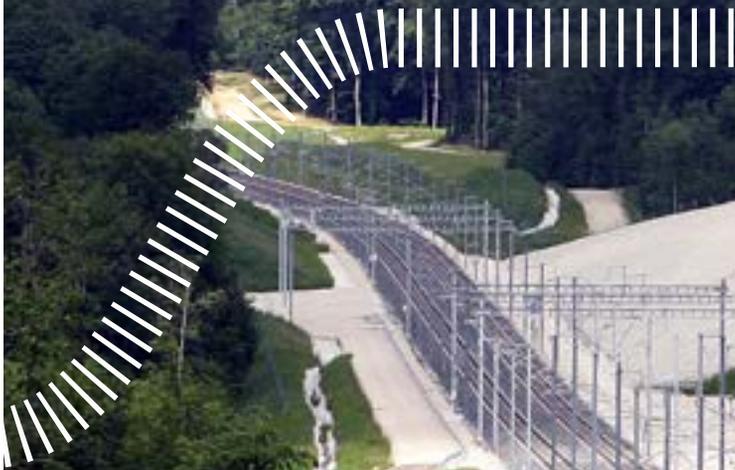
- De l'ordre de **46 g** équivalent CO₂ par € de chiffre d'affaires
- De l'ordre de **5,5 tonnes** équivalent CO₂ par collaborateur (en équivalent temps plein)

UN GUIDE « TRAMWAYS DURABLES »

Le guide Tramways Durables est un outil développé par INEXIA pour répondre aux attentes des Maîtres d'Ouvrage en matière de Développement Durable pour leur projet.

Il a été conçu spécialement pour accompagner les chefs de projets et les chargés d'études d'INEXIA dans la prise en compte des différents enjeux du développement durable à toutes les phases d'un projet de tramway. Opérationnel et riche en retours d'expérience, le guide est présenté sous forme de fiches d'éco-conception analysant les différentes techniques à mettre en œuvre au niveau de tous les postes d'un tramway (plate-forme, stations, matériel roulant, etc.). Il permet de rechercher la meilleure solution possible au cas par cas, ville par ville, client par client.

LES MÉTIERS ET LES SAVOIR-FAIRE D'INEXIA



Chantier de la LGV
Rhin-Rhône



LA DIRECTION TECHNIQUE : LA PUISSANCE DE L'EXPERTISE

En 2010, la Direction technique d'INEXIA a relevé le double défi d'assurer la production d'études pour le projet Sud Europe Atlantique en créant un plateau technique dédié, et de renforcer ses équipes au service des autres projets d'INEXIA.

La nature des projets menés par INEXIA implique un recours systématique à des expertises poussées, menées par les bureaux d'études spécialisés d'INEXIA dans les domaines du tracé, de la géotechnique, du terrassement, des ouvrages d'art, des ouvrages souterrains, de l'environnement et, bien sûr, dans l'ensemble des technologies ferroviaires (signalisation, automatismes, alimentation électrique, télécommunication, voie ferrée...). En 2010, la Direction technique a renforcé ses compétences, notamment en matière de tunnels, de mises aux normes des sites industriels ferroviaires, ou encore en insertion paysagère.

La signalisation ferroviaire

L'objet de la signalisation ferroviaire est de permettre la circulation des trains dans des conditions optimales de sécurité. INEXIA intervient dans l'ensemble du cycle de vie de ce secteur : conception des préprogrammes, conception détaillée, vérification des études d'exécution, implantation sur le terrain, essais, etc. C'est un domaine où le processus d'études et de travaux obéit à des normes rigoureuses visant à assurer un très haut niveau de sécurité. L'encadrement, issu de la SNCF, a structuré l'activité des équipes de signalisation autour de cette priorité qu'est la sécurité.

Le département de la signalisation d'INEXIA réunit une cinquantaine de personnes.

L'insertion environnementale des infrastructures

Dans le domaine de l'environnement, deux enjeux focalisent l'attention d'INEXIA : proposer à ses clients des conceptions de lignes respectueuses de l'environnement et leur garantir des procédures administratives sécurisées. C'est ensuite sur le terrain, pendant les travaux, que le savoir-faire des ingénieurs et des techniciens en environnement permet de garantir l'exemplarité des chantiers en matière de respect de l'environnement et de qualité d'insertion dans les paysages traversés.

UN OBSERVATOIRE DE L'ENVIRONNEMENT POUR LE CANAL SEINE-NORD

En 2010, INEXIA a été choisie par Voies navigables de France (VNF) pour mettre en place un observatoire de l'environnement pour le projet de Canal Seine-Nord-Europe. Cet observatoire suivra les principaux effets sur l'environnement avant, pendant et après la construction du canal.

Maillon de la liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine-Escaut, le projet de Canal Seine-Nord doit relier le Grand Bassin parisien au Nord-Pas-de-Calais, au Benelux et aux 7 ports maritimes de la rangée Le Havre/Rotterdam.



LES ÉTUDES AMONT : PENSER LA MOBILITÉ

Conseiller les maîtres d'ouvrage, prévoir les trafics, proposer des solutions pour améliorer les services de transport (gains de régularité, gains de temps, nouvelles fréquences...), aider les clients à concevoir des infrastructures de transport efficaces à des coûts raisonnables, tout cela constitue la raison d'être des départements des études amont d'INEXIA.

Pour exercer cette mission d'écoute, d'analyse et de conseil, la Direction des études amont s'appuie sur plusieurs départements spécialisés.

Economie et Prospective

Le département «Économie et Prospective» rassemble une équipe dédiée à la modélisation des déplacements, aux prévisions de trafics et à la compréhension des mécanismes sous-jacents au financement des infrastructures. C'est ainsi qu'en 2010, le département a notamment travaillé sur les projets de lignes nouvelles Paris-Normandie, Toulouse-Narbonne, Poitiers-Limoges et sur les études de plusieurs lignes de banlieue en Ile-de-France.

Exploitation ferroviaire

Le département «Exploitation ferroviaire» est spécialisé dans la compréhension du fonctionnement des lignes ferroviaires, des gares et de toutes les infrastructures de transport guidé. Il rassemble des ingénieurs spécialisés dans les simulations dynamiques et d'autres ayant l'expérience opérationnelle de la régulation des circulations ferroviaires et des postes d'aiguillages. La confrontation des calculs théoriques et des retours d'expérience de l'exploitation quotidienne permet de garantir l'optimisation et le réalisme des solutions proposées. En 2010, le département est intervenu notamment sur le schéma directeur de Paris-Lyon / Austerlitz, sur le cadencement de la région Centre et sur les projets de prolongement ou de densification des RER en Ile-de-France.

L'émergence des projets

Le département des «Projets Amont» est spécialisé dans les techniques de management de projet pendant les phases d'émergence. Il met en œuvre les principes de l'analyse de la valeur dans l'examen des projets. Cette méthode de travail permet d'allier la concertation, l'analyse rigoureuse des besoins et l'optimisation des coûts d'investissements. Il est intervenu dans la réflexion sur l'avenir de l'axe Nantes - Bordeaux, sur le projet de mise à 4 voies St-Jory - Matabiau à Toulouse, sur la modernisation de la ligne entre Calais et Dunkerque, etc.

Quai du RER D à Gare du Nord, Paris



VALORISER UN PROJET D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE PAR L'AMÉLIORATION DE LA RÉGULARITÉ

En matière de régularité ferroviaire, les petits ruisseaux font les grandes rivières. A chaque nouveau projet, il est possible d'améliorer cette dimension essentielle à la qualité du service rendu aux populations. Les départements «Economie et Prospective» et «Exploitation ferroviaire» ont conçu ensemble une approche permettant de quantifier les gains socio-économiques liés à la régularité. Les gains de régularité liés à un projet sont estimés par une analyse de la robustesse des horaires par rapport à des perturbations. Les bénéfices économiques liés aux gains de régularité (temps de parcours et d'attente réduits, augmentation des trafics, gains de confort) sont alors valorisés dans le bilan du projet. Ils constituent un élément important d'appréciation de sa rentabilité socio-économique. Ce type d'approche est aujourd'hui indispensable pour prendre la pleine mesure des bénéfices socio-économiques des projets ferroviaires relatifs à des infrastructures saturées.



INEXIA MENIGHETTI ROGRAMMATION (IMP) : PENSER L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS



Palais des congrès, Strasbourg

IMP a fait de la programmation urbaine et architecturale le cœur de son activité.

Elle propose aux décideurs des études leur permettant de programmer des équipements publics et privés. Dans les domaines des transports, des loisirs, de la santé, des commerces, de la culture... il s'agit d'élaborer des solutions adaptées aux besoins actuels et futurs des populations, pour bâtir les villes de demain. Pour cela, les équipes d'IMP sont soucieuses d'intégrer les enjeux du développement durable, de la mobilité, de la sécurité publique, des coûts de possessions, de l'accessibilité, de l'efficacité et de l'ergonomie des postes de travail. Plus globalement, ce sont tous les enjeux permettant d'orienter efficacement la conception d'un bâtiment qu'elles visent.

Pour sa deuxième année au sein du groupe INEXIA, IMP a remporté plusieurs contrats mobilisant des compétences sur les questions de développement urbain et de mobilité. Le plus important concerne les études de prospective territoriale de la LGV PACA lancées par Réseau Ferré de France (cf. encadré). Ces succès confortent la stratégie de développement des compétences d'IMP autour des axes de la ville durable et de la mobilité.

DES ÉTUDES DE PROSPECTIVE TERRITORIALE SUR LA LGV PACA POUR METTRE EN COHÉRENCE LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES AVEC CE GRAND PROJET STRUCTURANT

L'arrivée d'une LGV ne produit pas de façon automatique des retombées positives sur un territoire : il faut anticiper, préparer, accompagner. Il s'agit autant de mesurer des effets potentiels que de créer la condition permettant de maximiser les bénéfices de cette LGV sur les territoires concernés en impulsant toutes les mesures utiles l'accompagnant (opérations urbaines, des projets de coopération territoriale, etc.). Il faut remplacer « l'effet subi » par la vigilance et l'anticipation. Pour anticiper tout cela, IMP accompagnera ainsi RFF PACA pendant 4 ans en vue de susciter une dynamique avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées. Pour cela, les équipes d'IMP mettent en œuvre les techniques de la prospective territoriale et utilisent des outils valorisant les nombreuses bases de données d'IMP, dont la Base de données des équipements. Cette base de données unique propose une description exhaustive de tous les équipements publics et privés des aires urbaines de plus de 10 000 habitants.

LES FEMMES ET LES HOMMES D'IMP EN QUELQUES CHIFFRES :

- 47 personnes fin 2010
- 4,25 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2010
- 170 études en 2010
- Plus de 2500 études depuis 30 ans

Pour en savoir plus sur IMP : www.inexia-menighetti.com



LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE



Ouvrage d'art sur la LGV Rhin-Rhône

La France a placé les Lignes à Grande Vitesse (LGV) dans sa stratégie de développement des territoires. Le Grenelle de l'Environnement a inscrit la réalisation des LGV comme priorité pour améliorer la performance environnementale des transports. Dans ce contexte porteur, INEXIA travaille sur tous les projets de LGV et occupe ainsi une position de leader sur le marché de l'ingénierie de la grande vitesse en France.

En 2010, l'actualité des activités grande vitesse d'INEXIA a été particulièrement riche (cf. carte de France des LGV + Maroc en p 32). Le succès le plus marquant tient à la forte implication d'INEXIA au sein du groupement mené par VINCI Concessions sur la future ligne entre Tours et Bordeaux (cf. encadré).

QUATRE LIGNES EN PHASES D'ÉTUDES PRÉLIMINAIRES ET DE CONCERTATION

INEXIA a finalisé les études de la ligne d'interconnexion Sud en Ile-de-France, permettant à Réseau Ferré de France de fournir au public l'ensemble des éléments utiles à la bonne tenue du débat public, organisé au 1^{er} semestre 2011. L'agence de Bordeaux a poursuivi sa mission sur les Grands Projets du Sud-ouest (GPSO), pour étudier et concerter la future LGV entre Bordeaux et Toulouse. L'entreprise a également remporté les études de la future ligne Montpellier - Perpignan et celles de la LGV PACA. On notera que sur ce projet complexe, INEXIA assure plusieurs missions complémentaires : les études de capacité, les études de prospective territoriale et les études techniques dans les Alpes-Maritimes. Cette LGV présente en effet la singularité d'être à la fois un projet de grande vitesse et de grande capacité. Il s'agit de réduire les temps de parcours, mais aussi de faciliter les déplacements de la vie quotidienne au sein de la région PACA et d'en structurer ainsi le développement.



QUATRE LIGNES EN PHASE DE **CONCEPTION DÉTAILLÉE** ET DE TRAVAUX

S'agissant des phases d'études détaillées, l'activité a été intense sur la ligne Sud Europe Atlantique (cf. encadré). Dans le même temps, INEXIA est montée en puissance dans son activité d'assistance à l'ONCF sur le projet de la LGV entre Kenitra et Tanger au Maroc. Il s'agira de la première LGV réalisée sur le continent africain. Longue de 200 km, elle reliera Tanger à Casablanca en 2h10, au lieu de 4h45 actuellement. Il faut enfin mentionner les études importantes réalisées dans le cadre des offres de partenariats public-privé pour la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire et pour le contournement de Nîmes et Montpellier.

S'agissant des lignes en cours de réalisation, INEXIA a poursuivi ses missions sur la 2^{ème} phase de la LGV Est-Européenne, tant sur le génie civil, que sur les équipements ferroviaires. Cette LGV permettra de relier Paris à Strasbourg en 1h50, au lieu de 2h20 aujourd'hui.

Enfin l'activité a été particulièrement intense sur le chantier de la 1^{ère} phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Les travaux y ont démarré en 2006 et doivent s'achever en décembre 2011 par une mise en service commerciale. Cette ligne de 140 km permettra de relier Strasbourg à Dijon en 2h au lieu de 3h40, Paris et Belfort en 2h15 au lieu de 3h50. INEXIA a été impliquée dans le projet dès son démarrage en



assurant notamment la mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage technique, la coordination SPS des équipements ferroviaires et la maîtrise d'œuvre de la ligne de Devecey (reliant la gare actuelle de Besançon à la gare future). Depuis 2008, INEXIA est partie prenante des groupements d'entreprises en charge des marchés voies/caténaires/base travaux, signalisation, énergie et alimentation électrique. Enfin, en 2010, les équipes d'INEXIA ont commencé les essais préalables à la mise en service (cf. encadré).



INEXIA travaille sur tous les projets de grande vitesse en France



SUD EUROPE ATLANTIQUE, OU L'EFFICACITÉ DE LA STRUCTURE INDUSTRIELLE D'INEXIA CONFIRMÉE

La future ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux fera l'objet d'un contrat de concession, pour lequel Réseau Ferré de France (RFF) a choisi le groupement LISEA, mené par VINCI Concessions. Il s'agit de concevoir, construire, tester, mettre en service et exploiter pendant 50 ans cette ligne à grande vitesse de 302 km, qui permettra aux voyageurs de relier Paris à Bordeaux en 2h05, au lieu de 3 heures aujourd'hui. La signature du contrat est attendue courant 2011.

Au sein du groupement, INEXIA mobilise toutes ses compétences en matière de grande vitesse. C'est ainsi qu'elle est mandataire d'un groupement d'ingénierie, associant ARCADIS, EGIS-Rail et IUR (VINCI), en charge de la conception de la ligne. Elle réalise également le système de contrôle-commande de la ligne en groupement avec INEO et elle contribue aux travaux de voie, de caténaires et d'alimentation en énergie, au sein de groupements menés par des entreprises de travaux ferroviaires (TSO, EUROVIA TF, ETF, TSO, CEGELEC, VINCI Energies, INEO). Elle doit enfin effectuer les essais préalables à la mise en service et assurer la maintenance de la ligne par l'intermédiaire de la société MESEA, constituée par VINCI Concessions et INEXIA.

Ce succès est emblématique pour l'entreprise, car souvenons-nous qu'en 2005 les bases du partenariat avec le groupe VINCI avaient été posées par la direction de l'ingénierie de la SNCF. Celle-ci avait impulsé la création d'INEXIA, avec comme objectif n°1 de gagner la très grande opération Sud Europe Atlantique. En effet, la direction de l'ingénierie de la SNCF ne pouvait être partie prenante de consortiums répondant à des appels d'offres de concessions de ligne à grande vitesse.

Or, les futures lignes à grande vitesse sur le territoire français devaient se réaliser par le biais de concessions ou de partenariats public-privé. Face à ces constats, l'ambition de l'ingénierie SNCF était de continuer à apporter à la collectivité nationale son expertise unique en matière de grande vitesse, développée depuis une quarantaine d'années, et de permettre à ses personnels de continuer à exercer leur passion des LGV. Cette ambition a soudé les 230 salariés fondateurs d'INEXIA et tous ceux qui, venant de la SNCF ou d'autres horizons, ont rejoint l'entreprise, au fil des ans.

Aussi est-ce avec joie et fierté que les Inexiens ont savouré ce succès, remporté avec leurs collègues des entreprises du groupement mené par VINCI Concessions.

Plus largement, ce succès confirme la pertinence de l'organisation industrielle consistant à faire d'INEXIA un pôle d'excellence en matière de lignes à grande vitesse, en y regroupant toutes les compétences de pointe de la SNCF dans ce domaine, puis en les développant dans une approche intégrée mariant ingénierie, logistique et sécurité des travaux ferroviaires, essais, exploitation et maintenance. Ces différents positionnements apportent les meilleures garanties d'une « mise en service réussie » et, pour INEXIA, représenteront plus de trois années de chiffre d'affaires (hors prestations de maintenance).

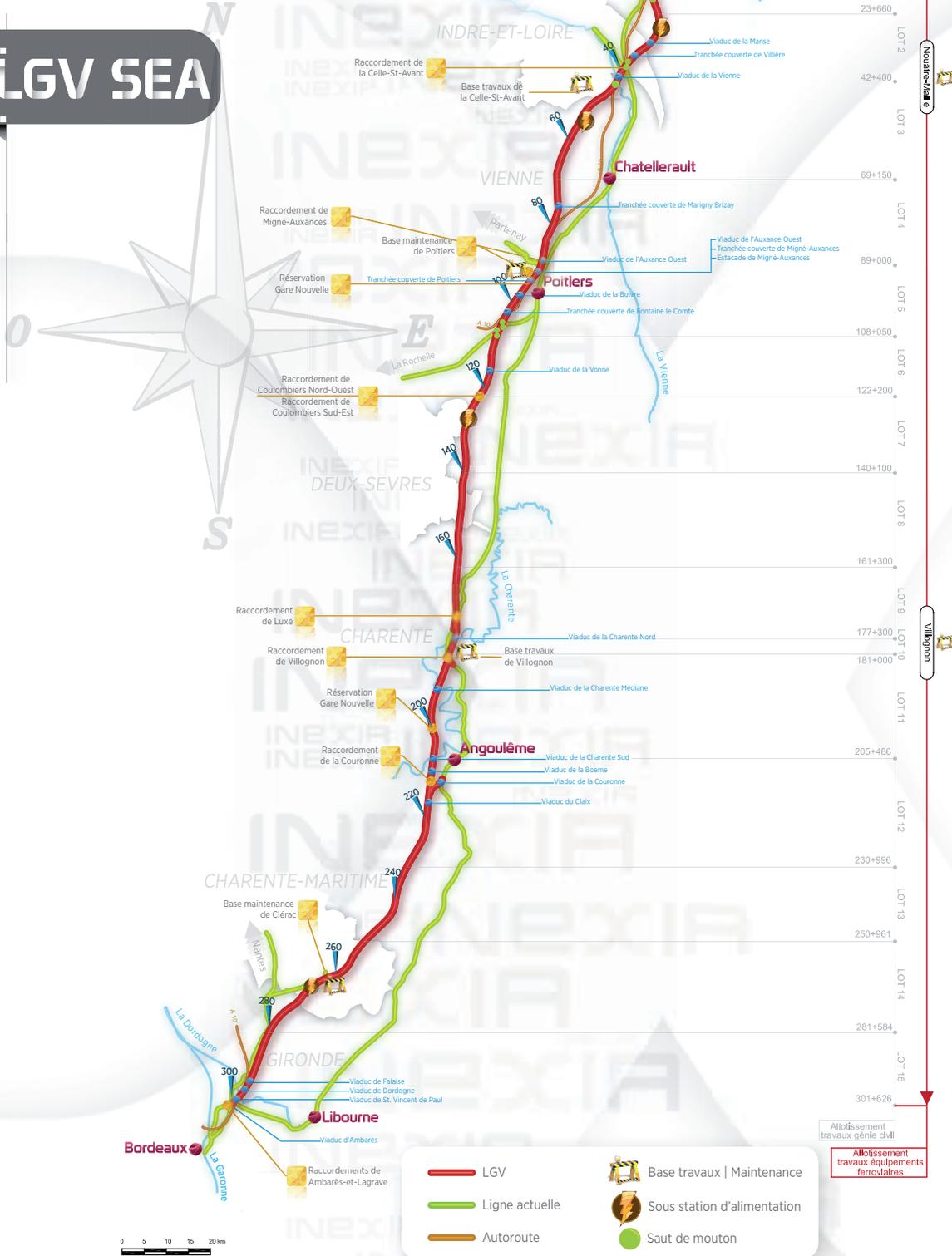
Ce succès élève des exigences : apporter le meilleur des compétences de l'entreprise au service de la réussite de cette ligne à grande vitesse, pendant 50 ans. Aussi, depuis mi 2010, INEXIA a mis en place une équipe complètement dédiée à l'opération SEA et à ses études de conception détaillées. Les personnels de ce « plateau-technique SEA » sont focalisés sur l'objectif de réussite du projet. Pour anticiper les difficultés, ou apporter des solutions rapides, la direction de l'entreprise procède à une revue hebdomadaire du projet.



INEXIA

Quand votre imagination croise notre expertise, cela donne le plus beau des projets

LGV SEA



LGV	Base travaux Maintenance
Ligne actuelle	Sous station d'alimentation
Autoroute	Saut de mouton

Alloïssement travaux génie civil
Alloïssement travaux équipements ferroviaires

LES « ESSAYEURS » D'INEXIA TESTENT LA LIGNE BOURG-BELLEGARDE, LA LGV PERPIGNAN - FIGUERAS ET ENGAGENT LES ESSAIS DE LA BRANCHE EST DE LA LGV RHIN-RHÔNE.

La réalisation de lignes nouvelles et la modernisation d'anciennes lignes donnent lieu à des phases de tests poussés avant les mises en service commerciales. L'objectif est de vérifier la sécurité des installations et la conformité aux objectifs de performance, comme par exemple le fait de pouvoir envoyer un train toutes les trois minutes à 320 km/h dans deux sens de circulation opposés sur une plateforme de 13 mètres de large, en toute sécurité.

En 2010, les essayeurs d'INEXIA ont consacré l'été à finaliser les tests de la ligne de Bourg-en-Bresse à Bellegarde. En partenariat avec EURAILTEST, ils ont également réalisé des essais dynamiques sur la nouvelle ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras, pour le compte du groupement constructeur.

En 2010, les équipes d'INEXIA ont également engagé les « essais statiques » de la LGV Rhin-Rhône. Ces essais concernent l'ensemble des sous-systèmes : la signalisation qui gère la sécurité ferroviaire, les outils

de télécommunication, l'alimentation électrique, la caténaire, la voie.

Interviennent ensuite les « essais dynamiques » avec la circulation de trains sur les voies. Après un premier passage d'un wagon-laboratoire à 80 km/h et l'atteinte des critères attendus, un TGV d'essai spécialement équipé entrera en piste à partir de la fin juin 2011. La vitesse de circulation sera alors augmentée par paliers (160 km/h, 220, 240, 270, 300, 320, 340, 352). Seront vérifiés le comportement dynamique des rails, l'efficacité du captage électrique de la caténaire et son comportement mécanique et toutes les transmissions d'information entre le TGV et les systèmes au sol. Tout devra fonctionner parfaitement pour obtenir l'autorisation de circuler et permettre la mise en service de la ligne dans les temps.

La maîtrise des essais est un savoir-faire indispensable pour garantir des « mises en service réussies ». Aussi INEXIA a poursuivi le développement de son équipe d'essayeurs, tous habitués à intervenir en tous points du territoire et par tous temps. En effet, une chose est certaine : ils terminent toujours leurs missions dans les temps, car il n'est pas question de différer les mises en service.



Le train d'essai de la LGV Rhin-Rhône dans l'atelier



LES LIGNES FERROVIAIRES CLASSIQUES

De la modernisation des lignes actuelles à la réouverture d'anciennes lignes, des projets variés mobilisent les équipes d'INEXIA sur le réseau ferroviaire national. En effet, la modernisation et le développement du réseau ferroviaire classique sont les compléments indispensables aux projets de LGV. Ils visent à apporter des réponses au transport de marchandise et aux besoins de déplacements de la vie quotidienne. Ces lignes classiques irriguent l'ensemble du territoire national en complément du réseau à grande vitesse, qui ne trouve sa pertinence socio-économique que sur les plus grands axes.



Travaux de ballastage sur la ligne Bayonne-Cambo



INEXIA dispose en ferroviaire classique des mêmes compétences que dans le domaine des LGV : une maîtrise de l'ensemble des expertises nécessaires pour concevoir, réaliser, mettre en service et entretenir tous types de lignes.

La régénération des lignes existantes

Une prise de conscience s'est faite jour depuis plusieurs années qu'une partie du réseau ferré national a besoin d'un réinvestissement pour remettre à niveau tout particulièrement la voie, mais aussi les autres superstructures (caténaires, contrôle-commande, etc.). C'est dans cette perspective qu'un certain nombre de régions françaises ont lancé des « Plans rail », et que d'autres ont engagé des opérations de natures équivalentes. Pour répondre à cette demande, la Direction des projets a créé un pôle spécialisé dans la Régénération et la Rénovation du Réseau existant.

C'est ce pôle qui a piloté les renouvellements de voies sur les lignes Bayonne - Cambo et Pau - Oloron (Pyrénées-Atlantiques), qui se sont achevés au printemps 2010 et début 2011.

Au titre du « Plan Rail Auvergne », INEXIA a remporté la maîtrise d'œuvre de la régénération des lignes Volvic-Clermont et Mors-Aurillac. En Haute-Normandie, c'est la modernisation de Serqueux - Gisors dont INEXIA a la charge, en vue de développer le fret ferroviaire sur l'axe Paris - Le Havre.

Les réouvertures de lignes

2010 a été marquée par la mise en service de la ligne reliant Bourg-en-Bresse à Bellegarde (liaison Paris - Genève) dont INEXIA a été maître d'œuvre de la modernisation (cf. encadré).

Le développement des performances des lignes existantes

Augmenter les performances des lignes ferroviaires exploitées est l'objectif de nombreux projets. C'est le cas sur la ligne entre Grasse et Cannes, pour laquelle un programme de modernisation permettra de faire circuler un train toutes les demi-heures au lieu d'un train par heure. INEXIA en a remporté la maîtrise d'œuvre en 2010.

Le cas particulier de la banlieue parisienne

Le transport ferroviaire est une des fonctions vitales de l'agglomération parisienne. Le nombre de voyageurs qui s'y déplacent a augmenté en moyenne de 25% en 8 ans, alors que les infrastructures n'ont quasiment pas évolué. Sur de nombreuses lignes, les phénomènes de saturation des trains et des voies constituent désormais un frein à la mobilité des populations dans de bonnes conditions de confort. Nul

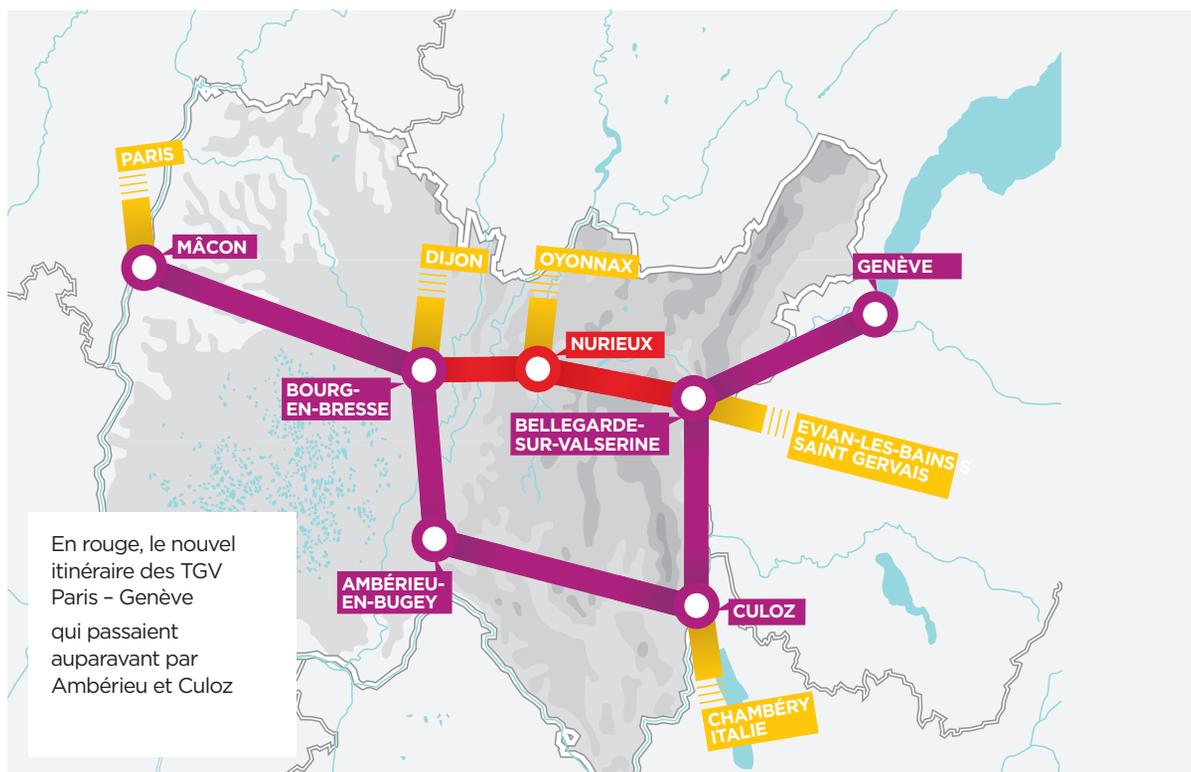
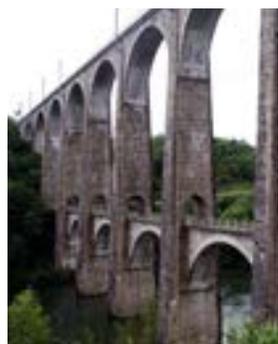


DÉCEMBRE 2010 : RÉOUVERTURE DE LA LIGNE ENTRE BOURG-EN-BRESSE ET BELLEGARDE (AIN)

La ligne à voie unique de 65 km entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde avait été réalisée au 19ème siècle dans une recherche d'adaptation aux contraintes de la traversée du massif du Bugey, mais était fermée au trafic entre Nurieux et Bellegarde depuis une vingtaine d'années. La modernisation a été conçue dans une recherche d'optimisation des travaux de génie civil. A contrario, l'équipement a été porté aux standards les plus modernes.

INEXIA (mandataire) et SYSTRA, réunies en groupement, ont assuré la maîtrise d'œuvre de cette réouverture de ligne. INEXIA et la direction de l'ingénierie de la SNCF ont réalisé, également en groupement, les essais préalables à la mise en service.

doute que la hausse tendancielle du prix du pétrole continuera d'augmenter la demande et que l'écart entre offre et demande continuera à s'accroître si des investissements majeurs ne sont pas réalisés. C'est pourquoi de nombreux projets ambitieux sont à l'étude pour apporter des réponses efficaces à cette situation et pour préparer l'avenir. INEXIA y contribue activement en intervenant sur le prolongement d'Eole à l'Ouest, sur le schéma directeur du RER C, ou sur les études exploratoires de NEX T (Nouvelle Exploitation de Transilien). Ce dernier projet, initié par RFF et la SNCF, vise à faire circuler plus de trains sur les réseaux existants dans de bonnes conditions de régularité. Pour cela, il faut marier les fonctions de conduite automatique déjà déployées depuis de nombreuses années sur les métros automatiques et les principes d'exploitation des réseaux ferroviaires. Ces principes sont plus complexes que ceux des lignes de métros, du fait de la multiplicité des itinéraires, des points de croisements et du caractère « ouvert » du système ferroviaire, où toutes les lignes sont interconnectées et susceptibles d'accueillir des trafics de différentes natures : Transilien, Grandes Lignes, fret. En appui de l'ingénierie SNCF, INEXIA apporte sa contribution aux phases de définitions préliminaires de ce projet technologique majeur.





LES TRANSPORTS URBAINS ET PÉRIURBAINS



A droite, tramway de Nice.
Ci-dessous RER E à Paris



La plupart des grandes métropoles françaises continuent de développer des réseaux de transports en commun de plus en plus maillés (métros, tramways, bus à haut niveau de service), tandis que les agglomérations de taille moyenne engagent la réalisation de lignes de tramways ou de bus à haut niveau de service. L'ingénierie des transports urbains et périurbains demeure ainsi un marché en croissance. Dans ce contexte, INEXIA a fait preuve d'un réel dynamisme en 2010, en poursuivant ses projets et en remportant de nouveaux contrats importants (cf. carte de France des projets urbains page 34).

Depuis sa création, il y a 4 ans, INEXIA a mis ses savoir-faire en génie civil et en génie ferroviaire au service des transports urbains, dans une logique d'innovation et de recherche de « fertilisation croisée » entre les techniques ferroviaires et celles des transports urbains. A cet égard, le tram-train demeure un « laboratoire » très innovant.

Les tramways

Les exigences sont multiples pour les projets de tramways : performance du service de transport, maîtrise des coûts et des délais, qualité de l'insertion urbaine, paysagère et humaine. Les équipes d'INEXIA mettent en œuvre ces impératifs avec, à chaque fois, le souci d'une adaptation aux enjeux locaux sur les 8 projets de tramways dont l'entreprise a la charge.

Ainsi, INEXIA a poursuivi ses missions sur l'adaptation de la ligne T3 à Lyon, ou sur la ligne Garonne à Toulouse. Sur le tramway d'Angers, les travaux se sont déroulés à un rythme soutenu sous la direction du groupement constitué par INEXIA et INGEROP. Nos équipes y ont également engagé les essais préalables à la mise en service, prévue en juin 2011.

INEXIA a remporté de nouveaux contrats de maîtrise d'œuvre de tramways à Nice (cf. encadré), à Besançon pour la partie traction électrique, dans le Haut-Artois (Lens-Béthune) et, tout début 2011, à Marseille, avec le prolongement de la ligne T2 entre la Canebière et la place Castellane. Ainsi, début 2011, INEXIA est-elle en charge de deux fois plus de lignes de tramways que début 2010. La dynamique engagée en 2006 et confortée notamment par la création d'une Direction de l'urbain, début 2010, porte ainsi ses fruits.

Tramway de Nice



Les trams-trains

Le tram-train est un système de transport - matériel roulant et infrastructure - qui relie sans rupture de charge les centres-villes et les territoires périurbains. Il utilise la voirie municipale de tramway et les infrastructures ferroviaires classiques, qui sont alors interconnectées. Les équipes d'INEXIA ont été pionnières de ce type de systèmes en réalisant le tram-train qui relie Aulnay à Bondy (Seine-Saint-Denis), ou encore en réalisant les études de conception du tramway de Mulhouse, qui a été inauguré en 2010.

En 2010, INEXIA a remporté 4 études préliminaires de trams-trains, dont celle du projet Massy-Evry, qui fait partie du « plan banlieue » lancé par le gouvernement français. INEXIA assiste également RFF sur le tram-train de Nantes à Châteaubriant, en phase de réalisation.

Les métros

INEXIA a continué à renforcer ses compétences en métros automatiques, dans la perspective du Grand Paris et du projet NEXT.

L'EXTENSION DU TRAMWAY DE NICE JUSQU'À L'HÔPITAL PASTEUR

En 2010, la communauté urbaine de Nice Côte d'Azur a choisi le groupement INEXIA-AREP comme maître d'œuvre du prolongement de la ligne 1. Le projet consiste à réaliser, de juillet 2010 à début 2013, l'extension de cette ligne de tramway T1 entre le terminus actuel de Pont-Michel et l'hôpital Pasteur.

Plusieurs enjeux sont au rendez-vous : optimiser le programme des travaux, respecter un délai de réalisation très court (les premiers travaux débutent fin juin 2011), réussir une insertion respectueuse des séquences urbaines traversées, et construire un ouvrage de franchissement du Paillon (fleuve côtier à régime torrentiel) et de la pénétrante de Nice.



LES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

INEXIA met son savoir-faire au service d'autres d'infrastructures. L'entreprise élargit ainsi ses références aux domaines routier et portuaire.

Depuis sa création, il y a 4 ans, INEXIA a mis ses savoir-faire en génie civil et en génie ferroviaire au service des transports urbains, dans une logique d'innovation et de recherche de « fertilisation croisée » entre les techniques ferroviaires et celles des transports urbains. A cet égard, le tram-train demeure un « laboratoire » très innovant.

Les projets routiers

INEXIA est engagée dans trois projets de tunnels routiers d'importance : le percement d'une galerie de sécurité jouxtant le tunnel autoroutier du Fréjus (tunnel de 13 km de long sous plus de 2000 mètres de roche, entre Modane en France et Bardonecchia en Italie) pour le compte de la SFTRF et de la SITAF, le percement d'une galerie de sécurité pour « le tunnel du Chat », pour le Conseil général de la Savoie et la réalisation du Tunnel de Talant sur la LINO à Dijon. Les chefs de projets et les équipes du bureau d'études « tunnels et espaces souterrains » exercent leurs compétences



Travaux de construction de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus

dans ce domaine caractérisé par l'exigence absolue de sécurité et de qualité.

L'entreprise a également développé une capacité à concourir aux côtés des entreprises de travaux publics dans le cadre d'appels d'offres de partenariats public-privé. INEXIA a ainsi travaillé sur le contournement de la ville de Jargeau dans le Loiret, sur le projet autour de la RD 32 et RD 46 dans les Vosges et sur la déviation de Vichy.

Les ports

Le besoin de développement des ports français a conduit l'Etat à conférer aux ports autonomes la maîtrise de l'ensemble de leurs dispositifs logistiques, y compris dans le domaine ferroviaire. Offrir un service ferroviaire de qualité, répondre aux besoins de transport des clients des ports, assurer la sécurité de l'exploitation des voies ferrées, tout cela incombe désormais aux ports autonomes qui font appel à des spécialistes du secteur ferroviaire comme INEXIA pour les y aider. Ainsi, le PAD (Port Autonome de Dunkerque) a notamment demandé à INEXIA d'étudier l'amélioration de l'accessibilité du réseau ferré sur ses emprises. INEXIA est également engagée au sein d'un groupement en charge de la maintenance des voies du Grand Port Maritime de Marseille.



DES SERVICES SPÉCIFIQUES



Opération spéciale au Viaduc de Courbessac

INEXIA propose à ses clients quelques services spécifiques essentiels à la bonne réalisation des projets.

Les missions de Sécurité et Protection de la Santé (SPS)

INEXIA dispose d'une équipe d'une vingtaine de coordonnateurs SPS capables de maîtriser les enjeux de sécurité des chantiers de travaux publics et du bâtiment, ainsi que les contraintes de sécurité spécifiques aux circulations ferroviaires.

Le centre de formation à la sécurité sur les chantiers

Le centre de formation d'INEXIA a été créé en 2009 dans le cadre d'un groupement d'entreprises, en vue de former à la sécurité les agents participant aux chantiers d'équipements ferroviaires de la LGV Rhin-Rhône. Fort de son succès, le centre a élargi son offre de formation et a obtenu l'agrément de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) en octobre 2010. Consultable sur le site internet de

cette autorité de contrôle (www.securite-ferroviaire.fr), cet agrément témoigne du travail accompli pour faire de la formation à la sécurité des personnels travaillant sur la LGV Rhin-Rhône un standard d'excellence, exportable désormais à d'autres personnels.

Un catalogue des formations proposées est disponible sur le site internet : www.inexia-ingenierie.com

La communication de projet

Une information ciblée par type de public, des supports de communication didactiques et esthétiques, des messages valorisants, des études techniques communicantes : voilà quelques leviers, en vue d'une communication de projet réussie. Voilà aussi les objectifs de l'équipe formée de conseillers en communication, de cartographes, d'infographistes et de spécialistes multimédia d'INEXIA. Ils travaillent soit en appui des chefs de projets d'INEXIA, soit directement pour les clients.



INEXIA AFACOR : MAÎTRISER LE FONCIER



Projet Satolas Green

En 2010, INEXIA a fait l'acquisition de la société AFACOR (Assistance Foncière aux Collectivités et Organismes privés), dont le siège social est au Puy-en-Velay (Haute-Loire). Cette société, créée en 1991, assiste les maîtres d'ouvrage publics et privés dans la conduite des opérations foncières indispensables à la réalisation de leurs projets. Ses équipes spécialisées aident les maîtres d'ouvrages à acheter, revendre, remembrer et mettre à disposition les terrains d'assiette des futurs ouvrages. Il s'agit là d'une compétence-clé pour la maîtrise des délais : on ne peut pas commencer les travaux sans maîtrise du foncier.

Avec l'acquisition d'AFACOR, INEXIA renforce ainsi ses activités d'assistance foncière. Toutes ces compétences ont été regroupées dans la nouvelle société INEXIA AFACOR. Grâce à ses trente-cinq collabo-

rateurs, INEXIA AFACOR devrait réaliser un chiffre d'affaires de 4 millions d'euros en 2011.

Les principales missions d'assistance foncière d'INEXIA AFACOR en 2010 ont été réalisées pour le compte de Voies navigables de France pour le canal Seine-Nord-Europe, pour Réseau Ferré de France sur de nombreuses opérations dont les LGV Rhin-Rhône, Bretagne Pays de la Loire et la Tangentielle légère Nord en Ile-de-France, pour le ministère du Développement durable sur l'autoroute A304 Charleville-Mézières-Belgique, pour les autoroutes Paris Rhin-Rhône sur la section Gannat-Vichy (A719), pour Metz Métropole sur le projet Mettis, etc.

Pour en savoir plus sur INEXIA AFACOR : www.afacor.fr

LES CARTES DES PROJETS D'INEXIA 2010



CARTE DE FRANCE DES LGV

PHASE TRAVAUX

LGV RHIN-RHÔNE

(Belfort-Dole) 1^{ère} phase

- AMO, travaux d'équipements ferroviaires, essais, SPS

LGV SEA (Tours-Bordeaux)

- Membre du groupement pressenti mené par VINCI

LGV EST-EUROPEENNE

2^{ème} phase (Courcelles-Strasbourg)

- Maître d'œuvre du génie civil et des équipements ferroviaires, coordination de la sécurité

PHASE ÉTUDES AVANT ENQUÊTES PUBLIQUES

GPSO (Grand projet du Sud-Ouest) (Bordeaux-Toulouse passant par l'Espagne et s'arrêtant à Dax)

- Etudes techniques et environnementales

LNMP (Montpellier-Perpignan)

- Etudes techniques et environnementales

LGV PACA (Marseille-Nice-Italie)

- Etudes techniques et environnementales, études de prospective territoriale

LGV Poitiers-Limoges

- Etudes économiques

PHASE ÉTUDES AVANT DÉBAT PUBLIC

Ligne nouvelle Paris-Normandie

- Etudes économiques

Toulouse-Narbonne

- Etudes économiques

LGV RHIN-RHÔNE (Branche ouest)

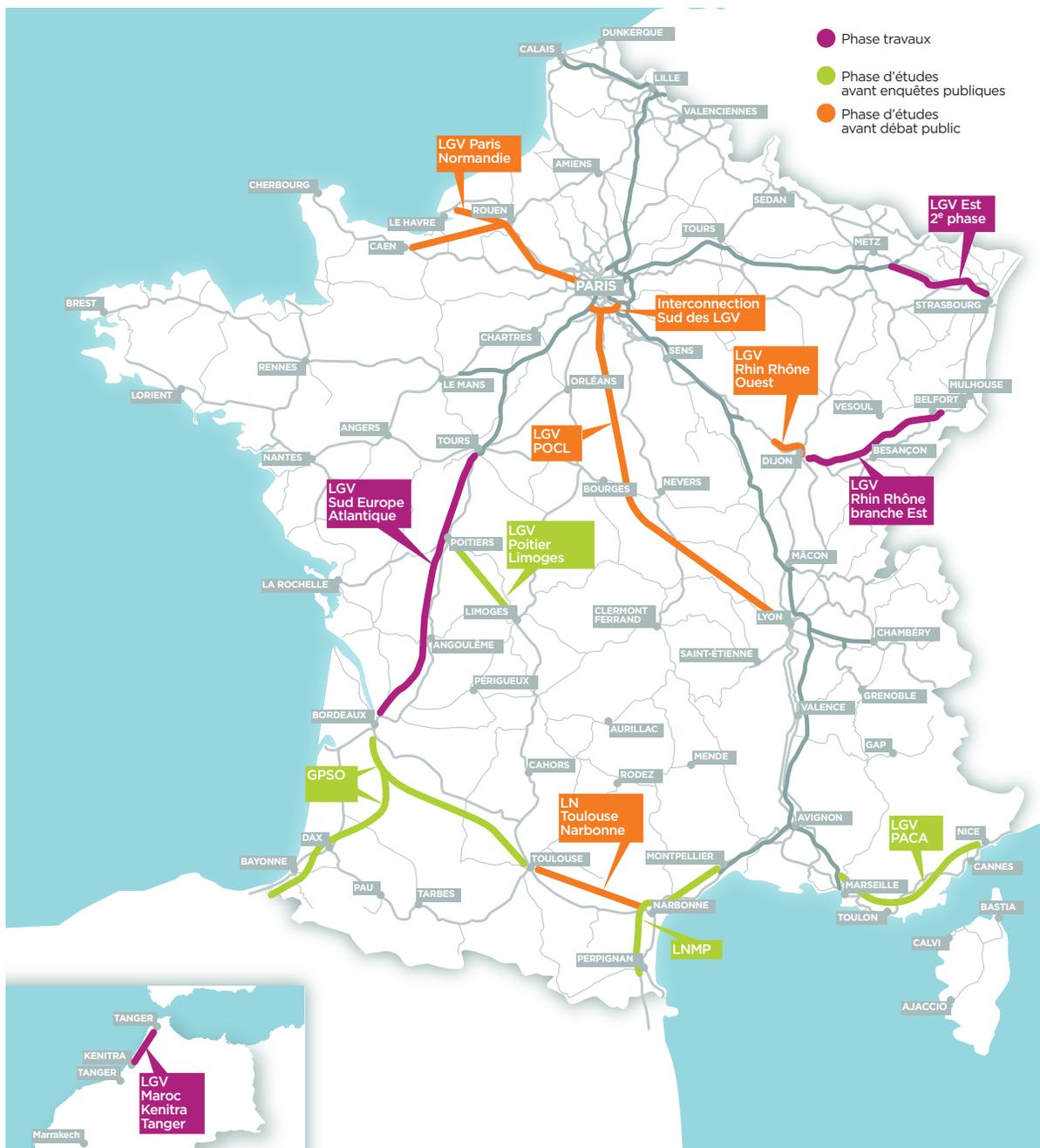
- Etudes techniques et environnementales

Interconnexion sud des LGV en Ile de France

- Etudes pré fonctionnelles

LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand

- Mise en forme du dossier du débat public

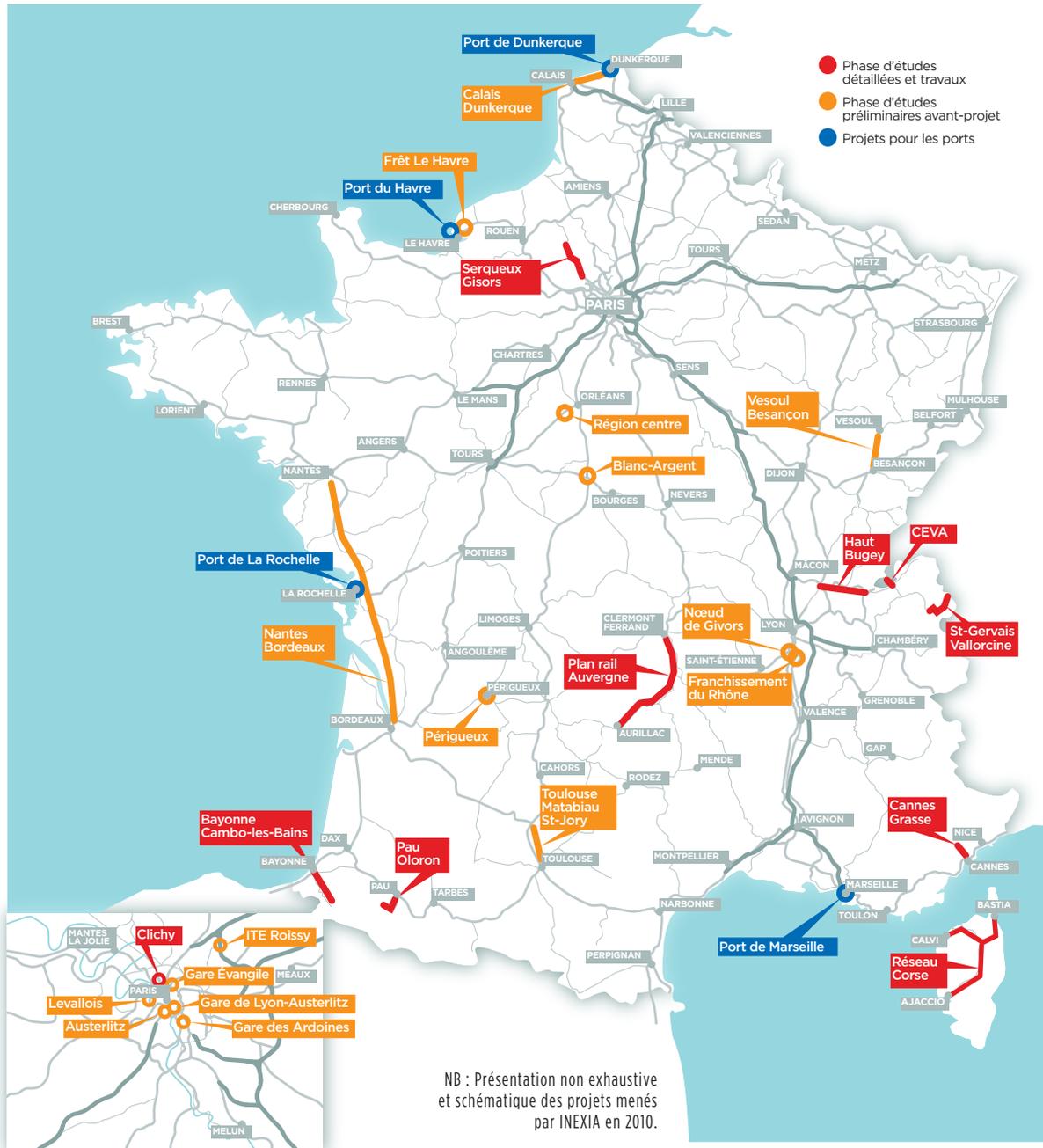


LGV Kenitra-Tanger

- assistance à maîtrise d'ouvrage

NB : Présentation non exhaustive et schématique des projets menés par INEXIA en 2010.

CARTE DE FRANCE DU FERROVIAIRE CLASSIQUE



NB : Présentation non exhaustive et schématique des projets menés par INEXIA en 2010.

PHASE ÉTUDES DÉTAILLÉES ET TRAVAUX

Le plan rail Auvergne : Volvic-Clermont et Mors-Aurillac

- Maîtrise d'œuvre générale
- Modernisation Serqueux-Gisors**
- Maîtrise d'œuvre générale
- Augmentation de capacité Cannes-Grasse**
- Maîtrise d'œuvre générale
- St Gervais-Vallorcine**
- Maîtrise d'œuvre générale
- Réouverture de la ligne du Haut-Bugey entre Bourgen-Bresse et Bellegarde**
- Maîtrise d'œuvre générale, essais et mise en service
- Modernisation Bayonne-Cambo**
- Maîtrise d'œuvre générale
- Modernisation Pau-Oloron**
- Maîtrise d'œuvre générale
- Travaux voies et tunnels sur le réseau Corse**
- Maîtrise d'œuvre générale
- CEVA : Genève**
- Maîtrise d'œuvre générale
- Réalisation de l'atelier matériel de Clichy**
- Maîtrise d'œuvre de réalisation

PROJETS POUR LES PORTS

- Port de Marseille**
- Gestionnaire d'infrastructures délégué
- Dunkerque**
- Etudes préliminaires
- La Rochelle**
- Pilotage de la sécurité ferroviaire
- Le Havre**
- Maîtrise d'œuvre raccordement ferroviaire

PHASE ÉTUDES PRÉLIMINAIRES AVANT-PROJET

- Recherche et création d'un système d'exploitation sur voie unique à Blanc-Argent, région Centre**
- Etudes prospectives
- Création d'une nouvelle liaison entre Vesoul et Besançon**
- Etudes exploratoires

Nouveau franchissement sur le Rhône

- Etudes pré fonctionnelle
- Nœud de GIVORS**
- Etude de robustesse
- Ateliers matériel Levallois**
- Etudes d'Avant Projet
- Gare Evangile**
- Avant Projet administratif
- Modernisation de la ligne Calais Dunkerque**
- Etudes d'Avant Projet

Axe Nantes- Bordeaux

- Etudes de diagnostic
- Reconstitution du site ferroviaire des Ardoines**
- Recherche de scénarios et faisabilité technique
- Paris Austerlitz-Tolbiac-Masséna**
- Etudes de faisabilité
- Amélioration de la desserte de Périgueux**
- Etudes exploratoires

Itinéraire alternatif fret sur l'Axe Le Havre Ile de France

- Etudes préliminaires
- Implantation de l'ITE Roissy Carex (implantation de terminal embranché)**
- Etudes préliminaires
- Mise à 4 voies Toulouse Matabiau - St Jory**
- Etudes préliminaires

Paris-Gare de Lyon Paris-Austerlitz

- Schéma directeur
- Région Centre**
- Cadencement
- Gares Ile-de-France**
- Etudes de mise en accessibilité

CARTE DE FRANCE DE L'URBAIN ET PÉRI-URBAIN

PROJETS

Tramway d'Angers

- MOE (1^{ère} rame d'essai en 2010)

Tramway T3 de Lyon

- MOE

Tramway de Toulouse (ligne Garonne)

- MOE

Prolongement de la ligne T2 de tramway de Marseille

- MOE

Prolongement de la ligne T1 de tramway de Nice

- MOE

Tramway de Besançon

- MOE

Tramway du Haut-Artois (Lens)

- MOE

Tram-train de Massy-Evry

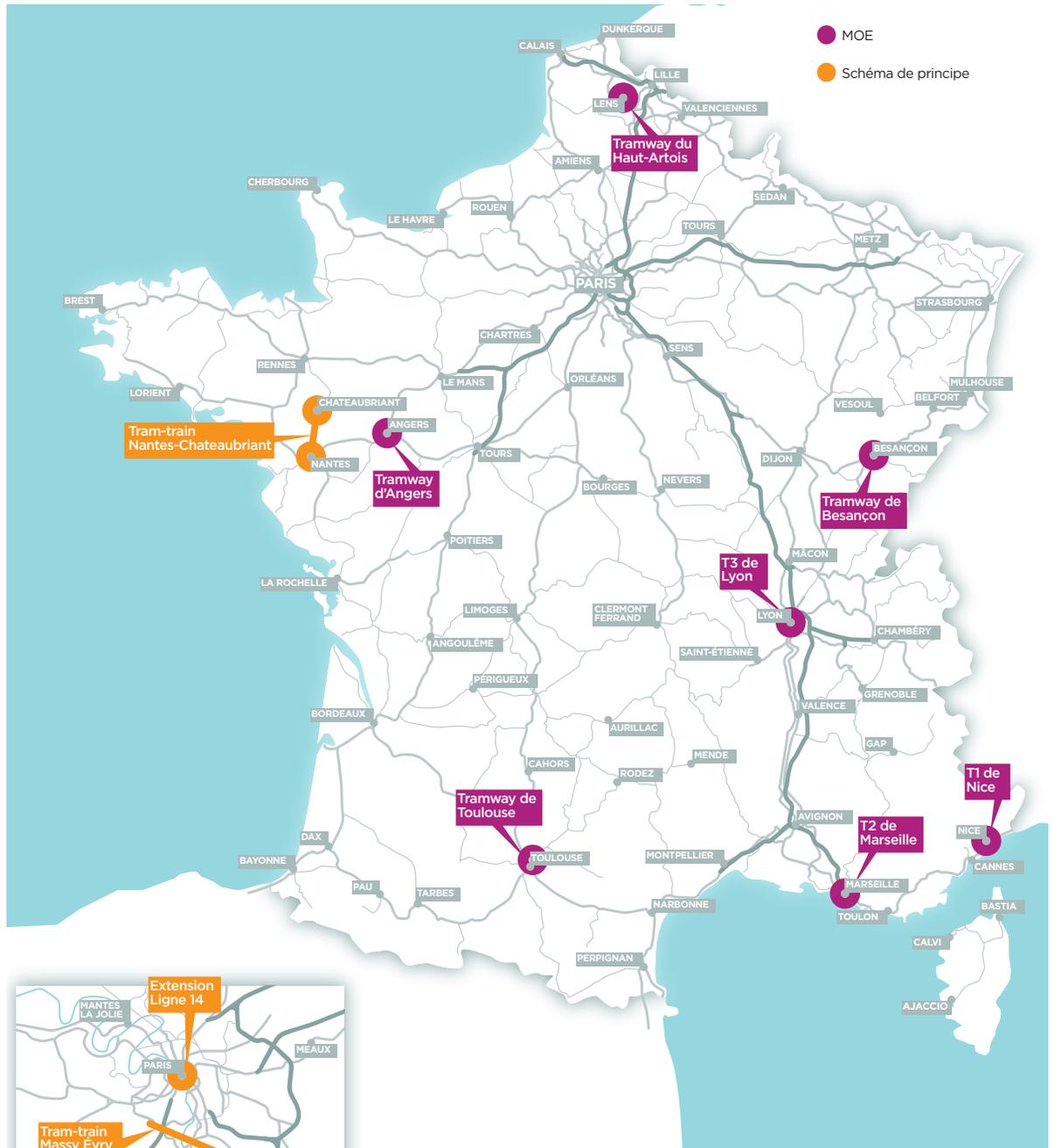
- Schéma de principe

Le tram-train Nantes-Châteaubriant

- AMO

Paris - Ligne 14 : extension jusqu'à Mairie de Saint-Ouen

- Dossier d'enquête public et de schéma de principe



NB : Présentation non exhaustive et schématique des projets menés par INEXIA en 2010.

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES 2010 ET PERSPECTIVES 2011





2010 A ÉTÉ UNE NOUVELLE ANNÉE DE PROGRESSION POUR INEXIA AU PLAN ÉCONOMIQUE, TANT POUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES QUI A BONDÉ DE 37% À PLUS DE 103 MILLIONS D'EUROS, QUE POUR LE RÉSULTAT NET QUI A PROGRESSÉ DE 72%. INEXIA CONFIRME DONC L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE DE SON MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT.

LA CONFIANCE DES CLIENTS, MOTEUR DE LA CROISSANCE D'INEXIA

Ces résultats ont été possibles grâce à la confiance de nos clients et partenaires. Aussi, sans pouvoir être exhaustifs, nous tenons à remercier tout particulièrement Réseau Ferré de France (RFF), l'ONCF, la Collectivité territoriale de Corse, les Conseils régionaux de Guadeloupe, des Pays-de-la-Loire, de Bourgogne, de PACA, le STIF, le Conseil général de Savoie, TISSEO SMAT, le SYTRAL, Angers Loire Métropole, l'agglomération du Grand Besançon, la communauté d'agglomération d'Angoulême, la communauté urbaine de Nice Côte d'Azur, Strasbourg, Toulouse, la communauté d'agglomération de Metz, la SEMAPA, l'EPA Plaine de France, Voies navigables de France (VNF), les ports de Dunkerque, du Havre, de Marseille, Nantes et La Rochelle, ALSTOM, APRR, BOUYGUES (GTOI, COLAS), Demathieu et Bard, EDF, EURAILTEST, GEODIS, INEO, RTE, SPIE, la SFTRF, la SITAF, la SNCF, TENSITER, VINCI (Eurovia, VINCI Construction, VINCI Concessions...), etc.

UNE ACTIVITÉ ET DES RÉSULTATS EN FORTE CROISSANCE EN 2010

Le chiffre d'affaires consolidé de 2010 s'est élevé à 103 millions d'euros. Cette augmentation de 37% par rapport à 2009 (28 millions d'euros de plus) a été réalisée quasiment à périmètre constant, puisque l'acquisition de la société AFACOR n'a pesé que pour 1,2 million d'euros dans cette croissance. L'augmentation du chiffre d'affaires s'explique principalement par l'activité très dynamique sur les grands projets : 2ème phase de la LGV Est, poursuite de la LGV Rhin-Rhône, essais et mise en service de la ligne Bourg-Bellegarde et démarrage des études de conception du projet Sud Europe Atlantique.

Le résultat opérationnel 2010 s'élève à 7,8 millions d'euros, soit 7,6 % du chiffre d'affaires. Il est en croissance de 72% par rapport à 2009. Le résultat net après impôts s'élève à 5,4 millions d'euros, en augmentation dans les mêmes proportions par rapport à 2009. Ainsi les résultats opérationnels et résultats nets ont cru sensiblement plus vite que le chiffre d'affaires. Ces résultats positifs s'expliquent principalement par l'intense activité d'INEXIA en 2010. La plupart des entités de l'entreprise ont bénéficié d'un excellent carnet de commande, qui leur a permis de fonctionner à plein régime, tout en poursuivant leur développement.

En millions d'euros (données consolidées)		2008	2009	2010	Variation 2009/2010	Variation 2008/2010
Chiffre d'affaires (CA)		60	75	103	+37%	+71%
Résultat opérationnel		3	4,5	7,8	+72%	+151%
	En parts de CA	5%	6%	7,5%	+25%	+48%
Résultat net après impôt		2,1	3,1	5,4	+67%	+157%
	En parts de CA	3,4%	4,5%	5,5%	+21%	+49%

INEXIA, UNE ENTREPRISE SOLIDE

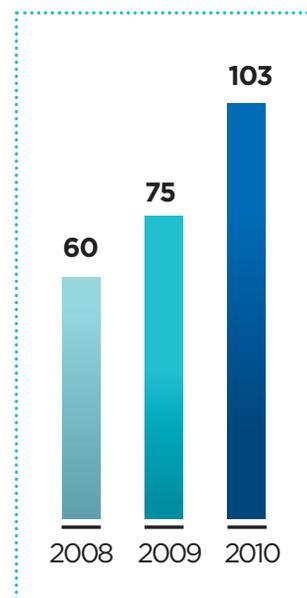
L'évolution de la structure bilantielle se caractérise par :

- Une augmentation des capitaux propres d'INEXIA qui passent de **16,1** en 2009 à **18,2 millions d'euros**.
- Un endettement financier nul.
- **4,8 millions** d'euros d'investissements réalisés en 2010 (rachat de la société AFACOR, prise à bail des nouveaux locaux et travaux d'aménagement, investissements informatiques importants, etc.).

ACTIF	2009	2010
Actif Immobilisé	7,4	10,2
Actif Circulant	72,6	81,8
Total Actif	80,0	92,0

PASSIF	2009	2010
Capitaux propres	16,1	18,2
Provisions et dettes d'exploitation	63,9	73,8
Total Passif	80,0	92,0

CA ENTRE 2008 ET 2010





UNE **TRÈS BONNE PRISE DE COMMANDE** EN 2010 QUI PERMET D'INSCRIRE INEXIA DANS UNE LOGIQUE DE CROISSANCE EN 2011 ET AU-DELÀ

Le montant des contrats signés en 2010 s'est élevé à 124 millions d'euros, en augmentation d'environ 50% par rapport à 2009 et quasiment au double du volume atteint en 2008. La prise de commande a été bonne dans l'ensemble des secteurs stratégiques d'INEXIA : grande vitesse, ferroviaire classique et transports urbains.

On notera que ces chiffres n'intègrent quasiment pas le projet Sud Europe Atlantique. Cette opération n'entrera globalement dans le carnet de commande d'INEXIA, qu'après la signature du contrat de concession, prévue en 2011.

Ainsi, en 2010, la prise de commande a été supérieure de 20 millions d'euros au chiffre d'affaires réalisé. De la sorte, le carnet de commande de l'entreprise a augmenté pour atteindre 108 millions d'euros à fin 2010.

Cette augmentation du carnet de commande et la signature attendue du contrat de concession de l'opération SEA tracent **de nouvelles perspectives de croissance pour INEXIA pour 2011.**

C'est ainsi que l'objectif de chiffre d'affaires 2011 s'établit à environ 125 millions d'euros, soit un objectif de croissance de plus de 20%. Quant au carnet de commande, il devrait passer de 108 millions d'euros à environ 450 millions d'euros, notamment grâce à l'opération Sud Europe Atlantique. De la sorte, **l'entreprise disposera d'une bonne visibilité sur une partie significative de son activité pour les quatre années à venir.**

En millions d'euros (données consolidées)	2008	2009	2010
Montant des contrats signés	68	83	124





INEXIA a assuré en co-traitance la maîtrise d'œuvre du tramway d'Angers

Directeur de la publication :

Gilles Cartier, Président Directeur Général.

Textes établis par Ronan Leclerc, Directeur du développement et Anne-Christine Béon, Responsable de la communication externe.

Crédits photos : Yannick Brossard, Mourad Mokrani, Nicolas Cardin, Ville de Nice, Jeff Guiot, Altogéo, Jean-Jacques d'Angelo, Strasbourg Evénements - PH Stirnweiss, Aurélie Raisin, M. Meszarovits, SNCF Médiathèque - Jean-marc Fabbro, SNCF Médiathèque - Ludovic Gra, SNCF Médiathèque - Christophe Recoura, SNCF Médiathèque - Sebastien Godefroy, X.

Conception et réalisation graphique :

Les Éditions Stratégiques.

Ce document utilise du papier certifié PEFC (Programme for the Endorsement of Forest - Certification ou Programme de Reconnaissance des Certifications Forestières), garantissant la gestion durable des forêts. Il a été imprimé par un imprimeur Imprim'Vert qui n'utilise pas de produits toxiques et sécurise le stockage des produits et déchets dangereux et organise leurs collectes.

INEXIA

1, place aux Étoiles
93212 Saint-Denis-La-Plaine Cedex
tél : +33 (0)1 41 62 29 74

www.inexia-ingenierie.com

INEXIA