

La valorisation du confort

Les vicissitudes de l'approche de la qualité de service

Jean-Paul Coindet

Tout projet de transport induit, parmi ses avantages, une amélioration des conditions de réalisation de l'ensemble déplacements mais, compte tenu de la relative rigidité des marchés des deux modes (individuel et collectif), cette amélioration se traduit pour l'essentiel à l'intérieur de chacun d'eux.

Ainsi, un projet routier procure une réduction de la congestion sur les autres voies de sa zone d'influence, réduction qu'il est possible de valoriser sous forme de gain de temps en utilisant par exemple les lois débit-vitesse classiques: il se trouve que, selon les pratiques actuelles en Île-de-France, cet effet de décongestion, bénéficiant à tous les usagers de la route, constitue une part très importante des avantages procurés par le projet.

Dans le cas d'un projet de transport collectif, la décongestion du réseau routier ne se traduit que par l'intermédiaire du transfert modal et l'avantage résultant est quasi marginal. En revanche, ce projet produit des effets positifs liés à l'amélioration de la répartition des charges à l'intérieur du système de transport collectif: la véritable décongestion se traduit donc sous forme de gains de confort et, éventuellement, de régularité. Cette fois-ci, toujours selon les pratiques actuelles, l'évaluateur se contente de valoriser les gains de temps dus à la décongestion routière, oubliant au passage les gains de confort et de régularité qui constituent peut-être l'essentiel de l'avantage de décongestion.

L'instance d'évaluation de la politique des transports en Île-de-France(1), soucieuse de la nécessité d'une recherche de cohérence dans le traitement des projets de transport individuel d'une part, de transport collectif d'autre part, a constitué en son sein un petit groupe de travail(2) chargé d'engager une première réflexion sur le thème de l'évaluation du confort, de la régularité et de l'information(3).

Le présent article s'attache à résumer les constats effectués et les recommandations formulées par ce groupe en matière de confort et de régularité.

Une littérature foisonnante mais très ciblée

Une rapide recherche bibliographique a permis de constater que l'abondante littérature disponible sur ce thème exprime pour l'essentiel des préoccupations techniques, rarement une approche en termes d'évaluation économique. Elle a cependant permis d'identifier quelques études et documents touchant directement au mandat du groupe: les plus significatifs sont présentés ici.

Un ancêtre: l'étude de l'IAURP sur le choix du moyen de transport

A l'époque où l'on bâtit les premiers modèles globaux de transport en Île-de-France, l'IAURP publie, en 1966, les résultats d'une étude sur les lois de choix du mode de transport pour les déplacements domicile/travail: choix entre voiture et transport collectif, entre bus et métro, entre marche et transport collectif. Elle fournit au passage les fondements des clés de valorisation de plusieurs paramètres, clés toujours utilisées sans véritablement avoir fait l'objet d'une mise à jour.

Principe schématique de la méthode(4)

Parmi deux populations constituées d'une part de banlieusards venant travailler à Paris en train et effectuant un trajet terminal, d'autre part de possesseurs d'automobiles, l'étude s'attache à observer le taux d'utilisation de tel ou tel mode (voiture, métro, bus, marche) selon les variations des paramètres suivants observés deux à deux:

- nombre de sections de bus (coût monétaire d'une section au-delà de 2);
- nombre de changements de métro (temps de correspondance);
- différence de temps de trajet entre bus et métro;
- fréquence des bus (demie-période);

1) Présidée par Marcel Boiteux.
2) Ont participé aux réunions du groupe: l'INRETS (Jean-Paul Coindet - rapporteur), la RATP (Agnès Leroy et Jacques Veinberg), la SNCF (Bernard Cadoret et Catherine Mathiot-Bobin), le STP (Alain Meyère), le Conseil Régional d'Île-de-France (Jean-Raymond Fradin) et la DREIF (Fabrice Hébrard).
3) Voir Rapport du groupe de travail confort - régularité - information; Instance d'évaluation de la politique des transports en Île-de-France; octobre 1997.
4) Voir Michel Barbier et Pierre Merlin. 1966. "Choix du moyen de transport par les usagers", Cahiers de l'IAURP vol. 4-5.

méthodes

- différence de temps de trajet entre voiture et transport collectif.

A titre d'exemple, en comparant la proportion des travailleurs qui choisissent d'effectuer leur trajet terminal en bus sur 2, 3 ou 4 sections (plutôt qu'en métro avec une correspondance) à la différence des temps de trajets correspondants, on peut établir une équivalence entre le surcoût d'une section supplémentaire de bus et le gain de temps qu'elle procure, donc une valeur du temps.

Résultats pour l'année 1962

Valeur du temps de transport:

- Banlieusards venant à Paris en train: 3,20 F/heure
- Possesseurs d'une automobile:
 - Parisiens: 5,70 F/heure
 - Banlieusards: 4,90 F/heure

Inconfort d'un changement de métro: 4 minutes (ou facteur 2)

Inconfort d'une minute d'attente du bus: 1,8 minute (ou facteur 2,8)

Inconfort de la marche: 2 F/heure

En outre, le supplément d'inconfort lié à la recherche de stationnement dans les dix arrondissements centraux (par rapport aux arrondissements périphériques) est évalué à 1 F.

Les valeurs révélées par l'étude de l'IAURP n'ont bien évidemment, près de quarante ans plus tard, guère de valeur intrinsèque. On remarque cependant que les valeurs du temps des trois catégories étudiées sont assez précisément égales à trois quarts des salaires horaires correspondants: ce facteur 3/4 gardera une qualité de valeur tutélaire pendant des années.

La filière londonienne: le Business Case Development Manual

Le London Transport a établi un recueil de clés de valorisation de paramètres de qualité de service du transport ferroviaire. Bien que les méthodes utilisées ne soient pas très explicites⁵⁾, elles semblent se fonder sur deux types d'approche:

- d'une part une décomposition du déplacement en étapes élémentaires (marche, attente, trajet, correspondance ...), chaque temps correspondant étant affecté d'un coefficient de pénibilité propre. L'originalité tient ici à ce que ces coefficients peuvent dépendre de la congestion (encombrement des quais, des couloirs, remplissage des voitures);

- d'autre part la prise en compte de très nombreux attributs du système de déplacements, répertoriés en: propriété, informa-

tion, sécurité, présence de personnel, services ...

Le confort est notamment pris en compte par diverses composantes relevant de la qualité de l'environnement, comme la ventilation, la température, le bruit, mais surtout par le niveau de pénibilité.

Ainsi, le temps de circulation est affecté d'un coefficient multiplicateur fonction linéaire de la charge relative en passagers debout (la circulation assis n'est pas pénalisée), pouvant atteindre 2,5 à pleine charge⁶⁾. Le temps d'attente est doublé dans des conditions de faible occupation des quais, et pondéré, en situation d'affluence, par une fonction quadratique du nombre de personnes debouts par mètre carré⁷⁾. Le temps de marche est traité de la même façon que le temps d'attente, avec en outre une prise en compte des escaliers (coefficient 2,5 en descente et 4 en montée).

L'approche modélisatrice de la RATP

Dans son modèle global de trafic, la RATP utilise des clés de pénalisation des temps composant un déplacement en transport collectif. Ainsi, le temps de roulement est affecté d'un coefficient 1,1 pour le seul "bus Paris" (les autres modes ne sont pas pénalisés), et le temps d'attente est multiplié par 1,4 à 2 selon les modes, du fer lourd au bus. Un temps généralisé de correspondance est calculé par la formule: $T_g = \lambda T_{pur} + \mu$

L'exploitation de l'Enquête Globale de Transports de 1991 a permis d'établir les valeurs du coefficient multiplicateur λ (1,4 en général, 1,5 si un bus est impliqué dans la correspondance) et de la constante additive μ (5 à 6 mn selon les modes en présence).

Il est intéressant de remarquer que, par rapport à la pratique antérieure ($T_g = 1,4 T_{pur} + 4$), la réévaluation des coefficients ne traduit pas nécessairement une augmentation de la pénibilité mais, au moins en partie, l'introduction de la carte orange et, par suite, la généralisation de la correspondance gratuite. Les temps utilisés par le modèle comportent donc implicitement une composante monétaire.

Des méthodes spécifiques pour des cas particuliers

Trois études particulières sont mentionnées ici pour leur intérêt méthodologique.

SIRIUS, pour sa partie émergée, consiste à afficher des temps de parcours ou des

5) Préférences révélées et préférences déclarées.
6) Par exemple pour le train $W = 1 + 1,42 \times (\text{taux d'occupation debout} + 0,048)$.
7) $W = 2 + 0,524 \times (\text{densité d'occupation} + 0,5)2$.

longueurs de bouchon. Il a fait l'objet, dans sa partie est, d'une évaluation(8) portant plus particulièrement sur le gain de temps des utilisateurs des voies rapides ne se détournant pas de leur itinéraire lors de l'annonce d'engorgements. Un modèle de circulation en bouchon a été construit sur la base des vitesses et débits moyens observés, pour tester un taux de délestage de 2% (valeur moyenne observée sur plusieurs types de divergents). Il permet de montrer qu'une aussi faible décongestion procure, en cas de bouchon, un gain de temps considérable aux 98% d'usagers restants, gain constituant 80% de l'avantage estimé.

Cette évaluation, qui examine également les gains de temps des usagers détournés, les gains de sécurité et de pollution, n'a pas pris en compte les situations de "ralentissement", non plus que l'effet d'une politique de contrôle d'accès.

ALTAIR est un système de repérage des bus par satellite qui, outre l'information en temps réel des voyageurs sur les temps d'attente, est destiné à améliorer la sécurité (par la rapidité d'intervention) et la régularité. Sur ces derniers points, la RATP a procédé à une évaluation prenant en compte la réduction du temps d'attente ainsi que l'amélioration du confort assimilée à une offre supplémentaire équivalente.

Le gain sur le temps d'attente a été estimé soit selon l'hypothèse d'une réduction de 10% en heure de pointe, soit selon celle d'un temps de précaution fondé sur l'attente maximale ressentie, cette dernière étant effectivement réduite de 20%. Les deux méthodes donnent des résultats situés dans une fourchette de 1 à 2, mais ne sont sans doute pas exclusives, l'une pouvant s'appliquer plutôt aux voyageurs habitués, l'autre aux occasionnels.

Sur le confort, la RATP a établi que le gain de régularité, donc de temps de rotation des bus, équivaut sur la ligne 47 à l'introduction de 0,95 bus supplémentaire en pointe du matin, 1,67 bus à la pointe du soir.

CŒUR-Défense(9) est le projet de réaménagement du pôle d'échanges de la Défense. Il a fait l'objet d'une opération test d'évaluation socio-économique utilisant la méthode des préférences déclarées. Sur la base de facteurs de qualité de service (allant de la présence de personnel à la propreté en passant par la qualité de l'air et celle de l'éclairage ...), des scénarios ont été constitués en combinant des niveaux

croissants de qualité de ces facteurs ainsi que des hypothèses de prix et de temps, et testés auprès d'un échantillon restreint d'usagers (130 personnes).

Les résultats obtenus portent d'une part sur la valeur du temps des usagers (moyenne 33,50 F/heure en 1996), d'autre part sur l'équivalent monétaire du franchissement d'un niveau pour chacun des facteurs de qualité (par exemple 0,160 F par trajet pour la présence de personnel). L'avantage du projet réel a ainsi été établi à 0,933 F par trajet.

Ces résultats sont considérés comme spécifiques à l'opération évaluée et non directement transposables à d'autres pôles d'échanges. Par ailleurs, la méthodologie de l'étude conduit à s'interroger sur la part de subjectivité contenue dans le choix des attributs et la définition des scénarios, ainsi que sur la connaissance qu'ont les usagers de certains attributs. Enfin, cette méthode nécessite, dans le cas du confort, le recours à une grande simplification, dans la mesure où les scénarios ne peuvent être constitués qu'en nombre limité.

Quelques pistes pour le développement des méthodes d'évaluation

Sur la base de l'état des lieux rappelé ci-dessus, le groupe de travail a proposé un certain nombre d'opportunités.

En premier lieu, une mission sera conduite auprès du London Transport, en vue d'approfondir les méthodes ayant présidé à l'établissement du Business Case Development Manual, d'examiner leur transposabilité (voire celle de certains résultats au moins à titre provisoire) au cas de l'Île-de-France. Elle devrait en outre déboucher sur une estimation des moyens (notamment d'enquêtes) à mettre en œuvre pour constituer un tel manuel de référence.

Par ailleurs, le groupe s'est étonné de l'absence d'une réelle mise à jour des travaux fondateurs de l'IAURP. Il propose de procéder à une évaluation scientifique des méthodes utilisées à l'époque, à une recherche de perfectionnement intégrant les progrès des techniques statistiques, ainsi qu'à la détermination des moyens nécessaires à une telle actualisation, sur un champ plus représentatif de la configuration actuelle de l'Île-de-France ainsi que des caractéristiques de la mobilité.

Il a également indiqué quelques pistes simples, sur lesquelles la réflexion devrait être engagée.

- L'identification et la réexploitation éven-

méthodes

8) Voir Michel Fribourg et Jean Orsell. 1996. *Évaluation de l'exploitation des voies rapides en région Île-de-France - Le cas de SIRIUS-est.*
9) *Complexe d'échanges urbains. Voir Groupe de recherche concertée: ministère de l'Équipement Plan Urbain - DRAST - RATP - SNCF. 1996. Les lieux de mouvement de la ville: Détermination d'indicateurs de rentabilité des investissements.*

tuelle d'enquêtes récentes, lorsqu'elles comportent des éléments utilisables pour la mesure de critères de qualité de service.

- La réalisation d'enquêtes sur des terrains propices à la manifestation de stratégies d'échange de temps, d'argent et de confort.

- L'exploration des voies ouvertes par l'évaluation de SIRIUS-est, notamment l'incidence sur les ralentis et l'effet sur le fonctionnement des voies "de surface".

- Idem pour ALTAIR, avec la sécurisation du temps d'attente (notamment la possibilité d'utiliser ce temps à d'autres activités), le gain de confort procuré par l'homogénéisation de la charge des véhicules et l'apport de l'information à bord.

Enfin, le groupe a proposé la mise en place d'un "laboratoire permanent" chargé

de promulguer l'évaluation des paramètres de confort, de régularité et d'information dans les évaluations de projets a posteriori prévues par la LOTI.

Ce laboratoire, en fait l'animation par une ou deux personnes d'un réseau constitué entre les divers acteurs de l'évaluation, pourrait poursuivre l'objectif de lancer des recherches à visées opérationnelles sur les méthodes et les données de l'évaluation et l'obtention progressive d'une base de valeurs de référence.

Jean-Paul Coindet

Summary page 118

Les procédures d'élaboration des grands projets de la Sncf en Île-de-France

Bernard Bourdon

processus

En Île-de-France, les grands projets de développement des transports collectifs nécessitent, pour la création de nouvelles dessertes, des investissements lourds d'infrastructures, subventionnés à 80% par l'État et la Région Île-de-France dans le cadre des Contrats de Plan quinquennaux.

Un processus contraignant de prise en considération des projets avant le début des travaux est mis en place pour tenir compte de certaines spécificités:

- ils constituent de véritables projets d'aménagement du territoire et doivent respecter à ce titre les directives légales,
- ils se situent le plus souvent en zone urbaine et sont de ce fait plus sensibles,
- ils doivent s'intégrer dans l'organisation des transports et de leur financement mise en place dans la Région Capitale.

Les enjeux techniques, financiers, d'aménagement du territoire, d'insertion dans l'environnement liés aux projets d'investissement importants sont tels, qu'ils exigent que l'Autorité Organisatrice, les tutelles, les financeurs, les collectivités, les riverains concernés, ... participent à toute l'élaboration du projet, directement ou indirectement.

Les différentes étapes qui conduisent à la mise en œuvre d'un projet d'infrastructures

de transports en commun en région Île-de-France sont de ce fait nombreuses, longues et complexes et comportent chacune des approfondissements d'études et des processus de concertation garantissant ainsi la rigueur sur le plan technique et la prise en compte de tous les avis potentiels.

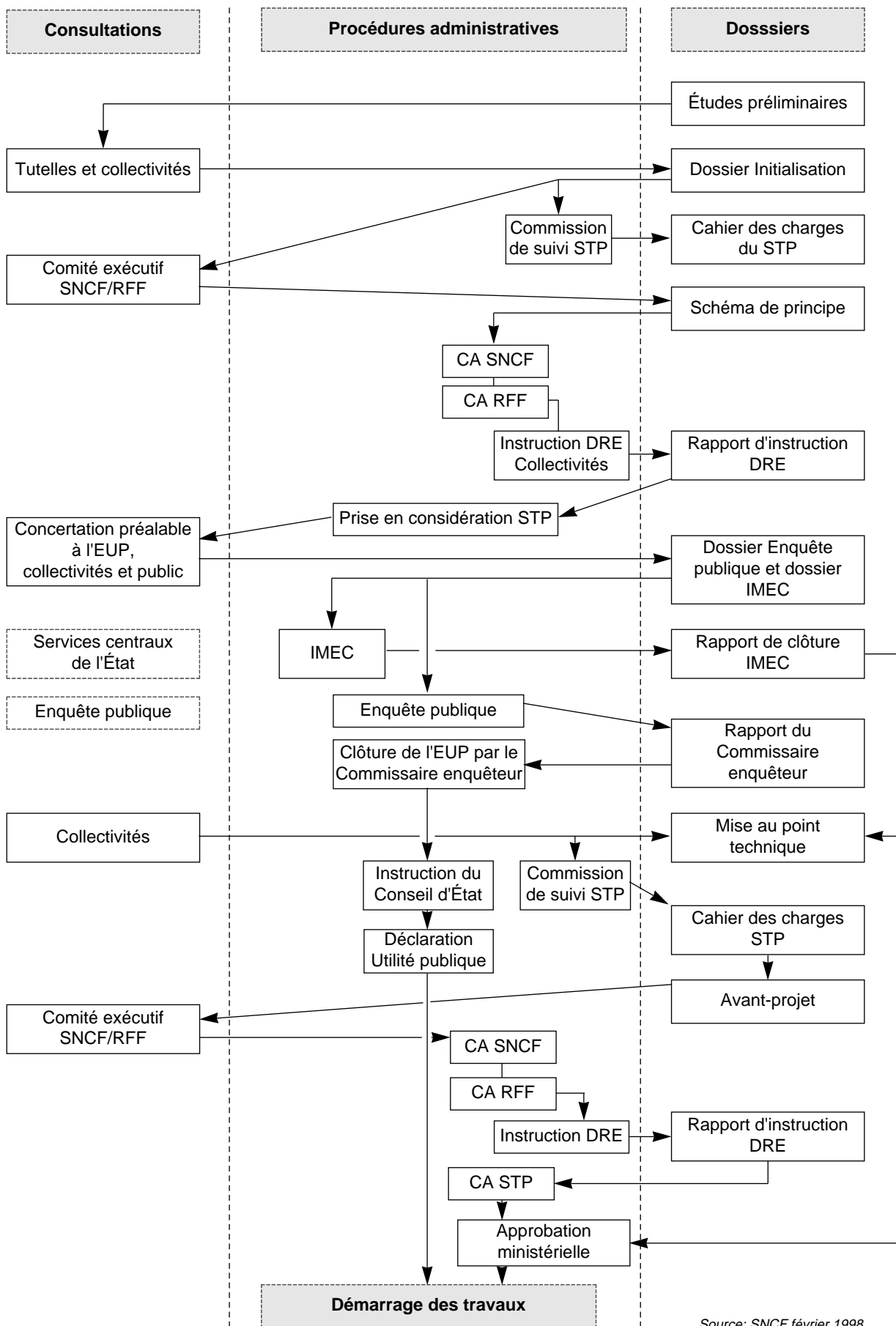
Le schéma ci-après est l'illustration de cette complexité. Il faut en général au moins trois ans d'études et de procédures. Si l'on y ajoute la durée des travaux, le plus souvent trois à cinq ans, et la coordination nécessaire avec l'inscription du projet au Contrat de Plan quinquennal, cela explique qu'il faut généralement près de dix ans entre le lancement d'une idée et la mise en service du projet correspondant.

LES DIFFÉRENTES ÉTAPES

Études préliminaires

Le schéma directeur Île-de-France fixe le cadre général du développement de la région.

A l'intérieur de ce cadre, des études sont réalisées, soit à l'initiative des différents partenaires du secteur des transports (Direction des Transports Terrestres, Direction Régionale de l'Équipement, RATP,



Source: SNCF février 1998

processus

SNCF, APTR, ADATRIF, Région Île-de-France), soit à la demande d'acteurs locaux, pour modifier ou préciser la consistance des projets qui y figurent.

Les études préliminaires sont très variées (études sectorielles, études portant sur une seule infrastructure) et très nombreuses à tel point qu'un comité de coordination et de suivi des études de transport collectif en Île-de-France a été créé sous l'égide du Syndicat des Transports Parisiens (STP) à la demande de la Direction des Transports Terrestres.

La volonté d'avoir une définition rigoureuse des projets se traduit par l'analyse multicritère des différentes variantes envisageables et l'analyse des différents scénarios de phasage de mise en œuvre. La durée des études préliminaires est très variable et dépend bien sûr de la complexité du projet (de quelques mois à un an ou deux). Cette étape ne rentre pas dans le cadre officiel de prise des décisions mais elle est indispensable car seuls peuvent aboutir des projets qui ont fait l'objet d'un consensus à ce stade. C'est pourquoi, dès cette phase amont, les collectivités sont associées au suivi des études et à la définition des projets.

Exemples d'études préliminaires en cours: liaison rapide Normandie - Vallée de Seine; liaison Picardie - Roissy

Dossier initialisation (DI)

Le dossier d'initialisation est le résultat des larges études amont. Il présente l'opération projetée à des fins de programmation et de meilleure utilisation des moyens d'étude. Il s'agit d'un court document exposant les objectifs, les moyens d'y parvenir, l'action stratégique à laquelle se rattache l'opération et une première évaluation des avantages attendus.

Le dossier d'initialisation est présenté aux Comités Exécutifs - SNCF et RFF qui décident l'orientation à donner au projet. L'approbation du DI est nécessaire pour l'engagement d'études plus approfondies. L'élaboration du dossier et son approbation nécessitent deux à trois mois.

Exemple de dossiers d'initialisation en préparation: amélioration de la desserte de Roissy par le RER B.

Commission de suivi STP préalable au schéma de principe

L'élaboration du schéma de principe se fait dans le cadre d'une commission de suivi présidée par la direction du STP

assistée d'un représentant du Conseil Général des Ponts et Chaussées à titre d'expert et regroupant la Direction des Transports Terrestres, la Direction du Budget, la Direction du Trésor, la Direction Régionale de l'Équipement, la ou les Direction(s) Départementale(s) de l'Équipement concernée(s), le cas échéant d'autres organismes intéressés (EPA, SAN, Département, Commune...) et bien sûr les entreprises SNCF/RFF qui assument la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage des projets.

Cette commission va chercher à optimiser le projet sur des critères de coût, impacts locaux, taux de rentabilité, impact sur l'indemnité compensatrice, endettement des entreprises. Les travaux de cette commission durent plusieurs mois.

Exemples de dossiers en commission de suivi: établissement d'une correspondance entre la ligne D du RER et le Trans Val de Marne à Pompadour; tangentielle nord Sartrouville - Noisy le Sec et Pontoise Le Bourget

Cahier des charges

Le STP demande l'élaboration du schéma de principe sur la base d'un cahier des charges qui définit les principales orientations fonctionnelles en fournissant un cadre suffisamment précis dans lequel s'inscrira le projet.

Schéma de principe (SP)

Le schéma de principe est un document officiel et constitue le dossier de base pour la prise en considération de l'opération par le STP et pour son inscription dans les documents d'urbanisme.

Le SP expose les objectifs généraux de l'opération envisagée ainsi que la nature et l'importance des services rendus, indique la durée approximative des travaux et les caractéristiques principales des ouvrages. Il fait état de variantes du projet. Il comprend une partie "exploitation" solide et une partie "économique" très développée.

Le schéma de principe est soumis à l'approbation des conseils d'administration SNCF et RFF. Un rapport d'instruction est rédigé par la Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France, présentant les principaux aspects locaux du projet, l'avis des collectivités locales du secteur d'étude et des administrations concernées.

Le schéma de principe ne constitue pas un engagement des autorités de tutelle sur la réalisation du projet. Le Conseil d'Admi-

ILS SONT TOUJOURS
EN AVANCÉ
DE DIX ANS DE RETARD!



nistration du STP n'approuve pas un SP mais le prend en considération, sur des critères de niveaux de trafic, taux de rentabilité, etc., mais aussi au vu du rapport d'instruction de la DREIF. La mise au point du schéma de principe et son instruction nécessitent quatre à six mois

Exemples de schémas de principe en préparation: tangentielle nord Pontoise - Le Bourget/Sartrouville - Noisy; tangentielle Ouest + Sud: Cergy - Massy - Corbeil; liaison Ermont - St Lazare et réaménagement de la gare d'Ermont.

La concertation préalable à l'enquête publique

(cadre juridique: art. L300-2, R 300-2 à R 300-3 du code de l'urbanisme)

Cette procédure du code de l'urbanisme a pour but d'informer le public et de recueillir ses remarques avant l'achèvement des études.

Il appartient au maître d'ouvrage d'aviser le Conseil Municipal afin qu'il délibère sur les modalités de cette concertation (expositions, réunions, ...). Un bilan de la concertation est présenté par le Maire au Conseil municipal qui en délibère.

Enquête publique

(Cadre juridique: loi n°83-630 du 12 juillet 1983 et son décret d'application n°85-453 du 23 avril 1985 modifié par décret n°93-245 du 25 février 1993.

Cadre juridique: code de l'expropriation art L11-2 à L11-7 et art R11-1 à R11-18;

circulaire du 26 mars 1993).

La réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux (d'une certaine importance) susceptibles d'affecter l'environnement est précédée d'une enquête publique soumise aux prescriptions de la loi.

Le dossier soumis à l'enquête comprend:

- une notice explicative;
- une étude d'impact (analyse de l'état initial - analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement - mesures envisagées pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement);
- un plan de situation et un plan général des travaux;
- les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants;
- l'appréciation sommaire des dépenses.

L'enquête est ouverte et organisée par le préfet qui saisit, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur, le président du tribunal administratif.

L'enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions. A l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur remet un rapport et ses conclusions. Il s'est alors écoulé environ cinq mois.

Lorsque la réalisation de l'opération nécessite des opérations d'expropriation, une déclaration d'utilité publique est prononcée par l'autorité compétente (Ministre par voie de décret en Conseil d'État - Ministre par voie d'arrêté ordinaire - Préfet par voie d'arrêté).

processus

Le délai entre la fin de l'enquête et la déclaration d'utilité publique est au maximum de douze mois (DUP préfet) ou dix-huit mois (DUP Conseil d'État).

Viennent d'être effectuées les enquêtes publiques relatives à l'amélioration de la ligne C intra-muros et desserte de la branche nord ainsi qu'au réaménagement du pôle d'échanges de Lieusaint-Moissy.

Instruction Mixte

(Cadre juridique: loi n°52-1265 du 29 octobre 1952 sur les travaux mixtes, décret n°55-1064 du 4 août 1955 modifié. Circulaire du 7 janvier 1959 sur l'application de la nouvelle législation sur les travaux mixtes).

La procédure d'instruction mixte à l'échelon central a pour but de concilier, s'il y a lieu, les intérêts de la Défense Nationale et ceux des autres services intéressés en ce qui concerne notamment l'aménagement du territoire, la vie économique du pays et les nécessités de la protection civile.

Le projet fait l'objet d'une instruction par les différents services de l'État. En cas d'accord, un procès verbal est établi et clos la conférence. En cas de désaccord des services intéressés, la commission des travaux mixtes est saisie et il est statué sur le projet par décret en Conseil d'État.

Cette procédure se déroule simultanément avec l'enquête publique.

Commission de suivi STP préalable à l'Avant Projet

Les enjeux techniques et financiers liés aux projets d'investissement importants exigent qu'il soit assuré un suivi précis tout au long du processus d'études.

C'est pourquoi, précédant l'élaboration de l'Avant Projet, la commission du suivi STP va demander que lui soit explicité les modifications intervenues en cours de route.

Le STP demande l'élaboration de l'Avant Projet sur la base d'un cahier des charges.

Exemple de dossier: restructuration de la plate-forme multimodale des gares de Massy.

Avant Projet (AP)

L'Avant Projet est un dossier technique établi par le maître d'ouvrage qui détaille la définition technique de l'opération et arrête son coût. D'une manière générale, l'Avant Projet définit les objectifs de coût, de délai

et de services rendus de l'opération.

L'Avant Projet est, dans un premier temps, approuvé par le Conseil d'Administration des maîtres d'ouvrage SNCF/RFF après présentation aux Comités Exécutifs.

Préalablement à la présentation au Conseil d'Administration du STP, le dossier d'Avant Projet fait l'objet d'une instruction par la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France.

Cette instruction consiste notamment en la consultation, sur la base du dossier d'Avant Projet, des organismes de l'État, des collectivités publiques et de certaines associations concernées. Elle aboutit à la remise d'un rapport, signé du Directeur de la Division des Infrastructures et des Transports reprenant les observations formulées dans le cadre de la consultation et proposant au Conseil d'Administration du STP d'approuver l'Avant Projet en tenant compte éventuellement de recommandations issues des observations précitées.

La mise au point de l'Avant Projet et son instruction nécessitent quatre à six mois.

Exemple d'Avant Projet en cours de mise au point: desserte de Noisy-le-Roi et de Saint-Germain-en-Laye.

Approbaton Ministérielle

Le projet est soumis à décision du Ministère Chargé des Transports. L'approbaton par l'autorité compétente vaut contrat de réalisation.

Parallèlement à toutes ces procédures, il convient, avant de démarrer les travaux, d'avoir obtenu par l'État et la Région l'inscription du projet au Contrat de Plan État-Région et la mise en place des financements échelonnés. Les travaux peuvent alors commencer, des procédures spécifiques sont mises en place pour veiller au respect des programmes, des coûts, des délais...

Quelques années plus tard, le projet est mis en service et facilite les déplacements des franciliens qui, entre temps, ont fait connaître de nouveaux souhaits de dessertes ... la boucle est bouclée, éternel recommencement du service public.

Bernard Bourdon

Summary page 118