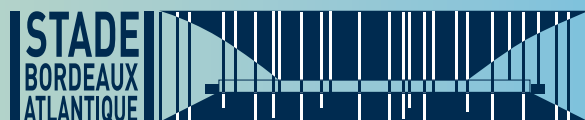


Nouveau Stade de Bordeaux



Dossier de presse

Avril 2014



www.nouveau-stade-bordeaux.com

Sommaire



3 Le premier stade d'une nouvelle génération

Imaginé par le cabinet d'architectes Herzog et de Meuron

4 Construit en 26 mois

Le calendrier de la construction

Un mix béton/métal inédit

Une grue unique en France

L'organisation du montage du toit

11 La plus grande scène de l'Atlantique

Un stade multifonctionnel

Un stade conçu pour recevoir

Un stade facile d'accès

15 Un financement exemplaire

Un partenariat privé-public jusqu'en 2045

Les chiffres clés



Le premier stade d'une nouvelle génération

Imaginé par le cabinet d'architectes Herzog et de Meuron



Le groupement VINCI-FAYAT a confié la conception du Nouveau Stade de Bordeaux à l'agence internationale d'architecture Herzog & de Meuron assistée de Groupe 6.

Le traitement paysager du site a été confié à Michel Desvigne.

Une structure parfaitement intégrée dans son environnement

Le Nouveau Stade de Bordeaux se distingue des autres enceintes sportives par la forme pure de son volume, et l'extrême légèreté de sa structure.

D'une architecture à la fois monumentale et délicate il s'inscrit avec élégance dans le grand paysage Bordelais et répond à une importante programmation.

L'architecture du Nouveau Stade de Bordeaux résulte de la combinaison de trois éléments constitutifs : le bol, réceptacle du jeu et de ses spectateurs, la coursive, élément de transition entre le terrain et l'environnement extérieur, et enfin l'apparence.

Le bol, d'une capacité maximale d'environ 42 000 personnes, s'organise autour de l'aire de jeu selon une géométrie qui garantit une visibilité optimale à tous les spectateurs, une atmosphère conviviale ainsi qu'une grande flexibilité de capacité et d'usages selon la configuration nécessaire.

La superposition de deux tribunes, divisées en quatre secteurs, et protégées des éléments par la couverture, forme le bol, véritable réceptacle du jeu. L'ensemble est soutenu par une mince forêt de poteaux entourant sa périphérie dans la continuité du parvis planté d'arbres.

Au niveau 3, la coursive ceinture l'aire de jeux et abrite buvettes et services. Elle établit le lien entre les deux étages des tribunes grand public. Elle offre une vue à la fois à l'intérieur, sur la pelouse et à l'extérieur, et sur le paysage environnant (parc floral, jallère,...). Le toit [d'une inclinaison de 7°] protège les spectateurs du soleil et des intempéries. Il est composé de panneaux acoustiques qui permettent de bénéficier d'une qualité de son idéale, quelque soit l'événement.

→ Chiffres clés

L'ensemble du site :
18,6 hectares

Superficie de la pelouse :
Environ 1 hectare

Superficie du stade :
4,6 hectares

37 mètres de hauteur
210 mètres de largeur
233 mètres de longueur

644 poteaux circulaires en métal
jusqu'à 35 m de hauteur

24 km de gradins
14 km d'emmarchements
6 km de marches

Près de 5 hectares de parvis :
41 047 m² à l'ouest et 8 445 m²
à l'est

Construit en 26 mois

La construction du Nouveau Stade de Bordeaux a été confiée au Groupement Stade Bordeaux Atlantique composé de deux acteurs majeurs de la construction : les groupes VINCI et FAYAT.

- Janvier 2012
à fin mai 2013
Terrassement
- Mi-mars 2013
mi-mai 2013
Réalisation des pieux
- Avril 2013
à fin mai 2013
Montage des grues
- Avril 2013
à Février 2014
Structure béton
- Septembre 2013
à fin janvier 2014
Pose des Gradins
- Janvier 2014
à Juillet 2014
Pose de la charpente
métallique
- Octobre 2013
à Janvier 2015
Mise en œuvre
des lots techniques
Réalisation des corps
d'état secondaires
- Octobre 2014
à janvier 2015
Aménagements de l'aire
de jeux et pose de la pelouse
- Septembre 2014
à Janvier 2015
Réalisation du parvis
et des plantations
- Janvier 2015
à Avril 2015
Finition, essai, homologation

La diversité et la complémentarité des filiales des groupes VINCI et FAYAT leur permettent de réunir un ensemble sans équivalent de compétences dans les métiers du bâtiment, à l'échelle locale et nationale.



La pose du toit a débuté le 20 février 2014 et se terminera fin juillet.

→ Chiffres clés

8 sites de production en France

12 000 tonnes soit deux fois le poids de la Tour Eiffel

32 km de poteaux

Plus de 1 000 poteaux

160 000 heures de production

120 000 heures de montage

Plus de 150 monteurs en pointe

« Performance,
légèreté,
innovation »

Au-delà de son aspect architectural unique, le Nouveau Stade de Bordeaux est constitué d'une structure inédite en France, qui remplace l'utilisation traditionnelle et quasi exclusive du béton. Le choix du procédé n'est pas anodin : il permet de diminuer considérablement le poids du stade, qui de fait nécessite des fondations réduites, entraînant un gain de temps et de coûts.

Le métal très présent sur le Nouveau Stade de Bordeaux constitue :

- > la structure des tribunes Nord et Sud,
- > l'ossature de la volée haute,
- > la charpente métallique du toit,
- > l'essentiel de l'habillage : la sous-face du bol des gradins hauts, les bardages, la couverture du serpent, et l'intégralité de la couverture de la toiture.

C'est la première fois en France qu'un stade est réalisé avec une telle proportion d'acier.



La charpente est constituée de deux ensembles : les tribunes basses et quarts de virage Nord/Sud, puis l'intégralité des tribunes hautes et du toit. Seules les tribunes basses Est/Ouest ont une structure en béton (jusqu'au 3e niveau). La structure a été testée en soufflerie atmosphérique au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) afin d'analyser l'effort du vent sur la structure, garantir une bonne ventilation de la pelouse sans générer de baisse de confort pour les spectateurs (courants d'air).

Cette charpente représente 12 000 tonnes de métal, soit deux fois le poids de la Tour Eiffel. Elle se constitue de 644 poteaux circulaires en acier pouvant aller jusqu'à 37 mètres de hauteur et de 40 000 m² d'habillage en matériaux aluminium composite.

Autre particularité : elle est entièrement produite en France sur 12 sites de fabrication, galvanisation et peinture. Et en grande majorité dans le grand Sud-Ouest, à 80 % dans un rayon de moins de 200 kilomètres autour de Bordeaux.

Une grue unique en France

L'étape du montage du toit est primordiale et spectaculaire. Afin de la mener à bien, une grue unique en France est arrivée sur site : la grue Liebherr 1600/2 (groupe Ponticelli).

Arrivée sur site mi-février, après 5 jours de montage, elle a effectué son premier levage le 20 février 2014.

La grue se déplace sur chenilles sur un chemin de roulement en bois. Elle a débuté la mise en place du toit de la tribune ouest et tourne dans le sens des aiguilles du montre. Réservée il y a plus d'une année par les équipes de Castel & Fromaget. Le choix d'une telle grue s'effectue selon plusieurs critères :

- > **L'environnement** : nature du terrain et aménagements nécessaires, dans le cas présent, un terrassement a été réalisé au préalable, approches.
- > La **portée de la grue**, dont la flèche culmine à 106 mètres de haut. Sa hauteur sous crochet, c'est-à-dire son plus haut point de traction, est de 92 mètres. La grue va devoir lever au total une quarantaine de colis, à une hauteur de 40 mètres.
- > La **capacité de levage** : en fonction du poids des charges correspondant aux éléments de la toiture, variant de 26 à 140 tonnes, la force de levage a constitué la particularité fondamentale lors de la sélection de cette grue. Celle-ci est de 600 tonnes.

Le **Carbody** est la pièce maîtresse et centrale de cette nouvelle grue. Situé au sol, il est le centre de pilotage du grutier. A l'intérieur, 3 écrans retransmettent différentes prises de vue des caméras, situées sur différentes zones stratégiques, telles que la flèche, le treuil, et le Superlift, c'est à dire le système générant le contrôle des contrepoids. Un autre système de capteurs mesure la vitesse du vent, l'oscillation de la tour, ainsi que la tension exercée lors de la levée des différentes charges, et fait état d'analyse permanente de l'environnement dans lequel la grue évolue.



Les équipes de chez Castel & Fromaget ainsi que les membres de la société Ponticelli, professionnels en logistique sur ce type de matériel, ont été engagés conjointement dans la préparation et le transport de la grue. Pas moins de 50 semi-remorques ont été nécessaires pour amener l'ensemble des 47 composants sur site. Les convois ont été anticipés avec un tracé précis des itinéraires afin de vérifier la possibilité de passage. Seul le carbody (cabine de la grue) a nécessité un convoi exceptionnel de nuit, grâce à un camion muni de 11 essieux, avec un itinéraire spécifique sur des routes résistantes (poids de la pièce : 85 tonnes) et avec des espaces de braquage suffisants.



Piloté par un expert de la société Ponticelli, le contrôle total de ce type de modèle requiert des années d'expérience. La précision, qualité première du grutier est confrontée aux aléas du chantier ainsi qu'à la taille imposante de l'appareil. Celui-ci se réfère à tout moment aux données visibles sur son tableau de bord ainsi qu'aux transmissions via talkie-walkie avec les compagnons en charge de l'opération. Pour s'assurer du contrôle de la levée et prévenir d'un danger potentiel, ces indicateurs informent à tout moment sur la hauteur de l'élément, la distance d'approche de celui-ci, ainsi que l'équilibrage des charges levées. Cette cabine au sol quelque peu futuriste permet grâce à la composition complète de sa console, de se sentir au plus près de l'action ayant lieu, une trentaine de mètres au-dessus de celle-ci. Les commandes pour faire avancer l'engin y sont également présentes, un pédalier positionné sous le tableau de bord, permet de faire avancer ou bien reculer cette énorme structure, à une vitesse de 200 mètres par heure.

Cette grue,
pour des raisons de sécurité,
ne peut fonctionner si la vitesse
du vent est au-delà de 9 m/s,
c'est-à-dire plus de 31 km/h.

→ Chiffres clés

Flèche de 106 mètres de haut

Hauteur sous crochet :
92 mètres

54 mètres de flèche

48 mètres de volée

Capacité maximale :
600 tonnes

550 tonnes de contre-poids
50 semi-remorques
7 monteurs

3 grutiers

Carbody (cabine) de 85 tonnes

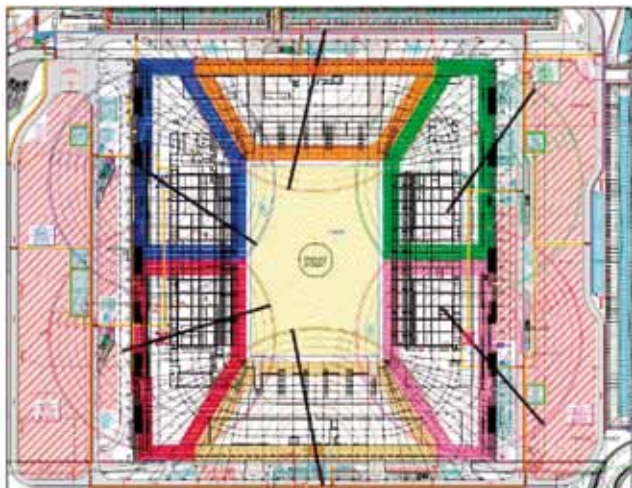
Ne fonctionne pas au-delà de 31
km/h de vent

Se déplace sur chenilles



L'organisation du montage du toit

Avant d'être levés par la grue, les « carrés » de toit sont assemblés au sol (cf schéma ci-joint). L'emplacement du chantier permet de mettre en place plusieurs zones d'assemblage tout autour de la structure du stade.



Considéré comme l'élément symptomatique d'une réussite architecturale, la toiture est une étape clé dans la réalisation de l'enceinte. Son élaboration résulte d'études menées en amont de la phase de construction. Celles-ci ont été effectuées pendant les 18 mois de préparation du chantier correspondant à la phase d'avant-projet. Le CSTB, c'est-à-dire le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment a réalisé des tests en soufflerie afin de pallier aux problèmes d'aérodynamisme de la toiture, en fonction d'éventuels aléas climatiques. Des études dynamiques ont découlé de cette phase préparatoire permettant de calculer la production de mouvement en décryptant ainsi les multiples trajectoires des forces exercées par la structure.

La principale caractéristique de la toiture est sa particularité à être soutenue au-dessus du vide, en porte-à-faux. Les poteaux « tirants », situés à l'extérieur de l'enceinte ont pour objectif d'équilibrer et de retenir la charge de l'élément de la charpente du toit, en étant directement boulonnés au sol. Le porte-à-faux du toit du Nouveau Stade de Bordeaux représente une longueur de 55 mètres. La jonction entre l'élément de la toiture et les poteaux tirants est établie par un axe, c'est-à-dire un cylindre, venant se glisser à l'intersection des deux éléments. La partie du toit est simplement posée sur les embases de la volée haute, et est donc reliée aux poteaux tirants grâce à un axe.



Une modélisation complète de l'ensemble de la charpente métallique a été réalisée afin de définir les différents points d'ancrage et de fixation de celle-ci.

Les particularités de la toiture du Nouveau Stade sont de trois ordres :

- > sa **fixité**
- > son **inclinaison de 7 degrés** vers l'intérieur de l'enceinte arrivant 1,50 mètres devant les premiers rangs de gradins permettant de protéger les spectateurs des intempéries
- > et sa **surface translucide** aux abords de la pelouse permettant de laisser pénétrer les rayons du soleil à l'intérieur du stade.

Chaque élément du toit est dans un premier temps préassemblé au sol par une dizaine de compagnons dont les postes sont orchestrés et échelonnés par le responsable de la toiture. Ces éléments sont posés sur des poteaux appelés « cavaliers » et nécessitent 2 à 4 semaines de travail aux équipes du toit pour être préassemblés et prêts à être levés. Le temps de montage dépend bien évidemment de la taille du colis.

Pour un colis moyen, c'est-à-dire de 70 tonnes, celui-ci est composé d'environ 5000 pièces. Le colis est pré-équipé par des garde-corps périphériques et par des filets, indispensables à la mise en sécurité des compagnons qui interviendront sur l'habillage de l'élément. Une descente d'eau pluviale est également installée dans le but de récupérer les eaux de pluie, pour alimenter, à terme, la pelouse de l'enceinte.



Un ensemble de barres métalliques situé sous l'élément est destiné à établir la jonction entre les hauts rangs de gradins et la partie haute de la toiture. Il constitue la liaison linéaire entre le bol et le toit. Servant de système mobile d'accostage pour les compagnons, cet ensemble permet de guider le grutier dans sa manœuvre en ciblant les attaches préexistantes. Une passerelle de maintenance visible au milieu du toit est montée, permettant l'incrustation et la maintenance des éléments de son et de lumière. Chaque pré-assemblage nécessite des calculateurs manuels déterminant le nombre de soudures et de boulons en lien avec le nombre de barres métalliques. Étudié en amont du pré-assemblage, cela permet de déterminer la composante des « nœuds », groupement d'intersection de plusieurs barres métalliques entre-elles.

Un renfort structurel est élaboré de chaque côté du colis avant qu'il soit fixé à la grue, et un premier levage à quelques mètres du sol est réalisé dans le but d'établir la répartition des charges avant le levage définitif de chaque élément de toiture.

Il y a en totalité 44 colis pesant entre 26 et 140 tonnes qui composent l'ensemble de la toiture du Nouveau Stade de Bordeaux. La longueur du toit de 55 mètres est constituée de deux parties. Un colis de 35 mètres positionné sur les embases de la volée haute, et un prolongement de 20 mètres venant compléter la forme définitive de l'ensemble. Le phasage est élaboré dans le sens des aiguilles d'une montre.



L'habillage de la toiture est directement effectué à 41 mètres de haut. Un échafaudage déplaçable positionné sur les gradins de la volée haute va permettre d'habiller la sous-face de la toiture tout autour de l'enceinte. Pour la seconde partie du toit, le prolongement avancé au-devant des premiers rangs de gradins, des nacelles montant jusqu'à 48 mètres vont venir se positionner depuis le centre du terrain ainsi qu'au niveau 1, des salons.

La couverture de la toiture est faite en partie en bac acier, en isolant, et en membrane. En bac acier pour supporter le complexe, l'isolant pour réaliser la performance davantage acoustique que thermique, et la membrane pour des raisons d'étanchéité. La partie avant de la toiture est translucide, faite en polycarbonate. L'habillage de la sous-face du bol est fait de tôle ondulée perforée pour des raisons acoustiques. En totalité cette couverture multicouches en membrane se déploie sur 25000m².

→ Chiffres clés

44 « carrés »

Poids de chaque carré :
de 26 à 140 tonnes

Porte-à-faux : 55 mètres

6 mois de montage

36 000 m² de couverture-toiture

24 000 m² d'habillage sous-face de
toiture

La plus grande scène de l'Atlantique

La capacité maximale du nouveau stade sera de 42 000 places assises dans la configuration football ou rugby ce qui en fera le seul stade d'une telle capacité dans le grand Sud Ouest. Le Nouveau Stade de Bordeaux est conçu autour d'un esprit de convivialité et de plaisir pour les personnes qui s'y rendront. L'« **expérience spectateur** » y est pensée globalement depuis l'achat du billet jusqu'au prolongement de la fête, en passant par l'arrivée au stade et par l'événement lui-même.



Un stade multifonctionnel

Le Nouveau Stade accueillera une programmation riche et diversifiée : sportive, culturelle et d'affaire - aussi bien dans son enceinte que sur son parvis, en complémentarité avec les équipements déjà présents autour du site.



En tant que club résident, le Football Club des Girondins de Bordeaux (FCGB) y disputera l'ensemble de ses rencontres dont 19 matchs de championnat, les matchs de Coupe nationale et les rencontres européennes auxquelles le club participera, et ce dès la saison 2015/2016.

La société d'exploitation prévoit également d'organiser des matchs de championnat de France de rugby TOP 14 et PRO D2. Le Sud-Ouest regroupe en effet de nombreux clubs professionnels susceptibles de venir jouer leurs plus belles affiches dans le Nouveau Stade de Bordeaux. Le stade est également en capacité d'organiser des matchs de Coupe d'Europe des clubs et des Equipes Nationales de football et de rugby.

Le stade pourra facilement se métamorphoser et deviendra la plus belle salle de spectacle du grand Sud Ouest : il accueillera des concerts, des festivals, des spectacles sportifs, des événements musicaux, des opéras,...



→ Euro 2016

Le stade respecte le cahier des charges de l'UEFA ce qui place l'enceinte au niveau des plus hauts standards du moment. La réception de cet événement permettra au stade d'avoir une exposition internationale un an après son inauguration.



UEFA EURO
2016

La modularité du stade et ses divers équipements le rendent tout à fait apte à accueillir une programmation variée.

Le Stade de Bordeaux possède également toutes les infrastructures pour recevoir les manifestations professionnelles.

Bordeaux est en effet une destination phare du tourisme d'affaires dans la région. Des espaces spécialement adaptés ont été conçus pour accueillir séminaires, conventions, congrès : une salle de conférence de 250 places, des salles de réunions ou salons réceptifs, de nombreux parcs de stationnements, etc. Le stade est situé au sein d'une importante zone commerciale comprenant de grandes surfaces grand public et spécialisées, un casino, pas moins de huit hôtels (haut de gamme et moyenne gamme), un parc des expositions, le palais des congrès, ...

Le stade disposera également d'un restaurant permanent d'une capacité de 200 couverts et accueillera la boutique du FCGB.

Le parvis est imaginé comme un lieu de vie à part entière pour des animations de proximité, notamment l'esplanade située à l'entrée ouest du stade où l'on trouvera un espace exclusif pour l'organisation d'événements sportifs de proximité : basket, tennis, espace de jeux pour les enfants...

Un Stade conçu pour recevoir

Des espaces pour le grand public



La coursive unique dans sa conception comprendra une vingtaine de points de restauration, des espaces d'animation, des magasins pour les produits dérivés. Cet espace couvert permettra de suivre l'événement tout en se restaurant, se retrouver entre amis pour partager une passion commune.

C'est un lieu d'échange, de convivialité.

Le restaurant en rez-de-chaussée accueillera dans un esprit brasserie les spectateurs souhaitant profiter d'un repas dans un lieu hors du commun.

Pour les personnes à mobilité réduite, 125 places leur sont réservées (+ 125 places accompagnateurs), 40 places de parking et 4 ascenseurs leur sont dédiés.

De nombreuses autres places sont aménagées pour recevoir les spectateurs en situation de handicap (déficient visuel, auditif,...).

Des événements d'entreprises

Le Stade dispose de salles de réunions adaptées à tous les formats d'événements corporate : salons, séminaires, congrès, incentive, ..., d'un restaurant de 200 couverts d'une surface de 450m² et d'une salle de conférence d'une capacité de 150 personnes

Le stade a été pensé pour être un lieu de vie tout au long de l'année, pour accueillir tous les spectateurs en leur proposant une programmation variée.

Des espaces de réception pour les hospitalités

D'une capacité d'environ 42 000 places assises et couvertes en configuration football et rugby, le Nouveau Stade dispose d'espaces de réception de qualité et modulables qui lui permettront d'accueillir jusqu'à 4400 VIP :

9000 m² d'espaces réceptifs : 600 m² pour le salon d'honneur,
250 m² pour les familles des joueurs,
4000 m² pour les salons prestige et en Ouest avec une terrasse attenante de 8 mètres de large sur toute la longueur des salons
2600 m² pour les salons des loges
60 loges pouvant accueillir 1 000 personnes

Des espaces média adaptés

Les espaces pour les médias ont été définis afin de faciliter le travail des différents intervenants : plus de 1150 m² seront dédiés aux différentes équipes qui assureront la couverture des événements :

366 places en tribune de presse et une salle de presse attenante
Une zone mixte aménagée aux meilleurs standards et à proximité immédiate de l'aire des jeux et des vestiaires joueurs
Une salle de conférence équipée
De nombreux studios d'interviews panoramiques

Un stade facile d'accès



Le Nouveau Stade se construit sur le site de Bordeaux-Lac, le long de l'Avenue de la Jallère.

Le site d'implantation, a été retenu pour sa proximité avec les installations sportives existantes, la disponibilité du parking du parc des expositions, la compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, sa bonne desserte routière et l'extension programmée des lignes B et C du tramway.

Accessibilité

Au total pas moins de 8 500 places de parking accueilleront les spectateurs dont un parking de grande capacité pour les deux roues .

PLAN DU DERNIER KM

Légende

- Nouveau Stade de Bordeaux
- Environnement
- Hébergements
- Parking
- Accès
- Rociade

EN VOITURE :
Sortie Bordeaux Lac - Parc des Expositions direction Bordeaux Lac
Sortie rocade 4, 4a ou 4b puis Cours Charles Bricaud.

EN BUS et TRAMWAY :
Nouveau Stade de Bordeaux : Tram C jusqu'à l'arrêt « Les Aubiers », puis liane n°14

EN TRAIN :
Arrivée gare Saint Jean puis transports en commun.

EN AVION :
Aéroport International de Bordeaux-Mérignac à 15 km du Nouveau Stade de Bordeaux.



Coordonnées GPS :
44°53'53" N, 0°33'35" E

Un financement exemplaire



→ Coût total du stade conception / construction : **183 millions d'euros**

l'Etat apporte 28M€

la Région 15M€

la CUB 15M€

la Ville de Bordeaux 17M€

>> Partenaires publics à
hauteur de 75 millions d'euros

le Club des Girondins de
Bordeaux et M6 participe au
financement par un apport
initial de 20M€,
(+ un loyer annuel de 3,850M€
sur 30 ans)

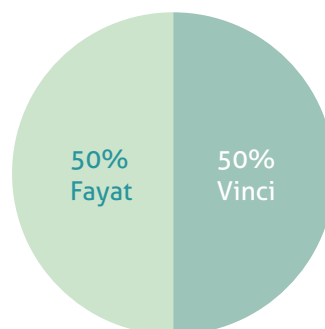
Apport privé par un
financement complémentaire

Un partenariat privé-public jusqu'en 2045

Le Nouveau Stade de Bordeaux a été confié par la Ville au groupement constitué par la Société Stade Bordeaux Atlantique, créée pour mener à bien ce projet. A travers ce contrat, elle s'engage à assurer le financement, la conception, la construction, l'entretien, la maintenance et l'exploitation commerciale du Nouveau Stade durant la durée du partenariat.

A la fin du PPP, le stade sera la propriété de la Ville.

De plus, VINCI Concessions et plus récemment VINCI Stadium en tant qu'exploitant du Stade de France à Saint Denis, du MMArena au Mans de l'Allianz Riviera de Nice, de l'Arena de Dunkerque, dispose d'une offre d'accueil pour des tournées « clé en main ». Un atout dont bénéficiera le Nouveau Stade de Bordeaux en rejoignant ce portefeuille d'infrastructures unique en France.





La société Stade Bordeaux Atlantique, est titulaire du contrat de partenariat, d'une durée de 30 ans à compter de la mise en service de l'équipement, pour la conception, le financement, la construction, l'exploitation et la maintenance du nouveau stade de Bordeaux, (d'une capacité de 42 000 places UEFA EURO 2016). La société Stade Bordeaux Atlantique, filiale conjointe de VINCI Concessions et de FAYAT SAS, assurera en partenariat avec le FC Girondins de Bordeaux l'exploitation de cet équipement multifonctionnel qui pourra accueillir des événements aussi bien sportifs que culturels, musicaux ou d'entreprises.

A propos de Vinci



VINCI est un acteur mondial des métiers des concessions et de la construction, employant près de 193 000 collaborateurs dans une centaine de pays. Sa mission est de concevoir, financer, construire et gérer des infrastructures et des équipements qui contribuent à l'amélioration de la vie quotidienne et à la mobilité de chacun. Parce que sa vision de la réussite est globale et ne se limite pas à ses résultats économiques, VINCI s'engage sur la performance environnementale, sociale et sociétale de ses activités. Parce que ses réalisations sont d'utilité publique, VINCI considère l'écoute et le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes de ses projets comme une condition nécessaire à l'exercice de ses métiers. L'ambition de VINCI est ainsi de créer de la valeur à long terme pour ses clients, ses actionnaires, ses salariés et pour la société.

A propos de Fayat



Avec une présence dans plus de 100 pays et l'implication de 18 500 collaborateurs, FAYAT intervient en France et dans le monde pour apporter des solutions techniques performantes en bâtiment et travaux publics, construction métallique, électricité, matériel routier, matériel de manutention et chaudronnerie. En 2012, le Groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 3,4 milliards d'euros. Ses prochaines réalisations phares seront le nouveau Stade de Bordeaux et la couverture des Halles à Paris.

STADE BORDEAUX ATLANTIQUE

Cours Jules Ladoumègue
33300 Bordeaux

CÉLINE CLUZEL

Responsable Communication
05 56 33 21 76
celine.cluzel@vinci-concessions.com

