

ASSOCIATION FRANÇAISE DES INSTITUTS TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE
CONCOURS DU MEILLEUR MEMOIRE DE STAGE EN ENTREPRISE
EDITION 2013 - CATEGORIE BAC+5

Candidat : Mathias LENGYEL
Master 2 Transport et Aménagement
Ecole des Ponts Paris-Tech / Institut d'Urbanisme de Paris

Note de présentation de la démarche de travail du candidat

Suite au travail de recherche que j'ai réalisé durant la seconde moitié de mon année de Master 2 Transport et Mobilité, Monsieur Florent Le Néchet - maître de conférence à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée et chercheur au Laboratoire Ville, Mobilité, Transport (LVMT) - m'a proposé de participer au concours annuel des mémoires universitaires organisé par l'AFITL. La présente note vise à expliciter la démarche que j'ai adoptée pour réaliser cette recherche grâce à laquelle j'ai l'honneur de concourir au prix du meilleur mémoire de stage en entreprise de l'année 2013. Avant toute chose, il me paraît important d'exposer les grandes lignes de mon parcours qui selon moi, ont conditionné le thème et la problématique du mémoire de M2 qui vous est présenté.

Après avoir obtenu un diplôme d'ingénieur à l'Université de Technologie de Compiègne en juillet 2012, j'ai décidé de poursuivre mes études dans le domaine des transports qui m'attirait particulièrement. En septembre de la même année, j'ai donc fait le choix d'intégrer le Master 2 Transport et Mobilité co-dispensé par l'Ecole des Ponts Paris-Tech et l'Institut d'Urbanisme de Paris. En décidant de poursuivre mes études, je souhaitais élargir mes connaissances (principalement techniques) du secteur ferroviaire à une connaissance plus systémique de l'organisation et du fonctionnement du secteur des transports. J'entendais ainsi compléter mon approche scientifique et technique du secteur par la prise en compte de ses dimensions économiques, sociales, politiques et stratégiques.

C'est cette même démarche d'ouverture et d'élargissement de mes connaissances et de mes compétences qui m'a amené à rechercher un stage en bureau d'études dans le secteur des études amont et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. En effet, les dimensions économiques, techniques et stratégiques y sont systématiquement abordées et font bien souvent l'objet de débats qui englobent largement les champs sociaux et politiques.

C'est donc au sein du Département des études ferroviaires amont de la société INGEROP que j'ai choisi de réaliser un stage. Les missions qui m'ont été confiées m'ont permis d'appréhender de nombreux aspects du secteur ferroviaire des études socio-économiques des projets jusqu'aux études d'exploitation en passant par le dimensionnement des infrastructures ou la valorisation du foncier. Cependant, le marché des études amont étant particulièrement volatile, il n'a pas toujours été facile - pour ma hiérarchie et comme pour moi-même - d'anticiper et de programmer les sujets que j'aurais à traiter semaine après semaine. Pour ne pas donner à mon mémoire de fin d'études la forme d'un inventaire technico-économiques des points abordés durant le stage, j'ai pris la décision d'aborder de manière originale un sujet relevant à la fois de l'activité courante des bureaux d'études de transport et du domaine de la recherche scientifique : l'évaluation socio-économique.

Ayant étudié l'an passé les principes et applications du calcul socio-économique en cours d'économie des transports, je me suis beaucoup intéressé à cet outil qui, de façon un peu paradoxale, est à la fois simple et sophistiqué, limité tout en étant très puissant. Un travail de lecture sur le sujet m'a permis de dresser un constat qui constitue la clef de voûte de mon mémoire.

Par nature, le système ferroviaire mobilise des volumes de capitaux importants et ce, sur de longues durées. L'investissement d'argent public dans la construction, l'entretien ou la rénovation des infrastructures engage donc fortement la collectivité. Le calcul socio-économique est un des outils mis à la disposition du décideur pour l'accompagner dans sa prise de décision. En France, il occupe désormais une place centrale dans le processus de choix d'investissement. Cependant, de nombreuses études scientifiques montrent que des écarts importants existent entre les prévisions du calcul socio-économique réalisées en amont des investissements et la réalité comptable observée après leur réalisation. Si la communauté scientifique et les observateurs reconnaissent unanimement l'existence de limites à cet outil, les recherches menées jusque-là pour son amélioration portent quasi-exclusivement sur la méthodologie du calcul et non sur son application concrète. Or, depuis une trentaine d'années, le contexte politique, économique, social, environnemental et organisationnel français a subi de profonds bouleversements qui pèsent nécessairement sur la manière dont sont réalisées les études socio-économiques. La qualité des résultats qui en sont extraits est donc directement impactée.

La quasi-absence de recherche sur la mise en œuvre de l'évaluation socio-économique, sur l'impact du contexte actuel ainsi que sur les rapports de forces qui existent entre les différentes parties intéressées me semble gêner le travail de compréhension, d'interprétation et de traitement des écarts constatés. Dans mon travail, j'ai donc cherché à démontrer la complémentarité des approches méthodologiques et pratiques du calcul socio-économique.

En choisissant de traiter un sujet ne relevant pas directement d'une étude commandée à INGEROP, j'ai dû réaliser ce travail de recherche en parallèle de mon activité courante dans l'entreprise. Cette posture m'a obligé à travailler de manière autonome tout en ayant la chance de pouvoir m'appuyer à plusieurs reprises sur des experts d'INGEROP. Ainsi, en plus de la littérature scientifique qui constitue une base essentielle de mon travail, j'ai eu la chance de pouvoir réaliser plusieurs interviews auprès de cadres dirigeants d'INGEROP. Ces séances de travail m'ont permis de réaliser une analyse critique de la mise en œuvre du processus d'évaluation socio-économique dans le domaine ferroviaire. Je dois également à ces mêmes personnes la possibilité d'avoir pu consulter et utiliser dans mon travail des études socio-économiques et autres rapports réalisés par le bureau d'études ces dernières années. Enfin, le travail que j'ai réalisé s'appuie également sur mon expérience personnelle d'évaluation au sein du bureau d'études.

Bien que cette étude soit présentée ici dans le cadre d'un concours, j'ai pleinement conscience que le sujet que j'aborde n'est pas traité de manière exhaustive. Compte tenu du temps dont je disposais, j'ai à défaut de pouvoir apporter des réponses, cherché à mettre en exergue les aspects de l'évaluation socio-économique qui sont encore peu étudiés aujourd'hui. J'ai ainsi mis en évidence combien selon moi, la prise en compte du contexte dans lequel le calcul socio-économique est réalisé est nécessaire pour l'améliorer et en repousser les limites. Autant que je le pouvais, j'ai convoqué des exemples étrangers pour illustrer mon propos. Ce travail se devrait de faire l'objet de recherches supplémentaires continuant de croiser et de confronter les points de vue sur le sujet, en France comme ailleurs.