

Rapport de stage final :

DUBOQUET Mathis

2023/2024

Stage encadrée par GRUNENWALD Sophie

(AIDE CONDUCTEUR DE TRAVAUX, SUIVI DE CHANTIER AVEC ELABORATION
DU CACHIER DES CHARGES)



Sommaire

I)	Introduction.....
II)	Espace de travail
III)	2 piliers de Vinci.....
IV)	Tâches effectuées.....
V)	Conclusion.....
VI)	Table des images

I) Introduction

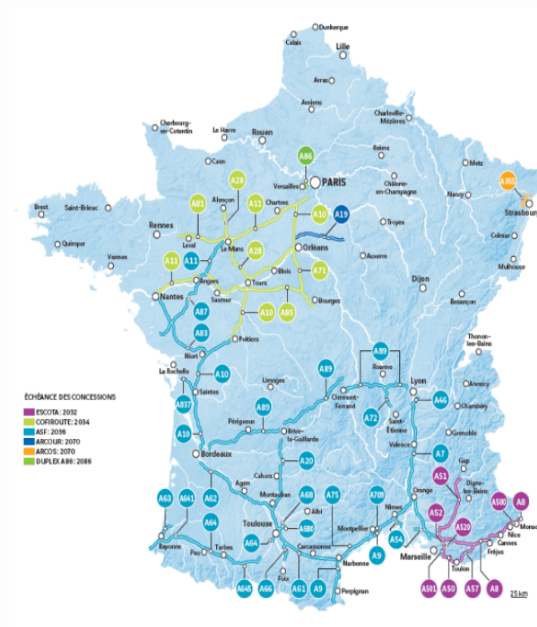
Le réseau autoroutier est un pilier essentiel du développement économique et social de la France. Parmi les acteurs majeurs du domaine, Vinci Autoroutes joue un rôle de premier plan. Créé en 1957 sous le nom de "Société Auxiliaire d'Entreprises de Travaux Publics" (SAE), le groupe Vinci est devenu au fil des années un géant dans le domaine de la construction et des infrastructures, notamment grâce au pôle autoroutier. Dans ce stage, nous nous intéresserons à l'histoire de Vinci Autoroutes, son découpage en franchises, et nous pencherons de plus près sur ASF (Autoroutes du Sud de la France), l'une de ses principales filiales. L'histoire de Vinci Autoroutes commence en 1957, lorsque SAE remporte le premier contrat de construction de l'autoroute A7, reliant Lyon à Marseille. Au fil des années, l'entreprise a développé et participé à la construction de plusieurs autoroutes en France. En 2003, Vinci acquiert la société ASF, marquant ainsi une période importante dans l'histoire de l'entreprise. Cette prise de contrôle fait de Vinci Autoroutes le principal franchiseur autoroutier de France, exploitant un réseau autoroutier de près de 4 443 km. Le réseau autoroutier français est divisé en concessions, qui sont attribuées à différentes sociétés. Chaque concession est responsable de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'un tronçon de l'autoroute. Vinci Autoroutes possède plusieurs franchises, dont ASF, qui couvre une grande partie du sud de la France. D'autres concessions importantes incluent Cofiroute, Escota et Arcour, chacune avec ses propres zones géographiques intermédiaires. ASF est née d'une volonté de désenclaver le sud de la France et de faciliter les échanges interrégionaux. Son réseau s'étend sur près de 2 300 km, couvrant les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie. ASF gère spécifiquement les grands axes comme l'A7 qui relie Lyon à Marseille ou l'A9 qui relie Orange à la frontière espagnole. ASF a largement contribué au développement économique et touristique des territoires qu'elle dessert. Grâce à des investissements continus dans la modernisation des infrastructures, ASF a su répondre aux enjeux de mobilité, de sécurité et de durabilité. L'entreprise a également développé des services innovants pour les

utilisateurs, tels que des aires de repos équipées, des bornes de recharge pour véhicules électriques et des applications mobiles pour faciliter les déplacements.

Ainsi ASF (Autoroutes Sud de la France) qui est une société détenue par Vinci Autoroute est une concession autoroutière, c'est donc un accord contractuel entre Vinci et l'état qui est une entité publique. Vinci agit sur la construction, la maintenance et aussi l'exploitation de l'autoroute, et ce jusqu'à 2036. Les dates changent en fonction des endroits, influencés par les différents projets et négociations. Vinci autoroutes est le plus grand concessionnaire, il possède entre autres plusieurs sociétés : Cofiroute, Escota, Arcour et Arcos.

Ainsi l'exploitant qu'est Vinci est en droit de gérer de percevoir des revenus par le biais des péages, le prix a été fixé et varie à hauteur de 70% de l'inflation chaque 1^{er} février. Les principaux rôles de Vinci autoroutes sont l'entretien de l'autoroute, gérer la circulation, la signalisation etc... Pour ce qui sont des chiffres importants à noter on retrouve près de 6100 salariés avec une part de 41% de femmes, plus de 4400 km d'autoroutes, 320 gares de péage

CARTE DU RÉSEAU VINCI AUTOROUTES



et 266 aires de repos.

Image 1 : Carte du réseau Vinci Autoroutes

Le rapport d'activité de 2011 est très utile pour nous permettre de mieux comprendre les enjeux, objectifs, et aussi le domaine présent et les tâches effectuées. Ainsi on peut voir que le

chiffre d'affaires est 5550 millions d'euros en 1 an dont 3257 pour ASF pour un investissement de 238 millions, mais il faut savoir que ASF est endetté de 7121 millions d'euros ce qui explique cette différence.

Avec un espace aussi vaste et avec le nombre de tâches assez importante qu'ils existent, les salariés doivent penser et travailler selon des réglementations assez précises car la sécurité de tous et le respect de l'environnement sont des sujets primordiaux.

Aux commandes de Vinci et en haut de l'organigramme il y a Xavier Huillard, le président directeur général de Vinci depuis juin 2016, on retrouve ensuite son adjoint : Pierre Coppey qui est aussi le président de la branche Autoroutes de Vinci. Le directeur financier est Christian Labeyrie et la directrice de l'environnement est Isabelle Spiegel.

Je suis actuellement en stage à la DRE SAP (Direction Régionale Sud Atlantique Pyrénées), dont on peut voir l'organigramme et plus précisément au district Sud-Atlantique dirigé par Sébastien Gau. Ma tutrice professionnelle est son adjointe : Sophie Grunenwald.

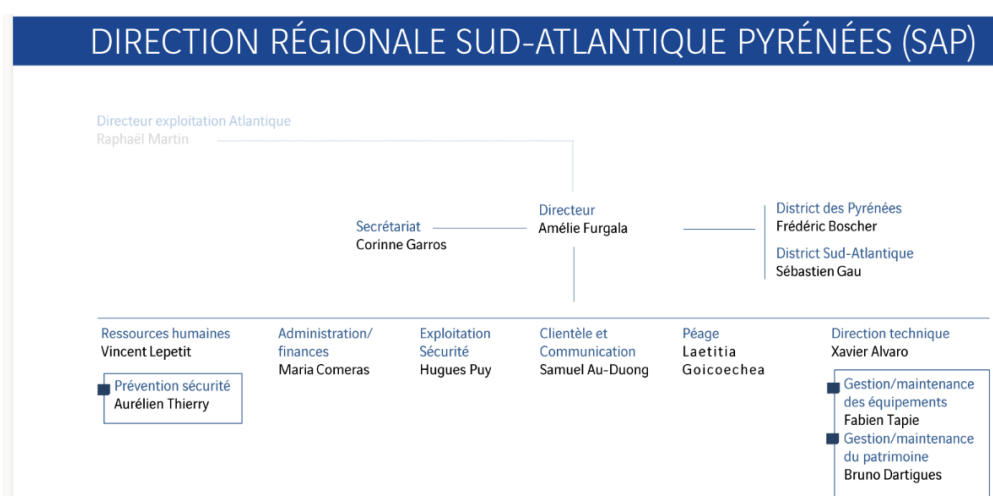


Image 2 : Organigramme District Sud-Atlantique

Les différents districts travaillent de façon général sur les mêmes sujet mais pas sur les mêmes tronçonss, le district où je travaille s'occupe d'une partie de l'A64 et de Saint-Geours-de-Maremne à Biriadou pour l'A63.

Pour ce qui sont des relations entre les différents districts, et même avec le siège général il y a des conférences vidéos par Microsoft Teams, des séminaires et des formations en ligne ou

non, cela permet d'expliquer ce qui va être mis en place. La première en date à laquelle j'ai assisté a été l'installation d'une caméra dotée d'une IA pour pouvoir transmettre l'information d'un danger pour les ouvriers, le système est très récent et novateur, il est donc nécessaire de faire une réunion pour pouvoir en parler et répondre aux différentes questions. C'est un sujet encore plus intéressant car l'âge moyen est assez élevé (plus de 50ans) au sein de Vinci Autoroutes notamment car il est assez difficile de trouver du personnel qualifié pour ce travail. Les ouvriers doivent entre-autres passer une formation de 6 mois pour pouvoir opérer, c'est donc très spécifique et potentiellement peu agaçant pour les jeunes. Les échanges d'informations se font par mail entre les bureaux et par le biais de documents partagés. WhatsApp est utilisé dans mon district pour la communication entre ouvrier et agent de maîtrise (planning, informations...) en plus des documents papiers dans les espaces tel que le réfectoire.

Les autoroutes ce n'est pas récent et si on veut remonter aux prémices on peut voir que l'apparition des premières autoroutes remontent aux débuts des années 60. Dès 1970 ce sont l'apparition des différentes sociétés autoroutières, ASF (Autoroutes du Sud de la France), Cofiroute etc... Au début des années 2000 ces 2 sociétés notamment se font racheter par Vinci et cet achat prendra le nom de Vinci autoroutes 5 ans après. (Malgré cette fusion on garde toujours une partie des autoroutes dite ASF et Cofiroute).

Actuellement les 3 principales tâches qu'effectuent Vinci autoroutes sont par le biais des « Hommes en jaune », qui interviennent directement sur place : on appelle ce domaine la viabilité, il y a ensuite les personnes au péage qui peuvent intervenir directement sur les voies pour aider les clients ou par téléassistance. La dernière tâche est la radio/plateformes téléphoniques, ces dernières datent de 2012.

En parallèle de ces 3 tâches, il y a bien-sûr de la sous-traitance : travaux, fauchage, peinture etc... et ce sont ces tâches qui sont les plus polluantes, plus de 10 fois les émissions des activités que fait personnellement Vinci Autoroute (d'après une étude menée par Vinci).

II) Espace de travail :

Nous sommes donc lorsqu'on est au complet dans cette salle, 4 conducteurs de travaux, 1 gestionnaire patrimoine et moi-même. Je travaille souvent avec eux réalisant différentes tâches et me déplaçant sur le terrain avec eux. Ensuite il y a un bureau pour les secrétaires, un bureau avec le chef et un bureau avec les chefs adjointes. Il y a beaucoup de passage dans la salle ou je me trouve avec de la demande d'informations et des échanges avec les ouvriers. Ci-dessous les photos ou vous pouvez observer les 2 tableaux.



Image 3 : Tableau planning des tâches

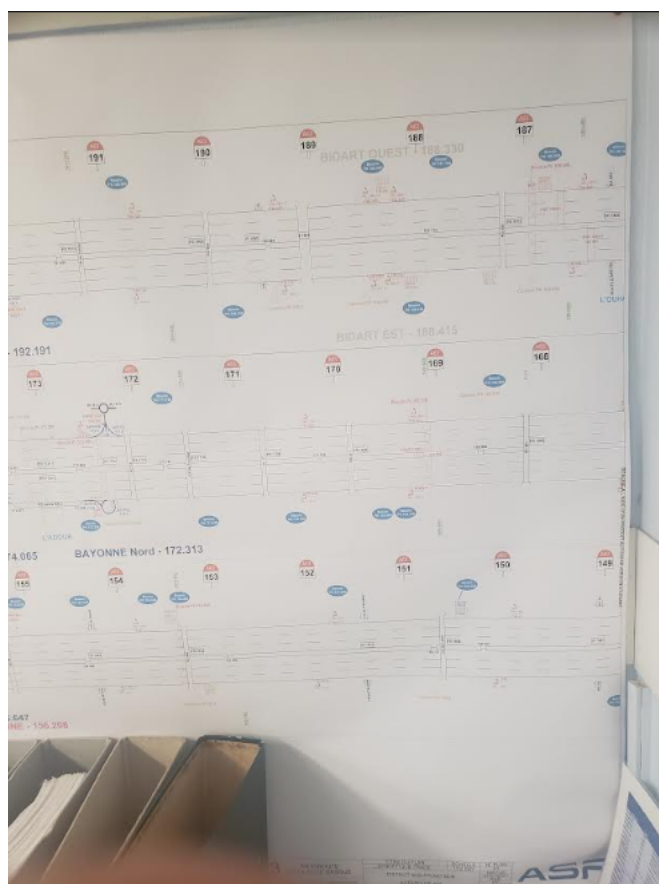


Image 4 : Tableau des PK (point kilométrique)

On peut y a observer un agenda qui est aux yeux de tous afin de pouvoir coordonner au mieux les actions, et on y trouve aussi les voies autoroutières et les distances surtout pour déterminer les zones à baliser qui sont contraintes par la loi.

Et vous pouvez aussi observer le premier espace ou j'ai travaillé avant que les salariés de Biarritz nous rejoignent, comme dit auparavant c'est un espace que je partageais avec les conducteurs travaux

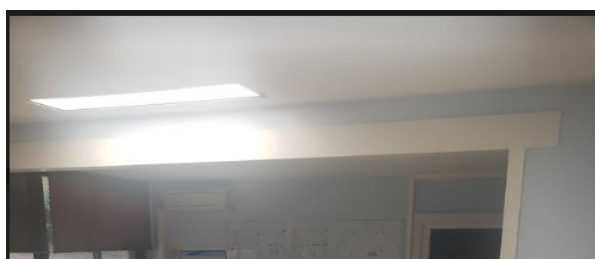


Image 5 : Espace de travail numéro 1

Mais à cette période de l'année il y a beaucoup de changements avec des travaux nombreux dans les locaux de la DRE ce qui a contraint des gens à se relocaliser, nous avons donc de nouvelles personnes qui prennent place à anglet et Peyrehorade, cela apporte sans doute du changement et de l'air frais en revanche c'est difficile de trouver de la place à tout le monde, notamment pour moi qui n'était pas prévu de base. C'est aussi beaucoup plus fatigant avec beaucoup de passage, beaucoup de discussions pas forcément nécessaires, beaucoup de bruit et un changement d'espace pour moi dès la moitié de mon stage avec un environnement de travail bien différent (au côté des secrétaires cette fois)



Image 6 : Espace de travail numéro 2

(Mon bureau se trouve sur la gauche).

D'autre part il y a 2 réfectoires où l'on mange, ce qui ne nous fait pas perdre de temps de déplacement, nous stockons aussi nos EPI (gants, baudriers et chaussures de sécurité) dans la pièce de travail. Tout l'espace est sécurisé avec des portes nécessitant un badge.

Ces 2 grands tableaux servent d'agenda, ils sont nécessaires afin de ne pas effectuer plusieurs travaux au même endroit pour avoir à fermer des voies le moins possible, Ils ont chacun leur utilité et sont complémentaires, l'un donne des informations sur la durée du projet et les moyens nécessaires, le second traite plutôt la partie technique avec les différents kilométrages de pose de balise etc... sur l'un des tableaux on y retrouve notamment le détail des ponts, des péages etc...

III) 2 grands piliers de Vinci autoroutes

« Les autoroutes sont des artères de transport, connectées aux multiples réseaux routiers et aux territoires. Si l'on parvient à les décarboner, cela va accélérer l'adoption des nouvelles normes de mobilité par nos concitoyens. » Ces mots prononcés par Patrice Geoffron sont réutilisés par Vinci.

Cette citation permet de nous lancer sur le sujet environnemental qui est une partie importante dans ma mission mais aussi pour Vinci qui s'est fixé des objectifs et qui ne peuvent pas ignorer ce point. Vinci Autoroutes s'est engagé depuis 2020 et d'ici 2030 dans le plan « Ambition environnement 2030 » qui a pour piliers : « favoriser l'économie circulaire », « Préserver les milieux naturels » et « lutter contre le changement climatique » il y a déjà des projets mis en place : 4 éco ponts au-dessus de l'autoroute, 70 écoducs, des passages souterrains pour la faune, plus de 22600 m² de protections acoustiques etc... Mais les Objectifs qui restent à pourvoir sont une réduction de 10% de la consommation d'eau, valoriser 100% des déchets provenant de l'exploitation des autoroutes et de ses chantiers et de réduire de 50% les émissions de CO₂ par le changement des véhicules en électrique et des actions opérées pour les bâtiments/aires. On peut voir ci-dessous les derniers résultats recensés :

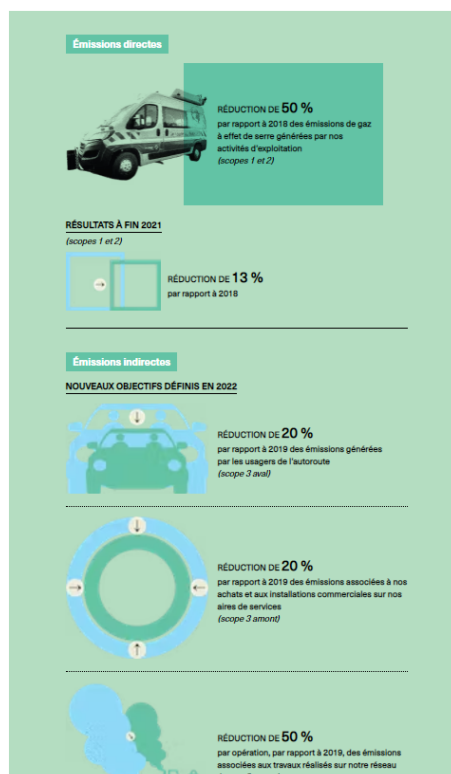


Image 7 : Objectifs 2030

Ma mission a d'ailleurs porté sur ces différents sujets environnementaux, mais juste avant d'en parler j'aimerais vous parler d'un autre pilier très important chez Vinci Autoroutes : la sécurité, je parle de celle des clients comme celle des ouvriers.

Je vais parler de celle des ouvriers premièrement, travaillant directement sur les autoroutes, un flux incessant de véhicules légers et de poids lourds passent à proximité de ces Hommes en jaune, on parle ainsi de beaucoup de bruit et de risque de fauchage. Chaque semaine c'est environ 4 véhicules de fonctions qui se font percuter, ainsi il est mis en place des technologies comme je l'ai mentionné au début ou alors des stratégies, du balisage, des cônes pour bloquer des voies ou même des bouchons mobiles : ce sont des bouchons créés pour faire passer des engins de travaux sur l'autoroute, ayant une vitesse d'environ 30km/h et traversant l'autoroute il est nécessaire de sécuriser le passage sans bloquer complètement les voies. Ainsi le but est de placer des voitures de fonctions à une vitesse comprise entre 30 et 50 km/h sur toutes les voies pour pouvoir faire ralentir la circulation et laisser le temps à l'engin de passer. Cette méthode est souvent opérée par les gendarmes mais les agents de maîtrise peuvent substitués à cette tâche. Petit point intéressant la gendarmerie autoroutière a été remplacé par la gendarmerie normale, donc il y a des opérations où les 2 agissent ensemble, pour les bouchons mobiles c'est souvent la gendarmerie d'ailleurs. Mais pour des opérations de contrôle etc... Vinci n'est plus au courant à l'avance.

Pour opérer cette tâche qui n'est qu'un exemple il faut agir en groupe, en correspondance avec d'autres agents (chacun possède sa radio dans la voiture de fonction) mais aussi avec le PC sécurité pour pouvoir changer les panneaux interactifs, annoncer un bouchon etc... J'en vient maintenant à un sujet qui peut-être un risque pour les ouvriers/agents : la pression que subissent les ouvriers, en effet une seule erreur peut leur coûter la vie sur ce genre d'espace, sans oublier que la responsabilité personnelle peut-être retenue en cas d'accidents sur l'autoroutes, je ne parle pas de accident « banals » mais plutôt d'erreur d'ouvriers/chef de travaux etc... qui ont provoqué des accidents (pour cela chaque radio des voitures est enregistrée pour déterminer si il y a une quelconque faute) et il faut donc en clair respecter les procédures, être très méthodique et ne rien laissé au hasard. De plus la direction n'hésite pas à rappeler les différentes mesures/tests et formations qui peuvent être synonyme de licenciement et de non-possibilité d'exercer seul en cas de non-respect ou d'échoue.

Cela accentue encore plus une certaine précarité, et donc aussi une difficulté potentiellement à trouver des personnes pour travailler.

Vient aussi assez logiquement la sécurité des autres, j'entends par là des clients : cette partie est plus simple et plus évidente, garantir une route conforme, sans nid-de poule par exemple (différents enrobés sont utilisés car on sait qu'en sortie d'Espagne dans les montées, le carburant des PL a tendance à couler car ils sont pleins et donc cela détériore la voie, il est donc nécessaire de placer un enrobé différent). Un nid de poule à une vitesse de 130 km/h peut être très dangereux, d'autre part il y a aussi déneiger, mettre fin à un incendie, proposer des zones refuge afin de pouvoir passer des appels d'urgence après une panne/accident, permettre une visibilité sur les panneaux d'au moins 400 mètres. Les glissières utiles pour se protéger derrière en tant que « piéton » ou pour se protéger d'une sortie de route. Il ne faut pas oublier un point qui est directement lié à la sécurité qui est la vitesse de prise en charge du problème, en effet l'état oblige les concessions à avoir 80 % de leur opération prise en charge en moins de 16 minutes (sur l'A63 du moins), mais c'est à prendre avec des pincettes car beaucoup de tâches comme le nettoyage des déchets influent sur ce résultat. Ils existent d'autres dispositifs bien-sûr mais la finalité est la même : la sécurité est primordiale

Un autre point important qui est la formation pour les salariés, dès mon arrivée j'ai dû réaliser plusieurs tests/questionnaires, assez simple mais nécessaire à mon avis. J'ai eu ensuite des ateliers pendant le cursus de stage, le premier en présentiel portait sur une chasse aux risques sur une gare de péage et sur son centre d'entretien, celle-ci a été organisée par le Groupe Local Prévention et Environnement pendant une matinée.

L'utilité de ce type d'atelier est simple, rassembler le maximum de personnes différentes (c'est-à-dire de postes différents et de lieux de travail différents) et de les faire déplacer dans un lieu où ils ne vont pas souvent (gare de péage, bureaux etc...) afin qu'ils puissent identifier des potentiels dangers, en effet les personnes qui travaillent toute l'année sur l'endroit passent souvent à côté de potentiels problèmes car ils ne s'en rendent plus compte..

J'ai eu donc plusieurs ateliers en ligne, des formations et des quiz, les sujets étaient variés, cela pouvait porter sur la sécurité sur l'espace de travail comme sur la cybersécurité, sur ce dernier point j'ai l'impression que les salariés y sont beaucoup sensibilisés avec des mails

chaque semaine sur ce point, des formations comme ci-dessous :

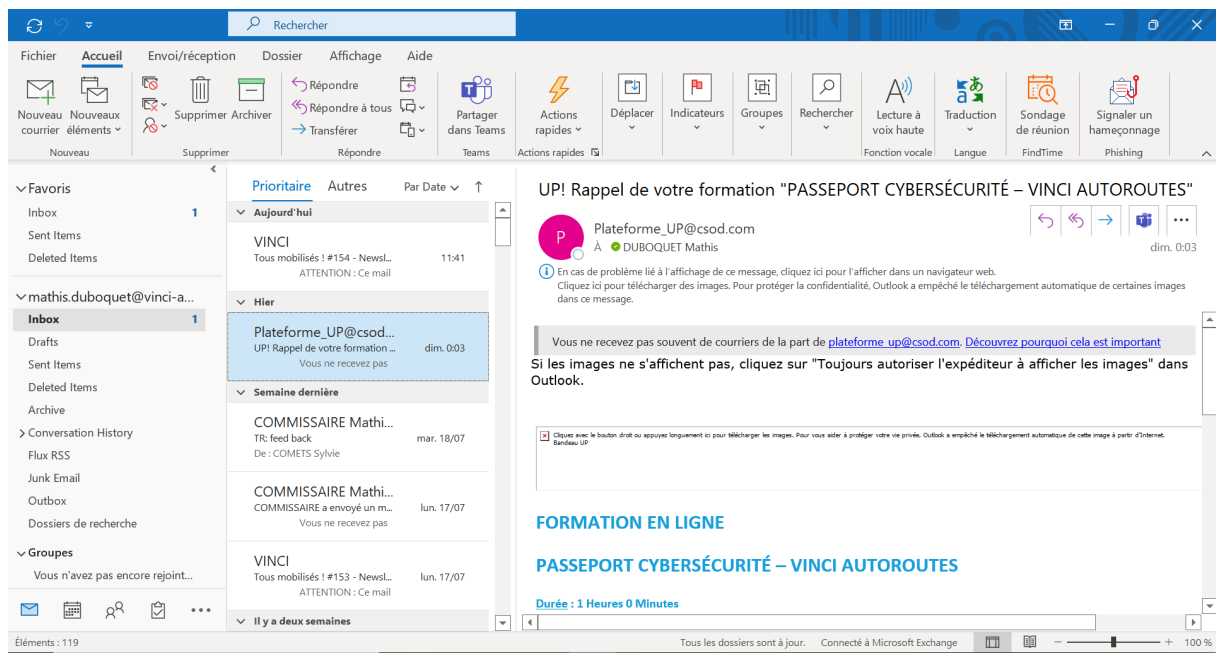


Image 8 : Formations cybersécurité

Avec la possibilité en haut à droite de signaler un hameçonnage, certains mails sont envoyés par Vinci pour ensuite voir les stats autour de ces mails : quantité de fois que le mail se fait signaler, combien de fois il est ouvert, combien de fois les gens cliquent sur les liens etc...

IV) Tâches effectuées

La toute première tâche qu'il m'a été attribué a été de préparer la consultation pour le nettoyage des aires pendant l'été, pour cela je disposais du dossier de l'année précédente :

	14-jul	15-jul	16-jul	17-jul	18-jul	19-jul	20-jul	21-jul	22-jul	23-jul	24-jul	25-jul	26-jul	27-jul	28-jul	29-jul	30-jul	31-jul	sous total juillet
A63 Ressources OE	7	8	7	7	4	6	7	8	8	8	8	5	7	7	7	5	7	7	
A63 Ressources OA																			
A64 Ressources OE	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A64 Ressources OA																			
OE hors bulles	49	41	29	29	18	18	18	18	18	14	65	53	37	29	29	29	43	85	85
Heures hors bulles prévues	29	6	29	29	18	14	18	6	38	65	53	37	29	29	29	43	85	85	20 802,55
Heures ss-traitance																			
Estimat. coût ss-trait.																			
BESOINS																			
Plages horaires	14-jul	15-jul	16-jul	17-jul	18-jul	19-jul	20-jul	21-jul	22-jul	23-jul	24-jul	25-jul	26-jul	27-jul	28-jul	29-jul	30-jul	31-jul	
Aire de Saubion Est																			
07h-08h																		1 ST	1 ST
08h-09h																		1 ST	1 ST
09h-10h																		1 ST	1 ST
10h-11h																		1 ST	1 ST
11h-12h																		1 ST	1 ST
12h-13h																		1 ST	1 ST
13h-14h																		1 ST	1 ST
14h-15h																		1 ST	1 ST
15h-16h	1 ST									1 ST	1 ST	1 ST						1 ST	1 ST
16h-17h	1 ST									1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST
17h-18h	1 ST									1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST
18h-19h	1 ST									1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST
19h-20h																			
Aire de Saubion Ouest																			
07h-08h	1 OE									1 OE	1 ST							1 ST	1 ST
08h-09h	1 OE									1 OE	1 ST							1 ST	1 ST
09h-10h	1 OE									1 OE	1 ST							1 ST	1 ST
10h-11h	1 OE									1 OE	1 ST							1 ST	1 ST
11h-12h	1 OE									1 OE	1 ST							1 ST	1 ST
12h-13h	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST
13h-14h	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST
14h-15h	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST
15h-16h	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST
16h-17h	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST
17h-18h	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST
18h-19h	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST
19h-20h	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 OE	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 ST	1 OE	1 ST	1 ST	1 ST
SUIVI ST NORD																			
semaine	14	4	14	14	12	12	8	4	16	34	26	22	18	18	14	26	44	44	258
dimanche	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	94
JF	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
TOTAL																			11895,2

Image 9 : Planning Nettoyage des aires

(Avec en orange les heures de travail qui ont été sous-traitées en 2022 en fonction des aires et des jours/heures)

J'ai eu aussi accès aux différents jours de congés et de repos des ouvriers en interne(ci-dessous).

lun. 28/08	mar. 29/08	mer. 30/08	jeu. 31/08	ven. 01/09	sam. 02/09	dim. 03/09	Commentaire Activité
P1	P1	P1	RTTR		JREPR	JREPR	
C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00		C31A 08:00 16:00			
P1	REPOR	REPOR	P1	P1	P1	P1	
C32A 06:00 14:00			C31A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 07:00 15:00	C32A 07:00 15:00	
C7							
CPNR	CPNR	CPNR	CPNR	CPNR	JREPR	JREPR	
P1	P1	P1	P1	P1	JREPR	JREPR	
C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00			
CEXR	CPNR	CPNR	CPNR	CPNR	JREPR	JREPR	
P1	P1	P1	P1	P1	JREPR	JREPR	
C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00			
		C7					
RTTR	P1	P1	P1	P1	JREPR	JREPR	
	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00	C32A 06:00 14:00			
					REPOR	REPOR	
C32A 08:00 16:00	C32A 08:00 16:00	C32A 08:00 16:00	C32A 08:00 16:00	C32A 08:00 16:00			

Image 10 : Planning ouvriers Vinci

Et pour pouvoir m'aider et prendre les meilleures décisions j'ai eu accès aux résultats des différentes fréquentations de l'année 2022 avec le pourcentage de participation aux votes et aux notes attribuées pour ces différentes aires.

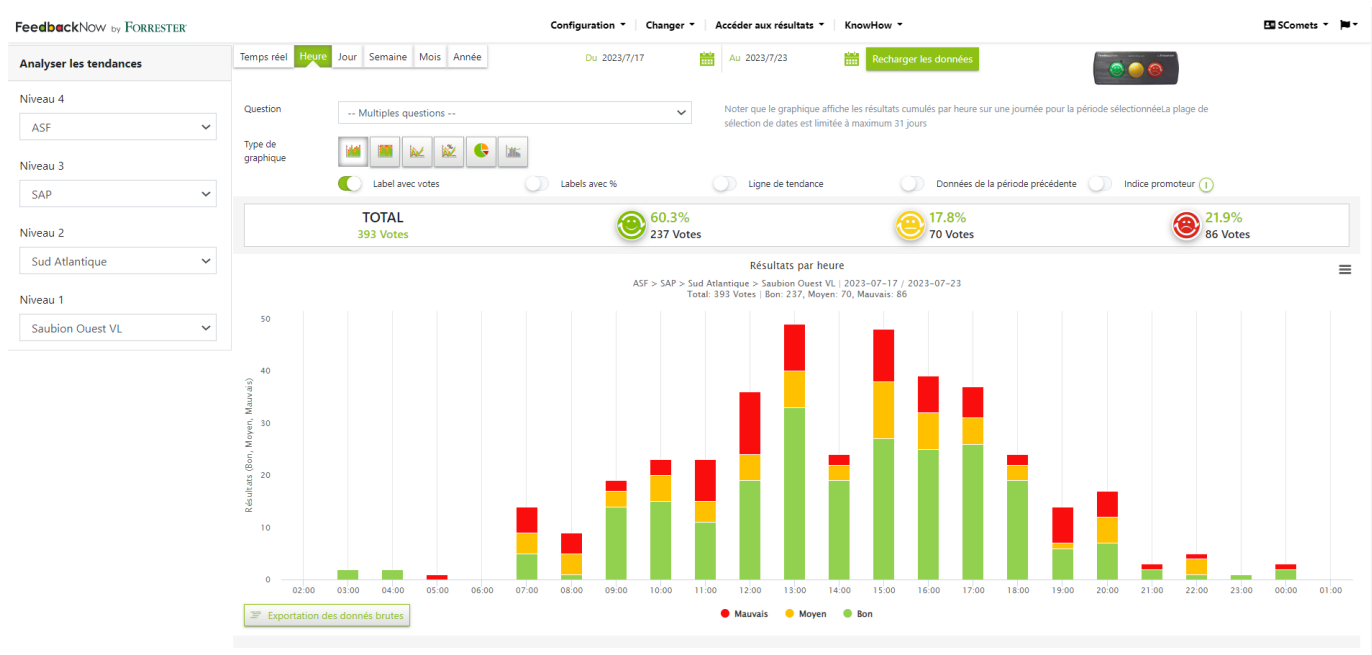


Image 11 : Application de Feedback aires

On peut observer le jour que l'on souhaite, l'heure, la gare que l'on souhaite et cela depuis le début que le système est implanté. C'est un outil important pour avoir l'avis des personnes qui s'y arrêtent et répondre au mieux à la demande.

J'ai donc pu relier ces différentes ressources afin de créer un planning adapté à la demande et aux disponibilités sans oublier l'aspect financier qui a aussi eu un impact sur mes choix, car des colonnes étaient prévus afin de pouvoir calculer le prix total en fonction du nombre d'heures, du nombre de tournées et du jour par exemple. Cela a été assez enrichissant et intéressant de se mettre de l'autre côté de la barrière, en général que ça soit au niveau du stage ou des cours, on a toujours créé mon planning et j'ai pu me rendre compte de ma non-réflexion en tout cas au premier abord sur l'impact des horaires, je pensais seulement à répondre à la demande sans me soucier du bien-être des ouvriers qui peuvent être impacté par les horaires. Il serait donc intéressant d'essayer de créer un planning avec les ouvriers même si la tâche paraît complexe surtout si le nombre de salarié est important (ici ce sont les sous-traitants donc je ne peux pas avoir de réflexion sur ça mais si j'avais eu à créer le planning des ouvriers Vinci ça aurait été une piste de travail). Pour cette première tâche j'ai eu

de l'aide notamment pour l'explication de l'ancien tableau mais le reste a été fait en autonomie.

C'est aussi un travail important car une de mes autres missions pendant ce stage a été de vérifié au bon nettoyage des aires et de la présence de ces ouvriers sur les aires (les ouvriers ne sont pas spécialement de Vinci) donc ils peuvent juste mal le prendre d'être repris et ça peut mener à des tensions, ce n'est pas évident pour tout le monde de devoir gérer ça. Ce fut finalement satisfaisant de voir ce que j'ai fait être déployé et de pouvoir travailler dans une certaine continuité. Il faut ajouter à cela le planning des astreintes opérées par les conducteurs de travaux, ici il était déjà fait je me suis juste chargé de produire un document plus compréhensible pour l'entreprise choisi : avec le nom des personnes qui se chargent de l'astreinte quel jour, numéro de téléphone et code de portail qui sont nécessaires pour pouvoir rentrer sur les aires par les nationales. J'ai aussi fourni les clefs en présentiel pendant l'explication des méthodes de nettoyage par une employée Vinci à l'entreprise extérieure. Voici la photo du planning : (avec des informations supprimées pour des raisons évidentes)

PLANNING et coordonnées ENCADREMENT Vinci Autoroutes					
Sonia					
Antoine				astreinte du jeudi 17h au jeudi 17h	
Sébastien					
Laurent			code portail	O630	les 2 Saubion et les 2 Iabenne
Didier					
DATE	Prenom	DATE	Prenom	DATE	Prenom
Samedi 1 juillet 2023	LAURENT	lundi 31 juillet 2023	SONIA	Lundi 28 août 2023	SEBASTIEN
Dimanche 2 juillet 2023	LAURENT	mardi 1 août 2023	SONIA	Mardi 29 août 2023	SEBASTIEN
Lundi 3 juillet 2023	LAURENT	mercredi 2 août 2023	SONIA	Mercredi 30 août 2023	SEBASTIEN
Mardi 4 juillet 2023	LAURENT	jeudi 3 août 2023	SONIA	Jeudi 31 août 2023	SEBASTIEN
mercredi 5 juillet 2023	LAURENT	vendredi 4 août 2023	ANTOINE		
jeudi 6 juillet 2023	LAURENT	samedi 5 août 2023	ANTOINE		
vendredi 7 juillet 2023	DIDIER	dimanche 6 août 2023	ANTOINE		
samedi 8 juillet 2023	DIDIER	lundi 7 août 2023	ANTOINE		
Dimanche 9 juillet 2023	DIDIER	mardi 8 août 2023	ANTOINE		
lundi 10 juillet 2023	DIDIER	mercredi 9 août 2023	ANTOINE		
mardi 11 juillet 2023	DIDIER	jeudi 10 août 2023	ANTOINE		
mercredi 12 juillet 2023	DIDIER	vendredi 11 août 2023	DIDIER		
jeudi 13 juillet 2023	DIDIER	samedi 12 août 2023	DIDIER		
vendredi 14 juillet 2023	ANTOINE	dimanche 13 août 2023	DIDIER		
samedi 15 juillet 2023	ANTOINE	lundi 14 août 2023	DIDIER		
dimanche 16 juillet 2023	ANTOINE	mardi 15 août 2023	DIDIER		
lundi 17 juillet 2023	ANTOINE	mercredi 16 août 2023	DIDIER		
mardi 18 juillet 2023	ANTOINE	jeudi 17 août 2023	DIDIER		
mercredi 19 juillet 2023	ANTOINE	vendredi 18 août 2023	SONIA		
jeudi 20 juillet 2023	ANTOINE	samedi 19 août 2023	SONIA		
vendredi 21 juillet 2023	SEBASTIEN	dimanche 20 août 2023	SONIA		
samedi 22 juillet 2023	SEBASTIEN	lundi 21 août 2023	SONIA		
dimanche 23 juillet 2023	SEBASTIEN	mardi 22 août 2023	SONIA		
lundi 24 juillet 2023	SEBASTIEN	mercredi 23 août 2023	SONIA		
mardi 25 juillet 2023	SEBASTIEN	jeudi 24 septembre 2023	SONIA		
mercredi 26 juillet 2023	SEBASTIEN	vendredi 25 août 2023	SEBASTIEN		
jeudi 27 juillet 2023	SEBASTIEN	samedi 26 août 2023	SEBASTIEN		
vendredi 28 juillet 2023	SONIA	dimanche 27 août 2023	SEBASTIEN		
samedi 29 juillet 2023	SONIA				

Image 12 : Planning astreinte

J'ai ensuite mis en place dans un document Excel le récapitulatif de chacune des visites sur les aires, c'est sous forme de prise de notes avec toutes les remarques que j'ai : retard, mauvais travail, bon travail, rapidité, envie etc...

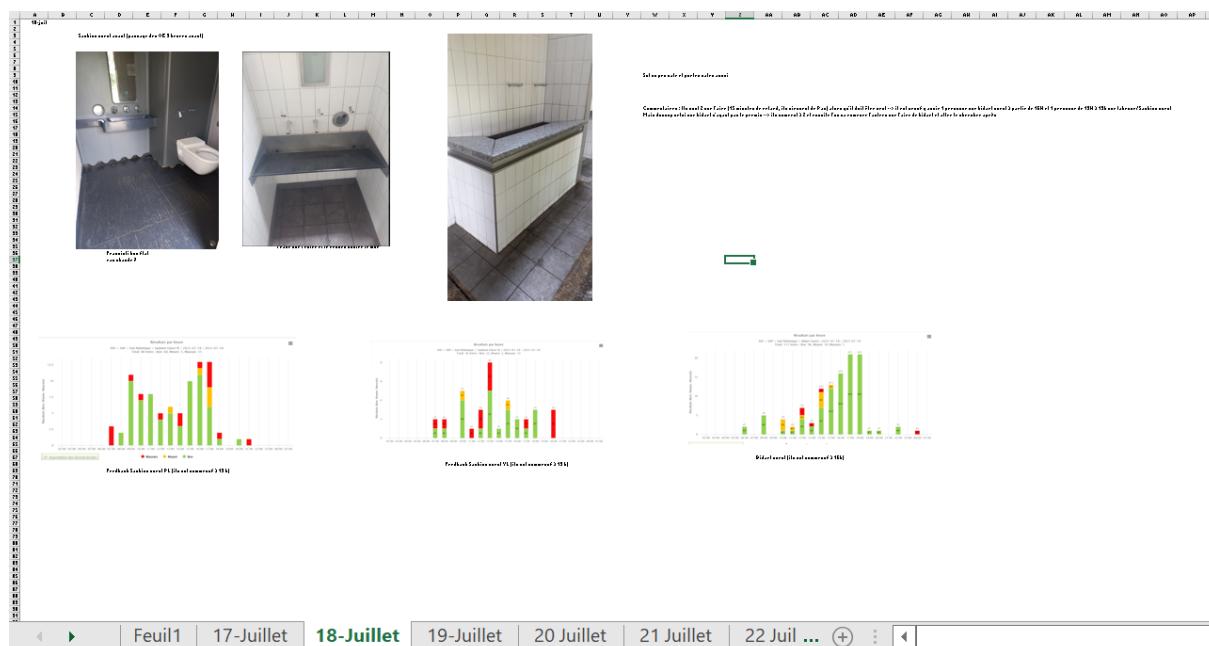


Image 13 : Récapitulatif état des aires

Il s'articule autour de photos avant le passage/pendant et après afin de voir l'évolution, mais aussi des votes dont je vous ai parlé auparavant qui permet de suivre en temps réel et d'observer l'avis des visiteurs.

La 2^{ème} mission proposée a été complètement différente, j'ai dû demander des devis auprès d'entreprises afin de pouvoir équiper les aires d'autoroutes d'urinoir sans eau et de récupérateur d'eau, c'est aussi bien de voir les différents aspects qui font qu'on accepte ou non (notamment la période de travaux, le temps et le prix). Pour cette demande j'ai dû aller voir sur place pour pouvoir observer et donner des précisions au prestataire, des photos ont donc été prises afin de donner le nombre d'urinoir et leur taille approximative. Cela paraît logique mais c'est essentiel pour pouvoir lancer vite une consultation et mettre en place le projet. Ces devis ont occupé un temps important du fait de la quantité d'aires sur le district mais aussi sur le district pyrénéen où j'ai dû aussi agir pour faciliter la mise en place car je

connaissais déjà la personne qui les faisait et aussi car je connaissais la méthode, j'ai donc pu me déplacer à Morlaàs à côté de Pau notamment.

J'ai aussi pu voir comment se dérouler l'entièreté des phases autour d'un projet sur l'autoroute, de la demande de devis par Vinci jusqu'à la déclaration obligatoire à l'état car ils doivent valider eux aussi de leur côté. Tout est fait pour être le plus précis possible et pour pouvoir retrouver au mieux chacune des opérations, ci-dessous un exemple du déroulé : tout cela commence par un mail de demande aux entreprises ciblées avec des informations tels que les délais et la nature de l'opération,

SOMMAIRE	
I -	PRESENTATION DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF)3
II -	REGLES GENERALES APPLICABLES A LA CONSULTATION.....4
II.1	OBJET DE LA CONSULTATION4
II.2	DECOMPOSITION EN LOTS ET EN TRANCHE4
II.2.1	Décomposition en lot.....4
II.2.2	Décomposition en tranche.....4
II.3	CONDITIONS DE LA CONSULTATION4
II.4	PRESENTATION ET CONDITIONS D'ENVOI DES OFFRES4
II.5	FORME, DUREE ET ATTRIBUTION DU CONTRAT5
II.6	CONTENU DES OFFRES5
II.7	ENGAGEMENT DEVELOPPEMENT DURABLE / QUALITE SECURITE ENVIRONNEMENT (QSE).....6
II.7.1	Qualité.....6
II.7.2	Sécurité.....6
II.7.3	Environnement.....6
II.8	CONFIDENTIALITE.....7
II.9	PUBLICITE ET REFERENCE.....7
II.10	EVALUATION/JUGEMENT DES OFFRES.....7
II.11	PLANNING PREVISIONNEL DE LA CONSULTATION.....7
II.12	RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES.....8
II.13	PRIX.....8
II.14	MESURE DE LA PERFORMANCE DU PRESTATAIRE.....8
II.15	MODALITES DE COMMANDES, FACTURATION ET REGLEMENT.....9
III -	DESRIPTIF FONCTIONNEL.....10
III.2	→ PERIMETRE DU CONTRAT.....10
III.3	→ ESTIMATION INDICATIVE DES BESOINS / QUANTITES, VOLUMES.....10
III.4	→ CONTEXTE ORGANISATIONNEL _ INTERVENANTS & ACTEURS.....10
III.5	→ DESCRIPTION DE LA PRESTATION.....10
III.5.1	→ Nettoyage des sanitaires intérieur et extérieur présents sur les sites.....10
III.5.2	→ Nettoyage du mobilier urbain et piquage des papiers et débris sur l'aire.....11
III.6	→ MODALITES D'EXECUTION.....12
III.6.1	→ HORAIRES D'INTERVENTION.....12
III.6.2	→ FORMATION DU PERSONNEL.....12
III.6.3	→ HYGIENE ET SECURITE.....12
III.6.4	→ IMPACT ENVIRONNEMENTAL.....12
III.6.5	→ RECOURS OU NON A LA SOUS-TRAITANCE.....12
III.6.6	→ ENGAGEMENT DU PERSONNEL.....12
III.6.7	→ PERSONNEL DU PRESTATAIRE.....13
III.6.8	→ MISE A DISPOSITION DES LOCAUX.....13
III.7	→ CONTROLES/VERIFICATIONS QUALITATIVES.....14
IV	→ LISTE DES ANNEXES.....16

Image 14 : phases d'un projet

Des dossiers de consultation des entreprises (DCE) peuvent être aussi être faits, et ici les entreprises ne sont pas ciblées, ce sont les entreprises eux-mêmes qui envoient de leur propre initiative

Les entreprises prennent connaissances de l'opération et envoient des devis : les informations importantes à retrouver sont souvent les délais, le prix et aussi l'horaire, des travaux la nuit peuvent être bénéfique pour éviter de perturber la circulation la journée

CODE	DÉSIGNATION	QT.	PREX UNITAIRE HT	TVA	PREX
DEVIS A TITRE INDICATIF AVANT VISITE SUR PLACE					
URINOIR 2	Urinoir en polyéthylène rotomoulé, Modèle n°2, couleur au choix	3.0	99.50€	20.0%	
FALCON KIT	Kit évacuation complet comprenant : Bonde + valve silicone + clé de sécurité	3.0	92.80€	20.0%	
GRILLE	Grille anti-éclaboussure	3.0	5.00€	20.0%	
PANNEAU	Panneau d'urinoir, comprenant insert et visserie de fixation de l'urinoir. Dimensions comprises entre 550 et 800 mm en façade / 1429 mm de haut.	3.0	420.00€	20.0%	1
sepa f	Séparateurs urinoirs en matériau anti-graffitis. Dimensions 400 x 900 x 30 mm.	2.0	120.00€	20.0%	
USINAGE	Programmation usinage numérique aux dimensions "client"	2.0	49.95€	20.0%	
PROFIL 2	Profil U Inox 316 de fixation au mur	2.0	74.00€	20.0%	
PROFIL	Profil U Inox 316 de fixation au sol	3.0	40.00€	20.0%	
PARTIE PLOMBERIE					
dépose	Dépose urinoir, pose d'un bouchon d'arrêt sur l'arrivée d'eau, retrait des canalisations d'arrivée d'eau et des évacuations existantes.	3.0	50.00€	20.0%	
four	Fournitures (Tuyau PVC, coudes, visserie, raccord, joint, colle)	3.0	86.25€	20.0%	
pose	Pose et raccordement des urinoirs	3.0	205.00€	20.0%	
DEPLACEMENT	Frais de déplacement, --- kms	94.0	1.50€	20.0%	
Devis sous réserve d'une visite de notre part sur le site en question.					
Devis sous réserve de travaux réalisés en amont par vos soins que nous vous indiquerons après notre passage.					

Image 15 : Exemple d'un devis

Finalement après négociation et prise de décision et avant l'intervention on établit un plan de prévention ou une notice d'exécution qui doit être écrite le plan de prévention s'applique aux gros projets (plus de 400 heures) les travaux dangereux ou les travaux rassemblant plusieurs entreprises. Sinon on applique une notice d'exécution qui est sensiblement le même document mais moins long et avec moins d'informations.

PLAN DE PREVENTION
Décret n° 92-158 du 20 février 1992




V7 – janvier 2022

Concernant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux prestations effectuées dans un établissement par une entreprise extérieure, fixées par le décret 92-158 du 20 février 1992

Commande(s) n° : _____

Opération : Ponctuelle ☒ Annuelle ☐

Description sommaire de la nature de l'intervention :
 Travaux d'entretien et de propreté des aires de services et de repos du District sud Atlantique sur l'autoroute de la côte basque A63 et A64

Localisation de l'intervention :
 Aire d'Urrugne, Bidart Ouest, Bidart Est, Labenne Ouest, Labenne Est, Saubion Ouest, Saubion Est, Hastings, Sames Nord, Sames Sud

Entreprise utilisatrice (EU)	Entreprise extérieure (EE)
Raison Sociale	Raison Sociale
Responsable marché	Représentée par
Adresse :	Adresse
Téléphone :	
E-mail	

Image 16 : Plan de prévention

Je vais l'aborder assez rapidement mais en pour des travaux habituels on utilise un protocole sécurité et au contraire pour les projets très important avec plus de 10000 hommes par jour, avec plus de 10 entreprises pour le BTP ou 5 entreprises pour une opération de génie civil on utilise un PPSSP (Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la santé. Je n'ai pas eu l'occasion d'utiliser ces 2 réglementations.

Pour conclure sur cette activité qu'il m'a été donné de faire plusieurs fois, on peut dire qu'il faut être rigoureux et surtout s'intéresser à chacune des opérations, car il faut comprendre ce qu'il se passe pour déterminer les risques auxquels les 2 entreprises se confrontent. C'est donc intéressant de passer par cette étape enrichissante en terme d'informations quantitative mais aussi de bienfait sur ma méthode de travail.

J'ai eu à côté de ces missions quelques autres tâches :

Les autoroutes sont sujettes comme tous les ouvrages à des critiques émises par les clients, par les riverains etc... Il faut donc écouter et prendre en compte ces avis. Quelques exemples concrets sont les tags, il y a donc des campagnes de nettoyage/de peinture afin de pouvoir nettoyer les différents tags présents sur les murs et les ouvrages acoustiques. Ensuite il y a les riverains qui sont mécontents de la vue sur l'autoroute et demande donc que de la végétation soit posée, ce qui est pour la plupart du temps fait. Il suffit en général d'aller voir sur place et de noter les kilométrages ou il faudrait poser de la végétation et ensuite il faut que la végétation prenne car à certains endroits c'est difficile de faire pousser. Finalement il y a la

Pour ce qui sont des tags, j'ai eu pour mission de recenser les tags, pour cela il faut localiser sur plus d'une centaine de kilomètre d'autoroute et dans les 2 sens. Il faut donc noter leur emplacement à la dizaine de mètres près afin de pouvoir retrouver la référence du mur, savoir donc sa longueur, sa hauteur sa couleur etc... J'ai donc pu grâce à un patrouilleur qui est chargé de faire des rondes et prévenir lors de problème comme des arrêts sur la bande d'arrêt d'urgence faire un tour sur tout l'autoroute A64 afin de comptabiliser et de noter les différents PK des tags. La deuxième étape a été d'assimiler chacun des tags a son mur/pont/gba/portique associé. Pour cela j'ai utilisé un logiciel qui recense chacun des ouvrages sur l'autoroute : en voici un aperçu :

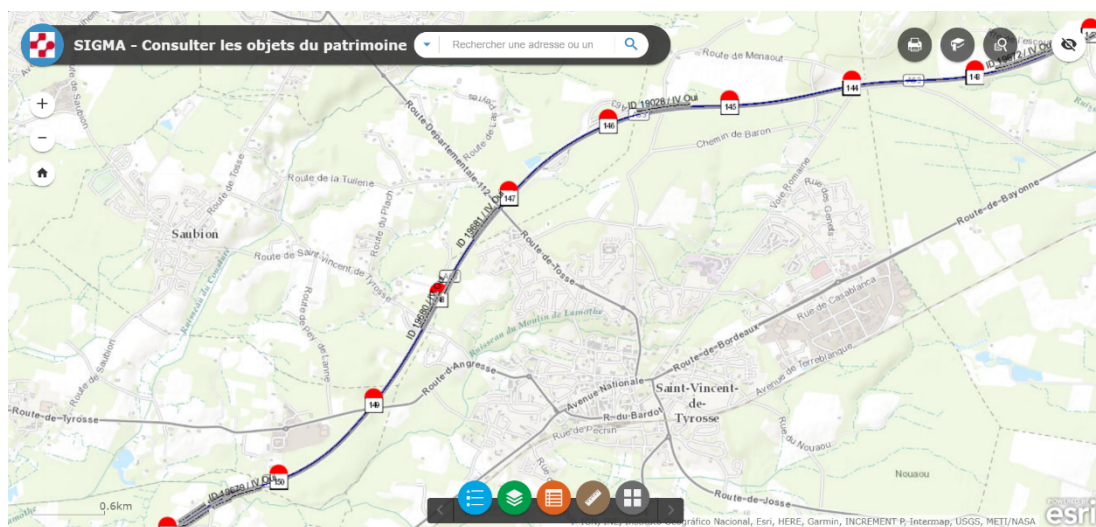
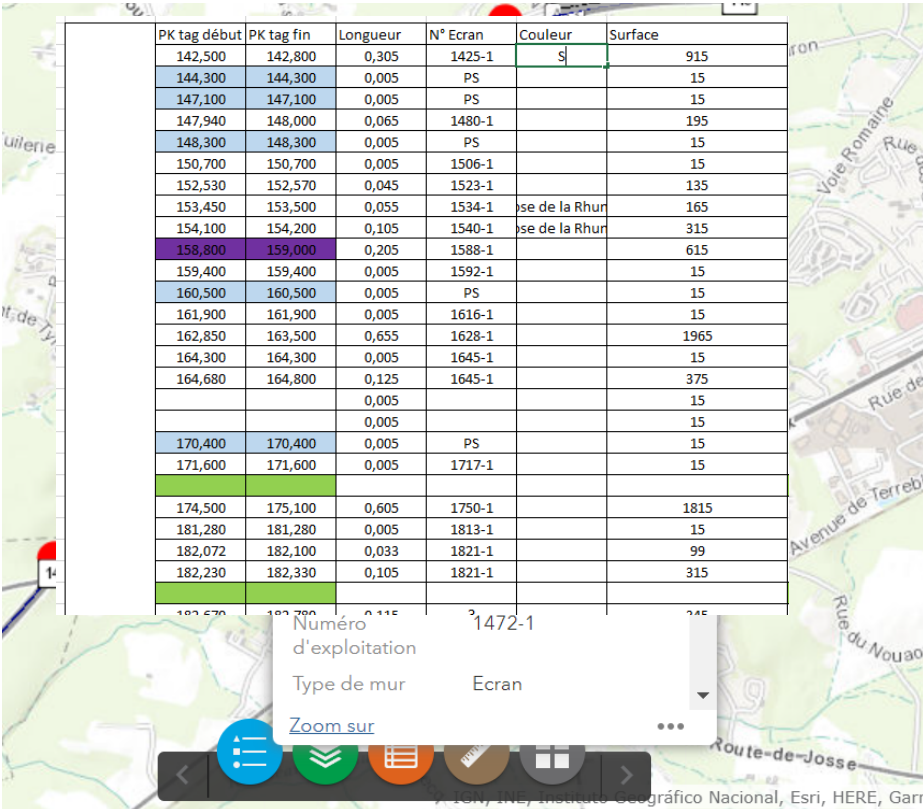


Image 17 : Vue du ciel des écrans acoustiques

Image 18 : Précisions sur un mur acoustique

On peut donc savoir quel est le numéro d'exploitation et ensuite il faudra chercher les différentes couleurs sur Google Earth qui est une étape beaucoup plus longue et compliquée. On rassemble toutes les informations et crée un tableau Excel qui servira de données estimatives afin que les entreprises nous transmettent un devis, en voilà un aperçu avec les surfaces estimées :



PK tag début	PK tag fin	Longueur	N° Ecran	Couleur	Surface
142,500	142,800	0,305	1425-1	S	915
144,300	144,300	0,005	PS		15
147,100	147,100	0,005	PS		15
147,940	148,000	0,065	1480-1		195
148,300	148,300	0,005	PS		15
150,700	150,700	0,005	1506-1		15
152,530	152,570	0,045	1523-1		135
153,450	153,500	0,055	1534-1	se de la Rhur	165
154,100	154,200	0,105	1540-1	se de la Rhur	315
158,800	159,000	0,205	1588-1		615
159,400	159,400	0,005	1592-1		15
160,500	160,500	0,005	PS		15
161,900	161,900	0,005	1616-1		15
162,850	163,500	0,655	1628-1		1965
164,300	164,300	0,005	1645-1		15
164,680	164,800	0,125	1645-1		375
		0,005			15
		0,005			15
170,400	170,400	0,005	PS		15
171,600	171,600	0,005	1717-1		15
174,500	175,100	0,605	1750-1		1815
181,280	181,280	0,005	1813-1		15
182,072	182,100	0,033	1821-1		99
182,230	182,330	0,105	1821-1		315
183,570	183,780	0,215	1835-1		345

Image 19 : Volume de produits pour effacer les tags

Ce travail n'est pas vraiment enrichissant de mon point de vue, en effet c'est assez répétitif et cela demande peu de réflexion, mais c'est nécessaire de le faire. Une autre observation qui se calque sur le même schéma que le travail précédent est l'observation des corniches présentes sur les ponts, pour se familiariser c'est la partie blanche que l'on peut voir dans la partie supérieure du pont :



Image 20 : Corniches endommagées

Il faut observer l'état (cassures/saleté/végétations) car ce système permet en fait de capter l'eau pluviale, tous les ponts n'en possèdent pas mais certains qui en possèdent ont besoin d'un curage, il fallait donc que je me penche sur le sujet.



Image 21 : Corniches endommagées

Un des sujets de mon stage a été les bassins. Il y a différents types de bassins, 2 au total : les bassins d'autoroutes (bassins de traitement des eaux pluviales et les bassins d'aires (traitement des eaux usées aussi nommé lagunes) : le premier permet d'écarter les quantités d'eau rejetées dans le milieu naturel tout en piégeant les hydrocarbures et les déchets flottants. Ils servent aussi à piéger toute pollution. Le système est simple, une entrée et une sortie qui sont les 2 fermables ou ouvrables à la guise de Vinci, le principe est de piéger la contamination et de la traiter d'un coup avant de relâcher l'eau « propre » dans le milieu naturel.

Le deuxième type de bassin est le bassin d'aire d'autoroute, il s'agit en fait de 3 bassins pour chaque aire. Ces bassins ont pour utilité de récupérer les eaux usées des aires : eaux des toilettes et des lavabos de les apporter dans le premier bassin, ce premier bassin est rempli de plantes qui absorbent les matières organiques et relâchent de l'oxygène, sans vouloir rentrer dans les détails l'oxygène va chauffer l'eau et créer du mouvement, c'est ainsi que l'eau

arrive dans le second bassin pour réaliser le même processus mais avec moins de plantes. Le troisième bassin est censé lui posséder une eau « propre » pouvant être relâchée dans le milieu naturel, il y a parfois dans cette dernière étape une petite grille ajoutée afin de prédire la présence de lingettes non décomposées. Ces bassins sont vérifiés mensuellement car des complications peuvent apparaître : premièrement des lentilles vertes qui stagnent, une lentille verte à la possibilité de se développer dans tout le bassin se pose des problèmes surtout de place. Les lentilles se développent surtout dans un bassin qui n'est pas propre comme on peut le voir ci-dessous :

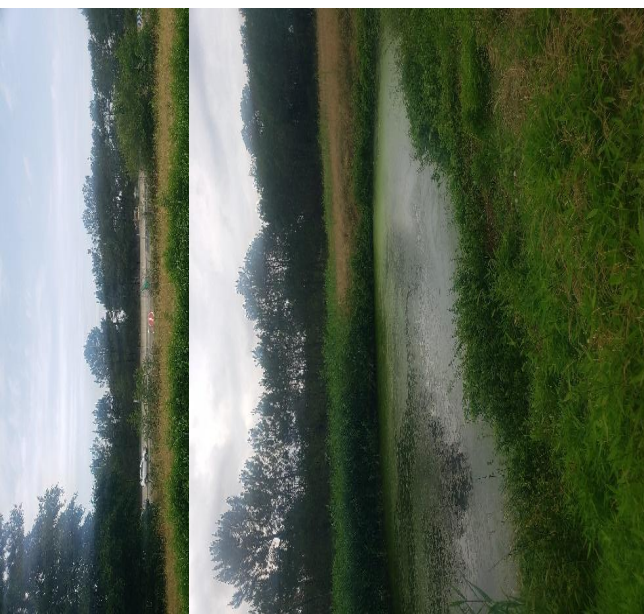


Image 22 : Photo bassin n°1 normal Image 23 : Photo bassin n°3 normal

L'autre problème est la quantité de sédiment qui se dépose au fond des bassins ce qui ne permet plus à l'eau de s'écouler, j'ai eu cet exemple et on en voit directement les conséquences : les grilles de dégraisage en entrée sont complètement remplies avec beaucoup de boues, un traitement de l'eau qui ne s'effectuent pas donc on retrouve des lentilles vertes dans le dernier bassin : ce cas est vraiment problématique car l'eau se déverse dans le milieu naturel, il faut donc agir vite. Ci-dessous un exemple



Image 24 : Photo bassin n°3 sale

Dans ce deuxième cas il faut agir et curer le fond du bassin, j'ai donc pu voir la visite préalable à la consultation pour observer ce qui allait être fait, Il y a beaucoup de stratégie différente en fonction des scénarios possibles : boues plus ou moins compactes, accessibilité, taille du bassin, espace libre autour du bassin pour faire sécher les boues etc... mais ici il s'agissait surtout de savoir comment aller être acheminé les machines jusqu'au bord du bassin et où stocker les autres machines pour faire sécher les boues. Il a donc fallu voir avec les techniciens patrimoines comment gérer ce point (l'endroit est fermé au public et les routes autour n'appartiennent pas toutes à Vinci).

J'ai aussi pu assister à des moments assez rares telle que la fermeture complète d'un échangeur en journée, ici c'était pour laisser place au Tour de France, c'est aussi un effectif à gérer car la demande d'ouvrier n'est plus la même il y a aussi des difficultés pour pouvoir s'acheminer au travail et à son domicile pour le retour vu que les routes sont fermées de midi à 20 h autour du centre d'entretien où je travaille ; J'ai personnellement eu des difficultés à rentrer. Il y a aussi les chassés croisés pendant les périodes de grèves et de fêtes : fêtes de Bayonne, fêtes de Pampelune notamment.

A côté de ces grosses missions j'ai aussi des demandes d'ouvriers, de secrétaires etc... pour des petits travaux/astuces afin de faciliter leur travail.

Pour mettre un dernier point en lumière j'aimerais parler du travail d'équipe en effet, au cours de mon stage, j'ai eu l'occasion de découvrir l'importance primordiale du travail d'équipe dans un cadre professionnel. Cette expérience m'a permis de comprendre l'importance d'une collaboration entre les membres de l'équipe pour la réussite des projets et des activités. Dans ce rapport, je soulignerai l'importance du travail d'équipe pendant le stage et les avantages qu'il apporte du point de vue d'un stagiaire. L'un des principaux avantages du travail d'équipe est la variété des compétences et des connaissances que chaque membre apporte. En collaborant avec des collègues aux connaissances et expertises diverses, j'ai pu apprendre de nouvelles approches, des techniques spécifiques et des connaissances approfondies dans mon domaine de stage. Cette synergie de connaissances enrichit non seulement mon parcours professionnel mais contribue également à une résolution plus efficace des problèmes et au développement de solutions innovantes. Le travail d'équipe favorise une atmosphère de soutien et de motivation au sein du groupe. Cette ambiance m'a motivé à venir et à apprécier ce stage. Au cours de mon stage, j'ai trouvé que me sentir soutenue par mes collègues me rendait plus confiant et abordais les défis avec une attitude positive. Comme tout le monde j'ai commis des erreurs mais j'ai pu avoir la possibilité de les corriger, ce qui est satisfaisant. Cette dynamique positive stimule la créativité et l'efficacité, conduisant à une meilleure

performance globale de l'équipe. Dans un environnement professionnel, certaines tâches peuvent être complexes et nécessiter une expertise particulière. J'ai donc pu expérimenter cette complémentarité lors de mon stage, où certains projets nécessitaient l'expertise d'un expert dans un domaine particulier, que ce soient des devis ou même pour renseignements. Le travail d'équipe me permet d'optimiser mon temps et de terminer les tâches plus rapidement. En résumé, mon stage dans une grande entreprise comme Vinci Autoroutes m'a fait comprendre l'importance du travail d'équipe dans un environnement professionnel. Je suis reconnaissant d'avoir eu cette opportunité. De plus cela m'a aussi poussé à prendre plus de liberté grâce à la confiance emmagasinée.

V) Conclusion

C'est un stage assez particulier car ce n'est pas du tout un domaine dans lequel je pensais un jour effectuer un stage, finalement j'ai eu le droit à beaucoup de liberté, et surtout d'une bonne équipe pour travailler, j'ai pu rencontrer beaucoup de corps de métier différent du fait de la transformation des locaux. J'ai fait plusieurs choses que j'ai apprécié et aussi des choses qui m'ont moins intéressé, cela fait aussi parti du processus afin de me cadrer vers ce que j'ai vraiment envie de faire. Les activités, travaux, formations étaient variés et c'est un autre point très intéressant lorsqu'on découvre un nouveau domaine de travail. C'est pourquoi je finirais par dire que cette expérience a été importante et qu'elle me servira forcément dans le futur.

VI) Table des images

Image 1 : Carte du réseau Vinci Autoroutes

Image 2 : Organigramme District Sud-Atlantique

Image 3 : Tableau planning des tâches

Image 4 : Tableau des PK (point kilométrique)

Image 5 : Espace de travail numéro 1

Image 6 : Espace de travail numéro 2

Image 7 : Objectifs 2030

Image 8 : Formations Cybersécurité

Image 9 : Planning Nettoyage des aires

Image 10 : Planning ouvriers Vinci

Image 11 : Application de Feedback aires

Image 12 : Planning astreinte

Image 13 : Récapitulatif état des aires

Image 14 : Phases d'un projet

Image 15 : Exemple d'un devis

Image 16 : Plan de prévention

Image 17 : Vue du ciel des écrans acoustiques

Image 18 : Précisions sur un mur acoustique

Image 19 : Volume de produits pour effacer les tags

Image 20 : Corniches endommagée

Image 21 : Corniches endommagée

Image 22 : Photo bassin n°1 normal

Image 23 : Photo bassin n°3 normal

Image 24 : Photo bassin n°3 sale

Résumé en Anglais :

This work placement at Vinci Autoroutes gave me the opportunity to carry out multiple tasks with different people and on different subjects: maintenance of the rolling road, maintenance of the service areas, development of solutions for the service areas, logistics and planning. I carried out these different tasks independently or as part of a group (whether internal or external employees), so I was not really surprised to see the importance of group work. I was also able to observe how a large company works, with its different departments at district level but also at international level (particularly through training courses and meetings). I was able to work in the field and also do some work in the offices, for everything to do with declaring projects to the government, as Vinci is a government concession, and for quotes, particularly from companies. So that reinforced my idea that I prefer to work in the field with specialists and also that I think I'd prefer to work in a smaller company to be able to see projects through more quickly, because at Vinci that can take a long time.