

N°07

Le Panorama de Presse de l'ESITC Paris

*École Supérieure d'Ingénieurs des Travaux de la
Construction de Paris*

Mars / Avril 2019



Le MuCEM, star de l'année 2013
© Julien Iger photo



ESITC
P A R I S

SOMMAIRE



15 milliards d'euros pour le plus long tunnel immergé du monde



Voies navigables de France voudrait pouvoir investir davantage pour moderniser les infrastructures fluviales



D'ici cent ans, les insectes pourraient avoir disparu...Un vrai signe de la fin du monde



Les tunnels du Grand Paris se mettent enfin au béton fibré, moins cher



Les brèves :

- **Eiffage va construire un parc éolien offshore au Royaume-Uni**
- **Lean Management, de quoi s'agit-il ?**



Le portrait du jour : Bpifrance: Patrice Bégay, l'homme de l'image de la banque publique

Le mot d'un élève de TC4

Ce mois d'avril 2019 aura débuté par la 5ème édition du BIM World, qui a vocation à présenter et faire connaître les chances et opportunités issues du BIM. Cet événement qui rassemble chaque année plus d'une centaine d'exposants et de conférenciers, permet la rencontre de tous les acteurs majeurs de l'Industrie de la Construction, de l'Immobilier et de l'Aménagement Urbain. C'est dans ce contexte de développement et d'échange que l'ESITC Paris, représentée par Emmanuel Natchitz, Directeur du développement et représentant "Compétences" du CST de bSFrance-Mediaconstruct, a participé à une conférence sur la stratégie de formation & du développement des compétences à mettre en place, ainsi qu'à un "Décryptage" sur le lancement du prix "Mémoires et Thèses du BIM" et du MOOC openBIM du CNAM.

Le monde du BTP ne cesse d'évoluer et est à la recherche de nouvelles technologies permettant de simplifier les interactions entre les différents acteurs de la Construction et les futurs utilisateurs. Le BIM et la Maquette Numérique font partie intégrante de ces nouveaux procédés. Consciente de l'importance de l'apprentissage de ces outils innovants, l'ESITC Paris a intégré depuis 2015 des cours de Maquette Numérique dans le cursus des étudiants de 4ème année. Afin de répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises du secteur, la Direction de l'école prévoit, dès la rentrée prochaine, une évolution des plans d'études pour permettre aux étudiants d'accéder aux enseignements des méthodes de travail et aux outils numériques utilisés dans le cadre du BIM, dès la première année du cursus ingénieur. Ces enseignements permettront une montée en compétences de nos futurs Ingénieurs Travaux dans un domaine technologique en plein essor.

Pierre Bonnet

Elève de TC4

15 milliards d'euros pour le plus long tunnel immergé du monde

Un fonds s'est engagé à financer en partie les 15 milliards d'euros que coûte le nouveau projet de l'entrepreneur Peter Vesterbacka, le créateur du jeu vidéo « Angry Birds ». Il veut relier Helsinki à Tallinn, en Estonie, par un tunnel ferroviaire sous la mer de 100 kilomètres, qu'il veut mettre en service en décembre 2024.

Les tunnels urbains à grande vitesse d'Elon Musk ne sont pas le seul projet souterrain fou. L'entrepreneur finlandais Peter Vesterbacka, connu pour sa société Rovio (et son jeu vidéo « Angry Birds »), place la barre encore plus haut, à 15 milliards d'euros. C'est le coût estimé d'un tunnel de 103 kilomètres sous la mer, pour relier Helsinki, la capitale finlandaise, à Tallinn, capitale de l'Estonie. S'il se fait, il sera le plus long tunnel immergé au monde. Une étape décisive a été franchie en ce sens par FinEst Bay Area Development, la société de projet cofondée par Peter Vesterbacka et son complice de vingt ans, le business angel Kustaa Valtonen. « Nous avons signé un accord (MOU) avec le fonds Touchstone Capital Partners Ltd, indique ce dernier. Il sera chef de file du financement pour le tiers des 15 milliards correspondant aux fonds propres, le reste étant de la dette. Touchstone sera complété par d'autres investisseurs et nous espérons boucler le tour de table dans six mois pour lancer la construction début 2020, afin de mettre le tunnel en service en décembre 2024 ». En décembre, ARJ Holdings, de Dubaï, a mis 100 millions d'euros dans ce projet, qui est 100 % privé contrairement à celui de « FinEst Link ».

Il ne s'agit pas d'un tunnel routier. « Conduire sur une telle distance est trop risqué, explique Kustaa Valtonen. Le projet consiste en deux bi-tunnels pour trains à grande vitesse, l'un pour le fret et l'autre pour le transport de passagers, soit 206 kilomètres de tunnels au total. » Les sorties de secours et la ventilation seront assurées par deux îles artificielles construites avec les déblais de forage. Ces îles en forme de marguerite selon les plans actuels seront situées à une quinzaine de kilomètres au large d'Helsinki et de Tallinn.



Tunnel immergé © Les Echos.fr

Soutien chinois

Touchstone est un fonds basé à Londres ayant 30 investisseurs, dont 15 entreprises publiques chinoises et 15 institutionnels internationaux (fonds de pension, etc.). La dimension chinoise n'est pas un hasard. La Chine développe avec son projet Belt and Road (la « nouvelle route de la soie ») des corridors de transport vers l'Europe de l'Ouest passant par le Kazakhstan, la Russie et la Pologne. Mais Touchstone n'aura pas plus de 49 % de la société projet. « Ce tunnel est un enjeu fort pour le développement économique de la zone et de l'Europe. Quand Kustaa et moi en avons eu l'idée en mai 2016, on a cherché comment le réaliser. Je suis allé étudier le chinois deux mois à Pékin. Sur place, à Pékin, nous avons discuté avec les autorités chinoises de l'idée d'associer la Scandinavie à la route de la soie et de mener la Belt and Road plus loin que Moscou. Les Chinois ont été réceptifs », raconte Peter Vesterbacka, qui avait le sentiment à l'époque d'avoir fait le tour du phénomène Angry Birds et des jeux vidéo.

De la même manière, pourquoi ne pas connecter Tallinn à Berlin, Varsovie et Paris ? « J'ai rencontré la ministre française des transports en octobre, ajoute Peter Vesterbacka. L'Europe doit être compétitive, face aux Etats-Unis et à la Chine. »

30 minutes

L'entrepreneur et Kustaa Valtonen ont tout prévu. FinEst Bay a été créé avec des experts techniques. Vu la notoriété de Peter Vesterbacka, « nous avons été contactés dès l'automne 2016 par deux sociétés d'ingénierie scandinaves, Poyry et Ains, ainsi que par l'entreprise de BTP Fira, explique Kustaa Valtonen. Nous avons signé un accord avec elles en novembre 2017 ». Et le modèle économique est détaillé. En prenant pour étalons Get Link (le tunnel sous la Manche), Tallink (les ferries de la Baltique) et VR (les chemins de fer finlandais), FinEst Bay table, en rythme de croisière (2030 pour le fret), sur six trains par heure, 22 millions de tonnes de fret par an et 51 millions de passagers annuels payant 50 euros l'aller simple. Pour ce prix ils parcourront les 100 kilomètres séparant Helsinki de Tallinn en 30 minutes.

POUR ALLER PLUS LOIN : UNE VIDÉO À REGARDER

<https://www.lesechos.fr/amp/79/2250879.php?fbclid=IwAR1fxwXddd60vz-JO9jBeXD7gnjJlX2ttiIxxv4ljwZdN40lgMN6KiVxmP3I>

Voies navigables de France voudrait pouvoir investir davantage pour moderniser les infrastructures fluviales

L'état du plus grand réseau européen de voies navigables pourrait souffrir dans les prochaines années d'un manque chronique d'investissements dans ses barrages et écluses. Le gouvernement semble à l'écoute des besoins de VNF. Reste à ce que cela se concrétise sur le plan budgétaire.

Et si les épreuves de natation des Jeux olympiques de Paris 2024, prévues dans la Seine, devaient être annulées ?

Ce scénario improbable n'est, à ce stade, qu'une fiction. Mais il pourrait devenir réalité. Que le barrage écluse de Suresnes, en aval de Paris, vienne à craquer, et il n'y aurait plus, en plein été, qu'un filet d'eau dans le lit du fleuve au coeur de la capitale. Car, explique Thierry Guimbaud, le directeur général de Voies navigables de France (VNF), « *cet ouvrage stratégique tient la Seine* », en d'autres termes régule le débit du fleuve afin d'avoir suffisamment d'eau pour la navigation en amont.

Menace de plus en plus forte

Alors bien sûr, les équipes de l'établissement public en charge de l'entretien, de l'exploitation et du développement du réseau navigable de l'Hexagone travaillent d'arrache-pied pour non seulement maintenir les installations en état de fonctionner, mais encore les moderniser. Début février 2018, elles ont, par exemple, été mobilisées 48 heures afin de nettoyer les installations

de Suresnes, suite aux fortes crues de la Seine. Des aléas climatiques qui, avec le réchauffement de la planète, pourraient être de plus en plus fréquents, et de plus en plus violents.

Or, « *si notre vigilance est accrue, la menace est de plus en plus forte sur la navigation et la sécurité de nos agents* », alerte Thierry Guimbaud. « *Nous sommes sur un domaine naturel, ajoute-t-il, où ne pas bouger revient en fait à désinvestir.* » Avec les risques qu'induisent, à terme, les points de fragilité identifiés sur des écluses voilées, abîmées, voire cassées, et des barrages soumis aux fortes pressions de crues à répétition. « *Nous avons des ouvrages qui doivent être assez profondément régénérés* », insiste le directeur général de Voies navigables de France.

L'article 30 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit bien une programmation financière qui permettra ensuite de bâtir un nouveau contrat avec l'Etat. Mais si les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés au fluvial devraient être portés à 110 millions d'euros par an entre 2019 et 2022, contre 80 millions en 2018, puis 130 millions entre 2023 et 2027, ils sont finalement gelés cette année, l'AFITF ne parvenant pas à boucler son budget. Or, selon un audit indépendant, les besoins d'investissement pour la remise en état et la régénération du réseau seraient de 230 millions d'euros par an sur 10 ans, contre 130 millions investis en 2017.



Voies Navigables de France entretiennent les barrages et écluses de navigation, comme ceux de Suresnes sur la Seine, en aval de Paris. - Laurent GRANDGUILLLOT/REA

POUR EN SAVOIR PLUS :

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0600722828023-voies-navigables-de-france-voudrait-pouvoir-investir-davantage-pour-moderniser-les-infrastructures-fluviales-2245987.php>

D'ici cent ans, les insectes pourraient avoir disparu... Un vrai signe de la fin du monde

Si rien ne change, d'ici cinquante ans, la moitié des insectes seront morts, et d'ici cent ans, il n'y en aura plus. Voilà la principale conclusion d'une étude publiée dans la revue *Biological Conservation* fin janvier. Une extinction massive qui mènera à l'effondrement des écosystèmes naturels et aura un impact sur la totalité de la chaîne alimentaire.

C'est une véritable hécatombe. Selon une étude publiée dans la revue scientifique *Biological Conservation*, près de la moitié des espèces d'insectes, essentiels aux écosystèmes comme aux économies, sont en déclin rapide dans le monde entier. Les chercheurs évoquent même un "effondrement catastrophique" des milieux naturels.

"C'est très rapide. Dans dix ans, il y aura un quart d'insectes de moins, dans cinquante ans, plus que la moitié, et dans cent ans, il n'y en aura plus", alerte dans les colonnes du *Guardian* Francisco Sanchez-Bayo, de l'université de Sydney. Ce déclin équivaut "au plus massif épisode d'extinction" depuis la disparition des dinosaures, notent les chercheurs.

L'agriculture intensive coupable

"La conclusion est claire : à moins que nous ne changions nos façons de produire nos aliments, les insectes auront pris le chemin de l'extinction en quelques décennies", soulignent les auteurs de ce bilan "effrayant", synthèse de 73 études, qui pointe en particulier le rôle de l'agriculture intensive.

"La proportion d'espèces d'insectes en déclin (41 %) est deux fois plus élevée que celle des vertébrés et le rythme d'extinction des espèces locales (10 %) huit fois plus," soulignent-ils. Quand on parle de perte de biodiversité, le sort des grands animaux capte souvent l'attention.

Or les insectes sont "d'une importance vitale pour les écosystèmes planétaires": "un tel événement ne peut pas être ignoré et devrait pousser à agir pour éviter un effondrement qui serait catastrophique des écosystèmes naturels", insistent les scientifiques dans leurs conclusions.



À cause notamment de l'agriculture intensive, la totalité des insectes pourraient avoir disparu à la fin du siècle. ©CC0

Des conséquences sur toute la chaîne alimentaire

À l'origine de la perte des insectes, les chercheurs australiens désignent le bouleversement de leur habitat et le recours aux pesticides de synthèse, au cœur de l'intensification de l'agriculture dans le monde ces soixante dernières années.

L'impact des pesticides sur les abeilles par exemple, a de nombreuses fois été pointé du doigt. Chaque année, en France, 30 % des colonies d'abeilles disparaissent contre 5 % il y a 20 ans. Un déclin notamment dû aux néonicotinoïdes, ces pesticides qui s'attaquent au système nerveux des insectes. Cette surmortalité a des conséquences dans toute la chaîne alimentaire, notamment sur les oiseaux.

Plusieurs études ont ainsi montré le déclin vertigineux des oiseaux de campagnes en France en 2018. Un tiers des oiseaux de campagne ont ainsi disparu en quinze ans.

POUR EN SAVOIR PLUS :

<https://www.novethic.fr/actualite/environnement/biodiversite/isr-rse/science-d-ici-100-ans-les-insectes-pourraient-avoir-disparu-signes-de-la-fin-du-monde-146914.html>

Les tunnels du Grand Paris se mettent enfin au béton fibré, moins cher

La France restait un des seuls pays à ne pas faire de tunnels en béton fibré, qui abaisse les coûts et les délais comparé au béton armé. Salini et NGE vont réaliser cette première sur la future ligne 16.

Au dernier congrès mondial des tunnels, en avril 2018 à Dubaï, le Grand Paris Express n'avait guère alimenté les conversations en dépit de sa taille exceptionnelle.

La France n'ayant plus construit de grands tunnels depuis des décennies avant ce projet pharaonique, elle avait raté le coche de l'évolution des matériaux et la Société du Grand Paris (SGP), au même titre que d'autres grands clients publics tricolores comme la RATP, suscitait l'agacement en exigeant des tunnels en béton armé. « *En Angleterre, cela fait vingt ans que les tunnels sont en béton fibré !* » avait à l'époque réagi un des congressistes.



NGE est membre du groupement Alliance (NGE, Demathieu Bard - mandataire -, Implenia et Impresa Pizzarotti) réalisant le tronçon « T2C » de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express. Il est également allié à l'Italien Salini Impregilo pour le deuxième tronçon de la ligne 16, qui sera le premier tunnel de transport français en béton fibré. - Stéphane Bouquet

Avec un train de retard, le premier tunnel français en béton fibré est enfin sur les rails. La SGP l'a autorisé pour le deuxième tronçon de la ligne 16, un contrat de 720 millions d'euros remporté en octobre 2018 par l'Italien Salini Impregilo auquel le groupe de travaux publics français NGE s'est joint comme co-contractant à 35%.

Cette évolution est lourde d'enjeux.

« *Le béton fibré a divers avantages dont celui d'abaisser les coûts et les délais de réalisation* », explique Orso Vesperini chez NGE. Car il supprime le besoin de poser des armatures en acier pour renforcer les anneaux en béton formant les parois du tunnel. Les voussoirs, préfabriqués en usine, sont renforcés à la place par une myriade de fibres en acier de moins de dix centimètres noyées uniformément dans le béton.

« On estime entre 10% et 20% le gain sur le délai de production des voussoirs et à environ 15% l'économie sur leur coût (livré sur site), poursuit l'expert. Sur les 200 kilomètres du Grand Paris Express, les voussoirs représentant un coût de presque un milliard d'euros, l'économie potentielle est supérieure à 150 millions d'euros ».

Résistance au feu

Cette économie restera virtuelle car une partie des contrats a déjà été attribuée. Eiffage, qui a gagné celui à 1,6 milliard d'euros du premier tronçon de la ligne 16, espérait une dérogation pour passer au béton fibré, mais « *une telle modification demanderait, par équité, de refaire un appel d'offres* », objecte un des perdants. Mais pour la suite, les acteurs du BTP, qui avaient tous poussé depuis le lancement du Grand Paris Express pour que la SGP ouvre la porte au béton fibré, vont maintenant s'y engouffrer. A commencer par Bouygues et Vinci, auteurs de grandes références mondiales dans le domaine, à commencer par la ligne Jubilee du métro anglais en 1996.

L'enjeu est financier mais aussi technique.

« Le béton fibré résiste mieux au feu que le béton armé, dont la surface éclate et les armatures d'acier se dilatent en cas de chaleur prolongée », souligne Orso Vesperini. Il est aussi moins sujet à des micro-fissures en vieillissant, car « la micro-fissure s'arrête quand elle touche une fibre, explique-t-il. Moins de micro-fissures signifie moins d'infiltrations au fil du temps donc moins d'entretien ».

POUR EN SAVOIR PLUS :

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/immobilier-btp/0600679222413-les-tunnels-du-grand-paris-se-mettent-enfin-au-beton-fibre-moins-cher-2245376.php>

Les brèves

Eiffage va construire un parc éolien offshore au Royaume-Uni

Le numéro 3 du BTP français a annoncé le 21 mars la signature d'un contrat de plus de 250 M€ pour construire au Royaume-Uni un parc éolien. Il est destiné à alimenter près d'un million de foyers.

Eiffage a conclu avec Moray Offshore Windfarm East le 21 mars 2019 un contrat de 250M€ pour la construction d'un parc éolien au nord-est des côtes écossaises.

Le marché a été attribué par un groupement regroupant plusieurs énergéticiens européens, dont le français Engie, et remporté de concert avec le belge DEME, constructeur spécialisé dans les infrastructures marines. Eiffage précise que le montant de 250 M€ concerne sa seule part.

Un parc éolien de 295 km²

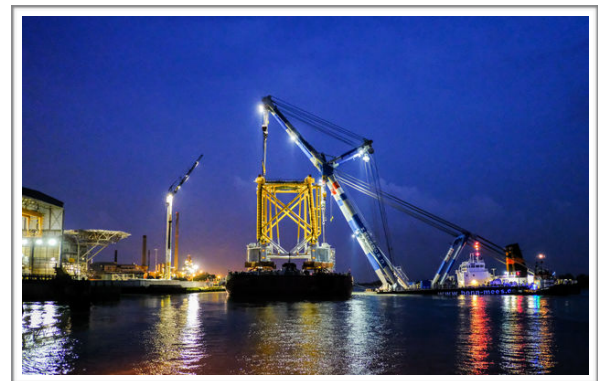
Le projet comprend la conception, la fourniture et la pose des 100 fondations jackets de 85 mètres de hauteur et 1 000 tonnes chacune. 55 d'entre elles seront construites dans les usines

de Smulders et d'Eiffage Métal au Royaume-Uni, en France, en Belgique et en Pologne.

Le tout sera ensuite assemblé au Royaume-Uni avant d'être acheminé et installé en mer par GeoSea. La date de livraison du projet n'a pas été précisée.

Le parc éolien Moray East d'une capacité de 950 MW, s'étendra sur 295 km² et devrait alimenter en énergie 950 000 foyers.

Le contrat est signé via une filiale belge d'Eiffage, Smulders, qui a déjà remporté un marché de ce type en Ecosse en 2016 et en Allemagne l'année suivante.



Les fondations d'un champ éolien offshore. - © Eiffage

POUR EN SAVOIR PLUS :

<https://www.lemoniteur.fr/article/eiffage-decroche-la-construction-d-un-parc-eolien-offshore-au-royaume-uni.2028835>

Source : Lise Lévêque - Le Moniteur 22/03/2019

Lean Management, de quoi s'agit-il ?

Ces derniers temps, de plus en plus d'entreprises, notamment les grands groupes du BTP, essaient de mettre en place une nouvelle forme de management : le Lean Management. Mais de quoi s'agit-il ?

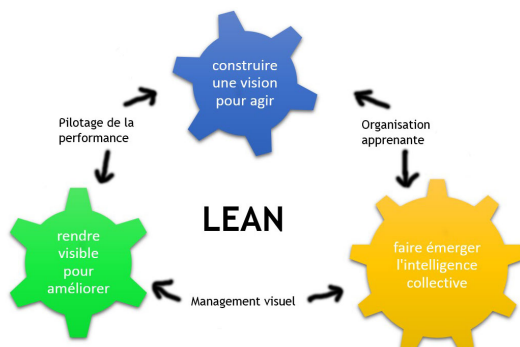
Le Lean est une méthode de management, créée dans les années 1970 par les japonais de l'entreprise Toyota, qui vise à

l'amélioration des performances de l'entreprise par le développement de tous les employés. Cette méthode recherche les conditions idéales de fonctionnement en exploitant le personnel, les équipements, les techniques et les pratiques déjà en place de manière à ajouter de la valeur avec le moins de gaspillage possible.

L'objectif du Lean Management est double : satisfaire les clients de l'entreprise et assurer le succès de chacun des employés. Pour ce faire, la méthode du Lean s'appuie sur quatre principes fondamentaux :

- être à l'écoute du client pour comprendre ce qui lui plait ;
- augmenter le niveau de « Juste-à-temps », c'est-à-dire réduire le temps d'attente entre la commande et la livraison ;
- s'arrêter à chaque défaut et résoudre le problème plutôt que de le contourner ;
- impliquer tous le personnel dans la re-conception et l'amélioration de leur environnement de travail.

Vous l'aurez compris, à la différence de la plupart des méthodes de productivité, le Lean se pratique sur le terrain pour se mettre d'accord avec les équipes sur les faits et la vraie nature des problèmes. Cette méthode cherche à construire pas à pas, amélioration après amélioration, la confiance entre l'encadrement et le personnel, et entre l'entreprise et ses clients.



*Schema du Lean
© Université Cergy-Pontoise*

Le portrait du jour :

Bpifrance : Patrice Bégay, l'homme de l'image de la banque publique

Un réseau social avec une banque autour. Il fallait oser. Dès le début de la création de Bpifrance, Nicolas Dufourcq, son directeur général, a proposé cette image mentale pour faire bouger les lignes. En sept ans, c'est notamment Patrice Bégay, son directeur exécutif de la communication qui a traduit cette idée, avec ses équipes, comme de nombreux autres projets entre BIG et French Fab. Portrait.

« On ne naît pas chef on le devient ». Mercredi soir, 13 mars 2019, devant un impressionnant parterre de femmes et hommes d'engagement entrepreneurial, sportif, social ou culturel (Michel Bon, Stéphane Bern, David Douillet,...) mais aussi les élèves de l'école hôtelière de Ferrières qui vivaient là leur première réception officielle, Patrice Bégay, directeur exécutif communication de la banque publique d'investissement, Bpifrance a déclaré cette conviction lors de sa nomination au grade de Chevalier dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur. Accueilli par son amie Delphine Bürkli, maire du 9e arrondissement, par un chaleureux et sincère discours, il est revenu à Nicolas Dufourcq, directeur général de Bpifrance, de retracer son parcours professionnel.

La force des mentors

On ne naît pas chef mais on le devient notamment en rencontrant des mentors tout au long de sa vie. Nicolas Dufourcq est l'un des ceux-là puisqu'il « manage » Patrice Bégay depuis 25 ans. Au temps de la formidable épopée de Wanadoo, comme maintenant au sein de Bpifrance. Manager est un grand mot tant l'actuel patron de la communication de la banque publique est « à part au cœur du monde et qu'il est véritablement venu d'ailleurs, » dixit son chef actuel.

Venu d'ailleurs mais au cœur de la vie, avec une enfance passée à Bordeaux avec une maman qui élève seule ses enfants. « C'est elle qui m'a montré le chemin avec son énergie exceptionnelle, » soulignera l'intéressé avec une émotion difficile à cacher. Comme sa famille actuelle, son socle. Sa femme, Laurie, rencontrée dès ses 20 ans et leurs deux enfants, John et Alizée « On se dit tout, le bien comme le moins bien ». Le plus beau cadeau de sa vie qui l'autorise aussi à tout oser dans sa vie professionnelle. Revenant sur sa construction professionnelle, « Il s'est forgé tout seul », Nicolas Dufourcq a détaillé plusieurs étapes montrant comment Patrice Bégay est effectivement devenu chef, via ses mentors. « Passionné, déterminé et travailleur, il a tout appris sur le terrain. » Comme DJ en Vendée, avant de rejoindre sa première grande aventure : la radio NRJ à Bordeaux. Il rêve alors de rencontrer son idole Coluche. Vœu exaucé, lors d'une émission de télévision. Sa conviction communicative dans la vie fait le reste. Michel Colucci lui demande de revenir le voir. Il

restera un an à son service comme stagiaire. Quel premier mentor. Il en gardera une grande liberté auprès des grands de ce monde à condition de bosser d'arrache-pied ses jobs, sans lâcher ses convictions. Puis ce sera Pierre Lescure durant presque dix ans à TV sports et Eurosport, avant le « roi des patrons » Michel Bon à France Télécom. Là, parti de rien, avec Nicolas Dufourcq à la tête FTcable, ils vont créer le premier géant français de l'Internet naissant : Wanadoo.

La force des inspirants

À la création de la banque publique d'investissement, Patrice Bégay rappelle que le communiqué de presse l'annonçant n'était pas des plus attirants. « Je n'ai rien compris mais j'ai dit à ma femme : Nicolas est à la tête et il m'appelle, j'y vais. » Le directeur général de Bpifrance avait déjà en tête de casser les codes de cette nouvelle banque. Le fameux réseau social. Il lui fallait l'homme pour ce pari fou. « Patrice Bégay, depuis 2012, a révolutionné la communication bancaire et il s'est délecté à le faire. Il a créé nos marques en casant ces fameux codes. Un défi improbable pour l'imposer aussi au sein du comité exécutif. Et encore mieux, il a reçu de nombreux prix de la profession des communicants pour ses audaces. » Patrice Bégay, devenu chef, applique les recettes de ses mentors en devenant lui-même inspirant auprès de ses équipes. Et en puisant dans tout l'écosystème ambiant qui continue à lui montrer la voie. « Il sait s'entourer et comme il est ultra-fidèle, on ne peut rien lui refuser. » Naîtront ainsi le réseau excellence de Bpifrance ou les partenariats avec les clubs d'entreprises des clubs sportifs, comme le rendez-vous BIG ou plus récemment la tournée la French Fab. Aimant foncièrement les gens en recherchant en eux le meilleur de leurs capacités, il mobilisera aussi tout son réseau pour porter, de 1987 à 2017, l'Open du cœur afin d'offrir des moments inoubliables à de nombreux enfants défavorisés. Patrice Bégay, recevant les insignes de chevalier dans l'ordre de la Légion d'honneur, rendra hommage à tous « ses visages inspirants » sans oublier de distiller la « Bégay touch » : « On ne naît pas chef on devient leader inspirant. Et on le devient par le travail, l'écoute, l'audace et l'envie. Mais aussi par la simplicité, l'optimisme, la confiance et la réussite partagée. Ensemble, ainsi, on arrive à l'agilité qui permet la transformation des idées en action. » Tout est dit.



Patrice Bégay © BPI France

POUR EN SAVOIR PLUS

<https://www.ouest-france.fr/economie/entreprises/portrait-bpifrance-patrice-begay-l-homme-de-l-image-de-la-banque-publique-6265692>

Source : Elisabeth Bureau - Ouest France 17/03/2019

ESITC Paris
79 avenue Aristide Briand
94 110 ARCUEIL

<https://www.esitc-paris.fr>



contact@esitc-paris.fr



Rejoignez nous sur



Établissement d'enseignement supérieur privé, habilité par la Commission des Titres d'Ingénieur, reconnu par l'État (arrêté du 18 juillet 2001). Association régie par la loi de 1901

- Les reproductions que le cocontractant effectue doivent faire apparaître les références de chaque œuvre reproduite. La dénomination générique « Panorama de Presse » doit apparaître sur chaque exemplaire de panorama réalisé par le cocontractant. Le cocontractant doit faire figurer sur chaque exemplaire d'un panorama de presse la mention : « Reproductions effectuées par ESITC-Paris avec l'autorisation du CFC (20, rue des Grands Augustins (75006 Paris). Les articles reproduits dans le présent panorama de presse sont des œuvres protégées et ne peuvent être à nouveau reproduits sans l'autorisation préalable du CFC »