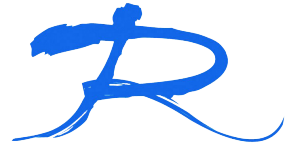




POLYTECH[®]
TOURS
Département
Aménagement et Environnement



UNIVERSITÉ
FRANÇOIS - RABELAIS
TOURS

Note de synthèse

-

Stage de fin d'étude

-

STIF

Phase Etudes Préliminaires (EP) d'un tramway



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

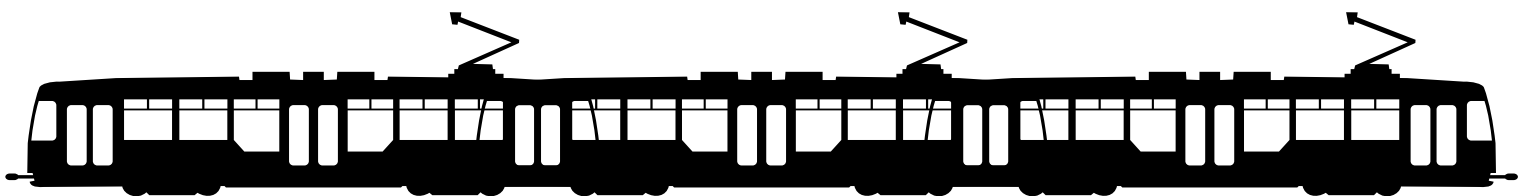
Durée : 5 mois & 5 jours

Période : 4 avril au 2 septembre 2016

Tuteur du stage : Mr PIGNAL Jean-Yves
Adjoint au Chef de Division (DPI/Tram Sud)

Tuteur de l'école : Mr BAPTISTE Hervé
Maitre de conférences (Aménagement de l'espace urbanisme)

Clément
Skrzypcsak
DAE5



PRÉSENTATION DU STIF

Le STIF en quelques mots

Le STIF est l'autorité organisatrice de transports publics de la région Île-de-France. La Région Île-de-France, la Ville de Paris et les sept autres départements franciliens sont membres du STIF. Le STIF est porteur de la vision globale des transports franciliens dont il confie la mise en œuvre à 74 entreprises de transport. Il dispose de compétences régies par des dispositifs législatifs et réglementaires qui lui sont propres.

La spécificité du STIF, par rapport aux autres autorités organisatrices de transport, est d'intervenir sur les périmètres (régional, interurbain, urbain) qui relèvent ailleurs en France de différents niveaux de collectivités.

Afin de répondre aux attentes des voyageurs, des élus et des acteurs économiques, le STIF imagine des solutions innovantes pour les transports d'aujourd'hui et de demain. Il décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).

Statut et organisation

Le STIF est dirigé par un Conseil de 29 administrateurs. Ce Conseil est présidé par la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France, Valérie Pécresse. Il se réunit six à sept fois par an et peut également procéder à l'audition des transporteurs (RATP, SNCF et Optile).

Il impulse et définit les politiques des transports en Île-de-France et les moyens de leur mise en œuvre. Les décisions du Conseil rythment les projets et permettent d'en valider les principales étapes.

Les équipes du STIF (365 agents) sont placées sous l'autorité de Laurent Probst, Directeur Général nommé par la Présidente, après avis du Conseil.

Les principales missions et interventions du STIF

Exploitation des réseaux

01

- définition de l'offre de transport et du niveau de la qualité de service
- désignation des exploitants et définition des conditions d'exploitation des réseaux
- financement du fonctionnement des transports publics / rémunération des entreprises exploitantes

La politique tarifaire

02

- définition de l'offre tarifaire : le STIF fixe les tarifs et crée les titres de transport

Le matériel roulant

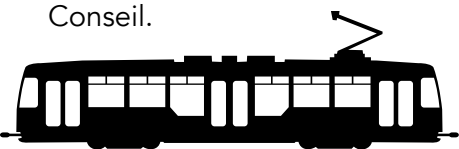
03

- élaboration d'un schéma directeur du matériel roulant ferroviaire (RER et Transilien) et d'un schéma directeur du matériel métro
- participation au financement de l'acquisition de matériel roulant

L'extension et l'amélioration du réseau de transports publics

04

- définition de la politique de mise en accessibilité des réseaux de transports
- le STIF est chargé de l'élaboration ou de la révision du Plan de déplacements urbains (PDU) (PDU) (PDU)
- le STIF coordonne les politiques d'investissement visant à étendre et à améliorer le réseau
- participation au financement des projets d'investissement relatifs aux infrastructures

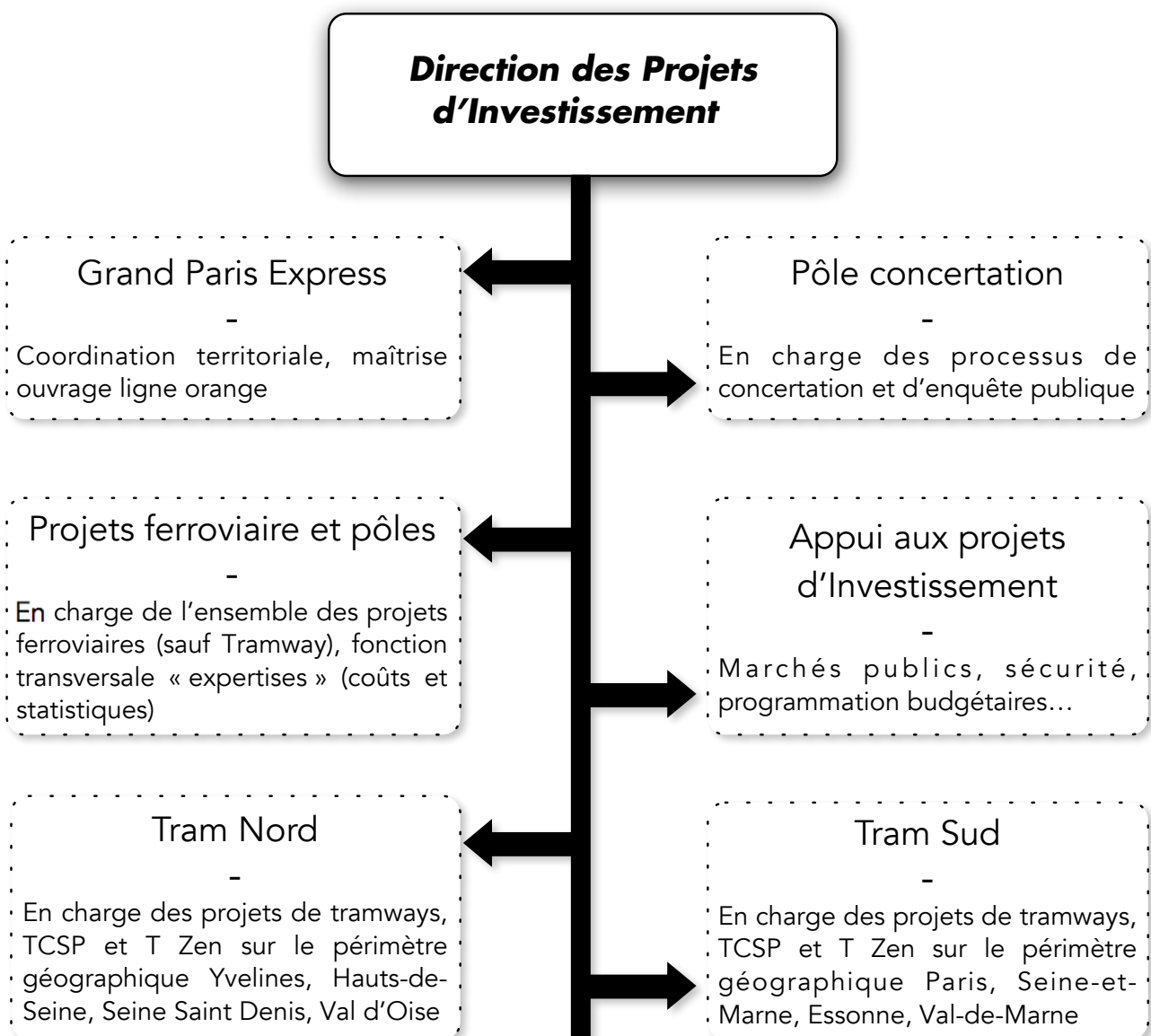


Affectation au sein du STIF

Le STIF est une structure composée de plusieurs directions (Direction de l'Exploitation, Direction du Développement des Affaires Economiques et Tarifaires...). Voici quelques éléments sur la direction dans laquelle j'ai été affecté : la DPI.

La Direction des Projets d'Investissement (DPI) du STIF est en charge du suivi et du pilotage des projets d'infrastructures relatifs à la modernisation et à l'extension du réseau de transports francilien : ferroviaires (RER, métro, Transilien), tramways, T Zen, TCSP, pôles multimodaux.

Sous l'autorité d'un directeur et de son adjoint, la DPI comprend une direction de projet GPE (Grand Paris Express), un « pôle concertation » et plusieurs « divisions » :



Durant mon stage de fin d'étude, j'ai été assigné au sein de la direction des projets d'investissement à la division Tram Sud. Cette division comporte un chef de division, un adjoint au chef de division, huit chargés de projets et deux secrétaires.



MON EXPÉRIENCE

La prise de poste s'est effectuée le lundi 4 avril 2016. D'une durée de 5 mois, mon expérience au sein du STIF s'est terminée le vendredi 2 septembre. Dès le premier jour, j'ai été accueilli au sein de l'équipe de la division Tram Sud. J'ai travaillé en collaboration avec deux chargés de projets sur deux projets de prolongement de tramway en Île-de-France. Durant mon stage, je me suis aussi vu confier des missions transversales relatives au matériel roulant ou à la gestion d'un livret financier.

Projets suivis

J'ai suivi principalement deux projets de prolongement de ligne de tramway durant mon stage : la ligne T3 et la ligne T7.

T3 Ouest

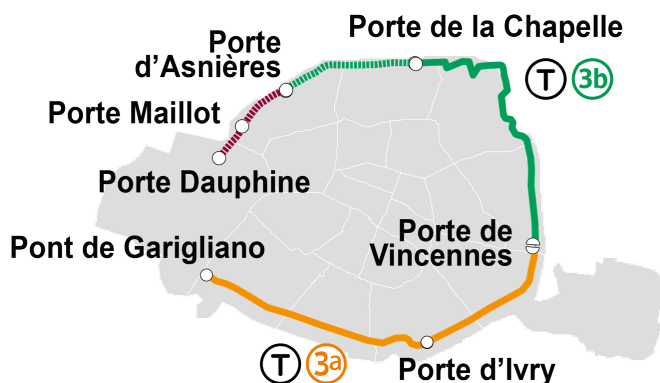
Depuis 2012, le tramway T3 longe le boulevard des Maréchaux de Pont de Garigliano à Porte de la Chapelle. En 2018, il rejoindra la Porte d'Asnières. Le projet étudié porte sur un prolongement jusqu'à Porte Dauphine, sur un territoire aujourd'hui desservi par les lignes de bus PC1 et PC3. Le tramway T3 desservira alors les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements et confirmera son rôle de transport de rocade autour de Paris.

La Ville de Paris et le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, sont maîtres d'ouvrage de ce projet. Les études relatives au système de transport sont menées par le STIF, et celles portant sur l'insertion urbaine du projet sont réalisées par la Ville de Paris. La Ville de Paris coordonne l'ensemble de ces études en vue de présenter le projet à l'enquête publique. Le projet est financé par l'État, la Ville de Paris et la Région Île-de-France.

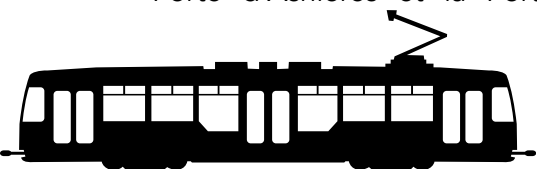
Le prolongement jusqu'à la Porte Dauphine desservant et franchissant la Porte Maillot représentera un tracé de 3 kilomètres et sera desservi par 6 nouvelles stations. Le temps de parcours est estimé à 11 minutes entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine. Le

tramway T3b circulera de 05h00 à 00h30 (et jusqu'à 1h30 les vendredis et samedis soirs), avec une fréquence à minima de 4 minutes en heure de pointe et de 8 minutes en heure creuse. La fréquentation de la ligne est estimée à plus de 7600 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

Les objectifs principaux de ce projet de transport sont d'améliorer la desserte locale dans le secteur Ouest de Paris, d'améliorer le maillage du réseau des transports collectifs, d'augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements ainsi que de renforcer les liaisons avec les communes limitrophes.



Le tramway T3 poursuit sa route vers l'Ouest



T7 phase 2

La première phase du T7, mise en service le 16 novembre 2013, permet de relier Villejuif (Louis Aragon) et Athis-Mons (Porte de l'Essonne) en 30 minutes environ, avec une fréquence actuelle de 6 min en heure de pointe. Longue de 11,2 km, la première phase du T7 dessert notamment le pôle d'emploi Orly-Rungis et offre des correspondances avec plusieurs lignes existantes ou en projet, notamment le RER C, la ligne 7 du métro, le TVM (Trans-Val-de-Marne) et les futures lignes 14 et 15 du Grand Paris Express.

Le STIF et la RATP sont maîtres d'ouvrage de ce projet. Le STIF est maître d'ouvrage du système de transport (hors SMR (Site de Maintenance et de Remisage) et PCL (Poste de Commande Localisé)) et des aménagements urbains liés tandis que la RATP est maître d'ouvrage de l'extension du site de maintenance et de remisage.

L'opération de prolongement du T7, qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) par le Préfet de l'Essonne en date du 27 novembre 2013, concerne la réalisation du prolongement de la ligne de tramway T7 d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge. Ce projet permet de relier le terminus provisoire d'Athis-Mons Porte de l'Essonne à la gare RER de Juvisy-sur-Orge en traversant trois communes : Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Juvisy-sur-Orge. Avec 6 nouvelles stations, le tracé de 3,7 km dessert les quartiers bordant la RN7 au Sud d'Orly ainsi que le centre-ville de Juvisy-sur-Orge.

Les objectifs à l'échelle du projet sont d'améliorer les conditions de déplacements, d'augmenter l'utilisation des transports collectifs, de favoriser l'accès du Nord et du Sud de l'Essonne au pôle d'emplois d'Orly-Rungis ainsi qu'accompagner la requalification et le renouvellement urbain de la RN7.

Missions effectuées

Je me suis vu confier par mon chef de division, selon l'avancement des projets étudiés, des missions assez riches et diversifiées. J'ai participé à la définition du montage de l'opération (contrats, maîtrise d'ouvrage...), à l'identification des besoins en matière de prestations externes et internes, au pilotage du projet (programme, calendrier, coûts, budget), à la définition du mode de financement et le dialogue avec les co-financeurs, à la préparation des procédures de concertation et d'enquêtes du projet, à la représentation du STIF aux réunions techniques ou publiques, éventuellement en présence d'élus ainsi qu'à l'accompagnement du projet dans ses étapes décisionnelles comme notamment la préparation des dossiers à soumettre au Conseil du STIF.

J'ai aussi pu à travers cette expérience exercer ces missions avec les autres directions du STIF et services de la direction des projets d'investissement. J'ai pu découvrir les rouages de la planification des activités et des étapes de projets, en lien avec les opérateurs et les maîtres d'ouvrage, j'ai pu participer à des réunions concernant la définition des infrastructures ou aménagements à réaliser et j'ai représenté le STIF lors de réunions techniques en interne ou en externe. J'ai aidé à mettre en place, en amont, les réunions publiques, la préparation, la passation des marchés et le suivi de leur exécution ainsi que l'établissement de l'ensemble des dossiers présentés au Conseil du STIF. J'ai contribué au pilotage de l'élaboration des conventions



(financement, maîtrise d'ouvrage, occupation, ...), leur suivi à travers la tenue des comités de suivi. J'ai collaboré en participant à part entière à l'analyse des études et des dossiers relatifs à l'opération dans le champ de compétence du STIF, à la rédaction de notes de synthèse ou d'argumentaires à l'intention des décideurs intéressés aux projets, de courriers, de comptes-rendus de réunions...

Au-delà de ces missions de pilotage de projets, j'ai investi une partie de mon temps dans la conduite d'études transversales comme la mise en place d'un livret financier permettant de suivre plus simplement le financement entre le STIF et ses différents mandataires ou encore un diagnostic sur l'ensemble des projets gérés par la division Tram Sud relatif à la sûreté (caméras d'exploitation, caméras de surveillance, éclairage public...) aux approches des stations.

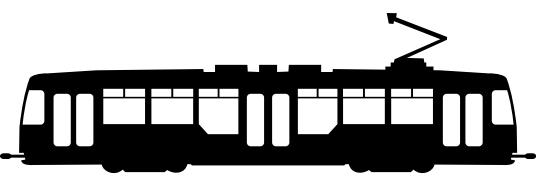
Par ailleurs, la direction des projets d'investissement étant dotée de plusieurs marchés à bons de commande pilotés par ses chargés de projets comme l'insertion urbaine, les études de trafic dynamique et statique, la communication, l'expertise des coûts et plannings, l'expertise ferroviaire, la concertation; j'ai pu découvrir les processus de création, de gestion de ces marchés à bons de commande.

En ce qui concerne le projet de prolongement du T3 à l'Ouest, j'ai participé à de nombreuses réunions avec la Ville de Paris, plus précisément, avec la Mission Tramway (MTW) et la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD). En tant que soutien au chargé de projets affecté sur ce projet, j'ai veillé à la bonne coordination entre les projets majeurs (prolongement RER E, études urbaines de la Ville de Paris, prolongement actuel du T3 jusqu'à Porte d'Asnières...). J'ai notamment contribué à la relecture des livrables envoyés par les bureaux d'études (EGIS, SYSTRA...), au contrôle du respect du planning directeur, à l'organisation de nombreuses réunions regroupant plusieurs entités (Etat, Région Île-de-France, élus, bureaux d'études, chargés de projets...) ainsi qu'à la formalisation en interne des argumentaires à porter lors de ces réunions.

Durant l'ensemble de la période de mon stage, j'ai rédigé de nombreux courriers à destination d'élus, de la région d'Île-de-France, de directeurs généraux (SNCF, RATP, VEOLIA...) ou de simples citoyens (acquisition foncière). J'ai aussi été sur le terrain afin d'observer l'avancement des travaux pour le chantier relatif au prolongement du T3 de Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières ou je suis simplement allé directement sur les lieux d'un futur tracé afin d'avoir une meilleure vision et de mieux comprendre les problématiques auxquelles le projet de tracé était soumis.

Chargé de projets, un poste à responsabilités

J'ai travaillé la plus part du temps en soutien à deux chargés de projets. Ceux-ci pilotent les projets sous la supervision de leur chef de division. De nombreux échanges, étapes de validation ont lieu entre le chargé de projets et le chef de division. Les échanges relatifs aux projets se déroulent notamment lors des réunions AEC (Affaires En Cours), qui s'organisent régulièrement. Elles sont l'occasion d'un reporting sur les projets, d'une remontée des points durs, d'une validation de certaines orientations concernant les projets. Il est attendu du chargé de projets un



esprit de responsabilité, une prise d'initiatives permettant la bonne marche des projets pilotés et une réactivité importante au regard des événements jalonnant la vie d'une opération.

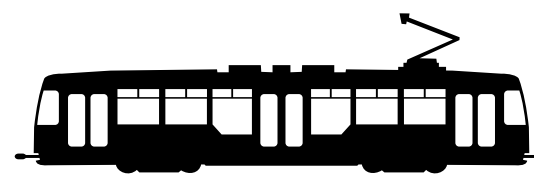
Afin de mener à bien les projets qui lui sont confiés, j'ai pu remarquer qu'un chargé de projets doit pouvoir maîtriser un certain nombre de connaissances. Le chargé de projets doit avoir des bases réglementaires et techniques concernant les procédures administratives en lien avec les projets de construction, de conception d'infrastructures de transports et doit connaître les principes de base en matière de financement de projets et de comptabilité publique. Il doit aussi être pourvu de notions sur la gouvernance territoriale en Île-de-France en matière de transports, ainsi que sur la répartition des rôles dans les domaines de l'aménagement, de la mobilité entre les différents acteurs, interlocuteurs du territoire.

Un chargé de projets est le garant de la bonne conduite de l'opération. Il accompagne celle-ci dans le cadre hiérarchique du STIF (préparation des arbitrages et reportings) et s'appuie sur les ressources transversales internes. Il propose, fait valider la stratégie, la gouvernance du projet à chaque étape et porte, vis-à-vis des partenaires, la stratégie du STIF sur l'opération en question. Il maîtrise les fondamentaux de la conduite de projets (coût, délais, risques, modalités d'organisation de la conduite d'opération, capitalisation), les processus internes spécifiques du STIF ainsi que les enjeux territoriaux des projets. Il associe les autres services au sein de sa direction, et plus largement du STIF, pour chacune des étapes et décisions majeures de l'opération et anticipe, en les préparant en amont, les étapes ultérieures d'élaboration du projet.

Une expérience très riche

D'un point de vue personnel et professionnel, cette expérience au sein du STIF a été très enrichissante. Les quelques visites terrains, chantiers que j'ai pu effectuer ont été vraiment très intéressantes et formatrices. Après 4 mois au sein de la division Tram Sud, j'ai apprécié de pouvoir suivre l'avancement de plusieurs projets, d'accompagner le processus de décision, de rencontrer et d'échanger avec un large panel d'acteurs du territoire ainsi que de travailler au sein d'une équipe soudée, qui m'a accompagné pendant toute la durée de mon stage. J'ai aussi participé à des formations comme une journée consacrée à la maîtrise de la sécurité sur les chantiers de transports urbains et responsabilité (théorie générale, étude de cas réels et jurisprudence). C'est la notion de management de projet qui m'a vraiment séduit. Le point noir de cette expérience serait la difficulté à assimiler et connaître l'ensemble du vocabulaire, jargon, termes techniques liés au matériel roulant, aux infrastructures de transports et aux processus internes.

A travers ce poste très opérationnel, j'ai pu améliorer quelques qualités professionnelles. Être autonome est pour moi, une des aptitudes les plus importantes pour ce genre de poste. Le chargé de projets à beaucoup de responsabilité à sa charge, il doit être organisé, rigoureux et très réactif (la tenue du planning des opérations du projet dépendra de sa vigilance et du respect des procédures). La curiosité (développer sa connaissance) est aussi une chose à ne pas négliger. Durant mon stage, j'ai pu échanger avec des chargés de projets appartenant à d'autres directions et divisions que la mienne, me permettant ainsi de connaître les différents projets qu'ils suivaient ainsi que leur quotidien.



Cette première expérience, enrichissante, dans le monde du transport m'a donné envie de continuer à explorer la conduite, le pilotage de projets de transports publics. Le STIF, en déployant une réelle capacité à piloter des projets complexes et diversifiés en lien avec une multitude d'acteurs, offre une vision globale sur le développement du transport en Île-de-France. Je pense que cette expérience est une vraie valeur ajoutée pour mon futur, mon projet professionnel. Cette totale immersion dans le monde des transports a confirmé, a donné du sens à ma volonté de poursuivre dans ce milieu.

Et après ?

Le STIF m'a proposé un CDD de 6 mois au sein de la Direction des Projets d'Investissement et de la division Tram Sud, afin de pouvoir épauler le chargé de projets en charge des dossiers de la ligne T3 ainsi qu'étudier les différentes problématiques de ce prolongement dans la nouvelle phase projet qui va débiter à la rentrée de septembre.

