



Camilo GERDANC

IVP3 Promotion 57

Année 2017/2018

Durée : 24 semaines

Du 05 février au 20 juillet 2018



ÉCOLE DES INGÉNIEURS DE LA VILLE
DE PARIS
ÉCOLE SUPÉRIEURE DU GÉNIE URBAIN

Rapport de stage du Travail de Fin d'Étude

Analyse, suivi et mise en place des opérations issues du budget participatif de Paris, relatives aux questions de mobilité et d'aménagement public



**PARIS BUDGET
PARTICIPATIF**





Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé pendant ce stage, que j'ai beaucoup apprécées.

En premier lieu, j'adresse mes remerciements à Monsieur Alain Boulanger, mon maître de stage et anciennement chef du Pôle Partage de l'Espace Publique au sein de l'Agence de la Mobilité de la Mairie de Paris, pour son accueil, le temps qu'il m'a consacré et les précieux conseils et connaissances qu'il m'a distillés.

Je remercie également Madame Hélène Driancourt, anciennement adjointe et actuellement cheffe du Pôle Partage de l'Espace Publique, pour sa disponibilité tout au long du stage.

Mes remerciements vont aussi à Solène Senyarich et Thomas Jouanneau, mes collègues stagiaires tout au long de ce stage, pour leur gentillesse et leur contribution aux travaux de groupe que nous avons effectués ensemble.

Enfin, je souhaite remercier l'ensemble des agents de l'Agence de la Mobilité, pour m'avoir accueilli chaleureusement et m'avoir aiguillé dans mes missions lors de ce stage, ainsi que toute l'équipe du projet de l'avenue René Coty, avec laquelle nous avons réussi à créer les conditions pour la réussite de ce projet.



Table des matières

Remerciements.....	1
Résumé	5
Abstract.....	6
Thésaurus.....	7
Introduction.....	8
Présentation de l'organisme d'accueil.....	9
Développement	11
L'inclusion citoyenne dans les villes par le budget participatif	11
Des objectifs différents	12
Déroulement du BP	13
Difficultés et limites de la participation	15
Mon rôle dans le budget participatif à l'Agence de la Mobilité.....	16
Missions principales lors du stage.....	16
Exemple de réalisation :.....	19
Missions annexes :.....	32
Paris-respire.....	33
Participation aux réunions hebdomadaires du pôle PEPQA (Partage de l'Espace Public et Qualité de l'Air).....	33
Les ateliers du quartier Paris-Haussmann- Opéra	34
Les ateliers au ministère des transports sur l'élaboration de standards de stationnement vélos.....	34
Conclusion	36
Glossaire	37



Bibliographie	39
Annexes	41

Résumé

Ce rapport a pour but de retracer l'ensemble des activités effectuées lors de mon TFE en tant que chargé de l'évaluation des propositions soumises au budget participatif (BP) en matière de mobilité et de mise en œuvre des projets retenus, au sein de la Mairie de Paris à la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) dans l'Agence de la Mobilité (AM), d'une durée de six mois (du 5 février au 20 juillet 2018).

Pour ce faire, j'ai choisi, en premier lieu, de présenter le concept du budget participatif (BP), ainsi que son déroulement, en particulier à Paris, pour comprendre ensuite dans quel cadre s'inscrivait les missions qui m'ont été confiées. Le budget participatif (BP) est une partie du budget d'une collectivité territoriale, dédiée généralement à des projets d'investissement, votés par les habitants. Près de 3000 expériences de ce type ont été répertoriées à travers le monde, avec des modalités et des objectifs différents. Paris a instauré ce type de budget à partir de 2014 avec l'élection d'Anne Hidalgo.

Ce type de budget permet une plus ample participation des citoyens dans les choix politiques et est parfois considéré comme un renouvellement démocratique. Cependant, son déroulement est parfois confronté à certaines limites ainsi qu'à des objectifs qui peuvent être divergents en fonction des différents acteurs (élus, citoyens, associations...).

J'ai décidé, dans une seconde partie, de présenter dans le détail les missions principales dont j'avais la charge à la DVD, mais aussi les missions davantage annexes mais tout aussi importantes. J'ai tenté de décrire l'aspect technique de ces missions.

Dans les missions principales, j'ai détaillé l'ensemble des phases du BP, et mon rôle au cours de ces phases, depuis l'étude technique jusqu'à leur mise en place, en passant par les concertations avec les habitants. En outre, j'ai fait le choix de me concentrer sur un exemple d'un projet de BP auquel j'ai participé : le réaménagement de l'avenue René Coty située dans le 14^{ème} arrondissement de Paris. J'ai illustré les étapes de mon travail à travers divers documents (plan, schéma, tableaux...) puis présenté l'aspect participatif de ces étapes.

Ensuite, j'ai exposé les missions annexes qui m'ont été confiées. Elles ont consisté, en grande partie, en la participation à des ateliers ou des commissions autour des problématiques des transports et de la mobilité.

Enfin, j'ai tenté de dresser un bilan de ce stage, en évoquant notamment les problèmes rencontrés et les solutions apportées mais aussi en essayant de remettre en cause les modes de fonctionnement et les choix techniques.



Abstract

This report aims to retrace all the activities I did during my TFE as responsible for the evaluation of proposals submitted to the Participatory Budget (PB) for mobility and implementation of selected projects, within the Paris City Council in the Department of Highways and Movements in the Mobility Agency, for a period of six months (from February 5 to July 20, 2018).

First, I chose to present the concept of participatory budgeting (PB), as well as its progress, especially in Paris. The participatory budget (PB) is part of the budget of a local authority, usually dedicated to investment projects, voted by the inhabitants. Nearly 3,000 such experiments have been recorded around the world, with different modalities and objectives. Paris has introduced this type of budget since 2014 with the election of Anne Hidalgo.

This type of budget allows for greater participation of citizens in political choices and is sometimes considered as a democratic renewal. However, its development is sometimes confronted with limits as well as objectives that are divergent depending on the different actors (elected officials, citizens, associations ...).

In a second part, I decided to present in detail the main missions that I was responsible, but also missions more related but equally important. I tried to describe the technical aspect of these missions.

In the main missions, I detailed all phases of the PB, and my role during these phases, from the technical study to their implementation, through the consultations with the inhabitants. In addition, I chose to focus on an example of a PB project in which I participated: the redevelopment of Avenue René Coty located in the 14th arrondissement of Paris. I illustrated the steps of my work through various documents (plan, diagram, tables ...) and then presented the participative aspect of these steps.

Then, I exposed the assignments that were entrusted to me. They consisted largely of participation in workshops or commissions around issues of transport and mobility.

To conclude, I tried to take stock of this internship, mentioning in particular the problems encountered and the solutions provided but also trying to question the operating modes and technical choices.

Thésaurus

- Aménagement
- Espace publique
- Modes doux
- Participation
- Piétonnisation
- Plans
- Usagers
- Ville
- Voirie

Introduction

Du 5 février au 20 juillet 2018, j'ai effectué mon TFE au sein de la Mairie de Paris à la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) dans l'Agence de la Mobilité (AM).

Ce stage avait été proposé à l'ensemble des élèves de la promotion 57 de l'EIVP, par l'intermédiaire d'un des professeurs, Alain Boulanger, spécialisé en Organisation des Déplacements Urbains. Ce professeur proposait deux intitulés de stages : le premier sur la gestion des projets du Budget Participatif (BP) et le second, centré sur le plan vélo Paris 2020.

De mon côté, j'avais déjà entrepris des recherches afin de trouver un TFE. Cependant, l'intitulé du premier stage proposé par M. Boulanger m'a tout de suite intéressé car la participation du citoyen à la politique de la ville (par l'intermédiaire du budget participatif) me semble un enjeu fondamental, afin notamment de redonner confiance aux administrés dans leurs élus et de leur permettre de mieux comprendre les problématiques d'aménagements urbains. J'ai donc immédiatement postulé.

Une semaine après mon dépôt de candidature, M. Boulanger m'a proposé un entretien à l'issue duquel il m'a confirmé que ma candidature correspondait au profil recherché et qu'il me tiendrait informé des suites à venir. Une semaine après, j'ai été informé que j'étais retenu pour ce stage, d'une durée de 6 mois, au sein de l'AM en tant que chargé de l'évaluation des propositions soumises au budget participatif en matière de mobilité et de mise en œuvre des projets retenus.

J'ai commencé mon stage au mois de février et je me suis très rapidement rendu compte que la DVD (et donc l'AM) s'occupe de ce qui touche directement et quotidiennement les citoyens qu'ils soient parisiens, franciliens, touristes venus de province ou de l'étranger, c'est-à-dire l'espace public. Ce dernier est plus qu'un lieu de passage, il s'agit d'un lieu de vie, porteur d'activités qui fait l'objet d'une appropriation par ceux qui l'utilisent. Sur cet espace public pèse beaucoup d'attentes, tout comme sur la DVD ainsi que l'a décrit un de ses ingénieurs. « Souvent on nous demande de régler par des aménagements de voirie des problèmes d'incivilités. Sauf que ce n'est pas fait pour ça et on n'y arrive pas ».

La place de l'utilisateur est donc centrale et c'est autour de cet enjeu que mon stage s'est effectué. La problématique pour construire mon rapport de stage a été la suivante : Quel est le poids du citoyen dans le choix de l'aménagement urbain de la ville de Paris ? De quelle manière le développement des dispositifs participatifs affectent-ils le fonctionnement des services techniques ?

Dans un premier temps, je vous exposerai les connaissances que j'ai acquises lors de mon stage autour des budgets participatifs et de leurs fonctionnements (en particulier à Paris) (I). Puis, dans un second temps, je détaillerai les missions que j'ai effectuées dans le cadre de mon stage (II).



Présentation de l'organisme d'accueil

Parmi les directions de la ville intervenant dans l'espace public, la Direction de la voirie et des déplacements (DVD) est en charge de la gestion et de l'exploitation du domaine public viaire (de la voirie) de la Ville de Paris, ainsi que de la prévention des risques liés aux carrières souterraines. Elle conçoit et réalise les aménagements de voirie et les grands projets, notamment les infrastructures nécessaires aux transports collectifs, dans une optique de meilleur partage de l'espace public entre les usagers. Cette direction veille aussi à la qualité de l'espace public tout en assurant la sécurité du domaine viaire et des infrastructures (tunnels, ponts du boulevard périphérique et intramuros...). Elle assure l'entretien et la gestion du domaine public viaire et de ses équipements dont les dispositifs d'éclairage public et de signalisation. En outre, la DVD assure les relations avec les services publics intervenant dans ce domaine. Enfin, elle pilote la circulation sur l'ensemble du domaine de voirie et assure la réglementation en matière de circulation et de stationnement dans le périmètre du pouvoir de Police dévolu à la Maire.

À Paris, toutes les actions concernant la circulation et le stationnement sont établies de concert avec la Préfecture de Police, la mairie de Paris étant la seule municipalité en France qui ne détient pas entièrement les pouvoirs de police municipale (circulation, stationnement, tranquillité et salubrité publiques). Ainsi, le préfet de police fixe les règles de circulation et de stationnement sur certains axes, et le maire de Paris est consulté sur les arrêtés préfectoraux. De plus, les compétences du maire de Paris ne s'étendent pas au-delà du périphérique, géré par le Préfet. La municipalité parisienne se concentre donc sur la desserte et doit partager la compétence de la desserte locale avec les mairies d'arrondissements et les mairies des villes limitrophes. L'éclatement des acteurs et le partage des pouvoirs entre la Mairie de Paris, les exécutifs d'arrondissement et le Préfet de Police est une contrainte institutionnelle de taille et est déterminante dans le choix des outils de politique de la voirie à Paris.

Au sein de la DVD, la concertation institutionnelle joue un rôle majeur. En effet, les projets menés par la direction ne peuvent que rarement voir le jour sans le concours d'autres directions de la ville mais aussi de certains partenaires incontournables tels que la RATP, les ABF (Architectes Bâtiment de France) ou encore la Préfecture de Police. Cette coopération se révèle parfois difficile et les informations ne circulent pas aussi aisément qu'elles ne le devraient.

L'une des instances les plus essentielles au fonctionnement de la DVD est l'A.G.O.R.A. (Auditions groupées d'organisation et de réflexion sur les aménagements). Il s'agit d'une réunion bimensuelle réunissant le directeur, les chefs des différents services, quand cela est nécessaire d'autres directions ainsi que les STV (Section territoriale de voirie) ou les divisions du SAGP (Service d'aménagements et grands projets) qui viennent présenter les opérations sur lesquelles ils ont commencé à travailler. Ainsi, il s'agit d'un lieu d'échanges entre services centraux et territoriaux et un lieu de prise de décisions où les équipes viennent chercher les arbitrages du directeur sur des points qui nécessitent encore des éclaircissements.



Dans le cadre de la mandature qui voit Anne Hidalgo maire de Paris et Christophe Najdovski adjoint chargé des Transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, l'impératif est de redonner l'espace public aux piétons et aux modes doux de circulation. L'objectif est la requalification et le rééquilibrage urbain. Les projets de requalification des places parisiennes en est un exemple ; le plan Vélo 2015-2020¹ et le Plan piéton² vont dans ce même sens.

La DVD est organisée selon des typologies de services : le service support (sous-direction de l'Administration générale), les services opérationnels (la Mission Tramway, l'Inspection Générale des Carrières, le Service du Patrimoine de Voirie, le Service des Aménagements et des Grands Projets, le Service des Déplacements, le Service des Canaux), les services d'appui (l'Agence de la relation aux Usagers et l'Agence de la Mobilité).

À ces services centraux s'ajoutent les services déconcentrés : les six Sections Territoriales de Voirie (STV) qui interviennent sur les questions d'intérêt local en lien avec la direction centrale ; le STBP (Section des Tunnels et du Boulevard Périphérique); la SMEP (Section de Maintenance de l'Espace Public).

Quant à l'Agence de la Mobilité (AM), elle est structurée sur trois pôles (Pôle développement, Pôle Observatoire et Systèmes d'Information, Pôle Partage de l'Espace Public et Qualité de l'Air (PEPQA)) auxquels s'ajoute la Mission Mobilité Électrique et la Mission Innovation, Expérimentation et Partenariats Internationaux. Les missions de l'AM sont d'analyser la mobilité parisienne ; de proposer des orientations stratégiques afin d'optimiser les déplacements des personnes et des biens et l'usage de l'espace public ; d'adapter l'offre des transports aux contextes territoriaux et de coordonner les actions de la DVD sur les schémas et les plans de la Ville. Au sein de l'AM, le Pôle PEPQA, dans lequel j'effectue mon stage, est notamment en charge du développement des politiques ciblées sur les modes doux : une large partie de ses activités se concentre donc sur les vélos et les piétons.

Développement

L'inclusion citoyenne dans les villes par le budget participatif

Peut-on affirmer avec certitude qu'il existe, aujourd'hui, un système politique totalement démocratique dans le monde ? La démocratie se résume-t-elle à une convocation des citoyens aux urnes tous les 5 ou 6 ans ? Les forts taux d'abstention et la montée du populisme, ces dernières années, tendent à prouver le contraire. La société a besoin d'une politique nouvelle, en associant les citoyens à la décision. Pour répondre à ce besoin, de nouvelles formes de gouvernance, plus inclusives, sont apparues, comme le budget participatif (BP).

Le budget participatif (BP) est une partie du budget d'une collectivité territoriale, dédiée généralement à des projets d'investissement, votés par les habitants. Près de 3000 expériences de ce type ont été répertoriées à travers le monde, avec des modalités et des objectifs différents.

C'est au Brésil, à Porto-Alegre, qu'est né le premier budget participatif (BP) en 1989. À cette époque, le Brésil sort de 20 ans de dictature, le pays désire un système démocratique. Durant le mandat 1988-1992, tandis que le Brésil se réforme et accorde davantage d'autonomie et de financement aux villes, l'équipe municipale de Porto-Alegre opte pour une gestion progressiste. Elle stabilise la situation financière, réforme l'administration en profondeur et revoit sa politique fiscale pour plus de redistribution. Puis, un an après son élection à la tête de la municipalité, le maire, Olívio Dutra, issu du Parti des Travailleurs lance le premier BP.

Le bilan est sans appel : en une dizaine d'années, plus d'un quart de la population a participé à ce processus démocratique et a décidé des priorités de la ville. Un autre aspect positif est à souligner : l'élan autour du BP a permis notamment la participation des citoyens des classes les plus populaires, traditionnellement en retrait des processus démocratiques. Les quartiers les plus en difficulté ont ainsi davantage été pris en compte dans les priorités de la municipalité, avec la réorientation de la dépense publique et l'amélioration des conditions de vie. Les réunions de quartier ont par exemple permis de construire des équipements et des infrastructures de base dans des favelas (école, crèche, asphaltage, etc.).

La pratique participative s'est ensuite étendue à d'autres municipalités du Brésil, puis, en Amérique Latine (Uruguay, Equateur, Pérou, Argentine), et, à travers le monde à l'aide des Forums Sociaux Mondiaux de 2001, 2003 et 2004. En 2013, la Maison-Blanche a relayé le deuxième plan du président Barack Obama pour rendre le gouvernement américain plus transparent. Parmi les mesures dévoilées, se trouvent la promotion du BP. Seuls les pays du Moyen-Orient restent encore distants sur la question.



En France, on voit apparaître le premier BP à Saint-Denis, en 1997. Cette ville avait déjà une expérience de la démocratie participative dès les années 1980, avec la création des conseils de quartiers, qui viendra par la suite s'inscrire dans la loi en 2002 (loi Vaillant). Par la suite, la deuxième ville séduite par le BP fut Morsang-sur-Orge en 1998. Puis, peu à peu à partir des années 2000 le concept se répand en France avec le 20^{ème} arrondissement de Paris, Bobigny (93), Aubagne (13) ... Généralement, dans les villes de France, 5% du budget d'investissement est géré de manière participative par les habitants, mais elle peut aller jusqu'à 25%, comme dans la ville de Grigny, dans le Rhône. Suite à la promesse de campagne d'Anne Hidalgo lors des élections municipales de 2014, le BP apparaît dans le budget de la capitale. Les Parisiens étaient invités à s'exprimer sur la plateforme « Oser Paris » qui a changé aujourd'hui et s'appelle simplement « budget participatif ».

Des objectifs différents

Si le BP vise à inverser les priorités dans les décisions budgétaires et à réorienter les investissements, notamment en faveur des plus défavorisée à Porto Alegre, elle peut avoir d'autres finalités ailleurs. « A Porto-Alegre, les enjeux du budget participatif allaient de la construction d'une école à la création du réseau d'eau et d'assainissement. A Saint-Denis, il s'agissait plutôt de savoir par quel bout on commençait la rénovation d'une rue » déclare Patrick Braouezec, ancien maire de Saint-Denis, dans une interview. A l'époque, le maire avait été séduit par l'initiative brésilienne et souhaitait réagir face au score important du Front National de 25% aux législatives. Son initiative avait pour but de répondre au sentiment d'abandon et de ne jamais être entendu des habitants.

Plus généralement, en Europe, le processus vise à pallier un manque d'infrastructure, guérir la population du scepticisme vis-à-vis du politique, ou bien retisser le lien social. Cependant, les critères de justice sociale sont peu présents et on constate que les classes populaires ne participent pas aux votes ou aux réunions. L'appropriation de la participation publique est effectuée en majorité par les classes moyennes.

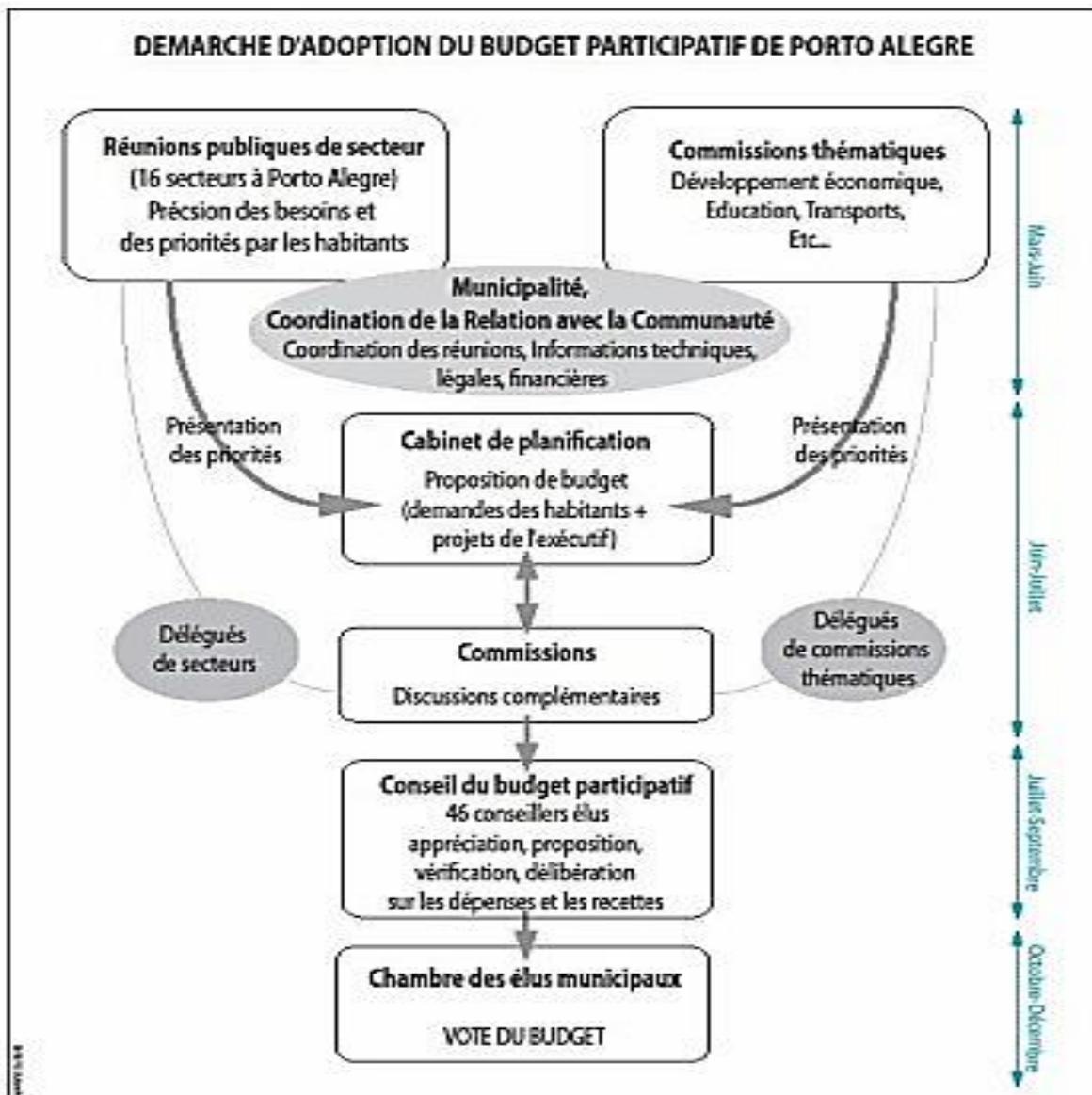
Un article publié dans la Gazette des communes en 2014 « les budgets participatifs, toute une histoire » détaille ces objectifs différents : « *Parmi les effets notables chez les participants, selon les objectifs locaux, on assiste à une baisse de la pauvreté, une augmentation des recettes fiscales et une réduction de la corruption plus importantes due à la transparence des discussions budgétaires que cela implique, ainsi que la surveillance active par la société civile des travaux engagés par les municipalités. En Europe, les enjeux de justice sociale sont moins mis en avant et c'est la modernisation de l'action publique ainsi que la résolution de la défiance face aux partis politiques qui sont centrales. Un autre objectif souvent mis en lumière relève de l'amélioration de la connaissance budgétaire, comme dans les budgets participatifs touchant un public jeune, dans une perspective d'éducation à la citoyenneté* »



Déroulement du BP

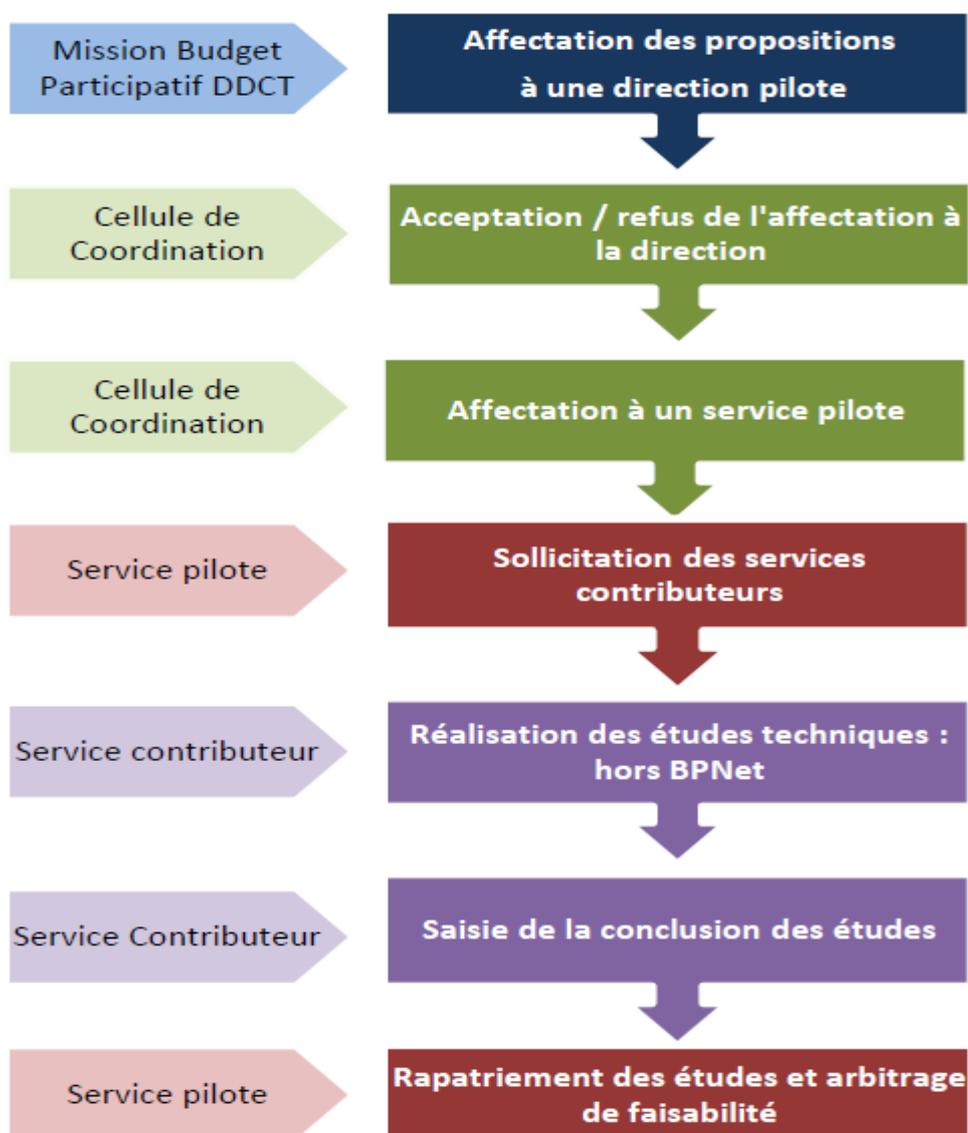
Les différentes phases du BP, du vote jusqu'à la mise en place, varient en fonction des municipalités. A Porto Alegre, le BP se structure sous une forme pyramidale. Le premier échelon est le quartier. Dans les réunions et les assemblées, les habitants définissent leurs priorités et élisent, pour un an, leurs mandataires au Forum participatif (un pour dix). Ce second échelon se place au niveau des districts (ou région) et fait la synthèse des besoins pour élaborer les projets à mettre en œuvre. Enfin, le Conseil du BP prépare le budget à présenter à l'assemblée.

Au final, le BP est défini par Conseil du BP. Non seulement, il prépare un programme budgétaire cohérent avec le montant alloué par la municipalité, mais c'est encore lui qui négocie avec l'administration municipale. Cette indépendance donnée aux instances du BP est poussée jusque dans la définition des règles de la participation pour l'année à venir.



À Paris, le fonctionnement suit différentes phases au cours de l'année. Courant janvier, les parisiens peuvent formuler des propositions, commenter ou s'associer à des projets déjà proposés. Ils sont sollicités par l'intermédiaire de tracts dans les boîtes aux lettres et d'appels à projets dans le journal municipal (ou les journaux spécifiques à chaque arrondissement). De mars à mai, des ateliers de co-construction concernant des projets similaires sont organisés afin de les unifier en un seul et même projet qui aura davantage de chances de réunir plus de votes. De juillet à septembre, les projets sont affichés sur le site internet de la ville. Ensuite, vient la phase de vote au cours du mois de septembre. Puis, le financement des projets lauréats est adopté lors du vote du budget primitif du Conseil de Paris et les projets lauréats peuvent être mis en œuvre.

Schéma des rôles respectifs au sein des services



Difficultés et limites de la participation

Le BP se confronte cependant à certaines difficultés et limites, inhérentes à son fonctionnement. En effet, plus un BP aura généré de l'intérêt et la participation des citoyens, plus sa validation sera massive, plus il sera légitime et donc remplira ses objectifs (participation des citoyens aux choix d'aménagements, suivi des projets, élan de démocratie...).

Néanmoins, à l'heure actuelle, et c'est ce que j'ai pu constater lors de mon stage, les taux de participation au vote sur le BP sont faibles (autour de 4% en 2016) ce qui met à mal les objectifs du BP. En effet, un élu m'expliquait en aparté lors d'une commission *ad hoc* qu'« il y a aussi tous ceux qui n'osent pas parler, mais il y a aussi tous ceux qui n'ont pas le temps. »

En outre, les projets proposés par les citoyens sont souvent adaptés et reformulés afin de satisfaire les élus et de rentrer dans les objectifs qu'ils fixent. En effet, l'approbation des élus est fondamentale pour que le projet soit soumis au vote. L'origine citoyenne et démocratique du BP est donc mise à mal.

Une autre des limites que rencontre la mise en place du BP à Paris est que ce-dernier correspond uniquement à un budget d'investissement. Or, les projets de BP nécessitent la plupart du temps du personnel (ou autres dépenses de fonctionnement), qui rentrent dans un budget de fonctionnement (et non d'investissement). Des projets peuvent donc être bloqués pour cette raison.

Enfin, la démocratie participative ne doit pas devenir uniquement un objet de communication (symbole du renouveau démocratique, de la prise en compte de l'avis des citoyens dans les choix politiques) et ne s'exprimer qu'à travers des chiffres.



Mon rôle dans le budget participatif à l'Agence de la Mobilité

Missions principales lors du stage

Ma mission principale lors de ce stage consiste en un suivi complet des projets du BP dont l'AM est pilote, dans chacune de leurs phases.

À mon arrivée à l'agence, en février, les projets étaient encore en phase d'écriture par les habitants. En attendant l'arrivée de la phase d'instruction, je me suis donc formé à l'utilisation des différents outils de travail nécessaires pour mes missions. La première de mes formations a été d'apprendre à me servir de l'application BpNet, qui est un outil interne à la ville et qui permet de regrouper sur une application unique toutes les propositions déposées par les parisiens dans le cadre du BP. Cette application a notamment pour objectif d'assurer l'instruction technique des projets, de préciser leur avancement pour informer les mairies d'arrondissement et d'actualiser leur phase d'état datée sur le site du BP parisien. J'ai appris à utiliser cette application grâce à des réunions organisées à la DVD, pour rappeler son utilisation aux agents et les procédures à respecter pour maintenir une méthode de travail commune à tous, afin de garantir une meilleure communication et compréhension de l'avancement des projets. Ces rappels, peut-être récurrents et donc agaçants pour certains, se révèlent nécessaires en réponse à de nombreuses négligences constatées de la part des services. En effet, la transparence des procédures n'était pas appréhendée comme une évidence par les services qui doivent prendre l'habitude de travailler sous l'œil instigateur des citoyens et des élus, surtout dans le cadre des dispositifs participatifs. Cela se traduit par une absence de systématisme dans la publication.

Le deuxième outil que j'ai appris à utiliser est le logiciel Microstation, qui est un logiciel de Conception Assistée par Ordinateur (CAO). Microstation permet aux agents de la ville, à l'aide d'une modélisation précise de Paris, accessible en interne seulement, de prendre des mesures fines d'éléments sur l'espace public (comme mesurer la largeur d'un trottoir par exemple). Les informations qui y sont affichées sont nombreuses : nivellement, foncier, numérotation des rues... Le logiciel est avant tout utilisé à la DVD pour dessiner des projets d'aménagements sur voirie, tout en permettant de comparer l'existant avec l'état projeté. Une série d'outils a été créée spécialement pour faciliter les dessins de la DVD tels que les stationnements, les passages piétons, les stations vélib... en sélectionnant seulement un point de référence, une longueur et une direction.

Concernant les recherches d'informations, les agents utilisent généralement CapGéo, disponible sur l'intranet de la ville, qui permet d'avoir une vue immersive dans la rue, de la même manière que Google Street View.

Dès lors, ayant été formé, j'ai commencé, à partir de ma deuxième semaine de stage (avant que les phases d'affectation des projets du BP ne commencent), à actualiser l'état d'avancement des projets et à réaffecter les projets aux services pilotes lorsque les phases d'études de l'AM étaient finies. J'ai aussi commencé à m'informer et à étudier tous les

projets du BP des années précédentes, qui avaient été pilotés par l'AM, afin d'essayer d'avancer sur les études des projets en cours. Ce travail de prospection a continué tout au long de mon stage et était nécessaire afin de réaliser au mieux les autres missions qui m'étaient affectées.

Par la suite, la phase d'affectation des projets a débuté à partir du 19 février. Les projets sont répartis par direction, par la mission BP, en fonction des thématiques des projets. Puis, les projets sont répartis par service des directions. L'AM est systématiquement affectée en tant que service pilote lorsqu'un projet concerne le partage de l'espace publique et les sujets de mobilité dans la ville (autres que transports en commun qui concerne la RATP ou SNCF). J'ai donc été en charge de l'instruction technique et budgétaire de ces projets.

Il faut savoir qu'il existe deux types de projets, qui se distinguent par leur niveau géographique de réalisation : les projets concernant un arrondissement en particulier ou des projets destinés à s'appliquer pour l'ensemble de la ville (comme par exemple rajouter des stationnements-vélo pour toute la ville).

Dès lors, je recevais des propositions de projets émanant de divers porteurs de projets (citoyens, conseils de quartier...) par notification e-mail. Je me connectais, ensuite, à l'application BPnet afin de lire les détails des propositions. Parfois, les services pilotes n'étaient pas ceux de l'AM. Dans ce cas, je réaffectais le projet aux services concernés.

Commence alors la phase d'instruction technique. L'instruction technique consiste en une étude de faisabilité du projet, avant de le proposer au vote des citoyens. Cette étape est un premier brassage nécessaire afin de ne pas proposer des projets irréalisables aux citoyens. Bien que la ville laisse un périmètre très large et une grande liberté d'initiative aux porteurs de projets du BP, elle fixe certaines limites par cette phase d'instruction afin de ne pas discréditer le fonctionnement du BP ou de le rendre inutile car irréalisable.

Une de mes missions a donc été de piloter cette phase d'instruction technique. Premièrement, je vérifie que le service pilote affecté est bien l'AM et que la thématique rentre bien dans les prérogatives de cette dernière. Dans le cas contraire, je réoriente le projet vers le service qui me semble le plus compétent pour la réalisation.

En outre, j'avais la possibilité de mettre en copilotage d'autres services, afin que plusieurs services travaillent ensemble sur un même sujet. Le copilotage permet de bénéficier des expertises des différents services dans leurs domaines de prédilection, ce qui est parfois nécessaire pour mener l'instruction technique à bien.

Ensuite, lorsque je maîtrisais le contexte technique du projet, j'essayais de l'instruire avec mes connaissances et lorsque j'étais en difficulté, je contactais des collègues du service, ou mon maître de stage, ou même des personnes d'autres services, afin de disposer de toutes les informations nécessaires. La documentation mise à ma disposition (dossiers partagés de l'AM, ratios de travaux effectués sur la ville, comptes-rendus d'Agora, le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)...) m'a été très utile.

Au fur et à mesure que mon stage avançait, je sollicitai de moins en moins ces personnes, car j'avais acquis un certain nombre de connaissances qui me permettait d'être davantage autonome.

Lors de cette phase d'instruction technique, j'ai été confronté souvent à un manque de réactivité, voire une absence complète de réponse de la part de certains collègues, ce qui m'était temporairement à mal mon avancée dans mon travail.

J'avais aussi la possibilité, lors de l'instruction, d'annoter le projet sur certaines problématiques qu'il pouvait soulever, mais aussi de poser des questions spécifiques et techniques aux services affectés en copilotage. De la même manière que je sollicitai les autres services afin de répondre à certaines de mes interrogations, j'étais aussi sollicité par des services différents au mien afin de donner mon avis ou répondre à certaines questions qui émanaient d'autres projets.

Ainsi, une des qualités requises lors de mon stage était de bien gérer l'aspect relationnel avec mes collègues, venant de mon service ou extérieurs à celui-ci, afin de travailler en équipe sur les différents projets, mais aussi de savoir quel est le bon service à solliciter selon les cas de figures.

En outre, lors de la phase d'instruction technique, il est possible de réécrire complètement des points spécifiques du projet pour le rendre réalisable ou plus cohérent. C'est ce que j'ai été amené à faire à plusieurs reprises lors de mon stage.

Dans le cadre de l'instruction technique, il y a aussi tout un travail autour du chiffrage du coût du projet, mission qui m'incombait dans le cadre de mon stage. Je devais donc déterminer une fourchette de prix pour chaque projet. Pour ce faire, je me tournais vers la documentation qui m'était mise à disposition (cf. ci-dessus) mais aussi en me renseignant auprès des autres services (qui disposaient parfois de plus d'informations ou d'expériences).

La phase d'instruction s'est déroulée jusqu'au mois de mai. À cette phase succède la phase de l'organisation des commissions *ad hoc* : ce sont des réunions en mairie avec l'ensemble des directions et des élus afin d'avoir l'avis final du maire sur les projets retenus qui seront soumis ensuite au vote des citoyens. J'ai assisté à deux de ces commissions *ad hoc* : la commission du 15^{ème} arrondissement et la commission du 17^{ème} arrondissement.

Assister à ces commissions m'a permis de comprendre les différents objectifs de chaque maire. Leurs avis pèsent beaucoup dans la phase de choix et d'ailleurs bien plus que les comptes-rendus que nous avons réalisés sur les projets à l'issue de la phase d'instruction. Le maire a un poids prépondérant dans ce processus de choix des projets soumis au BP, il peut aisément mettre son veto à un projet, bien qu'il soit viable et réalisable. L'avis de l'élu est donc davantage pris en compte que celui du citoyen à ce stade du BP.

Suite à ces commissions, les projets sont mis en ligne sur le site BP. Ils sont alors soumis au vote des participants à partir du mois de septembre.

Exemple de réalisation :

J'ai choisi, dans le cadre de ce rapport de stage, de vous détailler un des projets sur lequel j'ai été amené à travailler pour illustrer ma mission principale. Ce projet est le réaménagement de l'Avenue René Coty (14^{ème} arrondissement) qui réunit deux projets déposés par des conseils de quartier dans le cadre du BP :

- **Le projet “Paris Aux Piétons” déposé et voté en 2015** qui comme cité précédemment, vise à favoriser l'usage piétonnier des espaces publics parisiens : l'avenue René Coty fait partie des sites retenus.
- **Le projet “Une Promenade Piétonne Paisible entre Denfert et Montsouris (allée Samuel Beckett)” voté en 2017** qui vise à conforter le cheminement piéton sur l'allée centrale.

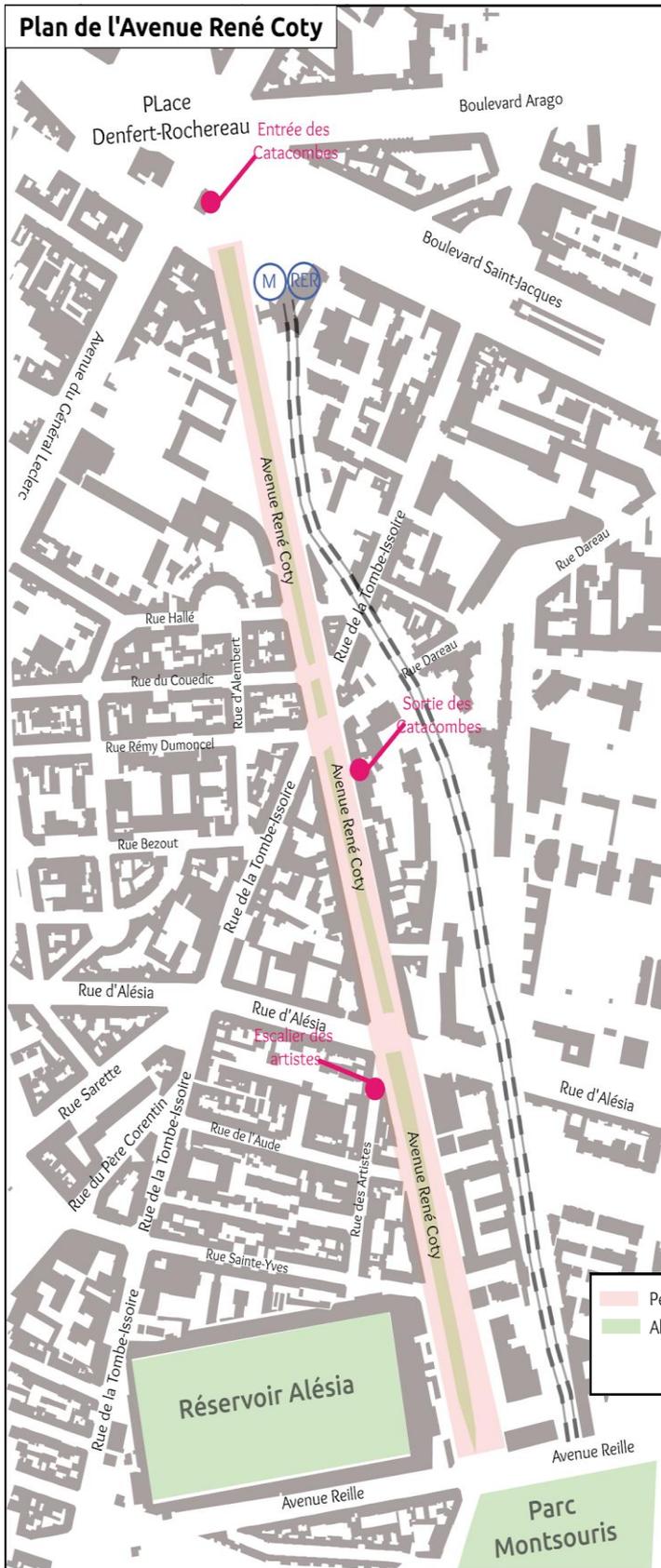
En outre, la Mairie de Paris via son Secrétariat Général (SG) et la DVD souhaite déployer une stratégie parisienne d'aménagement temporaire d'espaces publics parisiens à l'aide de chantiers participatifs, déjà expérimentée dans le cadre du programme de réaménagement de places parisiennes (« Réinventons nos places »). Cette stratégie s'inscrit notamment dans la stratégie de résilience parisienne : **Action n°9 “Systématiser les interventions temporaires et à petite échelle pour animer, imaginer et transformer les espaces urbains avec les habitants”**.

L'aménagement de l'avenue se fera donc en deux temps, un aménagement temporaire (organisé lors d'ateliers le 22, 23 et 24 juin) qui servira d'expérimentation pour l'une des premières démarches de réaménagement temporaire et participatif menée par la Ville de Paris. Puis, ce réaménagement temporaire pourra servir de base à l'élaboration d'un projet urbain plus pérenne qui sera mené par la suite.

Afin de comprendre le projet, il faut savoir que l'avenue René Coty est une voie du 14^{ème} arrondissement de Paris reliant la place Denfert-Rochereau au Nord, jusqu'au parc Montsouris au Sud. Cette avenue est parcourue, en son centre et sur toute sa longueur, par une allée piétonne, l'allée Samuel Beckett située sur un terre-plein. Cette avenue d'environ 1 km de longueur dispose de fortes potentialités :

- **Une présence importante de végétation** entretenue, jalonnant l'allée Samuel Beckett
- Une allée centrale relativement **isolée des nuisances sonores et visuelles** liées à la circulation et donc propice au cheminement piéton et à la course.

- **Un environnement architectural globalement très qualitatif** et plusieurs points d'intérêts locaux importants situés sur l'avenue ou aux alentours : Les Catacombes de Paris, le quartier des artistes...



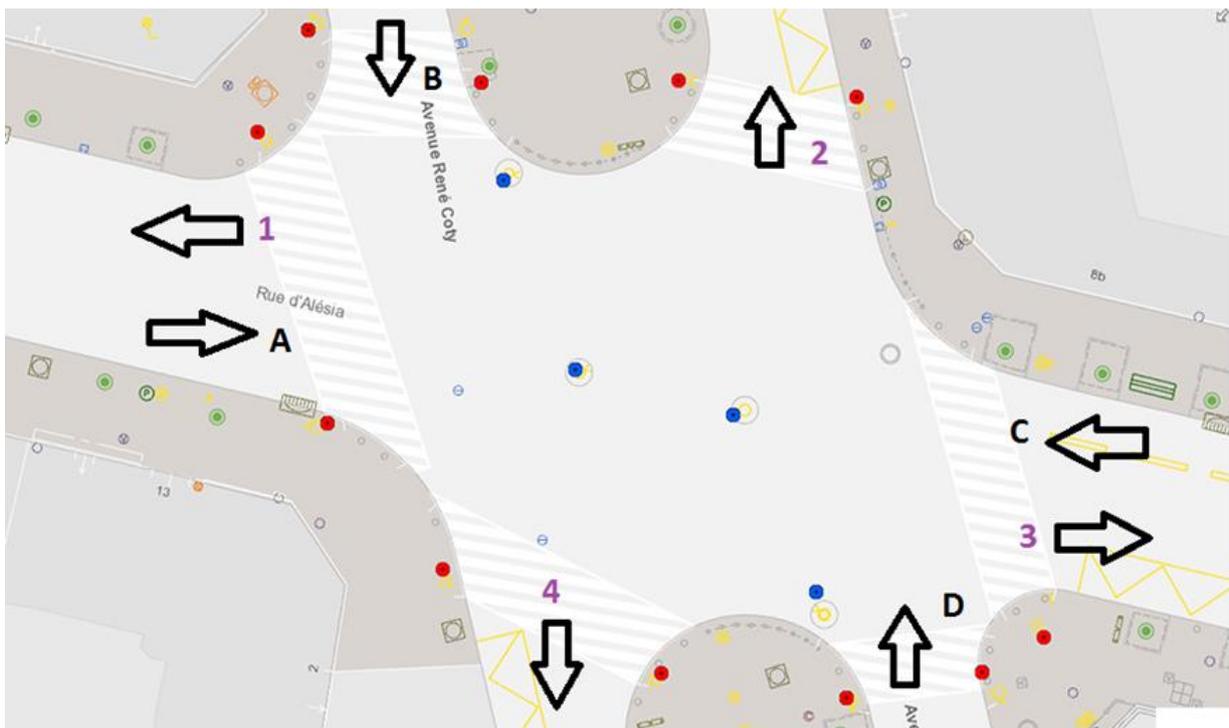
En dépit de ces atouts non négligeables, le site présente quelques dysfonctionnements :

- L'allée Samuel Beckett est **encombrée par une surabondance de mobilier urbain** pas toujours judicieusement installé : candélabres au centre de l'allée, bancs face à la circulation, panneaux JC Decaux qui bloquent la perspective visuelle de l'avenue...
- **Le cheminement piéton est entravé** par les trois rues qui coupent l'avenue René Coty : Rue de la Tombe-Issoire, Rue d'Alésia et Avenue Reille. L'absence de franchissements piétons matérialisés sur ces trois carrefours oblige les piétons à emprunter les trottoirs latéraux plutôt que l'allée centrale pour les franchir.
- Il existe, en outre, quelques **problèmes d'accessibilité pour les PMR et les malvoyants** qui ont conduit à quelques incidents au cours des derniers mois.

Périimètre projet	Points d'intérêt du quartier
Allée piétonne Samuel Beckett	Stations de transport en commun

Travail personnel sur le projet

Pour corriger ces dysfonctionnements, mon rôle dans ce projet a été, dans un premier temps, de me rendre sur le terrain pour mieux m'imprégner de l'environnement de l'avenue puis de réfléchir à des aménagements envisageables aux carrefours pour améliorer la traversée piétonne. En vue de dimensionner ces carrefours, l'analyse des flux de circulation des voitures se révéla nécessaire. J'ai donc effectué des enquêtes Origine-Destination à l'intersection des carrefours pour calculer la demande du carrefour, puis la capacité théorique que peut avoir le carrefour en fonction de l'aménagement. Voici un exemple de mon travail sur le carrefour de l'avenue René Coty avec la rue d'Alésia (l'ensemble des dessins que j'ai réalisés et incorporés à ce rapport de stage seront repris par la STV sud (Section territoriale de voirie), pour des aménagements pérennes prévus pour 2019). De plus, d'autres travaux seront en réalisation avenue du Général Leclerc proche de l'avenue René Coty, ce qui implique un risque de report de circulation importante.



Plan du carrefour avenue de René Coty / rue d'Alésia, avec les voies numérotées

La première étape est de numéroter les branches entrantes et de nommer les branches sortantes par des lettres sur un plan. Ensuite, les enquêtes doivent se faire sur le terrain en heure de pointe du matin (entre 8h30 et 9h30) et en heure de pointe du soir (entre 17h30 et 18h30). Les comptages ont été effectués à l'aide d'autres stagiaires, sur un créneau de 15mn, dont on a multiplié par trois le résultat du comptage pour l'obtenir sur une heure. La mesure de la demande s'effectue en Unité de Véhicule Particulier (uvp). Les véhicules sont ramenés à cette valeur étalon selon les modalités suivantes :

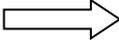
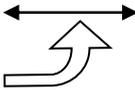
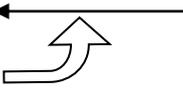


Les usagers :

- Un deux-roues : 0,3 uvp
- Une voiture : 1 uvp
- Un poids lourd ou un bus : 2 uvp
- Un bus articulé ou une semi-remorque : 3 uvp.

Par ailleurs, les mouvements n'ont pas tous la même valeur, on a également les équivalences suivantes :

Les mouvements

- Le mouvement direct non gêné : 1 uvpd 
- Le mouvement tournant à 90° non gêné : 1,1 uvpd 
- Le mouvement tournant avec giration difficile : 1,2 uvpd 
- Le mouvement tournant non prioritaire avec un flux piéton important (>250 piétons par heure) : 1,3 
- le mouvement tournant est non prioritaire par rapport à un flux de véhicules avec une zone de stockage faible : 1,1 à 1,7 selon la gêne occasionnée et les possibilités de stockage. 



Les enquêtes de terrain ont donné les résultats suivants :

En heure de pointe du matin

	A	B	C	D	Total
1		22,4	556,4	31,6	610,4
2	20		102,4	330,8	113,3
3	276,8	101,2		47,6	425,6
4	28	192,4	33,2	2,4	256
Total	324,8	316	692	412,4	1745,2

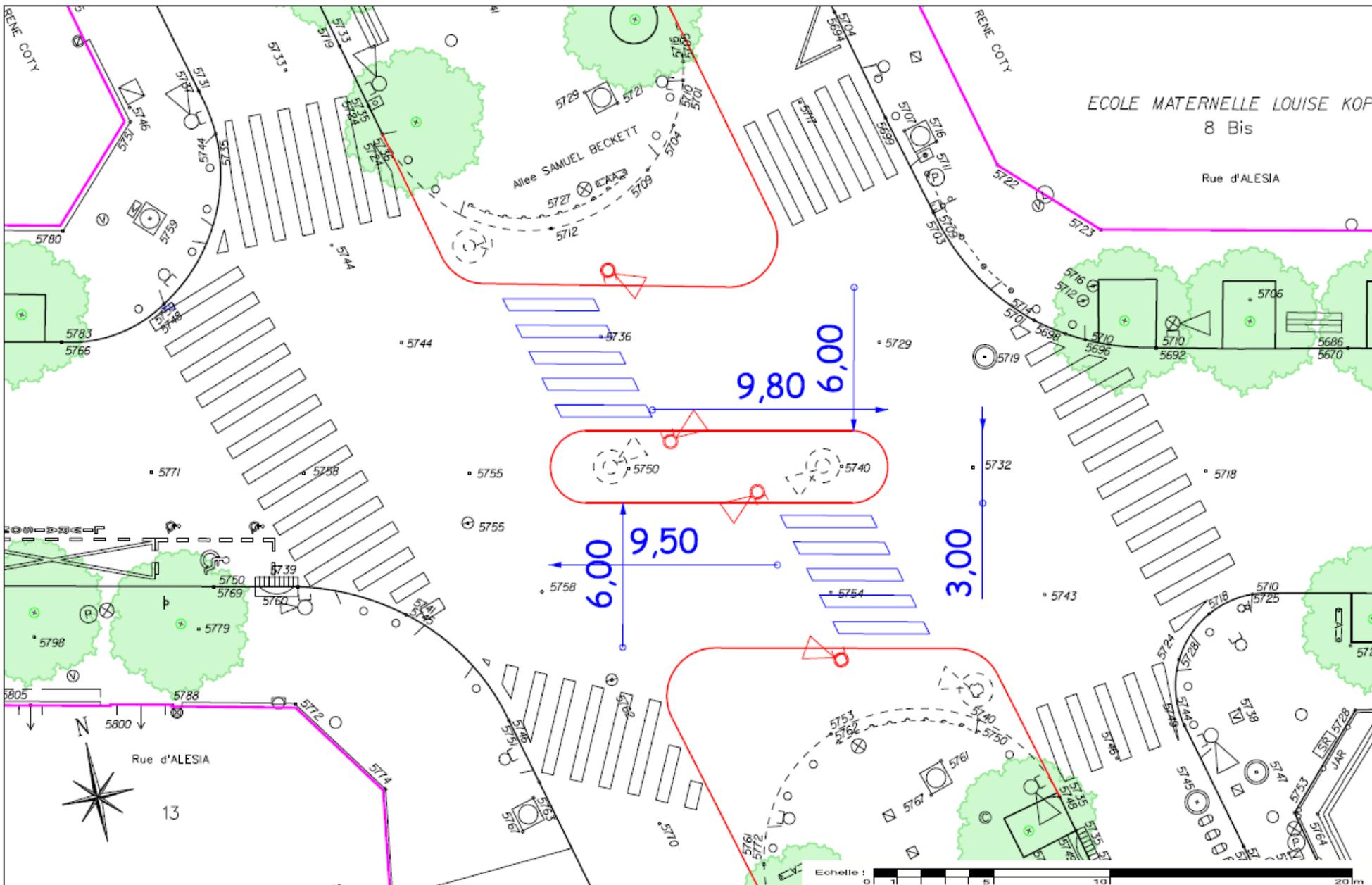
En heure de pointe du soir

	A	B	C	D	Total
1		45	202	26	273
2	16		101,4	215,4	332,8
3	370	92,6		25	487,6
4	20,4	402,2	43,8	3,2	469,6
Total	406,4	539,8	347,2	269,6	1563

Le flux total de circulation est correct, nous avons donc pu retenir ces données pour nous en servir pour la suite.

Un des problèmes majeurs de ce carrefour est la coupure du cheminement piéton par la voirie de circulation. En effet, les piétons qui circulent sur le terre plein central Samuel Beckett se retrouvent contraint de traverser trois fois la rue s'ils veulent retourner à nouveau sur le terre plein central, pour continuer leur promenade. Le problème est que les piétons et coureurs ne reviennent pas au centre de l'avenue au bout de deux traversés piétonnes, ou bien ils prennent le risque de traverser le carrefour en une fois sans utiliser de passage piéton.

Voici une idée de réalisation pour faciliter la traversée piétonne à ce carrefour :



MAIRIE DE PARIS DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS	AM	Carrefour René Coty et Alésia (coté + nivellement) Scénario 1	AVANT-PROJET	
	Dessiné par : C. GERDANC		Format : A4 Echelle : 1/200 Créé le : 17/05/2018	N°

Cette solution consiste à relier directement les deux parties du terre plein central en créant un îlot séparateur au centre du carrefour, pour permettre le stockage des véhicules au feu rouge. Le terme consacré à ce type de traversée piétonne est la traversée en baïonnette. Cette traversée peut être pénalisante pour les PMR (Personnes à Mobilité Réduite), par rapport à une traversée directe, car elle nécessite de tourner deux fois. Ce choix est un compromis car certains de mes collègues ou certains usagers considèrent que même cette configuration peut générer des problèmes de circulation. Un refuge avec traversée directe serait encore plus critiqué voire refusé par ces derniers.

J'ai également dessiné des aggrandissements de l'allée qui permettent de réduire la distance de franchissement et de sécuriser davantage les piétons.

Maintenant, pour vérifier si cette solution respecte bien la demande de stockage sans embouteiller les alentours, nous allons vérifier la capacité théorique de stockage du carrefour.

La durée du cycle de feux du carrefour est de 80s, il y a donc 45 cycles de feux en 1h.

On compte environ 1 uvp de capacité pour 5m.

- Pour les voitures venant de **B** et allant à **3**, la longueur est de 9,50m par voie, la capacité est donc de 3,8 uvp :

→ La capacité en 1h est donc de : $3,8 \times 45 = 171$ uvp qui est supérieure à la demande maximale de 101,2 uvp.

- De même pour les voitures de **D** et allant à **1**, la longueur est de 9,80m par voie, la capacité est donc de quasiment de 4 uvp :

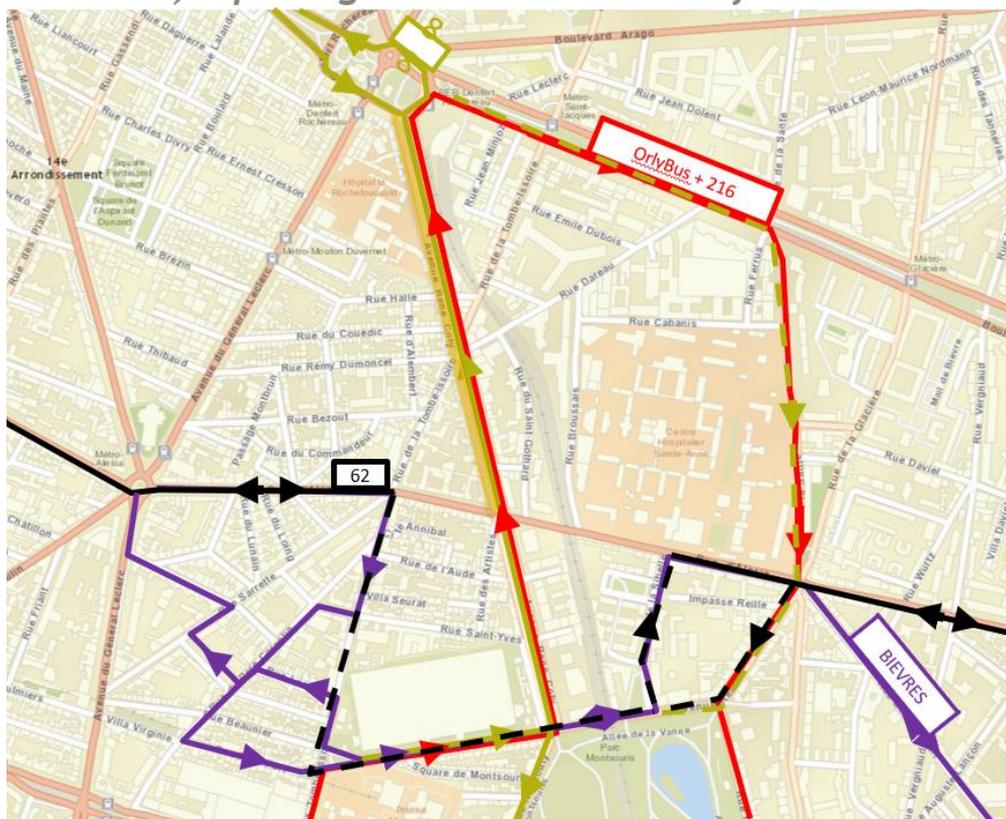
→ La capacité en 1h est donc de : $4 \times 45 = 180$ uvp qui est supérieure à la demande maximale de 31,6 uvp.

Conclusion : cet aménagement continue de bien respecter la demande capacitaire des véhicules.

Une autre de mes missions a été d'organiser la fermeture à la circulation d'un tronçon de l'avenue, pour le dimanche de l'atelier participatif (défini ci-après). Cette fermeture a permis le déroulement d'activités sur la chaussée et la circulation libre des usagers (piétons, vélos, trottinettes...). Mon rôle a donc été d'étudier différents scénarios de fermeture - c'est-à-dire la fermeture de différents tronçons -, de calculer le coût de maintien des barrages, d'étudier des déviations des lignes de bus et de créer une présentation récapitulative (voir annexe) pour une réunion avec la DPSP, STV RATP, et DVD. Voici le scénario retenu :



Fermeture partielle de l'Avenue (côté Ouest au Nord d'Alésia) + passage Est-Ouest du carrefour Alésia/René Coty



-  Tronçon de ligne conservée
-  Tronçon de ligne déviée
-  Fermeture d'un côté de l'avenue



Le chantier participatif de l'avenue

La DVD et le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement) de Paris se sont attachés à mobiliser les habitants et les acteurs locaux autour de ce projet pour faire émerger les propositions. Des rencontres ont été organisées avec les acteurs associatifs et les collectifs du quartier intéressés par la démarche ainsi qu'avec les Conseils de quartier Mouton-Duvernet et Montsouris-Dareau. En outre, le CAUE a mené des ateliers préparatoires à ce chantier avec les élèves des trois écoles élémentaires du secteur : Alésia, Boulard et Arago sur les temps périscolaires ou extrascolaires. Ces écoliers sont intervenus la semaine du chantier pour réaliser quelques aménagements à la marge.

Trois ateliers de concertation ont été organisés au cours des mois de mai et juin avec les acteurs associatifs et les habitants.

Parallèlement, le CAUE de Paris et la DVD ont mis en place des outils de communication permettant de mobiliser les habitants lors du week-end du chantier participatif. Voici le calendrier des opérations :

MOIS SEMAINE	Mars	Avril				Mai				Juin				Juillet	Août
	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4		
Rencontre acteurs locaux / mobilisation															
Communication grand public															
Ateliers publics scolaires															
- Ecole Arago								15/05	22/05	29/05	05/06	12/06	19/06	26/06	03/07



- Ecole Alésia								06/06	13/06	20/06			
- Ecole Boulard	03/04	10/04				18/05	25/05	01/06	08/06	15/06	22/06	29/06	06/07
Ateliers de concertation													
- Acteurs associatifs/ CDQ						15/05							
- Grand public									05/06				
- Atelier Commun espace public										Atelier Hypervoisis 16/06			
Chantier participatif											Week-end du 23-24 juin avec interventions possibles en semaine		
Evaluation des aménagements													

Les activités lors de l'évènement participatif ont donc été conçues en concertation avec les habitants et les différents acteurs locaux. Ces derniers ont apporté leurs idées pour la conception et participé aux différents travaux lors des trois concertations. Cependant, bien que leurs idées aient servi de base pour concevoir le projet, les décisions finales d'aménagement ont été prises par l'AM et le CAUE. Il est, en effet, complexe de prendre tous les avis en compte et il faut intégrer dans ces avis les contraintes techniques qui existent. Le projet de réaménagement de l'avenue René Coty a donc été confronté à une limite inhérente au fonctionnement du budget participatif (limite évoquée en première partie).

Les objectifs de ce chantier participatif étaient de :

- **Renforcer la continuité piétonne** sur l'allée Samuel Beckett en réalisant des aménagements temporaires pour matérialiser cette continuité
- **Créer un parcours sportif et ludique** en lien notamment avec le parc Montsouris et les autres points d'intérêt du quartier : mise en place d'une signalétique, interventions artistiques, installation d'agrès sportifs prenant appui sur l'existant...
- **Repenser l'implantation végétale** de l'allée Samuel Beckett : arrachage de végétation à certains endroits et plantation de nouveaux éléments...
- **Construire et installer divers éléments de mobilier urbain** pour créer une véritable animation sur cet espace public : bancs, tables,
- **Faire de l'avenue René Coty un lieu de vie de quartier** et non plus seulement un lieu de passage en proposant des animations lors du chantier notamment.

Ces aménagements ont été imaginés et construits par les participants sous la coordination d'un collectif, Atelier A+1 basé aux Grands Voisins et ayant déjà réalisé des expériences similaires (réaménagement de places parisiennes, comme celle du Panthéon). Ce collectif a eu pour mission d'encadrer les travaux et de transmettre aux participants les méthodes de fabrication des éléments réalisés.



« Banc suspendu », Ces bancs permettent de réutiliser les barrières entourant les jardinières pour que les passants s'asseyent au bord de la végétation

Les aménagements temporaires ont été réalisés avec des matériaux "bruts" issus en partie de la récupération, dont du mobilier de la ville qui se trouve au CMA (Centre de Maintenance et d'Approvisionnement) de Paris. Puis, les aménagements ont été créés sur place avec l'aide des participants.

Les participants ont pu s'inscrire à trois ateliers thématiques :

- **Bricolage** : pour construire différents mobiliers tel que des bancs, parcours sportifs, table de pique-nique...
- **Jardinage** : pour les zones de végétation, installation de pelouses, parcours senteurs... Cet atelier a attiré un nombre important de personnes, notamment des enfants

- **Graphisme** : pour repeindre certains mobiliers, dessiner des passages piétons innovants, dessiner des jeux pour enfants...

Création de la « placette à livres » et plantation des plantes aromatiques



Dans la photo ci-dessus, les personnes portant un t-shirt vert sont les participants venant du CAUE, de A+1, de la DVD et des bénévoles. D'autres participants sont venus aux activités tous les jours.



Parcours sportif fabriqué à partir de troncs d'arbres



Table de pique-nique avec jardinière. Cette table est fabriquée en réutilisant la structure métallique des bancs parisiens

Une fois le chantier terminé et les aménagements temporaires réalisés, ceux-ci restent en place durant le reste de l'été afin d'être testés et évalués par tous. Cette évaluation qui mettra en exergue les atouts et les dysfonctionnements des aménagements temporaires, servira de base à l'élaboration du projet définitif de réaménagement de l'avenue René Coty. Certains habitants du quartier ont volontairement entretenu eux-mêmes le mobilier installé, ce qui montre leur engagement dans leur environnement quotidien.



Enfants arrosant la pelouse autour de la « placette à livres. »

Missions annexes :

Paris-respire

Paris-respire est une opération de fermeture de certaines voies de circulation, généralement un dimanche par mois et dans chaque arrondissement de Paris. Lors de ma première semaine de stage, j'ai été amené à travailler sur l'étude d'une zone Paris-respire, concernant les quatre premiers arrondissements de la ville. Le but l'étude était de mettre au point différents scénarios, chacun proposant une surface de réalisation et une temporalité différente. Lors de cette mission, j'ai été amené à :

- calculer le coût total de réalisation de chacun des scénarios en prenant en compte le nombre d'agents à solliciter en fonction des barrages filtrants fixes à installer à l'entrée de la zone piétonne (afin de filtrer l'entrée de véhicules, entrée qui aurait été désormais exclusivement réservée aux bus, taxis et riverains),
- calculer le coût du manque à gagner associé à la fermeture des parkings se situant dans la future zone piétonne,
- calculer le coût de réalisation en fonction des horaires ou des jours où la zone serait consacrée aux piétons (par exemple un dimanche dans le mois ou au contraire chaque dimanche..).

Ce projet était réalisé de manière relayée par le Secrétariat Général (SG) de la ville et il fallait l'effectuer en très peu de temps (5 jours). Ce travail a donc été intense et m'a permis de rapidement me mettre dans le bain. En outre, ce projet m'a donné l'occasion de travailler en équipe, avec deux autres stagiaires de mon service.

Ce travail a été très gratifiant car après une longue période sans nouvelle de la part du secrétariat, nous avons été mis au courant qu'un des scénarios avait été retenu et qu'il allait être mis en place dès cet été.

Participation aux réunions hebdomadaires du pôle PEPQA (Partage de l'Espace Public et Qualité de l'Air)

Lors de mon stage, j'ai été amené à participer aux réunions hebdomadaires du lundi après-midi du PEPQA qui se déroulait au sein de l'AM. En effet, l'AM est divisée en différents pôles, et le PEPQA en fait partie.

Cette réunion permettait de faire un point sur le calendrier de la semaine (les réunions importantes, les différents événements...) et notifier quelles seront les personnes qui devront se rendre à chaque événement. Cette réunion était aussi l'occasion de faire un

point sur l'actualité de la ville (par exemple la mobilité et les changements de poste au sein de la ville...), et en particulier sur l'actualité concernant la mobilité (points sur les vélib's, les autolib's, les free-floating's (vélos, trottinettes en libre-service) ...). Chacun pouvait aussi parler des problèmes rencontrés en interne ou encore exposer l'avancement de son travail.

Les ateliers du quartier Paris-Haussmann- Opéra

Une des missions annexes de mon stage a consisté en la participation à des ateliers de réflexion pour concevoir le quartier Opéra-Haussmann à partir de 2024, en terme d'aménagement urbains, d'accueil des touristes, de déplacements dans une zone à forte densité, de déplacements sur voirie et d'aménagement des zones commerciales.

Ces ateliers répondaient à une demande émanant des élus C. Najdovski, adjoint aux transports, à la voirie, aux déplacements et à l'espace public ; J-L. Missika, adjoint à l'urbanisme, aux projets du Grand Paris, au développement économique et à l'attractivité ; J-F. Martins adjoint au sport, au tourisme, aux Jeux Olympiques et Paralympiques et O. Polski, adjointe au commerce, à l'artisanat et aux professions libérales et indépendantes.

J'ai participé à ce projet à partir du 3^{ème} atelier. Nous devons préparer une présentation en partenariat avec l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme), consistant en un bref rappel de ce qui avait été présenté lors des autres ateliers (diagnostic de la zone) et en des propositions de solutions aux problématiques rencontrées.

De nombreux acteurs participaient à ces ateliers : les maires du 9^{ème} et du 3^{ème} arrondissements de la ville, les représentants des grands magasins (Galeries Lafayette, Printemps...), les commerçants du quartier (les banques, les bars...), la RATP, la SNCF et la préfecture de Police.

Néanmoins, les objectifs de chaque atelier n'étaient pas suffisamment clairs. Les ateliers aboutissaient donc sur peu de résultats et ceci s'explique en partie par le fait que les objectifs de chacun étaient souvent divergents. En effet, par exemple, les grands magasins souhaitaient agrandir leurs surfaces et aménager le quartier de manière à accueillir plus de touristes, sans vouloir contribuer financièrement aux efforts d'aménagement.

Les ateliers au ministère des transports sur l'élaboration de standards de stationnement vélos

Une autre de mes missions annexes consistait en la participation à des ateliers au ministère des transports sur l'élaboration de standards de stationnement vélo, avec la coordinatrice interministérielle Sylvie Banoun. Ces ateliers réunissaient plusieurs acteurs autour de la problématique du vélo en ville : des entreprises expertes en stationnement

vélo (Abri plus...), des cabinets de conseils en stationnement et des associations de cyclistes.

J'ai participé à trois de ces ateliers. Le premier avait pour objectif d'organiser le déroulement des ateliers à venir, de poser les bases de travail et de fixer l'objectif final : créer un document technique à destination des maîtres d'ouvrage qui indiquerait les bons et mauvais usages en matière de stationnement vélos. En outre, lors de cet atelier, le constat a été dressé qu'il existait trois types d'utilisateurs :

- les **utilisateurs résidents** (qui stationnent leurs vélos dans les locaux consacrés dans les immeubles, dans les résidences...)
- les **utilisateurs pendulaires** (utilisateurs les plus nombreux : stationnement en gare, dans les entreprises et sur les lieux de travail en général, dans les centres commerciaux ou aux abords des commerces...)
- les **utilisateurs visiteurs** (surtout du stationnement sur voirie effectué par les touristes)

Cette classification a permis de thématiser chaque atelier, et donc de consacrer un atelier par type d'utilisateur. Enfin, un atelier supplémentaire aura lieu en septembre et aura pour but de réaliser une conclusion finale et de dresser le document technique, fruit du travail de ce cycle d'ateliers.

La participation à ces ateliers m'a permis d'apprendre beaucoup sur les méthodes de travail (comment se construit un document technique, comment rendre un atelier utile et productif...) mais aussi sur les normes existantes en matière de stationnement sur voirie.

Conclusion

Pour conclure ce rapport de stage, je tiens à souligner que cette expérience au sein de l'AM a été très enrichissante pour moi. Ainsi, rapidement, mes collègues m'ont fait confiance et m'ont donc laissé une certaine marge de manœuvre dans les missions que j'avais à effectuer. Cette autonomie m'a permis de progresser rapidement et d'être plus efficace dans certaines situations car je pouvais prendre certaines décisions tout seul et choisir la solution qui me semblait la plus opportune face aux problèmes rencontrés. De plus, j'ai participé à de nombreuses réunions, entouré de professionnels, et j'ai vite été amené à prendre la parole, ce qui est très formateur. J'ai donc beaucoup appris au cours de stage.

Cependant, cette grande liberté qui m'était laissée avait certains inconvénients (qui m'ont cependant permis d'apprendre beaucoup) : je me retrouvais parfois seul face à certaines tâches, alors qu'il aurait sûrement été plus efficace de pouvoir compter sur l'aide de certains collègues et sur leur propre avis ou expérience. En outre, j'ai eu de grosses responsabilités à endosser pour les choix que je faisais, parfois sur des sujets assez sensibles (comme le chiffrage de certains projets).

Je souhaite également ajouter que mes missions, quelles qu'elles soient, étaient des missions de prospective, et non pas des opérations courantes, c'est-à-dire rodées. A chaque fois, j'ai dû me confronter à l'expérimentation ou à me projeter dans le futur, ce qui est très éloigné de l'opérationnel (à la DVD notamment) et c'est ce qui a fait l'intérêt de mon stage et du service dans lequel j'ai évolué.

Enfin, ce stage m'aura surtout permis de préciser mon projet professionnel. En effet, j'ai fait le choix, à l'issue de ce stage, de continuer à travailler dans le domaine de la maîtrise d'œuvre en matière d'aménagement du territoire, en particulier à Paris où les problématiques sont nombreuses, complexes et très intéressantes.

Glossaire

A.G.O.R.A. : Auditions groupées d'organisation et de réflexion sur les aménagements

ABF : Architectes Bâtiment de France

AM : Agence de la mobilité

APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme

BP : Budget participatif

CAO : Conception Assistée par Ordinateur

CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement

Domaine public viaire : se rapporte à tout l'espace de voirie qui est destiné à un usage public et géré par une collectivité. On peut qualifier de viaire toutes les voies publiques, sans critère de fréquentation.

DVD : Direction de voirie et des déplacements

Mobilité : concerne ici la mobilité urbaine qui se réfère aux déplacements des individus pris dans un environnement urbain

Modes doux de circulation : caractérisent tous les modes de déplacement sans moteurs, qui ne génèrent pas de pollution ou de gaz à effet de serre. Les modes de déplacements considérés comme modes doux sont par exemple la marche à pied, le vélo, la trottinette, les rollers...

PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics

PB : Partipatory Budget (anglais)

PEPQA : Pôle Partage de l'Espace Public et Qualité de l'Air

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

Requalification urbaine : consiste à modifier les qualités physiques d'un milieu afin de lui attribuer une nouvelle vocation. Généralement, elle s'accompagne de la consolidation du milieu visé, de la création de nouveaux espaces publics - incluant l'ouverture de nouvelles rues - et de projets de construction favorisant la diversification des activités.

SAGP : Service d'aménagements et grands projets

SG : Secrétariat Général

SMEP : Sections de Maintenance de l'Espace Public

STBP : Services Techniques des Bâtiments de Proximité

STV : Section territoriale de voirie

TFE : Travail de fin d'études

UVP : Unité de Véhicule Particulier (uvp)



Bibliographie

. Article en ligne

LANGELIER, Simon. Que reste-t-il de l'expérience pionnière de Porto Alegre ? *Le Monde Diplomatique* [en ligne]. Octobre 2011, page 2 et 3. Disponible sur <https://www.monde-diplomatique.fr/2011/10/A/21113> (consulté le 12/04/2018)

RAUX, Aude. Les budgets participatifs, toute une histoire. *La gazette des communes la Gazette des communes* [en ligne]. 3 Octobre 2014. Disponible sur <http://www.lagazettedescommunes.com/279758/les-budgets-participatifs-toute-une-histoire/> (consulté le 12/04/2018)

BÉZARD, Antoine. Patrick Braouezec 1/2 : Saint-Denis, pionnière du budget participatif. *Lesbudgetsparticipatifs.fr* [en ligne]. 15 février 2017. Disponible sur <http://lesbudgetsparticipatifs.fr/patrick-braouezec-12-saint-denis-pionniere-du-budget-participatif/> (consulté le 12/04/2018)

. Livre

GRANET, Estelle. *Porto Alegre, les voix de la démocratie: vivre le budget participatif*. 2003. Paris, France, Editions Syllepse : Editions Charles Léopold Mayer, DL, 2003 et Solidariedade (eds.)

BAIOCCHI, Gianpaolo et GANUZA, Ernesto. *Popular democracy: the paradox of participation*. 2016, Standford, Standford University Press.

. Publication électronique

APUR, 2016, *Budget participatif: à quoi rêvent les Parisiens ?* [en ligne] Analyse des projets soumis en 2015, s.l. Disponible sur : https://www.apur.org/sites/default/files/documents/budget_participatif_paris_analyse_projets_2015.pdf

BAIOCCHI, Gianpaolo et GANUZA, Ernesto, 2012, *The Power of Ambiguity: How Participatory Budgeting Travels the Globe* [en ligne], *Journal of Public Deliberation*, 30

décembre 2012, vol. 8, no 2 Quentin Poiraud Castro (martin)

<https://www.publicdeliberation.net/cgi/viewcontent.cgi?article=1229&context=jpd>

Annexes

MAIRIE DE PARIS



DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS



CHANTIER PARTICIPATIF RENÉ COTY -
FERMETURE À LA CIRCULATION



1. LE PROJET EN BREF



Issu de budgets participatifs 2015 et 2017

Concertations menées : acteurs économiques, associations, scolaires et plus largement les habitants

Chantier participatif pour une préfiguration de promenade ludique, sportive et culturelle sur l'allée centrale Samuel Beckett les 22, 23 et 24 juin





3. SCÉNARIIS DE FERMETURE



Scénario 1 : Fermeture intégrale

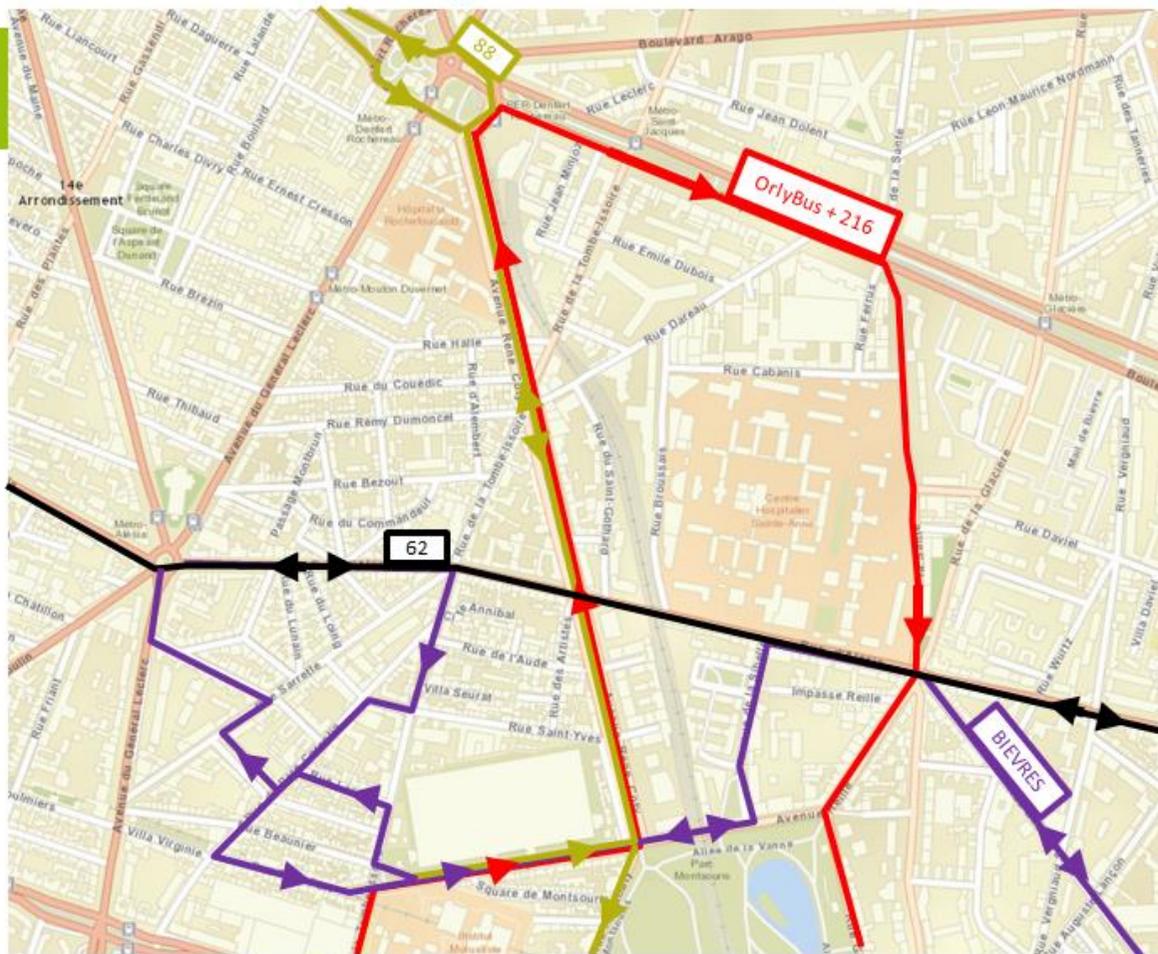
Scénario 2 : Fermeture partielle de l'Avenue +
fermeture passage Est-Ouest du carrefour Alésia/René
Coty

Scénario 3 : Fermeture aux automobiles mais passage
des bus





Etat actuel des lignes de bus





SCÉNARIO 1 : FERMETURE INTÉGRALE

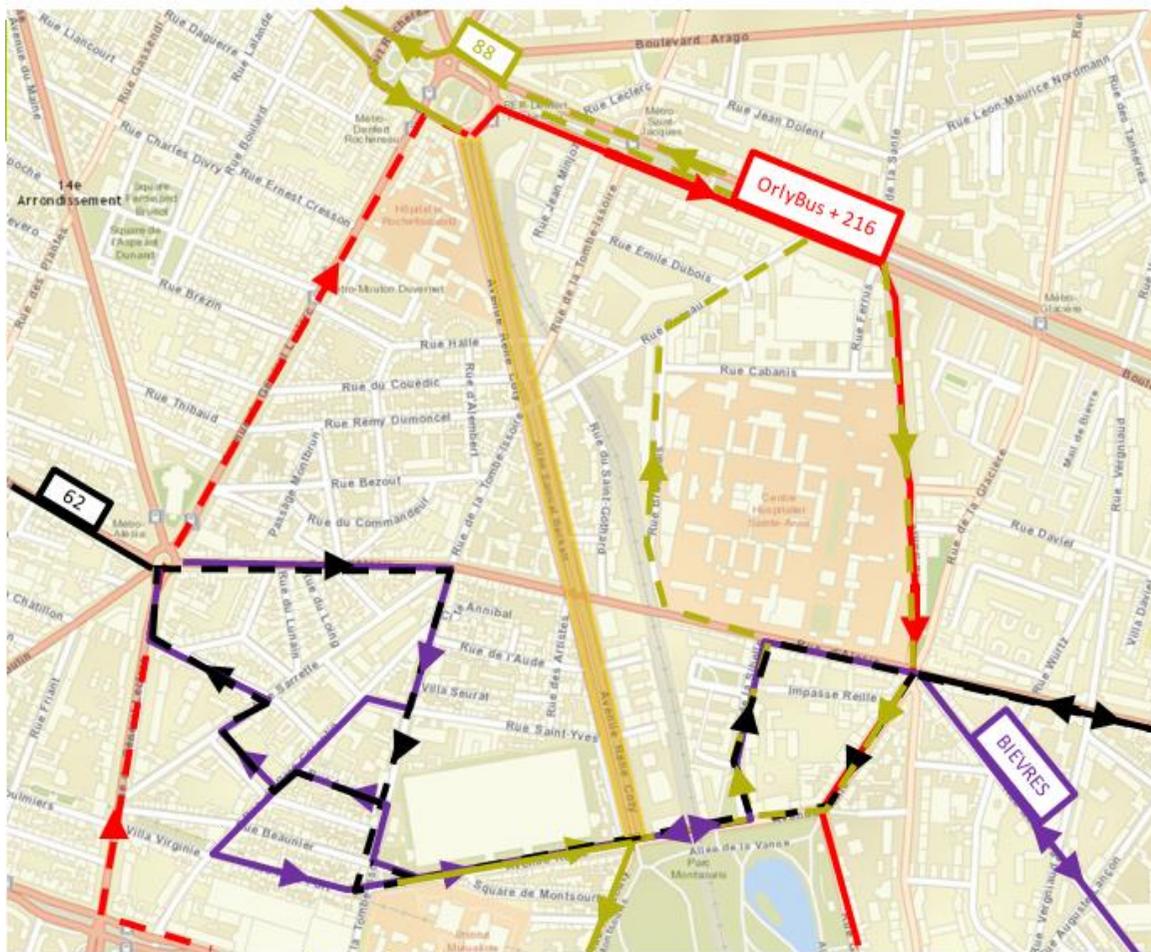


- Sauf urgence et riverains, toute l'Avenue serait fermée aux automobiles, taxis, bus et livraisons
- Reports de circulation des bus à mettre en place
- Nécessite la présence d'agents pour ouvrir les barrages filtrants





Fermeture intégrale à la circulation



-  Tronçon de ligne conservée
-  Tronçon de ligne déviée
-  Fermeture intégrale de l'avenue





Scénario 2 : Fermeture partielle de l'Avenue (côté Ouest au Nord d'Alésia) + passage Est-Ouest du carrefour Alésia/Coty

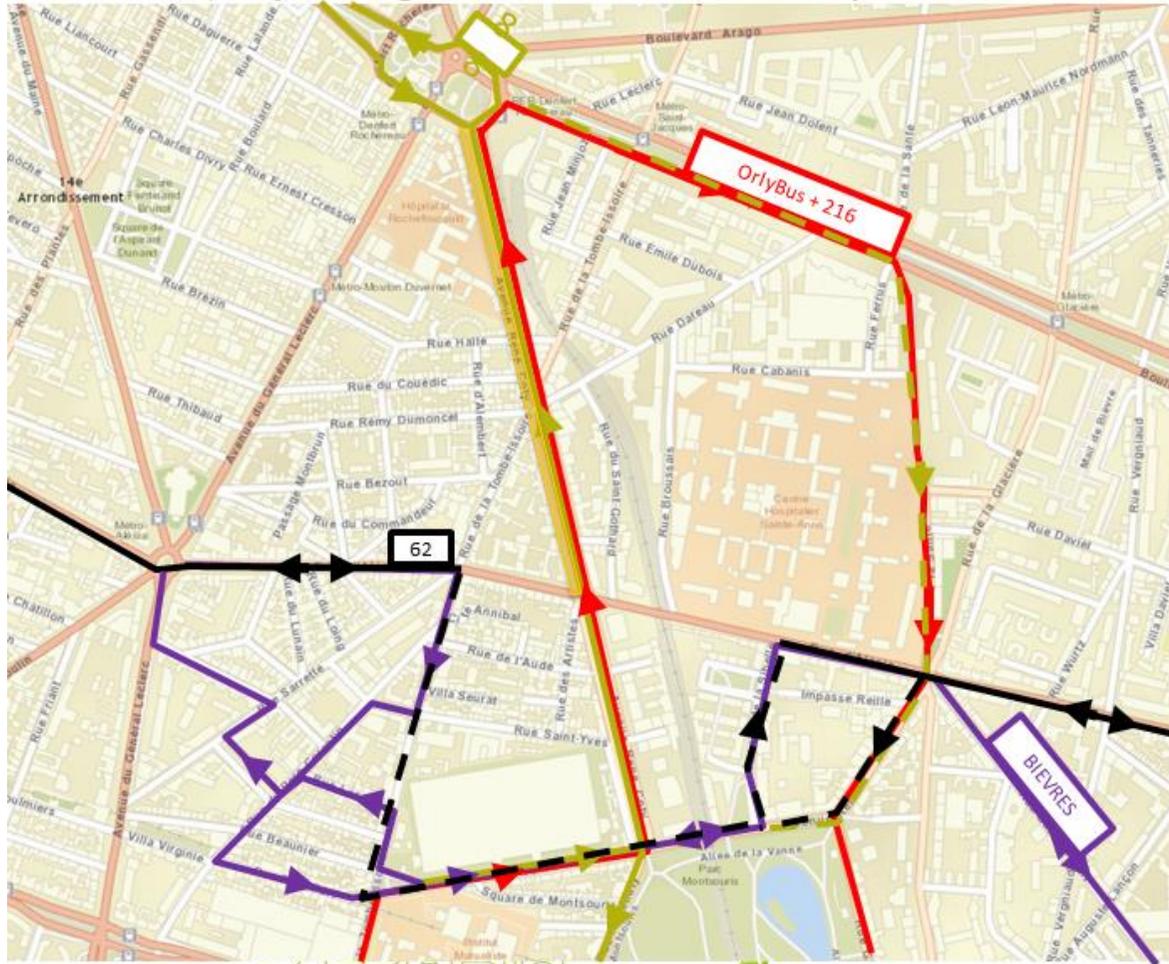


- Moins pénalisant pour les usagers du bus et les automobilistes
- Permet de mettre en place les animations sportives, ateliers peintures sur le carrefour et d'élargir l'emprise du chantier participatif
- Moins onéreux en termes de barrage filtrant





Fermeture partielle de l'Avenue (côté Ouest au Nord d'Alésia) + passage Est-Ouest du carrefour Alésia/René Coty



-  Tronçon de ligne conservée
-  Tronçon de ligne déviée
-  Fermeture d'un côté de l'avenue





Scénario 2 : Fermeture partielle de l'Avenue (côté Ouest au Nord d'Alésia) + passage Est-Ouest du carrefour Alésia/Coty



-  Déviation de la circulation
-  Zone d'atelier artistique sur chaussée
-  Fermeture d'un côté de l'avenue
-  Barrage Fixe





Scénario 3 : Fermeture aux automobiles mais passage des bus

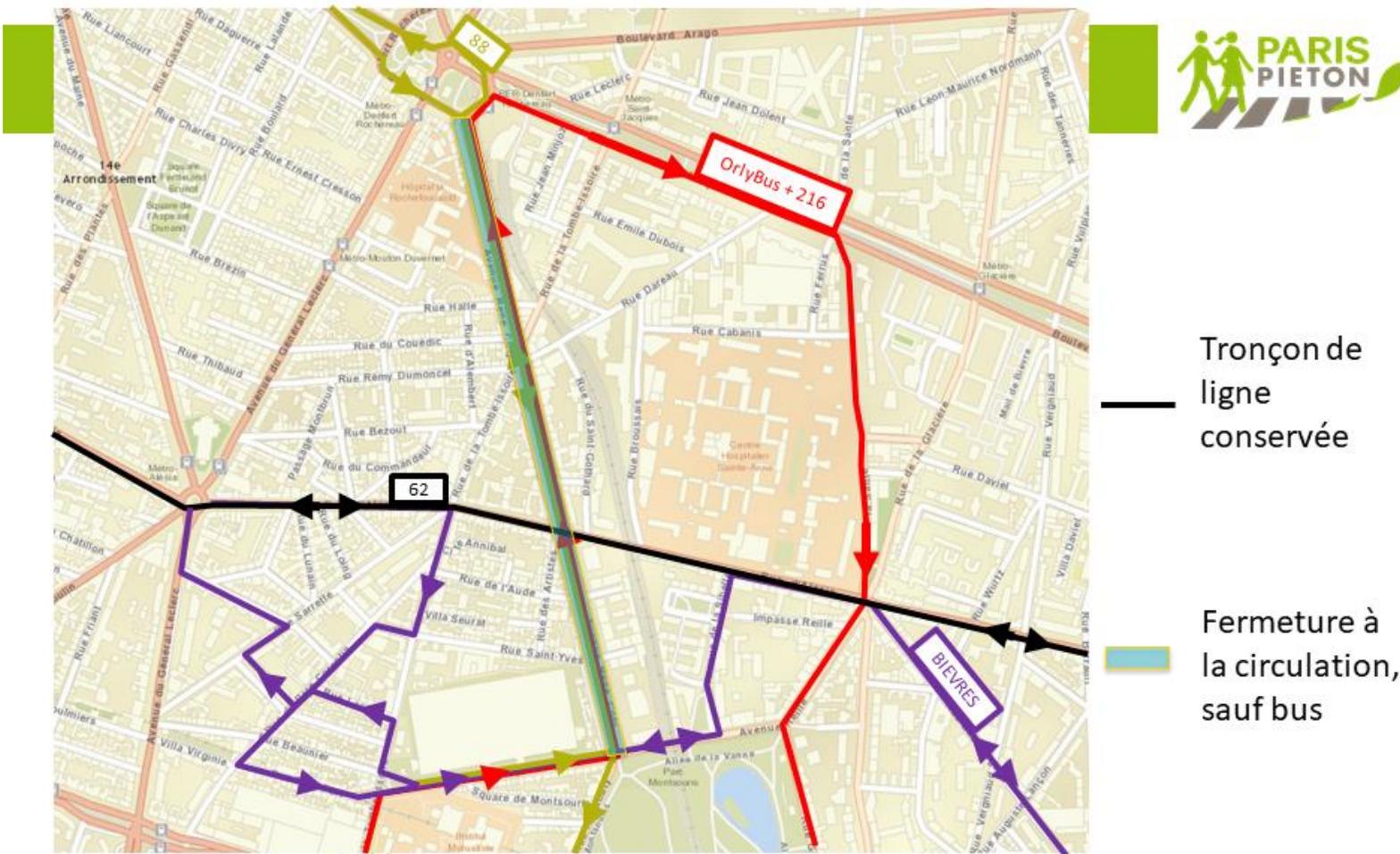


- Maintient le passage des bus
- Nécessite la présence d'agents pour ouvrir les barrages filtrants
- Difficile de prévoir des activités sur la chaussée





Fermeture aux automobiles mais passage des bus



4. BARRAGES À METTRE EN PLACE

Scénario 1 et 3 : Fermeture intégrale

- 10 barrages filtrants
- Environ 17 agents DPSP + 2 chefs d'équipe
- Coût moyen d'un agent DPSP mobilisé le dimanche (fermeture de 10h à 18h) : 206,75€
- Coût moyen d'un chef d'équipe mobilisé le dimanche (fermeture de 10h à 18h) : 235€

TOTAL du coût = $206,75 \times 17 + 235 \times 2$

TOTAL du coût = 3 984,75 €



 Barrage filtrant



4. BARRAGES À METTRE EN PLACE

Scénario 2 : Fermeture d'un côté de l'Avenue + passage Est-Ouest du carrefour Alésia/René Coty

- 7 barrages filtrants + 2 barrages fixes
- Environs 11 agents DPSP + 1 chef d'équipe
- Coût moyen d'un agent DPSP mobilisé le dimanche (fermeture de 10h à 18h) : 206,75
- Coût moyen d'un chef d'équipe mobilisé le dimanche (fermeture de 10h à 18h) : 235€
- Coûts de logistique : 300€

TOTAL du coût = $206,75 \times 11 + 235 \times 1 + 4\ 155 \times 7$

TOTAL du coût = 2 509,25€



- Barrage filtrant
- Barrage fixe



MAIRIE DE PARIS



DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS



MAIRIE DE PARIS



DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS



MERCI DE VOTRE ATTENTION

