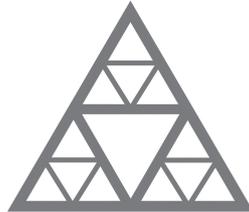


Gabriel BEJANIN, Matéo COMBES, Hatim LATIF & Clément MULET



École des Ponts

ParisTech

ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES

Etude prospective autour des gares du RER Métropolitain - Note d'organisation

Séminaire de département VET

Juin 2024

Table des matières

1	Organisation générale et répartition du travail	2
2	Relation avec le commanditaire	2
3	Temporalité	3
4	Apport des différents parcours	3
5	Obstacles techniques	3
6	Conclusion	3

1 Organisation générale et répartition du travail

L'organisation générale de notre travail était la suivante : nous avions un rendez-vous hebdomadaire tous les jeudis lors duquel nous faisons le point avec le commanditaire puis nous nous répartissions le travail à faire pour la semaine suivante à la fin de la séance. En dehors de ces sessions dédiées pour travailler le projet, nous ne sommes pas parvenus à nous réunir. Chacun travaillait de son côté pendant la semaine sur la tâche qui lui avait été assignée lors de la séance du jeudi. Nous communiquons par Messenger sur un groupe dédié et nous utilisons Google Drive comme espace de travail partagé.

Globalement, il a manqué une certaine cohésion et cohérence dans le groupe. Les séances du jeudi ne suffisaient vraisemblablement pas en termes de travail de groupe. En effet, une bonne partie de ces séances était consacrées à un échange avec le commanditaire ce qui nous laissait que peu de temps pour travailler réellement en groupe. L'emploi du temps de chacun rendait compliqué l'organisation de sessions de travail communes. D'autre part, bien que les rendez-vous avec le commanditaire étaient hebdomadaires, il y avait une réelle irrégularité dans le travail de chacun et cette irrégularité était déphasée selon les membres du groupe. Il n'y avait donc que peu de réelles phases de travail à 4 sur le sujet. Cela a rendu d'autant plus difficile la production efficace de résultats et de rendus cohérents. La visite de terrain en Gironde effectuée début avril n'a permis que faiblement de créer une dynamique de travail commune. En effet, nous étions par groupe de 2 lors des visites de terrain. Nous avons donc peu travaillé, discuté et réfléchi à 4 lors de ces visites.

De manière général, on regrettera une organisation parfois compliquée du travail due aux différentes approches de chacun ainsi qu'aux différentes disponibilités des membres du groupe. Il a été compliqué de créer une réelle dynamique de groupe à 4 qui aurait permis d'une part de travailler efficacement de manière rythmée et d'autre part de bénéficier de réflexions communes productives.

2 Relation avec le commanditaire

Nous avons échangé quasiment toutes les semaines avec le commanditaire de notre projet à savoir l'Etablissement Public Foncier de Nouvelle Aquitaine. Les échanges se faisaient principalement avec Oriane Lafargue, Directrice du service d'études, qui encadrait nos travaux puis ponctuellement venait s'ajouter Alexandre Villatte, DGA de l'EPFNA, qui apportait un regard plus critique sur le travail mené. Oriane Lafargue a été remplacée par Alexandre Villatte sur la fin du projet pour cause de départ en congé maternité. Le projet était divisé en 2 phases principales. Une première phase devait amener à dégager des typologies de gares, la deuxième consistait à étudier 5 gares en particulier pour dégager des principes de mutation foncière. L'encadrement était au début plutôt positif, presque trop présent, ne nous laissant pas le temps de réellement travailler en groupe et de réfléchir sur les sujets proposés. Dans un second temps, on a noté de plus grandes difficultés de communication avec le commanditaire. En effet, après les visites de terrain, il s'agissait d'étudier en détail les gares visitées et de proposer une méthodologie d'analyse et de mutation. Cependant, les consignes étaient en réalité peu claires, surtout au vu des connaissances et de la pratique faibles que nous avions en termes de mutation foncière. Ainsi, nous nous sommes attardés sur des détails de formes de présentation dans un premier temps, puis de fond durant plusieurs semaines et cela nous a bloqué dans notre étude. La forme demandée par le commanditaire est au

final très éloignée de ce que l'on pensait devoir fournir initialement. Le fond également a été réorienté avec une optique tournée très méthodologie plus qu'une application directe avec des propositions concrètes de mutation. De plus, le travail nécessaire qui a été fait en détail sur un quartier de gare s'est révélé être en réalité beaucoup trop conséquent et impossible à réaliser sur les 5 gares visitées.

3 Temporalité

Le calendrier était contraint par la visite de terrain qui avait été fixée au 5 avril. Nous devions avoir choisi des gares à étudier et à visiter avant cette date. Cependant, la première phase du travail s'est révélée beaucoup plus conséquente et laborieuse que prévue. En effet, nous n'avons pas réussi à fixer nos typologies avant la visite de terrain. Ces dernières n'ont été fixées que un mois et demi plus tard. Nous avons dû choisir des gares selon des critères approximatifs ce qui est regrettable. Il aurait été largement préférable de finaliser les typologies avant la visite de terrain et le développement de stratégies sur les gares choisies, de manière à avoir plus de visibilité et de cohérence dans nos résultats ainsi que dans les propositions avancées. Globalement, l'organisation temporelle des phases de travail était assez mal répartie et trop contrainte par des éléments extérieurs. Le travail demandé s'est révélé être trop conséquent ce qui n'a pas facilité une bonne organisation temporelle.

4 Apport des différents parcours

L'équipe de travail était constitué de 3 VET Transport et un VET Aménagement. Les questions traitées étant transdisciplinaires, chacun a pu faire appel à ses connaissances et à ses aptitudes personnelles.

5 Obstacles techniques

Nous avons fait face à quelques obstacles techniques, notamment dans la dernière phase du travail. Pour rappel, cette phase consistait à analyser en détail les quartiers de gares visités et de proposer une stratégie de mutation foncière. Cela nécessitait la réalisation de représentations cartographiques détaillées. Nous avons été limité par nos faibles compétences dans ces domaines et nous avons dû réaliser nos analyses et nos propositions avec des outils rudimentaires. Cela a pu participer à l'agacement du commanditaire quant au manque de cohérence dans la forme des présentations faites lors de la deuxième phase du travail.

6 Conclusion

Notre séminaire de département a été marqué par un manque de dynamique d'ensemble, une mauvaise définition de l'ampleur du projet ainsi que de son calendrier et des relations parfois compliquées avec le commanditaire notamment en termes de communication lors de

la deuxième phase du projet. Au regard de ces éléments, nous proposons les trois recommandations suivantes. Tout d'abord, il est nécessaire et profitable de passer du temps à travailler en groupe au complet de manière à développer une réflexion commune et travailler efficacement. Dans la mesure du possible, il faut essayer d'adopter les mêmes rythmes et phases de travail pour décupler la productivité. Enfin, il est important de clarifier les exigences du commanditaire afin de ne pas perdre de temps.