

Etude amont en vue de la suppression de 14 passages à niveau entre Riom et Randan

Rappel des échanges précédents

Présentation des études techniques réalisées

Présentation de la démarche à engager de co construction avec les parties prenantes

Maringues, le 26 septembre 2022



DIFFUSION LIMITÉE

Interne SNCF Réseau



Programme détaillé – Ordre du jour

14h00 – 14h15. ACCUEIL DES PARTICIPANTS - TOUR DE TABLE

14h15 – 14h25. INTRODUCTION PAR LE CHEF DE PROJET SNCF RÉSEAU

14h25 - 15h25. PRESENTATION DE LA PREMIERE PHASE D'ETUDE RÉALISÉE PAR INGÉROP

15h25 – 16h30. CO CONSTRUIRE DES SOLUTIONS A L'ECHELLE DES TERRITOIRES : PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE

16h30 -16h45. VALIDATION DU PLANNING DES TROIS ATELIERS

16h45 -17H00. QUESTIONS / RÉPONSES SUR LA DÉMARCHE

Lundi 26 septembre 2022

TOUR DE TABLE

PARTIES PRENANTES ET ACTEURS

État



Région



Département



EPCI (Etablissement public de coopération intercommunale)



Communauté
d'agglomération Riom
Limagne & Volcans



Communauté de
communes Plaine
Limagne

Chambre d'agriculture



SNCF Réseau



Communes

- Beaumont-lès-Randan
- Clerlande
- Ennezat
- Martres-sur-Morge
- Mions
- Pessat - Villeneuve
- Randan
- Riom
- Saint-André-le-Coq
- Saint-Clément-de-Régnat
- Saint-Denis-Combarnazat
- Saint-Ignat
- Saint-Priest-Bramefant
- Saint-Sylvestre-Pragoulin
- Sardon
- Surat
- Thuret
- Villeneuve-les-Cerfs

CONTEXTE ET ENJEUX

RAPPEL DU CONTEXTE : DE FORTES ATTENTES AUTOUR DE L'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES DU PARIS – CLERMONT-FERRAND

Un constat partagé d'un besoin d'améliorer les performances du Paris - Clermont-Ferrand

- + Une **attente forte des usagers** dû aux retards récurrents : régularité plafonnée à 80% des trains à 5mn à l'arrivée
- + Une **volonté politique** d'améliorer la situation, traduite en termes d'investissements massifs de l'Etat et réaffirmée au travers du schéma directeur.
- + **Des attentes territoriales fortes** sur les volets :
 - Fiabilité et régularité
 - Hausse de la fréquentation
 - Meilleure complémentarité entre les TET et TER



Horizon 2026

L'attente d'une offre de services renforcée et performante sans recourir à la grande vitesse trouve son écho dans le Schéma Directeur avec les avancées suivantes:

- + **Gains en temps de parcours**
- + **Nouveau matériel roulant**
- + **Infrastructure plus fiable et disponible**
- + **Ajout d'un aller-retour**
- + **Cadencement sur la journée**



ET AUSSI ... DES AMBITIONS POUR LE MOYEN & LONG TERME : UNE DÉMARCHE QUI S'INSCRIT DANS LE TEMPS LONG ... À PRÉPARER AU REGARD NOTAMMENT :

- DES CONSTRUCTIONS DE FINANCEMENTS
- DES INTERFACES AVEC LES TERRITOIRES (PASSAGES À NIVEAU)

Lundi 26 septembre 2022

PERFORMANCES ENTRE VICHY ET CLERMONT-FERRAND

UN ENJEU D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES. AVANTAGES DE LA SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU

Des points d'interface et des dangers

Des points **d'interfaces** entre deux systèmes de transport : **Le routier et le ferroviaire**

Les équipements aux **PN répondent aux enjeux de sécurité**



Dans plus de 98 % des accidents aux PN, les installations ferroviaires ont correctement fonctionné

Les avantages de la suppression d'un passage à niveau



Une amélioration de la sécurité routière et une diminution des incidents et des accidents.



Amélioration de la **performance du système ferroviaire** : Régularité notamment

Les avantages de la suppression de plusieurs passages à niveau



La possibilité **d'opérer des relèvements de vitesse** en particulier au **delà de 160 Km/h** lorsque la configuration de la ligne le permet

LES PN SONT DES POINTS D'INTERFACE AVEC LE TERRITOIRE

Méthode

- Appréhender le **fonctionnement des territoires** dans la démarche et la concertation
- **Associer les acteurs concernés**
- Imaginer les bonnes alternatives pour le territoire

DES ACTIONS SIMILAIRES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

Des Schéma Directeurs sur POLT et PC qui prévoient d'autres suppressions de PN

Une démarche en cours sur Paris Orléans Limoges Toulouse

Etampes – Orléans – Vierzon plus
de PN sur les anciennes lignes classiques V
200

Entre Argenton / Châteauroux / Reuilly

Démarche avec le CD 36
le dernier PN au Sud de Châteauroux a été
supprimé. Engagement de la démarche au Nord
de Châteauroux. Objectif d'anticipation pour du V
200 ultérieur.



Lundi 26 septembre 2022

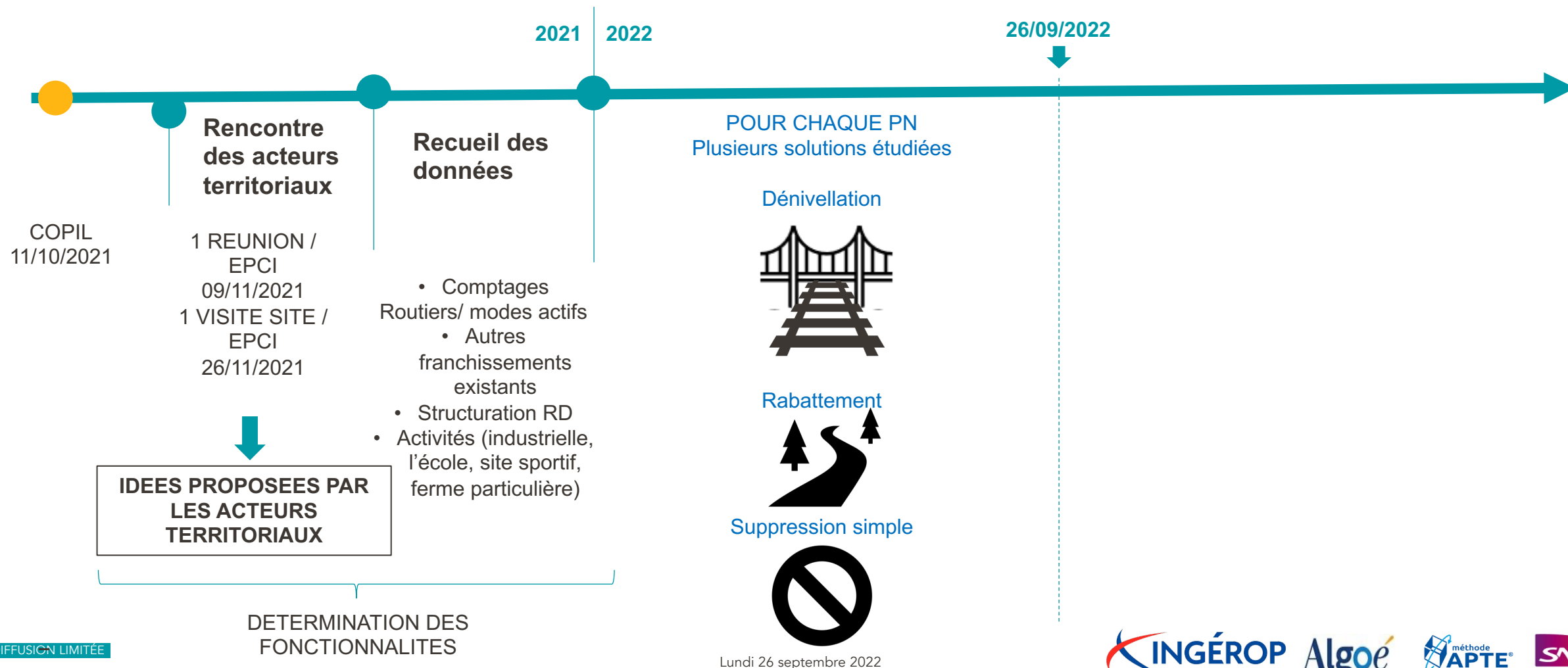
Sur l'axe Paris – Clermont-Ferrand, cette démarche s'inscrit dans une vision d'ensemble et dans la logique du Schéma Directeur

Plusieurs sections de la banlieue parisienne n'ont également plus de PN sans dépasser 160 (par ex. : Paris et Montigny sur Loing sur Paris – Clermont-Ferrand, un PN sur un chemin à la sortie de Melun, puis le suivant est à 74 km de Paris...)

LES ÉTAPES DE L'ETUDE



Recueil du besoin et première analyse technique



PREMIÈRE PHASE D'ETUDE TECHNIQUE INGEROP

MÉTHODOLOGIE POUR LES ÉTUDES DE SOLUTION

Objet de l'étude :

- **Suppression de tous les PN**
- **Définir les rétablissements à mettre en œuvre selon les cas suivants :**
 - Passage supérieur (pont route),
 - Passage inférieur (pont rail),
 - Création d'une voirie de report vers un franchissement existant,
 - Report du trafic sur les voiries existantes et vers un franchissement existant.

MÉTHODOLOGIE POUR LES ÉTUDES DE SOLUTION

Proposition des solutions en fonction :

- **Des échanges avec les acteurs locaux lors des ateliers et visite de site**
 - Fonctionnement du territoire
 - Les usages des PN
- **Les contraintes de site (environnement, bâti,...)**
 - Eviter les impacts sur le bâti
 - Eviter les impacts sur le foncier (terrains agricoles)
 - Présence de zones écologiques
- **Le trafic constaté (VL, PL, mode doux)**
- **Des contraintes techniques :**
 - Respect des règles de conception routière
 - Éviter les passages inférieurs (zone inondable et présence de nombreux fossés de drainage)

MÉTHODOLOGIE POUR LES ÉTUDES DE SOLUTION

Des cas particuliers:

- **PN pouvant être supprimé :**

- PN 15 (Maison Rouge) → PN à proximité du PN14 (RD107). le PN14 prendra en compte le rétablissement de l'accès à la ferme

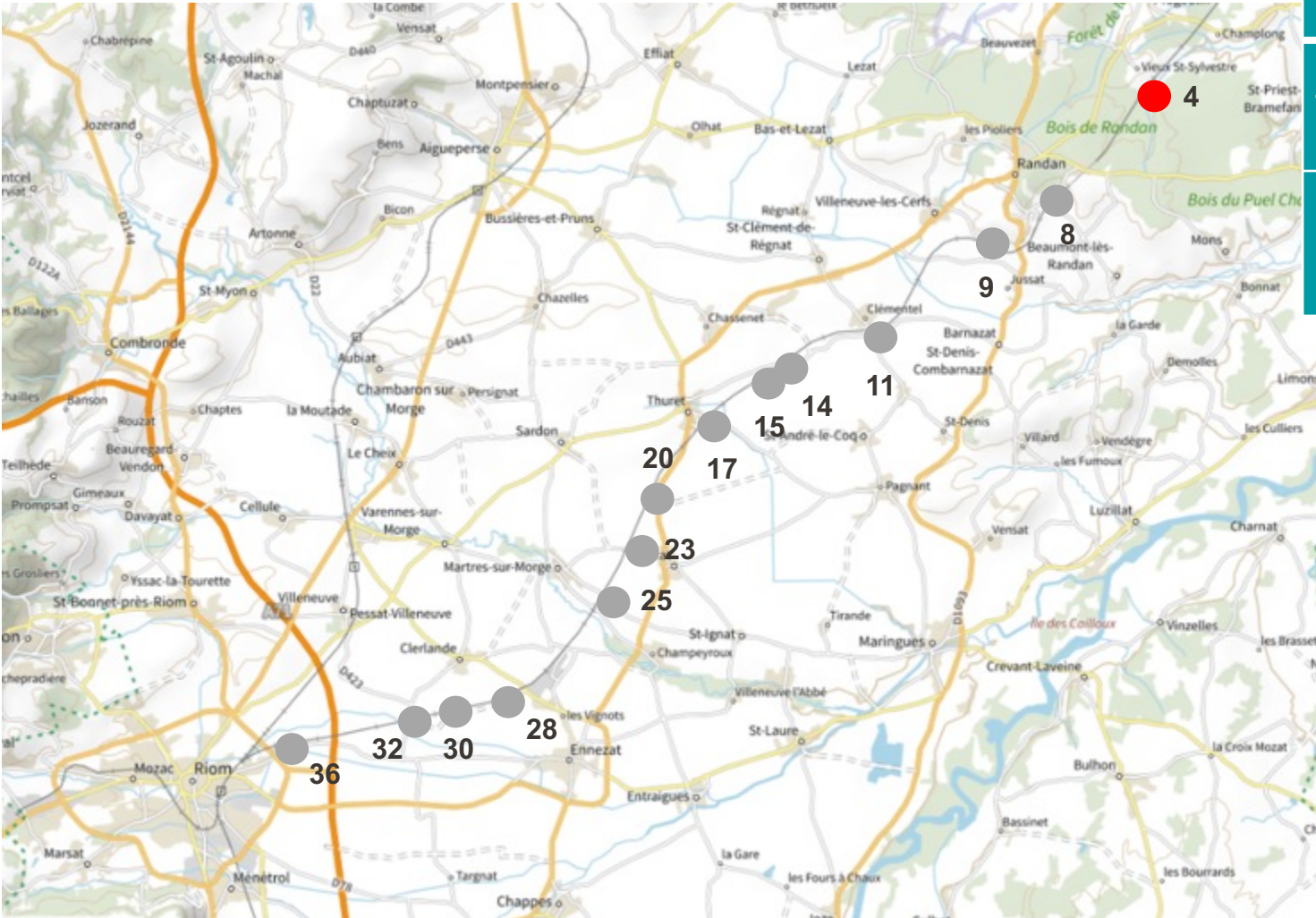
- **Ouvrages de franchissements à créer à proximité des PN suivants :**

- PN 11 (RD91 à Clémentel) → PN localement important pour l'axe nord/sud et sans autre alternative
- PN 25 (RD17 à Martres-sur-Morge) → PN localement important pour l'axe est/ouest et sans autre alternative
- PN 32 (RD425 route de la grande gravière) → PN avec des trafics relativement importants et sans autre alternative. Premier axe nord sud à l'est de Riom (sans restriction de gabarit)
- PN 36 (chemin du moulin de Pessat) → PN indispensable pour l'accès au hameau de Maupertuis et la station d'épuration

- **Ouvrages de franchissement ou création d'une voie de report pour les PN suivant :**

- PN 8 (RD94 route de Beaumont) → PN avec un trafic relativement important
- PN 14 (RD107) → PN localement nécessaire pour l'axe est/ouest. Nécessaire au rétablissement de l'accès à la ferme
- PN 17 (RD12 à Thuret) → PN avec un trafic relativement important

PASSAGE À NIVEAU N°4 – ST-SYLVESTRE-PRAGOULIN

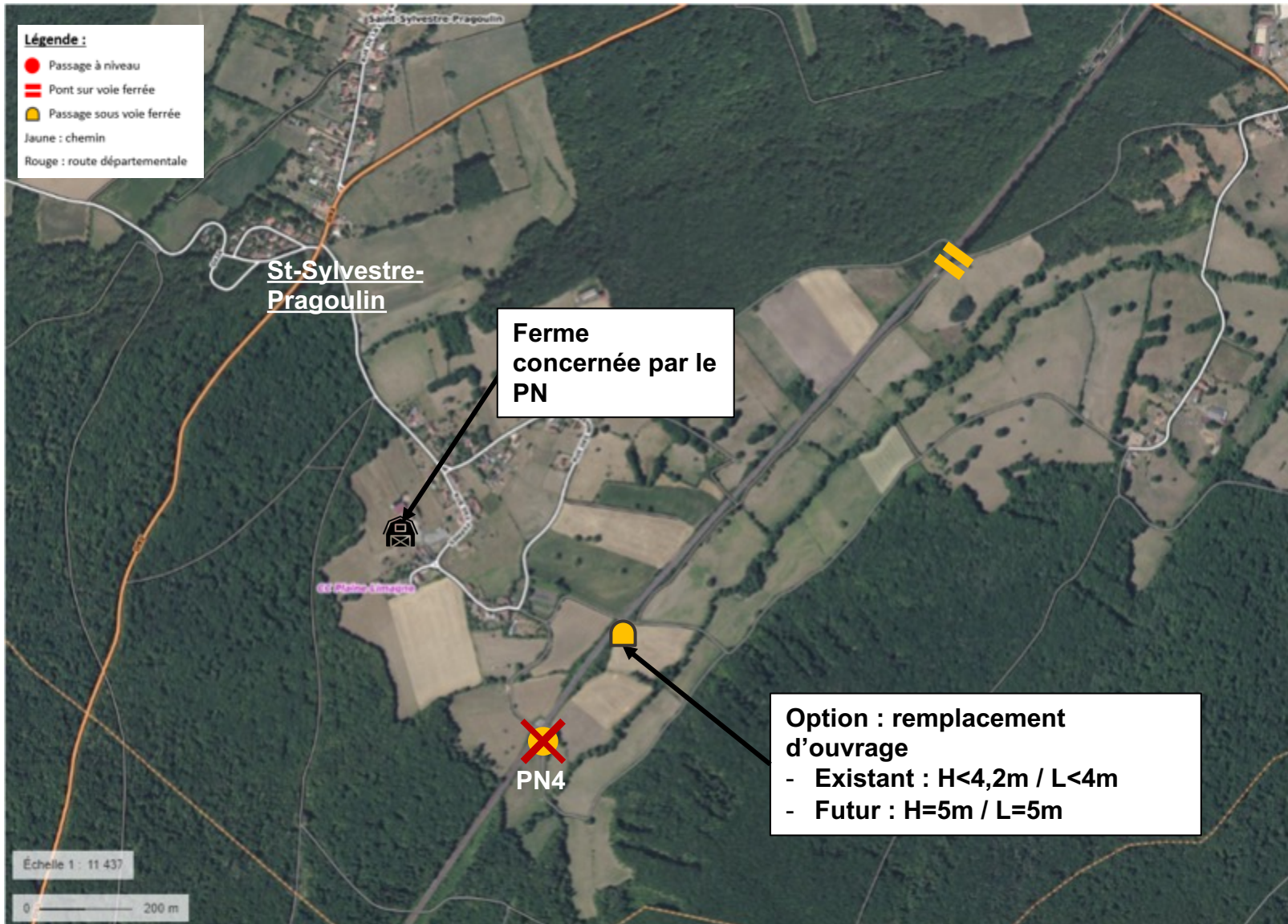


| PN4 | Chemin Les Versennes |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trafic | 3 véhicules/j Pas de modes actifs |
| Usages | - Usage agricole : Utilisé par une ferme pour les engins hors gabarit du passage inférieur |

• 2 solutions envisagées



PASSAGE À NIVEAU N°4 – ST-SYLVESTRE-PRAGOULIN



2 solutions :

- **Solution 1 : Report sur chemin existant (via la RD434)**
- **Solution 2 : Remplacement du passage inférieur (nouveau gabarit 5m x 5m)**

PASSAGE À NIVEAU N°8 - RANDAN



| PN8 | RD 94 – Route de Beaumont |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trafic | 613 véhicules/j dont 5 PL/j Modes actifs : 6/j |
| Usages | <ul style="list-style-type: none"> - Liaison routière entre Randan et hameau (Loriaval) et Beaumont-les-Randan - Usage cycle : Boucle cyclo sportive du CD63 - Utilisé par l'usine (pour accès bâtiment de stockage) - Usage agricole |

• 2 solutions envisagées



PN8 – SOLUTION 1 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT



- Suppression du PN
- Création d'un pont route franchissant l'ancienne gare de Randan
- Création d'un giratoire coté Randan

PN8 – SOLUTION 2 : CRÉATION D'UNE VOIE DE REPORT



- Suppression du PN
- Création d'une route sur 1,55km
- Report de la circulation sur la RD1093 via la nouvelle liaison
- Elargissement du pont de la RD1093

PASSAGE À NIVEAU N°9 - RANDAN

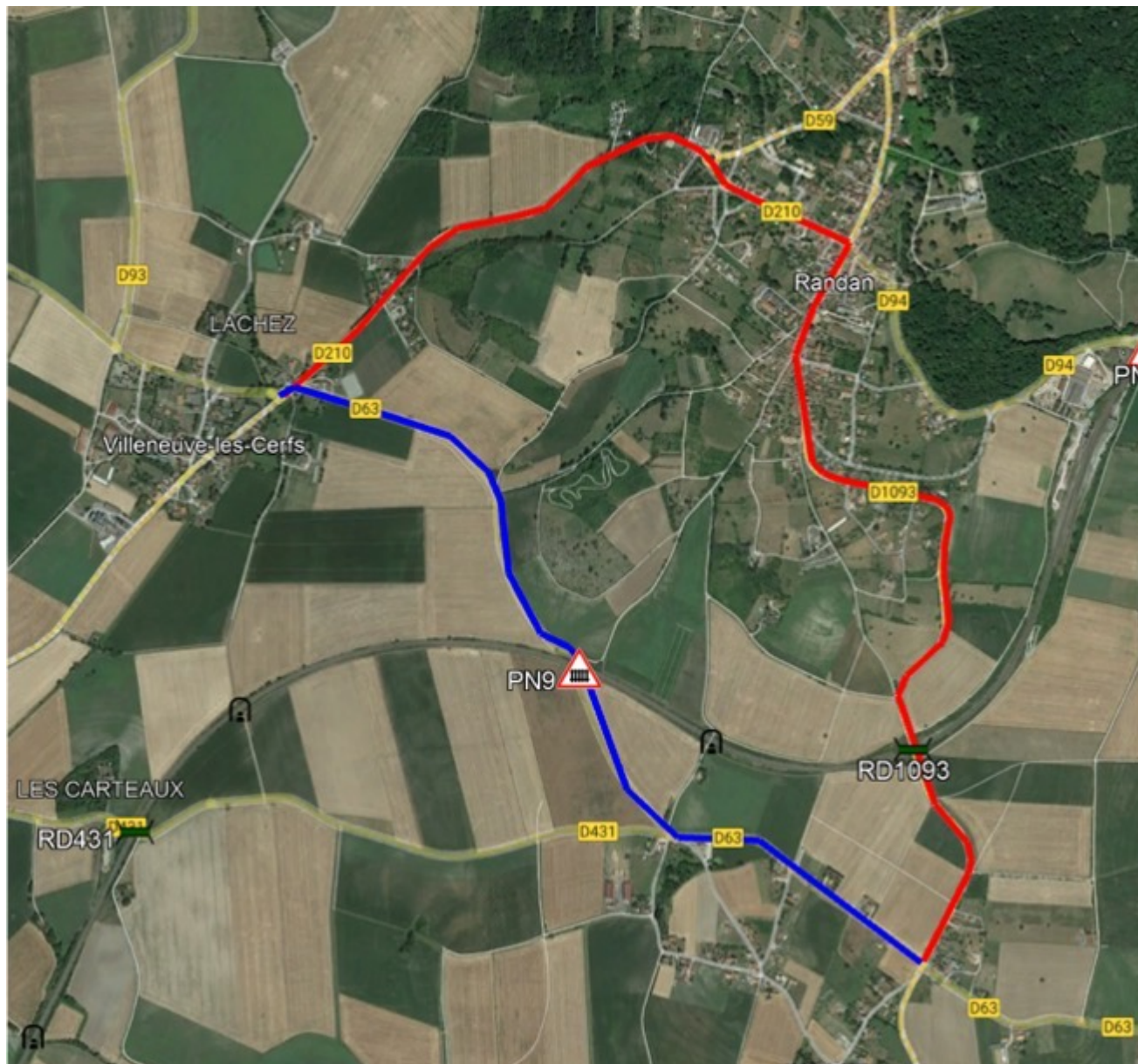


| PN9 | RD 63 – Route de Barlaude |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trafic | 299 véhicules/j dont 20 PL/j Modes actifs : 7/j |
| Usages | <ul style="list-style-type: none"> - Liaison routière entre Puy-Guillaume et Aigueperse - Usage agricole - Accès au silo de Villeneuve depuis le sud |

• 3 solutions envisagées



PN9 – SOLUTION 1 : REPORT SUR VOIES EXISTANTES



- Suppression du PN
- Report de la circulation sur la RD1093
- Elargissement du pont de la RD1093

En bleu : itinéraire existant
En rouge : itinéraire futur

PN9 – SOLUTION 2 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT



- **Suppression du PN**
- **Création d'un pont route à proximité du passage à niveau existant**

PN9 – SOLUTION 3 : CRÉATION D'UNE VOIE DE REPORT



- Suppression du PN
- Création d'une voirie au nord de la voie ferrée (1 km)
- Elargissement du pont de la RD1093
- Report de la circulation sur la nouvelle voirie

PASSAGE À NIVEAU N° 11 – ST-CLÉMENT-DE-REGNAT

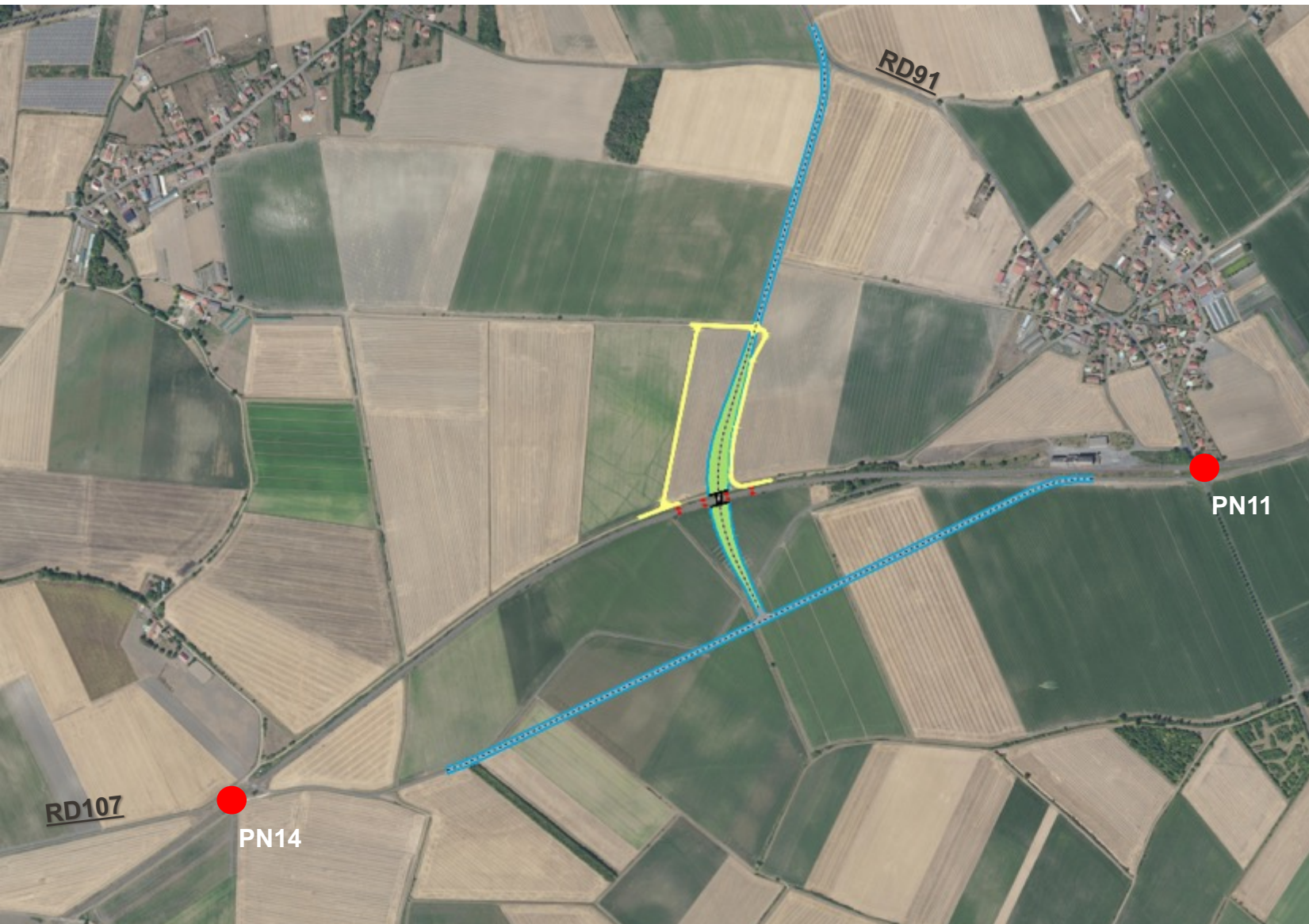


| PN11 | RD 91 – Rue de Maringues |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trafic | 411 véhicules/j dont 20 PL/j Modes actifs : 36/j |
| Usages | <ul style="list-style-type: none">- Liaison routière entre St-Clément et St-Denis- Utilisé pour transport scolaire- Usage agricole- Accès au silo (à proximité du PN) de St Clément depuis le sud |

• 2 solutions envisagées



PN11 – SOLUTION 1 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT À L'OUEST DE CLÉMENTEL



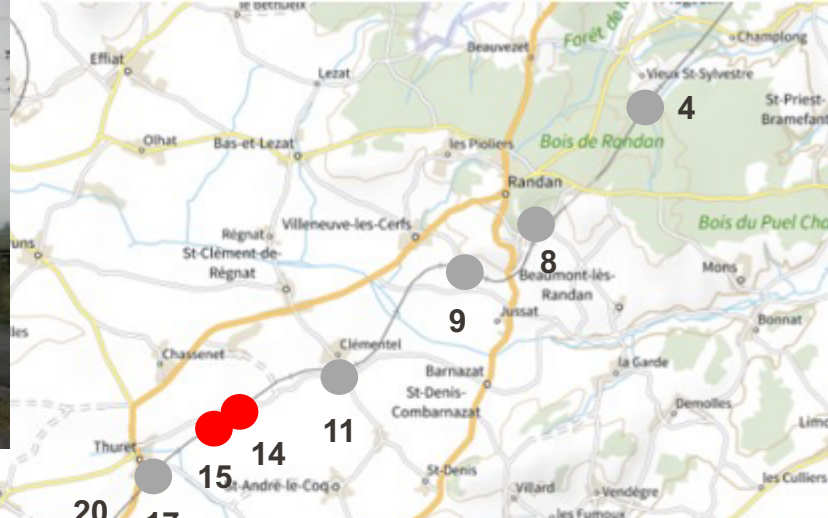
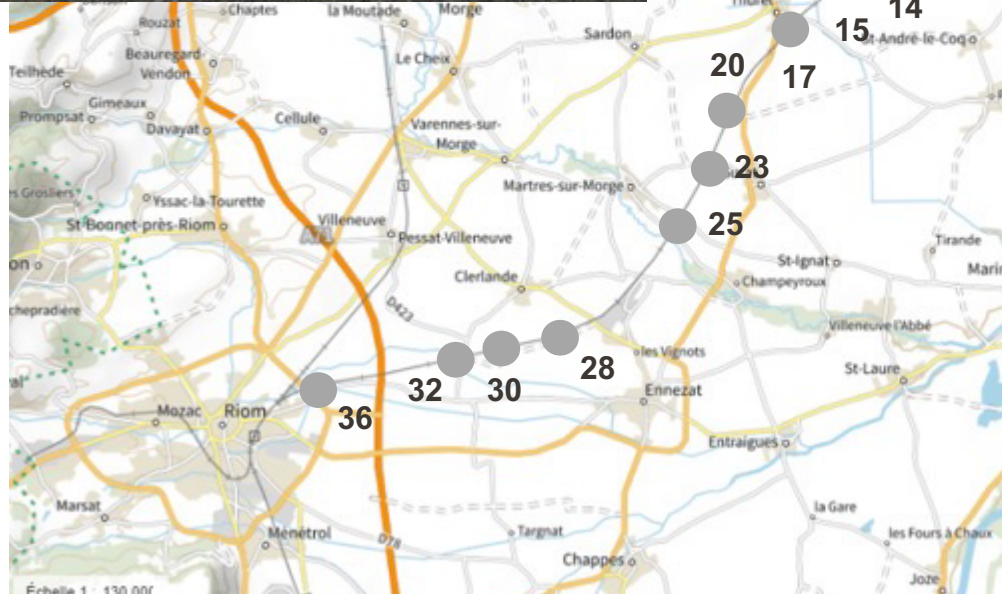
- Suppression du PN
- Création d'un pont route entre le PN11 et le PN14
- Reprise du tracé de la RD107 existante
- Raccordement sur la RD91 au nord de Clémentel

PN11 – SOLUTION 2 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT DANS CLÉMENTEL



- Suppression du PN
- Création d'un pont route à proximité du passage à niveau
- Création d'un passage inférieur à travers le remblai routier pour la RD107 (réduction emprises foncières)
- Rétablissement accès au silo

PASSAGE À NIVEAU N° 14 ET 15 - THURET



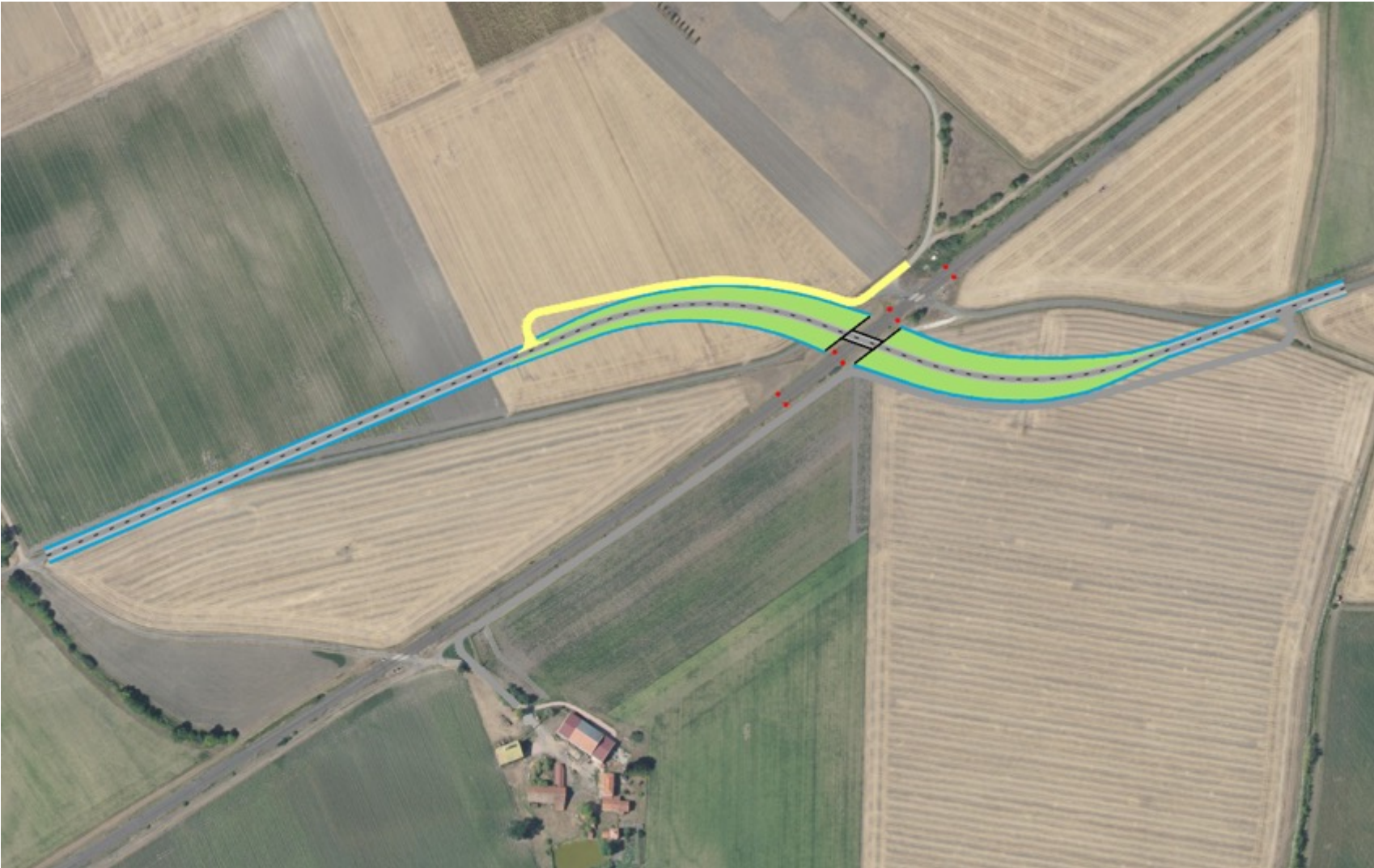
| PN14 PN15 | RD 107 Maison Rouge |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trafic | 94 véhicules/j dont 5 PL/j (+25v/j sur PN15) Modes actifs : 24/j (+ 3 sur PN15) |
| Usages | - Liaison routière entre Thuret et Clémentel - Seul accès à la ferme (depuis Thuret) - Usage agricole |



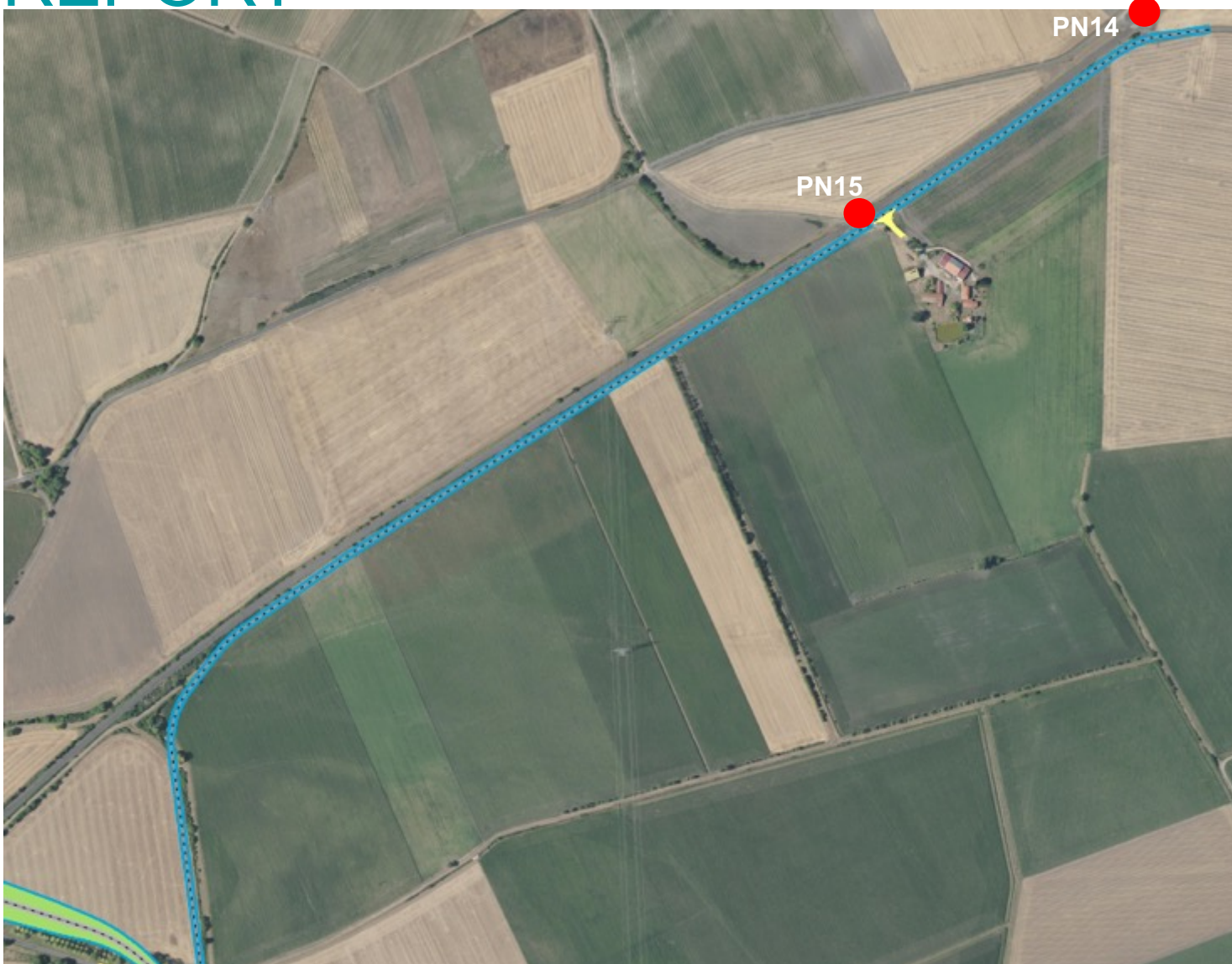
- 2 Solutions envisagées
- Le PN15 est considéré comme non rétabli mais l'accès à la ferme est traité avec le PN14

PN14 ET 15 – SOLUTION 1 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT

- Suppression des PN
- Création d'un pont route à proximité du passage à niveau
- Rétablissement de l'accès à la ferme : reprofilage du chemin et enrobé au sud de la voie ferrée

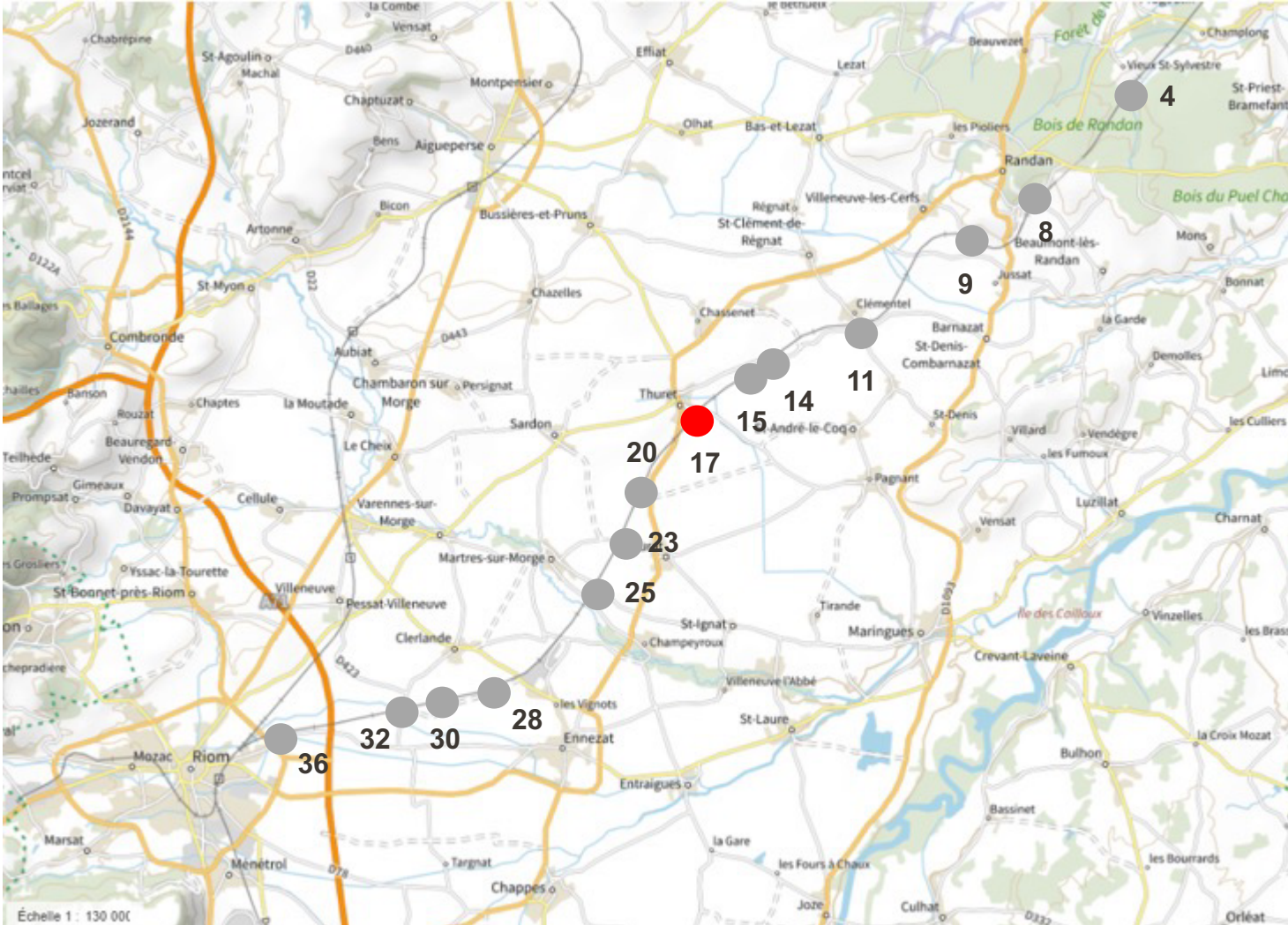


PN14 ET 15 – SOLUTION 2 : CRÉATION D'UNE VOIE DE REPORT



- Suppression des PN
- Création d'une voie communale entre le PN14 et le PN17 (2,2km) au sud de la voie ferrée

PASSAGE À NIVEAU N° 17 - THURET



| | |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PN17 | RD 12 – Rue du Pré du Moulin |
| Trafic | 892 véhicules/j dont 30 PL/j Modes actifs : 32/j |
| Usages | <ul style="list-style-type: none"> - Liaison routière entre Maringues et Aigueperse - Utilisation pour le transport scolaire - Usage agricole |

- **2 Solutions envisagées**



PN17 – SOLUTION 1 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT

- Suppression du PN
- Création d'un pont route à proximité du passage à niveau
- Nota : besoin de démolir 2 maisons

PN17 – SOLUTION 2 : CRÉATION D'UNE VOIE DE REPORT



- Suppression du PN
- Création d'une voirie au sud de la voie ferrée (1,8km)
- Création d'un giratoire en intersection avec la RD210
- Rabattement de la RD12 sur la RD210 au sud de Thuret

PASSAGE À NIVEAU N°20 - SURAT



| PN20 | Chemin |
|--------|---------------------------------------------------------------------------|
| Trafic | 13 véhicules/j Modes actifs : 1/j |
| Usages | - Utilisation agricole - Transit engins agricoles (pour éviter Thuret) |

• 2 Solutions envisagées



PASSAGE À NIVEAU N°20 - SURAT



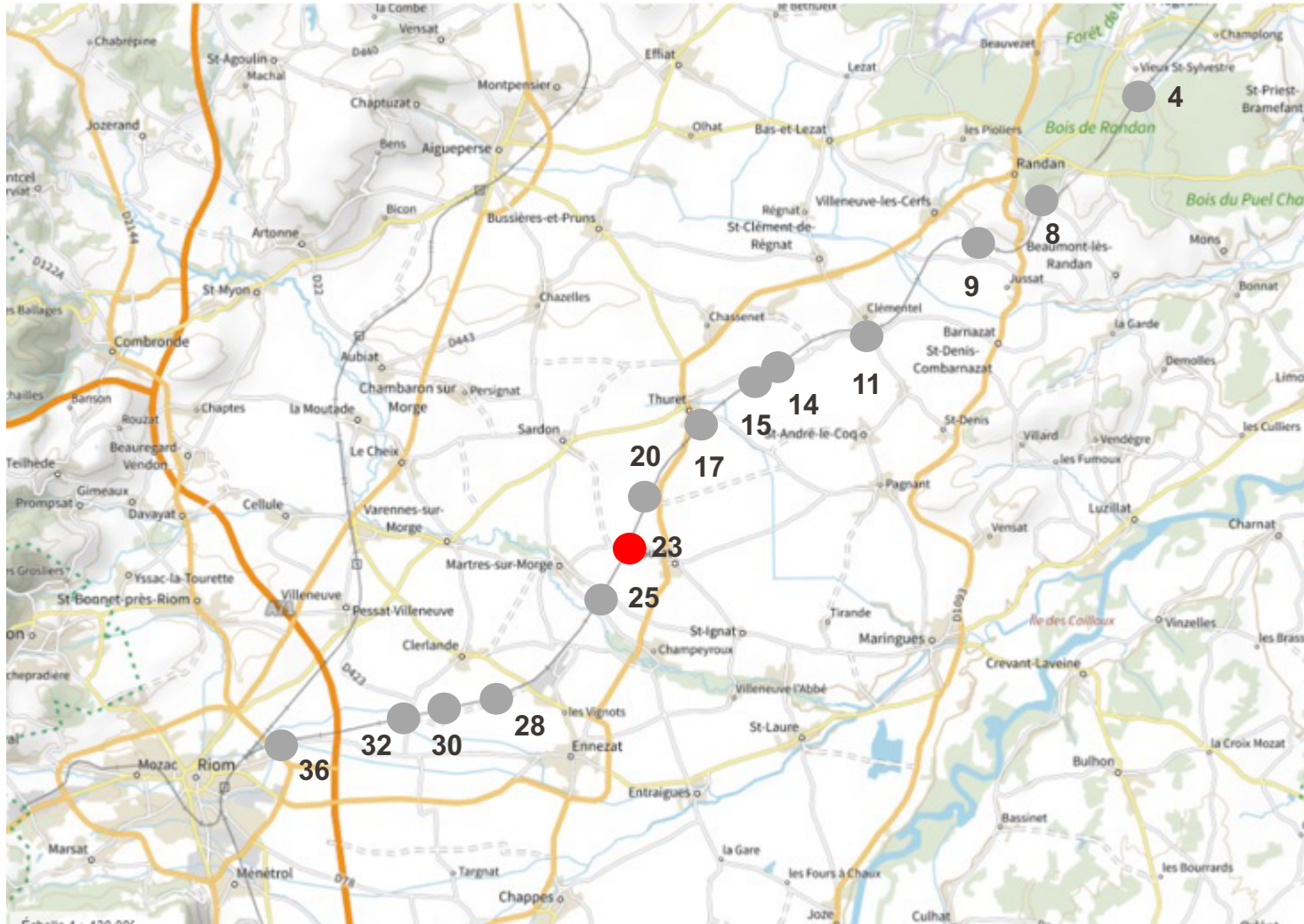
Solution 1 : Report sur chemins existants

- Suppression du PN
- Report de la circulation vers Thuret ou Martre-sur-Morge (PN25)

Solution 2 : Création d'un franchissement

- Suppression du PN
- Création d'un pont route à proximité du passage (rampe > 10%)

PASSAGE À NIVEAU N° 23 - SURAT



| PN23 | RD 429 - Route de la Gare |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trafic | 267 véhicules/j dont 4 PL Modes actifs : 30/j |
| Usages | <ul style="list-style-type: none">- Liaison routière entre Surat et Martre sur Morge- Utilisé par le transport scolaire- Itinéraire secondaire du schéma cycle de RLV- Usage agricole |

• 2 Solutions envisagées



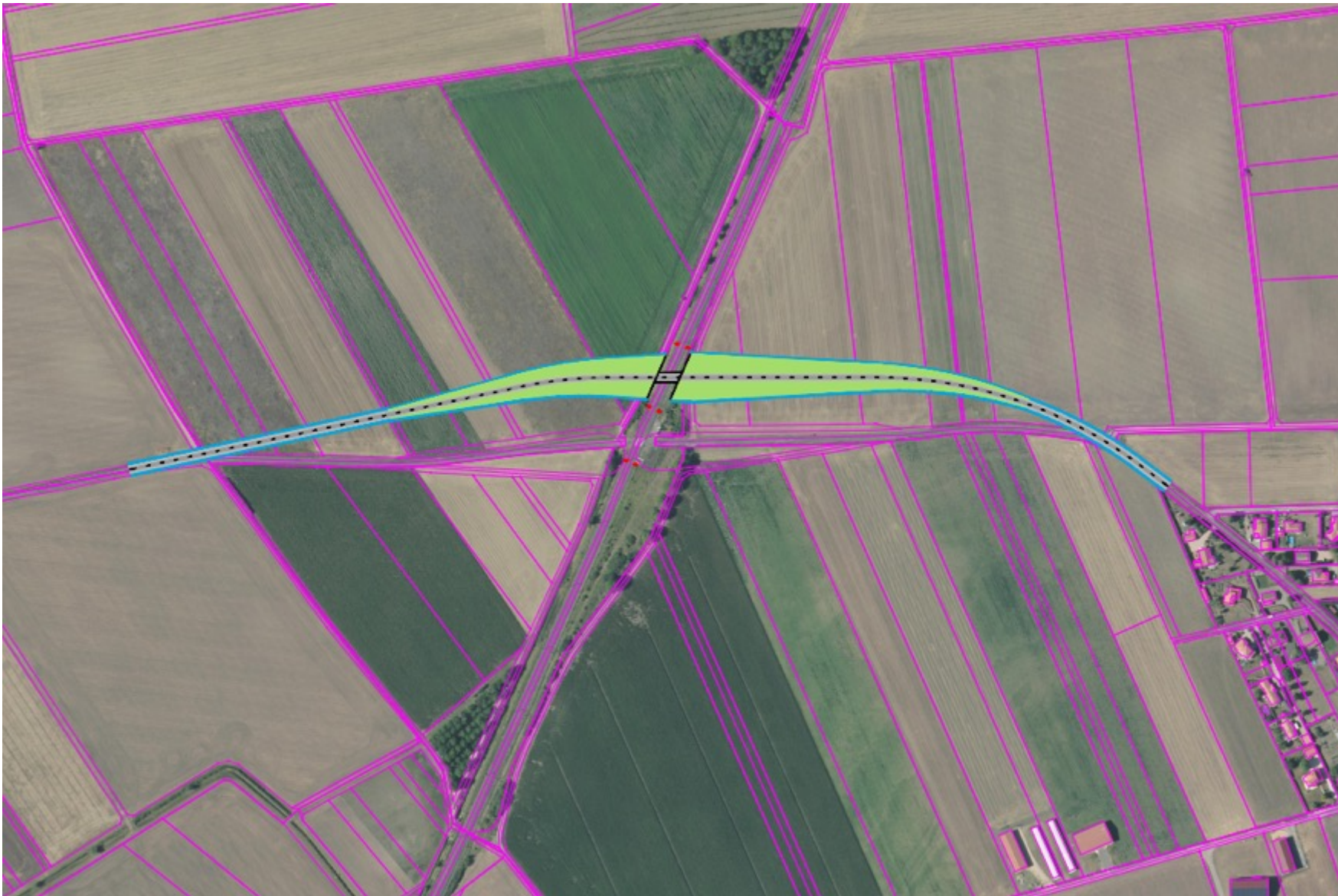
PN23 – SOLUTION 1 : REPORT SUR VOIES EXISTANTES



- Suppression du PN
- Report de la circulation sur le PN25 (création d'un franchissement)

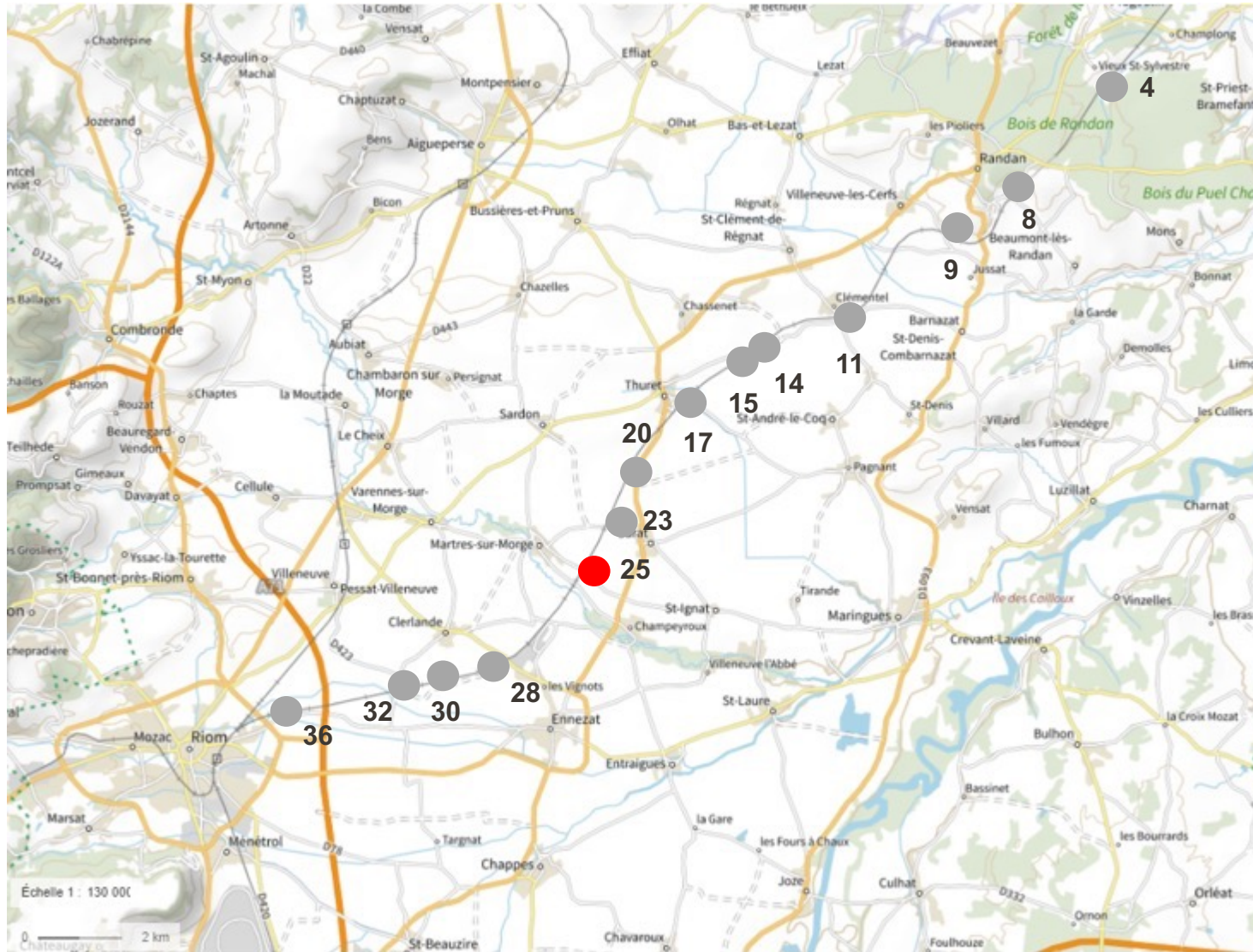
En bleu : itinéraire existant
En rouge : itinéraire futur

PN23 – SOLUTION 2 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT



- Suppression du PN
- Création d'un pont route à proximité du passage à niveau

PASSAGE À NIVEAU N° 25 - SURAT



| PN25 | RD 17 |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trafic | 562 véhicules/j dont 8 PL/j Modes actifs : 27/j |
| Usages | <ul style="list-style-type: none">- Liaison routière entre St Ignat et Martre sur Morge- Utilisé par le transport scolaire- Itinéraire complémentaire du schéma cycle RLV- Usage agricole |

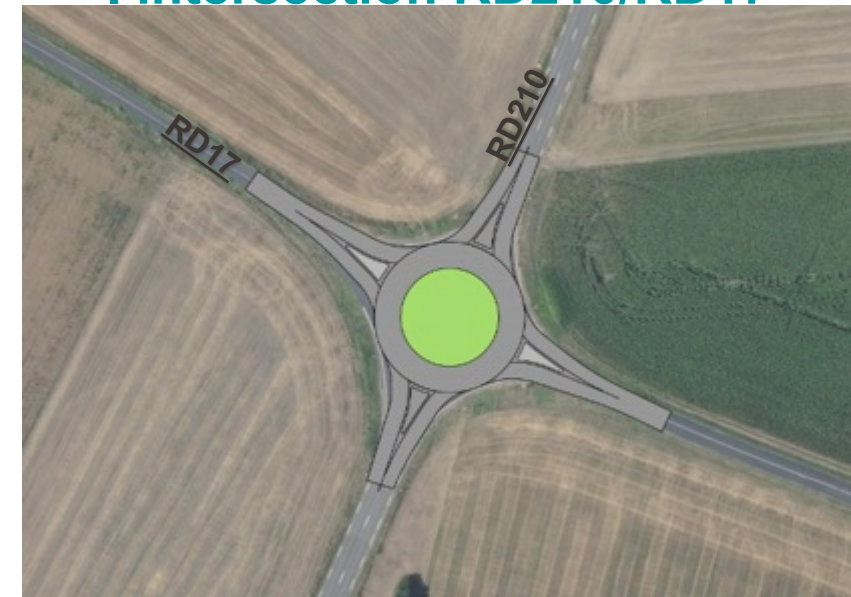
• 1 Solution envisagée



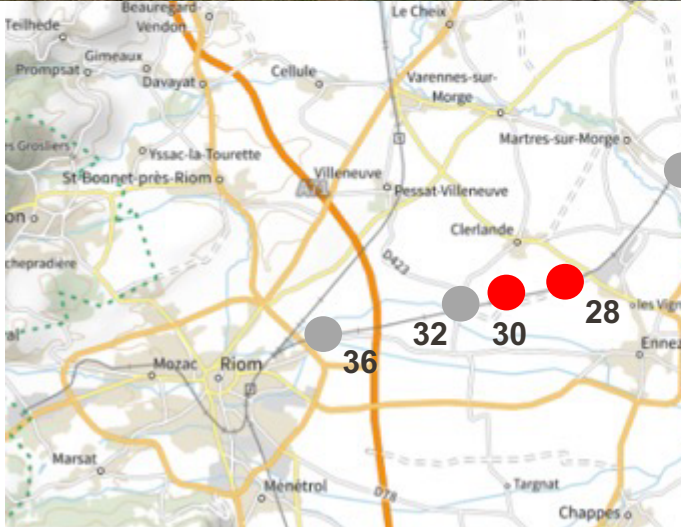
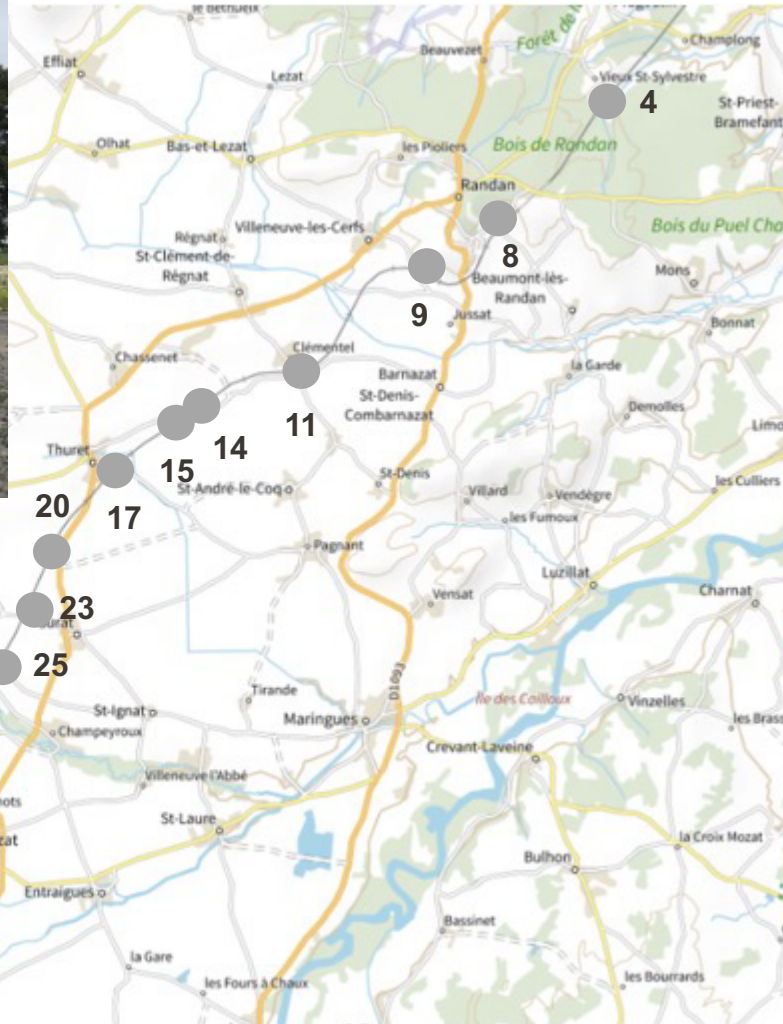
PN25 – SOLUTION 1 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT



- Suppression du PN
- Création d'un pont route à proximité du passage à niveau
- Création d'un giratoire sur l'intersection RD210/RD17



PASSAGES À NIVEAU N° 28/30 - CLERLANDE



| | PN28 / PN30 : chemins |
|--------|---------------------------------------|
| Trafic | 21 véhicules/j Modes actifs : 37/j |
| Usages | - Usage agricole |

- 2 Solutions envisagées



PASSAGES À NIVEAU N° 28/30 - CLERLANDE



Solution 1 : report sur chemin existant

- Suppression des PN
- Report de la circulation vers le PN 32 (création d'un franchissement) ou la RD12 (pont route existant)

Solution 2 : création d'un franchissement

- Suppression des PN
- Création d'un pont route entre les 2 PN

PASSAGES À NIVEAU N° 32 - CLERLANDE



| PN32 | RD 425 – la Grande Gravière |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trafic | 975 véhicules/j dont 15 PL/j Modes actifs : 99/j |
| Usages | <ul style="list-style-type: none">- Liaison routière entre Clerlande et Riom- 1^{er} point de passage sans restriction de gabarit à l'est de Riom- Itinéraire principale du schéma cycle RLV- Usage agricole |

• 1 Solution envisagée



PN32 – SOLUTION 1 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT



- **Suppression du PN**
- **Création d'un pont route à proximité du passage à niveau**

PASSAGES À NIVEAU N°36 - RIOM



| | |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| PN36 | Chemin du Moulin de Pessat |
| Trafic | 149 véhicules/j Modes actifs : 30/j |
| Usages | - Accès au hameau (Maupertuis) - Itinéraire principal du schéma cycle - Usage agricole |

• 1 Solution envisagée

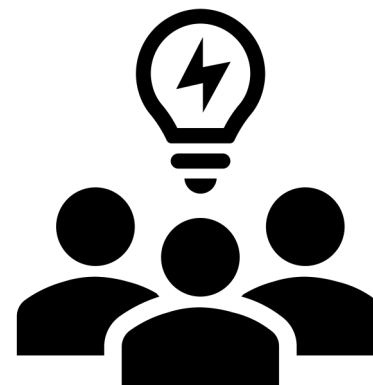
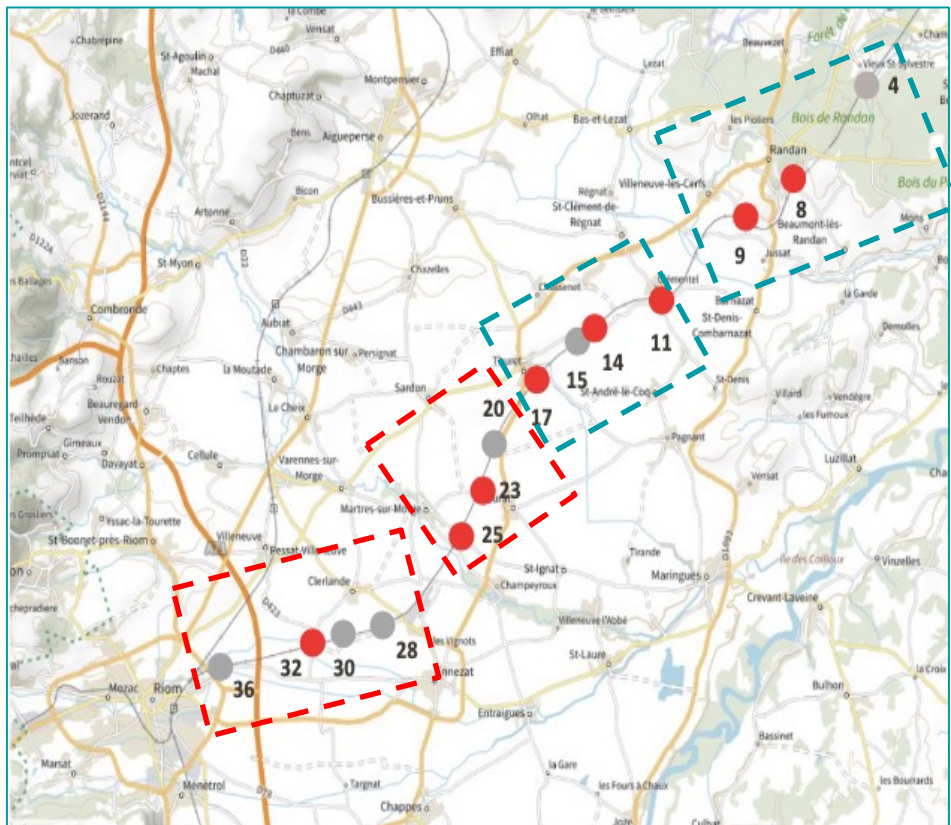


PN36 – SOLUTION 1 : CRÉATION D'UN FRANCHISSEMENT



- Suppression du PN
- Création d'un pont route à proximité du pont autoroutier
- Création d'une voie communale le long de l'Ambène
- Rectification de la RD83 pour amélioration visibilité de l'intersection

A L'ECHELLE DU TERRITOIRE : COMMENT CONSTRUIRE LE MEILLEUR SCENARIO COMBINANT DIFFERENTES SOLUTIONS ?



Proposition

1- Ensemble : travail collectif

2- avec une méthode appelée « analyse de la valeur »

→ une étape des études qui s'engage aujourd'hui

PRESENTATION DES PRINCIPES ET DE LA MÉTHODOLOGIE « L'ANALYSE DE LA VALEUR »

DES INTERVENANTS AVEC UN REGARD EXTERNE

LA SOCIÉTÉ APTE



- Conseil en management spécialisé en Analyse de la valeur
 - + Génie méthodologique
 - + Plus de 55 ans d'expérience
 - + Large champ d'intervention
 - + Patrimoine de plus de 1 500 études tous secteurs d'activités
 - + Un principe d'intervention particulier... une méthode de dialogue
- Assistance méthodologique de groupes pluridisciplinaires (une méthode de dialogue)
- Développement dans les secteurs de l'armement, de l'automobile, etc...
 - + Domaines à forts / faibles volumes
 - + Cycles de développement longs / courts
 - + Secteurs « riches » / « pauvres »
 - + Produits bas coût / à forte valeur ajoutée
- Large champ d'application :
 - + Objets d'études : Produits, procédés de fabrication, équipements et infrastructures industriels et tertiaires, processus et organisations.
 - + Fonctions dans l'entreprise : stratégie, marketing / commercial, R&D / BE, Production, Logistique, Achats, Projets,

DES INTERVENANTS AVEC UN REGARD EXTERNE

LA SOCIÉTÉ APTE



- Rodolphe ROUSSILLE Gérant du cabinet APTE – ANIMATEUR PRINCIPAL

- + Conseil en analyse fonctionnelle et en analyse de la Valeur
- + 21 ans d'expérience dans le conseil et la formation
- + 17 ans d'expérience dans le conseil en analyse de la Valeur
- + Plus de 150 études d'analyse de la Valeur réalisées (produits, procédés, ligne de production, équipement, processus tertiaires, business model) aussi bien en conception, qu'en reconception ou en qu'en innovation de rupture.
- + Secteurs : industriels (automobile, aéronautique, agroalimentaire, santé, équipement industriel, énergie, industrie lourde, transport ferroviaire, bois ameublement). Services (Banque, assurance, hôpitaux, organisme de certification)
- + Formateur en analyse de la Valeur certifié TVM



- » Contact : +33 (0)6 13 04 14 12
- » r.roussille@methode-apte.com
- » www.methode-apte.com

DES INTERVENANTS AVEC UN REGARD EXTERNE

LA SOCIÉTÉ ALGOÉ



- Société de conseil en management
 - +60 ans d'expérience
 - +24 M€ de chiffre d'affaires
 - +210 salariés dont 170 consultants
- Nos savoir faire
 - +Transformation des organisations
 - +RH & Management
 - +Performances opérationnelles
 - +Projets et Programmes
 - +Innovation et Marchés
 - +Développement Territorial
- Le mode projet : une véritable culture interne
- Un des grands cabinets indépendants français
- Une implantation à Lyon-Ecully et Paris
- Partenaire de SPACE (Strategic Practice Alliance of management Consultants in Europe) pour le développement international

DES INTERVENANTS AVEC UN REGARD EXTERNE

LA SOCIÉTÉ ALGOÉ

- Ewen REY du cabinet ALGOE – CO-ANIMATEUR
 - Manager - Expert en projets de transport et mobilité
 - 14 ans d'expérience dans le métier du conseil
 - Management de projets et programmes d'infrastructure et d'aménagement
 - +Emergence, structuration et définition des projets
 - +Pilotage et management de projets d'envergure
 - Certifié AFAV animateur en Management par la Valeur

» Contact : +33 (0)6 18 56 51 53
» ewen.rey@algoe.fr
» www.algoe.fr



ORIGINE DE L'ANALYSE DE LA VALEUR

- Association française pour l'analyse de la valeur (AFAV) : créée en 1978
- Normalisation AFNOR 1985 NF 50-150 à NF 50-153

+ Analyse de la valeur :

→ une méthode **organisée** et **créative**

→ visant la **satisfaction du besoin de l'utilisateur**

→ par une démarche spécifique de conception, fonctionnelle, économique et pluridisciplinaire (**Une démarche réussie ne peut se faire qu'avec vous !**)

ORIGINE DE L'ANALYSE DE LA VALEUR

- Larry MILES aux achats de General Electric (fin des années 1940)
- Comment satisfaire le besoin au moindre coût ?
- Rapprocher les coûts d'un produit de la liste des services que l'utilisateur en attend.
 - + Identifier la valeur d'utilisation du produit : fonctions d'usage et d'estime.
 - + Seule une partie du coût, le Juste Nécessaire, rend service à l'utilisateur

PRINCIPES ET OBJECTIFS DE LA MÉTHODE

- Pourquoi une méthode ?

« Les problèmes importants auxquels nous sommes confrontés ne peuvent pas être résolus avec les modes de pensée qui ont été à l'origine de leur apparition. »

Albert Einstein

La recherche permanente de progrès : **faire plus, mieux, avec moins et moins cher nécessite de s'extraire des habitudes.**

PRINCIPES ET OBJECTIFS DE LA MÉTHODE

Les piliers de la méthode

- Raisonnement fonctionnel : « à quoi ça sert ? »
 - + Exprimer les services à rendre par l'objet à son utilisateur (buts) indépendamment des solutions (moyens)
 - + Objectivité
 - + Exhaustivité
 - + Consensus
 - + Créativité

PRINCIPES ET OBJECTIFS DE LA MÉTHODE

Pour optimiser le couple qualité / coûts



Qualité

Coûts

PRINCIPES ET OBJECTIFS DE LA MÉTHODE

- Objectifs de la méthode

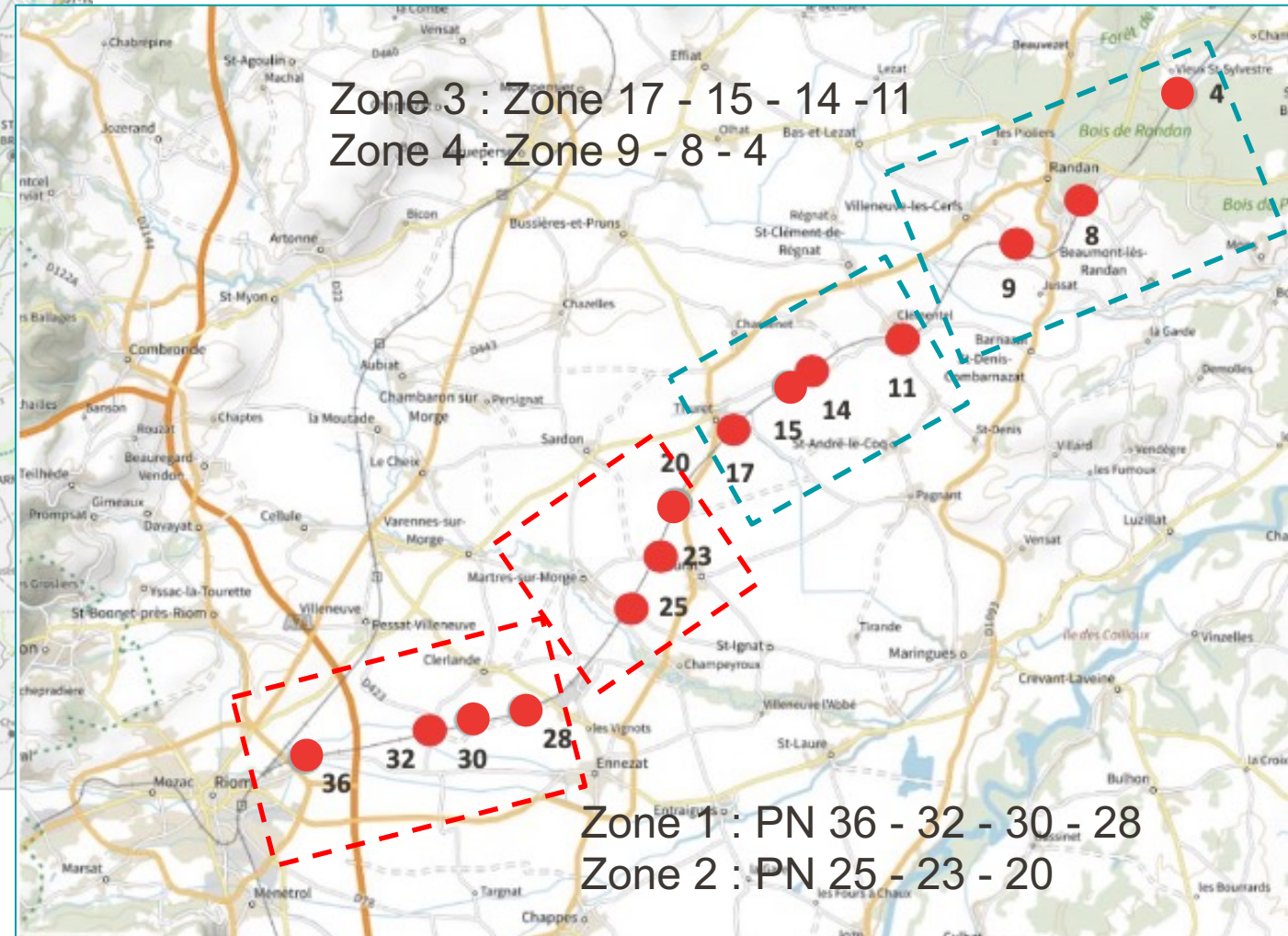
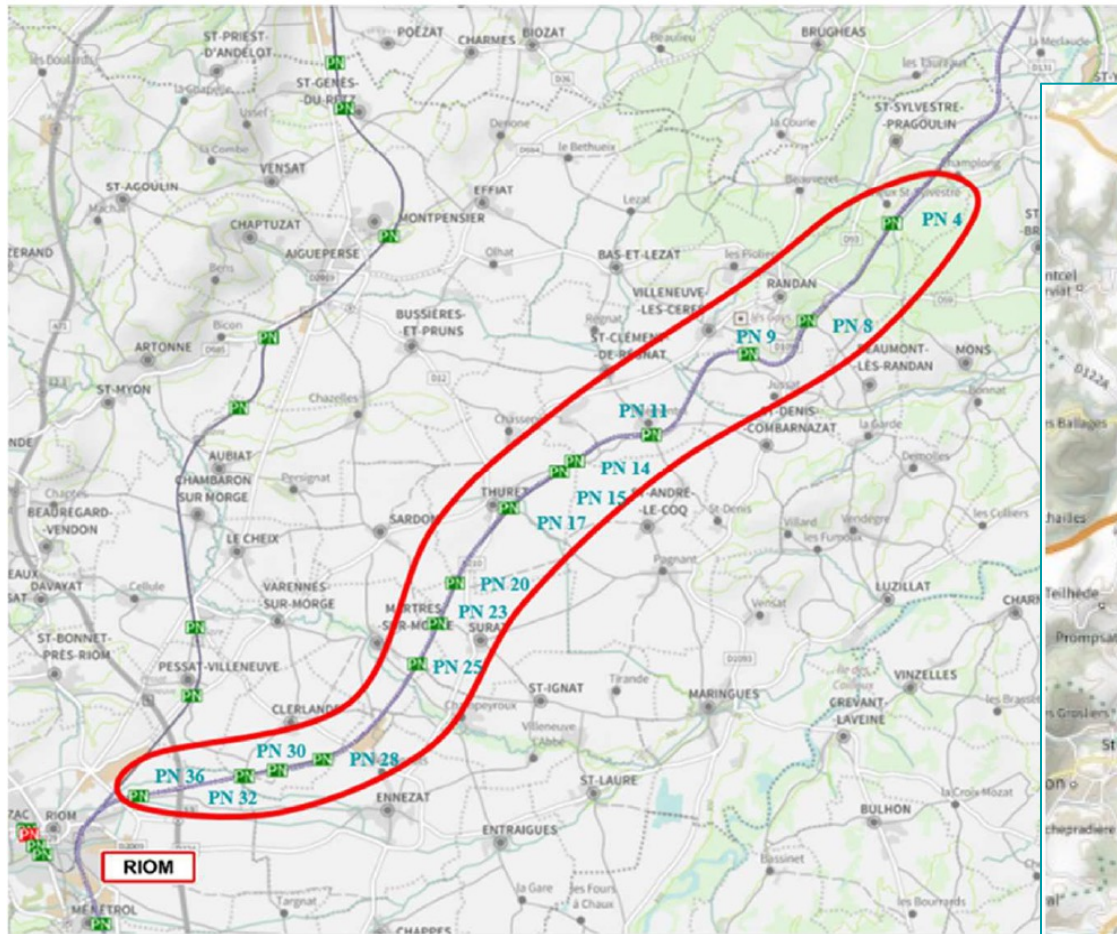
- + Satisfaire à **des objectifs** d'**économie** de dépenses, de temps, **de foncier**...
- + Construire la « **qualité** qui rapporte »
- + Accroître l'**efficacité dans la conduite des projets**
 - + **Des problématiques mieux définies**
 - + **Des solutions envisagées de façon exhaustive**
 - + **Un consensus qui se dégage naturellement**

ANALYSE DE LA VALEUR APPLIQUÉE AU PROJET

- En s'appuyant sur l'étude réalisée préalablement par Ingérop, l'analyse de la Valeur sur ce projet va challenger trois niveaux :
 - + Le besoin (fonctions assurées par les PN actuel et niveaux de service associés).
 - + Les solutions techniques pour répondre au besoin.
 - + Les combinaisons de solutions pour identifier le ou les meilleurs scénario(s) possible(s) pour répondre au l'ensemble des besoins et au moindre coût.

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

2 EPCI AVEC CHACUN 2 ZONES (SOIT 4 ZONES EN TOUT)



LA DÉMARCHE D'ANALYSE DE LA VALEUR

La démarche se déroulera :

- Par EPCI : chaque EPCI couvrant chacun deux zones aux problématiques propres
- En 3 ateliers d'une demi-journée, pour chaque EPCI
- Répartis sur 3 mois : d'octobre à décembre 2022
- Dans les locaux des EPCI
- Avec un souhait d'une représentation de toutes les parties prenantes concernées par la les zones traitées
- Avec des groupes de travail 12 à 15 parties prenantes maximum par atelier.

LA DÉMARCHE D'ANALYSE DE LA VALEUR

- Une démarche articulée en quatre phases :
- **Première phase lancement de la démarche** (aujourd'hui 26 septembre).
- **Deuxième phase : Atelier n° 1 : Expression fonctionnelle du besoin** permettant d'identifier et de caractériser les fonctions des 14 PN à partir du travail déjà réalisé par le bureau d'étude Ingérop (octobre 2022).
- **Troisième phase : Atelier n° 2 : Analyse de la Valeur des solutions techniques et combinaisons de ces différentes solutions en scénarios** (Novembre 2022).
- **Quatrième phase : Atelier n° 3 : Restitution de la grille d'analyse coût/valeur et choix du meilleur scénario par zone** (Décembre 2022).

ATELIER N° 1

- Par EPCI analyse du besoin pour chaque PN et groupement de PN (PN regroupés par zones de 3 à 4 PN - il y a 2 zones par EPCI)
 - + La fonction principale d'un passage à niveau est de faire passer un flux d'un côté à l'autre des voies ferrées afin de mener à bien des activités.
 - + Ce flux peut être de différentes natures (automobile/motos, bus scolaire, engins agricoles, camions, moyens de mobilité douce, etc.)
 - + Ce flux peut être caractérisé par différents critères (nombre de véhicules, fréquence, gabarit maximum, point de départ et d'arrivée, activités à mener, etc..)
 - + Il conviendra dans un premier temps, pour chaque PN et à partir du travail de récolte de données du bureau d'études Ingérop, de valider avec l'ensemble des parties prenantes ces données d'entrée afin d'être le plus exhaustif possible.

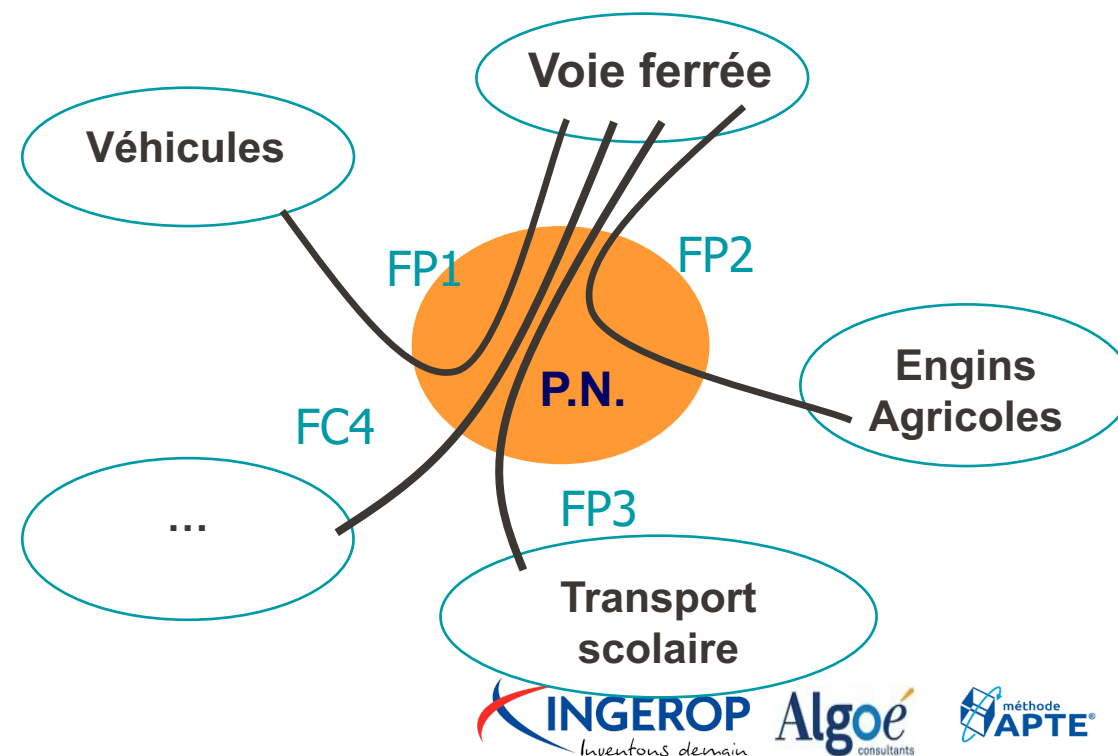
ATELIER N° 1

Les fonctions principales (FP) : buts des relations créées par l'objet entre les éléments de son milieu extérieur

- **FP1** : Permettre aux véhicules légers (VL) aux poids lourds (PL) de passer de l'autre côté de la voie ferrée en toute sécurité
- **FP2** : Permettre aux engins agricoles de passer de l'autre côté de la voie ferrée en toute sécurité pour exploiter telle ou telle parcelle...
- **FP3** : Permettre au transport scolaire de passer de l'autre côté de la voie ferrée en toute sécurité
-

Les fonctions contraintes (FC) :

- **FC4** : Limiter l'impact sur les emprises agricoles
- **FC5** : Limiter l'impact sur le milieu humain et naturel
- **FC6** :



ATELIER N° 1

Définir ensemble :

- Les critères d'évaluation des fonctions,
- Puis un système de notation simple pour chaque critère

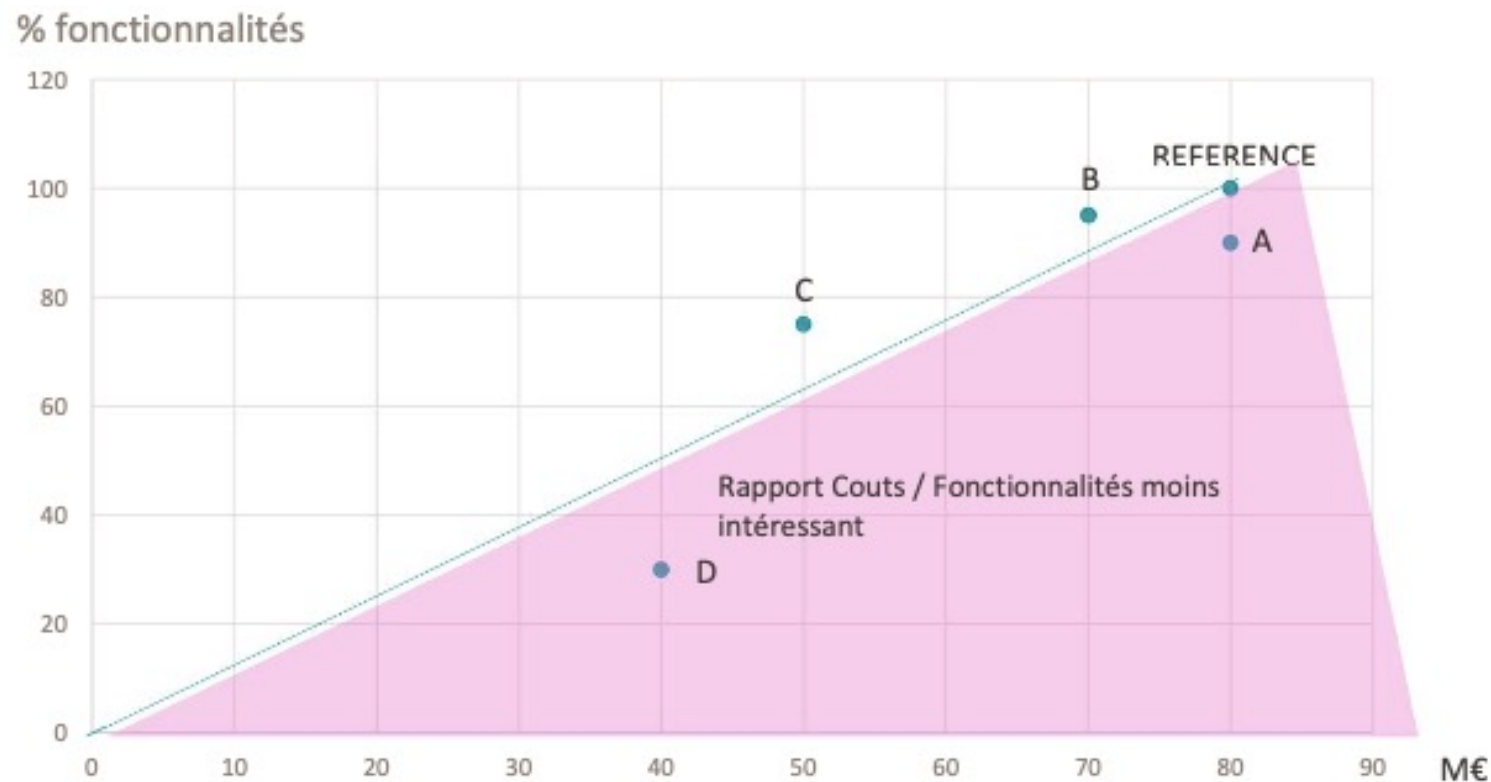
| Fonction | Critère d'évaluation |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| FP : Permettre le passage du flux VL et PL | Temps de parcours supplémentaire |
| FP : Permettre le passage du flux de transport scolaire | Temps de parcours supplémentaire |
| FP : Permettre le passage du flux d'engin agricole (+ accès silo) | Distance supplémentaire |
| FC: Limiter des emprises sur terrain agricole | Surface agricole utilisée |
| FC : Limiter l'impact sur les milieux humain et naturel | Notation de l'impact à définir |
| FP : Permettre de faire passer un flux en mode doux | Notation ? |

ATELIER N° 2

- Le but de cette étape est de :
 - + Requestionner les différentes solutions techniques et imaginer au besoin des variantes.
 - + définir différentes combinaisons de solutions pour établir des scénarios pertinents qu'il faudra ensuite comparer entre eux.
 - + Puis éliminer les scénarios qui finalement sont les moins intéressants
 - + Et comparer chaque scénario restant, après ce premier tri, à l'aide d'une analyse multicritères partagée

ATELIER N° 3

- Restitution avec l'ensemble des parties prenantes :
 - + Comparaison des scénarios retenus : la grille d'analyse de la Valeur.



- + Choix collectif du scénario et des variantes éventuelles à présenter en instance de décision.
- + Premières réflexions sur le phasage des travaux.

PLANNING PRÉVISIONNEL À VALIDER EN SÉANCE

PLANNING À CONFIRMER AVEC LES PARTIES PRENANTES

| Septembre | Octobre | Novembre | Décembre |
|---------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 26 septembre Lancement | 12-13- 17-18-19 octobre Analyse fonctionnelle | 7-8 novembre Analyse des solutions combinaison en scénarios | 7-8-9 décembre Restitution grille analyse - choix du meilleur scénario par zone |

7. QUESTIONS / RÉPONSES SUR LA DÉMARCHE

MERCI !

CAS AGROA AVANT/APRES TRIO DE RILLETTES



Avant

Après



CAS AGROA AVANT/APRES ME TOO DU FLAMBY



LES ÉTAPES AVANT LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE



Recueil du besoin et première analyse technique

Analyse de la Valeur du projet

