

Constructeurs

Salini Impregilo : l'italien qui monte, qui monte, qui monte...

Le major du BTP transalpin a le vent en poupe. Avec un chiffre d'affaires de 4,7 milliards d'euros en 2015, en hausse de 10%, l'entreprise se classe à la 20^{ème} place du Top 50 des constructeurs européens du Moniteur Export, principalement grâce à son dynamisme à l'international.

En 1906, Vincenzo Lodigiani à Milan, et Umberto Girola à Piacenza, créent chacun leur entreprise de construction. En 1960, la fusion des deux mène à la création d'Impregilo qui se tourne vers l'international et devient coté en bourse. Ce n'est qu'en 1936 que Pietro Salini commence son activité dans le secteur et fonde une société familiale basée à Rome, dont les activités se concentrent pour l'international en Afrique, en particulier en Éthiopie. Sans s'en douter une seconde, ces trois hommes sont à l'origine de la création de l'actuel major du BTP transalpin : en 2013, Salini Impregilo naît de la fusion de ces deux entreprises, déjà numéro 2 et 3 du BTP italien derrière Astaldi, désormais 33^{ème} du Classement MEX 2016 avec 2,85 milliards d'euros d'activité (+7,0%). L'objectif était alors de créer le géant du BTP qui manque tant à l'Italie, un groupe qui dépasse au moins les 5 milliards d'euros et ne souffre pas trop de la comparaison avec les géants français, allemands et espagnols. Trois ans après, force est de constater que si le pari est loin d'être gagné, Salini Impregilo est sur la bonne voie. Bloqué à 3,26 milliards d'euros en 2013, Salini est passé à 4,24 milliards en 2014, puis 4,73 milliards en 2015 (+10,3%). Ce qui lui permet de rentrer dans le Top 20 européen, même si c'est à la dernière place de ce groupe.

Un italien à l'étranger

Cette progression encourageante dans un contexte de crise persistante du marché italien, est avant tout due à la capacité du groupe à se "projeter" à l'international. Spécialisé dans les constructions d'infrastructures importantes et de projets complexes, l'entreprise, qui emploie 35 000 salariés, compte quatre grands secteurs d'activité : l'eau (barrages, centrales hydroélectriques, ports), un segment où il est n°1 mondial selon le magazine spécialisé américain "Engineering News Record" (ENR) ; les autoroutes, les routes et les ponts ; le ferroviaire et le métro ; et les bâtiments publics, de bureaux et industriels, ainsi que les aéroports.

Présent dans plus de 50 pays à travers le monde, Salini Impregilo accumule les contrats importants malgré sa relative petite taille : nouveau canal du Panama, barrage



Pietro Salini, directeur général de Salini Impregilo.

SI

hydroélectrique en Éthiopie, autoroutes en Pologne et en Slovaquie, métro à Riyad (Arabie Saoudite), stade pour la Coupe du monde au Qatar ou encore barrage au Tadjikistan... Le groupe italien semble être présent partout. Le groupe a maintenant une nouvelle cible privilégiée : les États-Unis. Il s'est offert en 2015 le principal constructeur d'autoroutes du pays, Lane, pour 406 millions de dollars. Très présent dans les partenariats public-privé (PPP), cette entreprise est également le plus important producteur d'asphalte du pays. Le continent américain représente déjà 15 % de l'activité du groupe et 32% en intégrant de manière anticipée les résultats de Lane. Et la direction semble plutôt confiante à la suite à l'élection de Donald Trump. Les investissements économiques que souhaite faire le "président-elect" dans les infrastructures sont « une excellente opportunité pour le groupe de s'étendre aux États-Unis », peut-on lire sur le site de l'entreprise. Héritage de Salini, l'Afrique reste un point fort du groupe (25%), tout comme le Moyen-Orient (19%). L'Europe (20%) et surtout le propre marché domestique (14%) ne constituent plus des éléments forts du groupe italien.

« Les infrastructures sont une excellente opportunité pour le groupe de s'étendre aux États-Unis. »

Le chiffre d'affaires sur le premier semestre 2016 est stable, à 2,73 milliards d'euros (2,71 au premier semestre 2015), ce qui annonce une bonne année 2016 pour l'entreprise italienne (6,1 milliards d'euros en principe). Le résultat d'exploitation est en hausse avec 129 millions d'euros sur janvier-juin 2016 contre 113 millions sur la même période en 2015, soit une augmentation de 14,5 %. Le carnet de commandes connaît aussi une hausse (10 %), à 38,4 milliards d'euros en juin 2016, contre 34,9 milliards d'euros en décembre 2015. Il est réparti entre le secteur de la construction (31,3 milliards d'euros) et les concessions (7,1 milliards d'euros). Il montre aussi un net retour en grâce du marché italien (35%). 20 % sont enregistrés en Afrique, 17 % en Amérique et 11 % au Moyen-Orient. L'Europe ne représente que 9 % et l'Asie-Australie 8 %.

« Les revenus sont conformes aux prévisions et les marges sont meilleures que prévu. Les commandes ont atteint un ratio de prises de commandes sur facturation supérieur à 1,0. Le pipeline est particulièrement bon et le carnet de commandes a atteint des niveaux record pour le groupe », s'est félicité Pietro Salini, directeur général du groupe.

Objectif 9 milliards en 2019

Dans son "plan industriel 2016-2019", le groupe s'inscrit dans la continuité de sa stratégie actuelle : « Le plan vise à renforcer le rôle de Salini Impregilo en tant que leader sur le marché des grandes infrastructures complexes, confirmant ainsi son



Inauguration du nouveau canal de Panama, en juin 2016, réalisé par Salini Impregilo. sz.

leadership dans le secteur de l'eau et en développant sa présence dans les transports, en particulier les métros, le ferroviaire et les routes », indique le groupe. L'objectif est d'atteindre 9 milliards en 2019, dont 30 % aux États-Unis. Autre objectif pour 2019 : atteindre un carnet de commandes de 39 milliards d'euros. L'entreprise Salini Impregilo aura alors tout d'une grande.

Joséphine de Bernardi



Lane, premier constructeur d'autoroutes aux États-Unis et désormais filiale de Salini Impregilo, a été chargé de la rénovation de l'autoroute Interstate 35 dans la région de Waco (Texas), qui comprend la construction de ce pont sur la rivière Brazos. Texas A&M Transportation Institute