

POUR DES ÉTUDES
DE QUALITÉ

M. K. LAMRINI
Chef du Département transport - CID.

INTRODUCTION

Les études routières tirent leur complexité essentiellement de trois de leurs spécificités :

- Multiplicité des intervenants (DRCR, DRE, DPE, LPEE, Bureau d'Etudes et ses sous-traitants, principalement le cabinet topographique) ;
- Diversité des disciplines sollicitées (géométrie, géologie, géotechnique, chaussée, hydrologie, hydraulique, environnement,...) et des facteurs définissant l'environnement du projet (relief, climat, contraintes, géologie,...) ;
- Importance de l'aspect optimisation du projet dans la réalisation de l'étude.

Des prestations de qualité de chaque intervenant, la maîtrise de l'ensemble des disciplines mises à contribution, la prise en compte des spécificités de chaque projet et l'attribution de moyens conséquents pour la production des études sont donc nécessaires pour garantir un produit de qualité.

Ces aspects sont développés dans les points suivants selon les trois étapes fondamentales :

- Lancement de l'étude ;
- Réalisation de l'étude ;
- Suites de l'étude.

LANCEMENT DE L'ETUDE

1. BUDGET DE L'ETUDE ET DISPOSITIONS FINANCIERES DES MARCHES

Une étude de qualité est une étude non seulement qui aboutit à un dimensionnement correct et sécuritaire des ouvrages traités mais également qui recherche et arrive à un optimum en matière de coût du projet.

Cette optimisation est directement proportionnelle au temps d'analyse réservé à l'étude et donc au budget disponible.

Une révision du niveau des prix actuel des études routières (inférieur dans un rapport parfois de 1 à 20 comparativement aux études en France) serait de nature à améliorer grandement la qualité des projets.

Concernant les modalités de paiement, celles-ci sont à améliorer pour suivre l'évolution réelle des dépenses engagées par le bureau d'études pour la production de ses prestations.

Ceci pourrait se traduire par l'octroi d'avances de démarrage par exemple, atténuant ainsi le retard dans les paiements dû au long circuit administratif, ou encore par la rémunération de productions partielles (comme la topographie) dès leur réalisation.

Enfin, il convient de ne pas omettre de prévoir dans les marchés une révision des prix, traduisant correctement l'inflation de ceux-ci, les délais réels et raisonnables des études étant rarement inférieurs à 6 mois.

2 . ADEQUATION DES TERMES DU MARCHÉ D'ETUDE

Actuellement, plusieurs insuffisances peuvent être relevées dans nombre de CPS d'études routières : méthodologie non adaptée, consistance des prestations imprécise, contradictions entre articles, délais alloués insuffisants, articles superflus, bordereau des prix pas assez étudié (quantités éloignées de la réalité, prix en double emploi,...), etc... .

Il est donc nécessaire d'élaborer pour chaque cas un CPS adapté, étudié ou au moins contrôlé finement par un cadre de haut niveau, compétent techniquement et ayant une connaissance du projet et de son environnement.

En cas de projets non encore parfaitement mûrs, il devrait être fait appel aux bureaux d'études pour mieux évaluer la faisabilité du projet et identifier les problèmes, dans le but d'aboutir à un marché d'étude proprement dite convenable et adéquat.

3 . CHOIX DU BUREAU D'ETUDES

Le choix du bureau d'études est une opération qui peut s'avérer déterminante pour la réussite de l'étude.

En effet, une étude confiée à un bureau ne disposant pas de compétences dans les disciplines concernées par le projet, ou n'ayant pas assez

d'expérience dans le domaine, ou encore n'ayant pas quantitativement les moyens matériels et surtout humains pour répondre aux besoins du projet, est vouée fatalement à l'échec : le produit est de mauvaise qualité et les délais de production sont trop longs voire infinis, l'étude n'arrivant pas à terme.

Pour réussir cette opération de choix du bureau d'études, il est suggéré d'observer les dispositions suivantes :

- Généraliser la restriction des consultations aux bureaux d'études spécialisés dont la liste devrait être dressée et arrêtée par l'Administration.

Pour les appels d'offres ouverts, il faudrait systématiser l'élimination des sociétés ne faisant pas partie de la liste précédente.

- Procéder à une classification des bureaux d'études de ladite liste selon leur capacité de production (ou plutôt celle de leur section spécialisée en études routières) en ce qui concerne tant les moyens humains (quantité et diversité des spécialités) que les moyens matériels (informatique).

Cette classification permettra d'orienter la sélection des bureaux d'études à consulter pour un projet donné.

- Apprécier périodiquement le volume des études routières à lancer et le rapporter à la capacité de production des bureaux d'études.

Ceci permettra une bonne adéquation entre les classes de bureaux d'études définies ci-avant et les classes de projet (en fonction de leur taille, leur complexité,...). Par exemple, s'il s'avère qu'il y a trop de "petites" études pour les "petits" bureaux, il conviendra de lancer des études groupées, ceci empêchera par exemple un bureau d'étude de taille "petite" de prendre beaucoup (trop) de "petites" études.

- Si pour les études courantes le critère du moins-disant peut être considéré comme valable, les dispositions suggérées ci-avant pouvant jouer le rôle du "jugement de l'offre technique", pour les projets d'une certaine taille ou d'une certaine complexité, il convient d'opter plutôt pour un critère de mieux-disant faisant intervenir en plus de l'aspect offre financière plusieurs aspects tels

que la méthodologie proposée, l'équipe proposée (expérience, complémentarité), les moyens informatiques prévus, la connaissance des problèmes de la région...

REALISATION DE L'ETUDE

1. INITIALISATION DE L'ETUDE

Afin de garantir un bon démarrage de l'étude et un déroulement conforme aux attentes des différents partenaires, il est proposé de systématiser la tenue d'une réunion de coordination au commencement de chaque étude avec la participation de l'ensemble des intervenants.

Cette réunion, préparée par chacun à l'avance, devra aboutir à uniformiser les points de vue sur différents aspects : objectifs du projet, caractéristiques fixées à l'avance (éventuellement), méthodes de calcul (coefficients hydrologiques par exemple), planning engageant tous les intervenants (DRCR, DRE, DPE, LPEE, BE avec son topographe), ... etc.

Une sortie conjointe sur le terrain est également nécessaire ; dans certains cas celle-ci pourrait être reportée à une phase ultérieure de l'étude, mais reste tout de même indispensable.

2. CONDUITE DE L'ETUDE

La complexité des études routières, en particulier l'effort d'analyse qu'elles requièrent, nécessite que toute étude, aussi "petite" soit-elle, soit menée et dirigée par un ingénieur.

Il va de soi, qu'en outre, le bureau d'études doit mobiliser les compétences nécessaires à la réalisation de l'étude. Les moyens matériels alloués doivent également être en rapport avec le volume des prestations à accomplir.

En particulier, les moyens informatiques dans leurs formes les plus modernes doivent être mis à contribution. De même, des sorties sur le terrain doivent être effectuées autant que nécessaire.

Par ailleurs, les études devraient approfondir certains aspects insuffisamment traités par les études actuelles (signalisation de la section courante, mouvement des terres...).

Enfin, il doit être accordé une grande attention à la réalisation des travaux topographiques, élément fondamental des études routières. Il doit être fait appel systématiquement à des cabinets topographiques spécialisés en topographie routière et de taille conséquente aussi bien sur le plan de la capacité financière (notamment outillés en moyens informatiques modernes et performants) que sur le plan de l'effectif (ingénieurs participant systématiquement et activement aux travaux de terrain notamment).

3. APPROBATION DE L'ETUDE

L'examen des études doit être fait par une personne suffisamment imprégnée du projet et de son environnement. Celle-ci doit entre autres participer activement aux réunions de coordination et sorties sur le terrain. Ceci serait de nature à réduire les délais d'examen, à minimiser les reprises d'étude et à éviter les observations en cascade et les remarques trop générales. Cela assurerait également qu'aucun point fondamental du projet ne soit occulté.

Enfin, l'approbation des dossiers devrait être toujours formalisée, pour un meilleur suivi des études en général.

4. INTERVENTION DU LPEE

Il faudrait, selon les différents cas de figure d'études, définir au préalable, concrètement et précisément :

- à quelles phases de l'étude le LPEE doit intervenir ;
- sur la base de quelles informations le LPEE produit ses prestations (localisation sur carte ? balisage ? implantation avec coordonnées ? profil en long ? ...) ;
- quel degré de traitement des données à fournir pour l'étude (données brutes, données traitées, premières interprétations, ...).

Afin de maximiser les chances de réussite d'un projet et rehausser le niveau de la technicité nationale d'une manière générale, il faudrait faire en sorte que la mission du bureau d'étude soit prolongée à la phase post-conception.

Cette mission devrait concerner :

- Le suivi des travaux et l'adaptation des études aux détails de la réalité du terrain ;
- Le suivi du comportement des infrastructures ;
- La post évaluation des projets.