

Rapport de stage

Pour le diplôme d'ingénieur de l'Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris

Année 2023-2024

Travail de fin d'études

**Conduire des opérations d'aménagement de l'espace public à la
Ville de Paris**

BELOW Daphné

Promotion 63

De février à juillet 2024

Sous la direction de :

Chip Perrine, Maître de stage

Esnard Mathieu, Tuteur EIVP

Notice bibliographique

AUTEUR du mémoire	
NOM	BELOW
Prénom	Daphné
ORGANISME de stage	
NOM organisme	Service de l'Aménagement des Grands Projets, Direction de la Voirie et des Déplacements, Ville de Paris
NOM, Prénom du maître de stage	CHIP, Perrine
NOM, Prénom du tuteur EIVP	ESNARD, Mathieu
ANALYSE	
TITRE du mémoire	Conduire des opérations d'aménagement de l'espace public à la Ville de Paris
TITLE	Conducting public space development operations in the city of Paris
RÉSUMÉ (15 à 20 lignes)	<p>Conduire des projets d'aménagement au SAGP implique la réalisation de missions multiples qui permettent de faire évoluer le projet d'étape en étape depuis la phase de programmation jusqu'à la livraison. La première étape vise à établir un état des lieux du site à réaménager afin de déterminer les objectifs principaux du projet et les premiers éléments de programme. La phase de concertation du public permet ensuite de discuter de ces premiers éléments et d'aboutir à un programme plus précis. Une fois le programme et le budget définis, les études de conception se poursuivent. Le(a) chef(fe) de projet accompagne alors la maîtrise d'oeuvre du projet dans le suivi des études. S'ensuit la passation des marchés de travaux. Régie par le code de la commande publique, cette étape vise à sélectionner selon des critères de performances définis par la maîtrise d'ouvrage les entreprises qui réaliseront les travaux. Une fois l'entreprise choisie, la préparation de chantier commence puis les travaux sont réalisés et réceptionnés. En tant que chef(fe) d'orchestre du projet, le responsable de ce dernier tient les rennes de l'ensemble de ces étapes et coordonne les opérations.</p> <p>A l'aube des Jeux Olympiques, Paris a connu des transformations fulgurantes et de nombreux projets d'aménagement ont vu le jour pour participer au rayonnement de la capitale pendant les Jeux. Pour faire face à cet événement mondial, la conduite d'opération au SAGP a dû s'adapter. Il a ainsi fallu optimiser la gestion des projets pour tenir les délais et respecter le budget tout en limitant l'impact des travaux sur l'environnement. Cependant, la mise en place de mesures pour réduire l'empreinte carbone des chantiers n'est pas toujours évidente.</p>
ABSTRACT	<p>Managing development projects at SAGP involves carrying out multiple missions that allow the project to evolve step by step from the programming phase to delivery. The first step aims to establish a status report of the site to be redeveloped in order to determine the main objectives of the project and the initial program elements. The public consultation phase then allows for discussion of these initial elements, leading to a more precise program. Once the program and budget are defined, the design studies continue. The project manager then supports the project management in monitoring the studies. This is followed by the awarding of contracts for construction work. Governed by the public procurement code, this step aims to select companies that will carry out the work based on performance criteria defined by the project owner. Once the company is chosen, site preparation begins, followed by the execution and acceptance of the work. As the conductor of the project, the project manager takes charge of all these steps and coordinates the operations.</p> <p>On the eve of the Olympic Games, Paris has undergone rapid transformations, and numerous development projects have emerged to enhance the capital's prominence during the Games. To address this global event, project management at SAGP had to adapt. Thus, it was necessary to optimize project management to meet deadlines and stay within budget while minimizing the environmental impact of the construction work. However, implementing measures to reduce the carbon footprint of the sites is not always straightforward.</p>

Mots-clés du thésaurus Archirès	Aménagement urbain, urbanisme durable, impact environnemental, résilience urbaine, marché public, concertation, pouvoirs publics, maîtrise d'ouvrage publique		
Keyword thesaurus (anglais, 8 maxi)	Urban development, sustainable urban planning, environmental impact, urban resilience, public procurement, public consultation, public authorities, public project management		
Références			
	Nb de pages du mémoire	Annexes (nombre de p.)	Bibliogr. : nb de références
	45 pages au total et 40 pages pour le corps du rapport uniquement. (hors table des matières, table des annexes, table des illustrations, glossaire)	78	32

Remerciements

Je remercie tout d'abord Perrine Chip, maitresse de stage, de m'avoir donné l'opportunité d'effectuer mon stage de fin d'études au Service de l'Aménagement et des Grands Projets (SAGP) et de m'avoir accueillie en tant qu'assistante aux cheffes de projet à la division 1. Particulièrement pédagogue, toujours prête à répondre à mes nombreuses questions et soucieuse de compléter mon apprentissage scolaire par de nombreuses autres connaissances aussi bien techniques qu'administratives ou encore relationnelles, Perrine Chip m'a permis d'évoluer tout au long de mon stage dans les meilleures conditions et d'engranger ainsi de nombreuses compétences en tant que cheffe de projet au SAGP.

Je remercie également Aurélie Girard, Hannah Goldberg et Frédérique Martin-Bassin, autres cheffes de projet de la division 1 de m'avoir permis de les accompagner et de les épauler dans leurs projets et d'avoir fortement contribué à mon apprentissage tout au long du stage.

Je tiens aussi à exprimer ma gratitude envers Amélie Farcette, cheffe de la division 1, qui m'a accueillie parmi les cheffes de projet de la division et qui m'a offert un cadre de travail agréable, bienveillant au sein duquel je me sentais particulièrement bien intégrée et entourée. Son encadrement en tant que cheffe de division m'a donné l'opportunité d'évoluer de façon autonome avec de nombreuses responsabilités.

De la même manière, je souhaite remercier Pascal Marette, agent supérieur d'exploitation à la division 1. Sa grande expérience du terrain, ses connaissances techniques extrêmement développées dans de nombreux domaines et un enthousiasme débordant pour partager son expertise m'ont permis d'en apprendre tous les jours davantage sur les spécificités de notre métier.

Je remercie par ailleurs l'ensemble des équipes du SAGP, l'Agence de la Conduite d'Opération mais aussi l'Agence des Etudes Architecturales et Techniques et l'Agence de la Maitrise d'œuvre Travaux qui m'ont intégrée aux différentes équipes et m'ont permis de travailler en collaboration dans les meilleures conditions.

Je souhaite exprimer ma reconnaissance envers Mathieu Esnard, mon tuteur de stage, pour son accompagnement régulier, sa bienveillance, ses nombreux conseils et l'aide précieuse qu'il m'a apportée tout au long de nos échanges pour la rédaction de mon mémoire de fin d'études.

Enfin, j'adresse mes remerciements à l'EIVP pour l'attention que l'équipe pédagogique porte à chacun des élèves et pour le suivi mis en place dans le cadre du stage de fin d'études. Mettre en pratique les connaissances précieuses acquises au cours de ces 3 années à l'école était extrêmement formateur et enrichissant.

Table des matières

Remerciements	1
Liste des Annexes.....	3
Liste des illustrations.....	4
Liste des abréviations	5
Introduction	7
Présentation de l'organisme d'accueil.....	8
Partie 1 : Les missions d'un chef de projet au SAGP	11
1. Les missions de la maîtrise d'œuvre au titre du code de la commande publique : cadre réglementaire	11
2. La phase de programmation et de concertation.....	12
2.1. Etablir un diagnostic.....	12
2.2. Définir un programme	13
2.3. Réaliser une concertation	14
3. Le suivi des études de conception	15
3.1. L'établissement des premiers plans et des premières coupes.....	15
3.2. La phase Avant-Projet (AVP)	16
3.3. La phase Projet (PRO).....	20
3.3.1. Le suivi hebdomadaire avec la MOE	20
3.3.2. La quantification des besoins en matériaux	21
3.3.3. La constitution des dossiers de subventions.....	22
3.3.4. Les procédures administratives associées à l'occupation de l'espace public	23
3.3.5. La constitution du PRO de Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT) et d'Eclairage Public (EP).....	24
3.4. La phase ACT et la passation du marché	25
3.5. L'analyse des offres et la notification du marché.....	27
4. La préparation de chantier.....	28
5. Le suivi des travaux.....	31
6. La réception de l'aménagement	33
Partie 2 : Les Jeux Olympiques de Paris 2024, un enjeu majeur pour l'aménagement urbain	35
1. La conduite d'opération à l'approche des Jeux Olympiques : une optimisation contractuelle.....	36
2. Une optimisation des délais pour respecter l'échéance des jeux.....	38
3. Une optimisation des coûts	40

4. Les JOP 2024, les « jeux les plus verts de l’histoire ? »	43
Conclusion.....	45
Bibliographie/Webographie-Sitographie	46
Annexes	49

Liste des Annexes

Annexe 1 : Schéma type de la conduite d’opération.....	49
Annexe 2 : Extrait du rapport de diagnostic amiante sur la place de la Concorde.....	53
Annexe 3 : Bilan de l’atelier de concertation sur le projet de réaménagement de la place de la Concorde	54
Annexe 4 : Présentation du projet d’aménagement des abords de la Gare du Nord.	55
Annexe 5 : Extrait d’un plan d’aménagement avec indication des bassins versants _ Gare du Nord post JOP	68
Annexe 6 : Extrait de la notice explicative pour le dossier de subvention AESN _ Gare du Nord post JOP	69
Annexe 7 : Référé préventif _ Gare du Nord post JOP	74
Annexe 8 : Schéma type d’une chambre de comptage.....	80
Annexe 9 : Extrait du formulaire de demande de raccordement à l’égout _ Gare du Nord post JOP	81
Annexe 10 : Document explicatif concernant les modifications de SLT _ Gare du Nord post JOP	82
Annexe 11 : Extraits du CCC de voirie _ Gare du Nord post JOP	88
Annexe 12 : Extrait du Détail Quantitatif Estimatif (DQE) _ partie à commande_Gare du Nord post JOP	92
Annexe 13 : Extrait du DQE_ partie à quantités définies_ Gare du Nord post JOP.....	93
Annexe 14 : Extrait de la fiche financière _Gare du Nord pré et post JOP et Olympiste rue du Faubourg Saint Denis	94
Annexe 15 : PIC et LAR pour le projet d’Olympiste rue du Faubourg Saint Denis.....	95
Annexe 16 : Récépissé de DT _ Porte de Montreuil	97
Annexe 17 : Présentation du projet de réaménagement de la rue du Commandant René Mouchotte.....	98
Annexe 18 : Présentation du projet de pérennisation de la SLT aux abords de la Samaritaine	103
Annexe 19 : Plan d’emprise de l’entreprise Bouygues_ Samaritaine	110
Annexe 20 : Relevé de décision _Samaritaine	111
Annexe 21 : OPR : extraits des EXES 4, 5 et 6 _ Samaritaine	114
Annexe 22 : Avis de remise d’ouvrage à l’exploitant _ Samaritaine_ Carrefour 10 entre la rue de Rivoli et la rue du Pont Neuf	118
Annexe 23 : Présentation du projet de réaménagement de l’Avenue des Champs Elysées, de la place de l’Etoile et de la place de la Concorde.....	119

Liste des illustrations

Figure 1 : Organigramme de la DVD, source : DVD.....	8
Figure 2 : Organigramme du SAGP, source : SAGP	9
Figure 3 : Zonage d'infiltration à proximité du Panthéon, source : DVD, IGC.....	13
Figure 4 : Calendrier de la concertation, source : SAGP	15
Figure 5 : Plan de synthèse des emprises travaux présentes entre le 08 avril et le 14 avril 2024 aux abords de la gare du Nord, source : SAGP	19
Figure 6 : détail technique d'une jardinière sur le projet Gare du Nord, source : SAGP.....	21
Figure 7 : Extrait du tableau des besoins en matériaux pour le projet de réaménagement de la rue René Mouchotte, source : Daphné Below	22
Figure 8 : Extraits des plans Etat projeté et Réseaux projetés pour le projet Gare du Nord, source : SAGP	24
Figure 9 : Arbre de décision, cas d'un marché de travaux, source : Daphné Below.....	26
Figure 10 : extrait du Procès-Verbal de Réunion d'Ouverture de Chantier pour le projet de réaménagement de la SLT aux abords de la Samaritaine, source : SAGP.....	29
Figure 11 : planning des tâches pour l'opération Samaritaine, source : Daphné Below.....	30
Figure 12 : extrait d'un tableau type du suivi financier d'une opération, source : SAGP	33
Figure 13 : charte graphique des Jeux Olympiques de Paris 2024, source : sportbuzzbusiness.fr	35
Figure 14 : Zones olympiques et paralympiques avec des contraintes d'accessibilité, source : paris.fr	39
Figure 15 : les potelets vélo mis en place sur le parvis de la Gare du Nord, un réel besoin pour les riverains, source : Daphné Below	42

Liste des abréviations

DVD : Direction de la Voirie et des Déplacements	PRO : Projet
DEVE : Direction des Espaces Verts et de l'Environnement	DCE : Dossier de Consultation des Entreprises
DPE : Direction de la Propreté et de l'Eau	ACT : Assistance pour la passation des Contrats de Travaux
DAC : Direction des Affaires Culturelles	COFIL : Comité de Pilotage
DFA : Direction des Finances et des Achats	CREP : Commission de Régulation de l'Esthétique Parisienne
DU : Direction de l'Urbanisme	OPR : Opérations Préalables à la Réception
SG : Secrétariat Général	DT : Déclaration de Travaux
IGC : Inspection Générale des Carrières	DICT : Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux
CMA : Centre de Maintenance et d'Approvisionnement	IT : Instruction Technique
SAGP : Service de l'Aménagement et des Grands Projets	PA : Permis d'Aménager
ACO : Agence de la Conduite d'Opération	DP : Déclaration Préalable
AEAT : Agence des Etudes Architecturales et Techniques	AREP : Autorisation de Rejet des Eaux Pluviales
AMOT : Agence de la Maitrise d'Œuvre Travaux	DLE : Dossier Loi sur l'Eau
SEP : Section de l'Eclairage Public	EP : Eclairage Public
SD : Service des Déplacements	SLT : Signalisation Lumineuse Tricolore
SAP : Section de l'Assainissement de Paris	JOP : Jeux Olympiques et Paralympiques
STEA : Service Technique de l'Eau et de l'Assainissement	ABF : Architecte des Bâtiments de France
STV : Section Territoriale de Voirie	CCAG : Cahier des Clauses Administratives Générales
BPRP : Bureau de Prévention des Risques Professionnels	CCAP : Cahier des Clauses Administratives Particulières
PP : Préfecture de Police	CCTP : Cahier des Clauses Techniques Particulières
MOA : Maitrise d'Ouvrage	CCC : Cahier des Clauses Complémentaires
MOE : Maitrise d'Oeuvre	BC : Bordereaux de commande
A(T)MO : Assistant (Technique) à la Maitrise d'Ouvrage	PQD : Prix à Quantités Définies
OPC : Ordonnancement, Pilotage et Coordination	EJ : Engagement Juridique
QUP : Quai à Usage Partagé	BPU : Bordereau des Prix Unitaires

Introduction

Lors du dernier semestre à l'EIVP, mon groupe de travail a été amené à travailler sur un projet de réaménagement de l'espace public parisien, le réaménagement de la rue de Belleville, une rue particulièrement animée et passante à la frontière entre le 19^{ème} et le 20^{ème} arrondissement de la capitale. A la suite d'un diagnostic précis de l'état actuel de la rue, que ce soit en terme d'usages, de circulation, de typologie des commerces, de mobilier, ou encore de réseaux souterrains, nous avons mis en évidence les atouts et contraintes majeurs du site de façon à dégager des enjeux clairs qui constituent le socle de notre projet. Pour répondre à ces enjeux, nous avons ensuite proposé deux scénarios d'aménagement, un scénario dit tactique à faible coût qui n'engage pas de travaux conséquents et un scénario plus pérenne qui représente un coût plus élevé et transforme la rue en profondeur. Nous avons également établi une estimation financière de chaque scénario. Particulièrement enrichissant et formateur, ce dernier projet à l'EIVP m'a ainsi donné l'envie de poursuivre mon apprentissage dans le domaine de la voirie et de contribuer au réaménagement de l'espace public parisien. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé de faire mon stage de fin d'études au SAGP.

A la suite d'un stage encadrement effectué en entreprise en tant qu'assistante des conducteurs de travaux et d'un stage études et recherche effectué dans la maîtrise d'œuvre au sein d'un bureau d'études spécialisé en aménagement urbain, je souhaitais par ailleurs réaliser ce dernier stage au sein de la maîtrise d'ouvrage, et plus précisément au sein d'une entité de conduite d'opération, de façon à entrevoir lors de mon cursus les missions principales des trois grands acteurs de tout projet d'aménagement : les entreprises, la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage.

Depuis maintenant plusieurs années, Paris se transforme continuellement de façon à s'adapter aux enjeux climatiques et à devenir plus résiliente, plus verte, mais aussi plus accueillante et plus inclusive. A l'aube des Jeux Olympiques de Paris 2024, évènement international et vecteur de changement, cette transformation s'est encore accélérée et de nombreux chantiers de réaménagement de l'espace public ont été engagés. C'est dans ce contexte particulièrement stimulant et enrichissant que j'ai réalisé mon stage de fin d'études à la conduite d'opération du SAGP. En effet, la majorité des opérations sur lesquelles j'ai travaillé s'articule autour de cet évènement phare. Respecter les délais pour faire en sorte que les aménagements soient prêts à temps pour les jeux tout en contrôlant l'enveloppe budgétaire allouée et la conformité des travaux effectuées, ou encore gérer des projets scindés en deux phases, une phase pré JO et une phase post JO, telles étaient mes principales missions au SAGP. Cela m'a donc amenée à me poser la question suivante : comment optimiser la planification et la gestion des projets d'aménagement de l'espace public pour répondre efficacement à un évènement majeur tel que les Jeux Olympiques de Paris 2024 ?

Après avoir présenté les missions principales d'un chef de projet au SAGP au travers des opérations sur lesquelles j'ai travaillé, j'illustrerai dans un second temps les impacts des jeux olympiques de Paris 2024 sur l'aménagement de l'espace public parisien et les critères sur lesquels le maître d'ouvrage peut s'appuyer pour optimiser la gestion des projets d'aménagement à l'approche de ce grand évènement et une fois l'évènement passé.

Présentation de l'organisme d'accueil

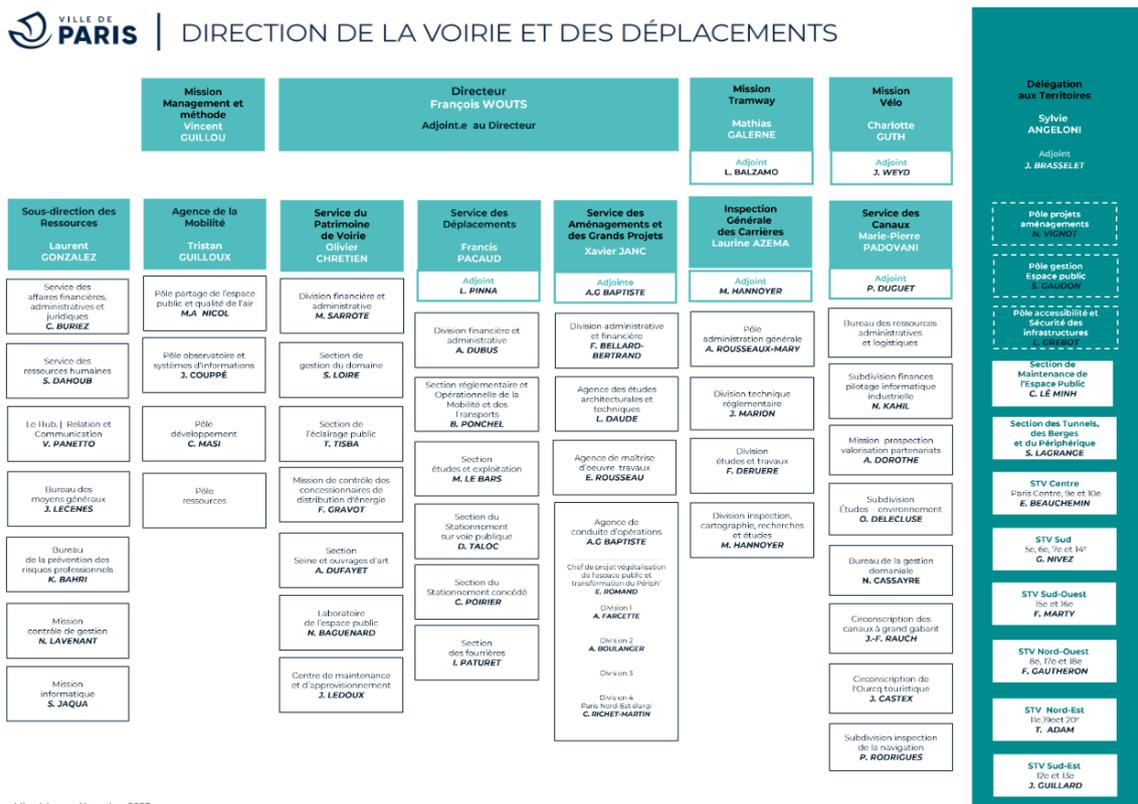
Présentation de la DVD :

J'ai eu l'opportunité d'effectuer mon stage au sein de la Ville de Paris, à la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), dirigée par François Wouts.

Composée de 1500 agents, la DVD exerce de nombreuses missions. Elle met notamment en œuvre la politique municipale liée aux déplacements. Elle s'occupe également de la gestion et de l'entretien du patrimoine de voirie, aussi bien les rues que les équipements, et des infrastructures de transport notamment fluvial. L'un des services de la DVD, l'Inspection Générale des Carrières, s'occupe aussi de la prévention des risques associés aux carrières souterraines.

Parmi les grandes missions de la DVD, l'une d'entre elle consiste à réaliser de grands projets d'aménagement tel que le réaménagement de grandes places parisiennes ou encore l'extension de certaines lignes de tramway. Elle réalise aussi des projets locaux, à l'échelle de l'arrondissement.

La DVD met par ailleurs en œuvre la politique de stationnement et aide au développement des transports en commun et des nouvelles mobilités. A ce titre, deux pôles ont été créés, la mission tramway et la mission vélo. Cette initiative montre l'implication de la Direction pour transformer la capitale en une ville apaisée et durable.



Présentation du Service de l'Aménagement et des Grands Projets :

Au sein de la DVD, j'ai réalisé mon stage au Service de l'Aménagement et des Grands Projets (SAGP). Dirigé par Xavier Janc, il s'agit d'un service central de la ville qui répond aux politiques de mobilités en mettant en œuvre les grands projets d'aménagement de l'espace public parisien. Dans le contexte actuel de dérèglement climatique, il s'agit également d'un acteur majeur qui contribue à rendre la ville plus résiliente et à lutter contre les problématiques actuelles : îlots de chaleur, mauvaise qualité de l'air, etc...

Le SAGP se divise lui-même en 4 pôles : l'Agence des Etudes Architecturales et Techniques (AEAT) qui a pour mission principale la conception des projets d'aménagement et travaille sur les problématiques techniques et esthétiques de chaque projet, l'Agence de la Maîtrise d'Œuvre Travaux (AMOT) en charge du suivi des chantiers, le pôle administratif et financier et l'Agence de Conduite d'Opération (ACO).

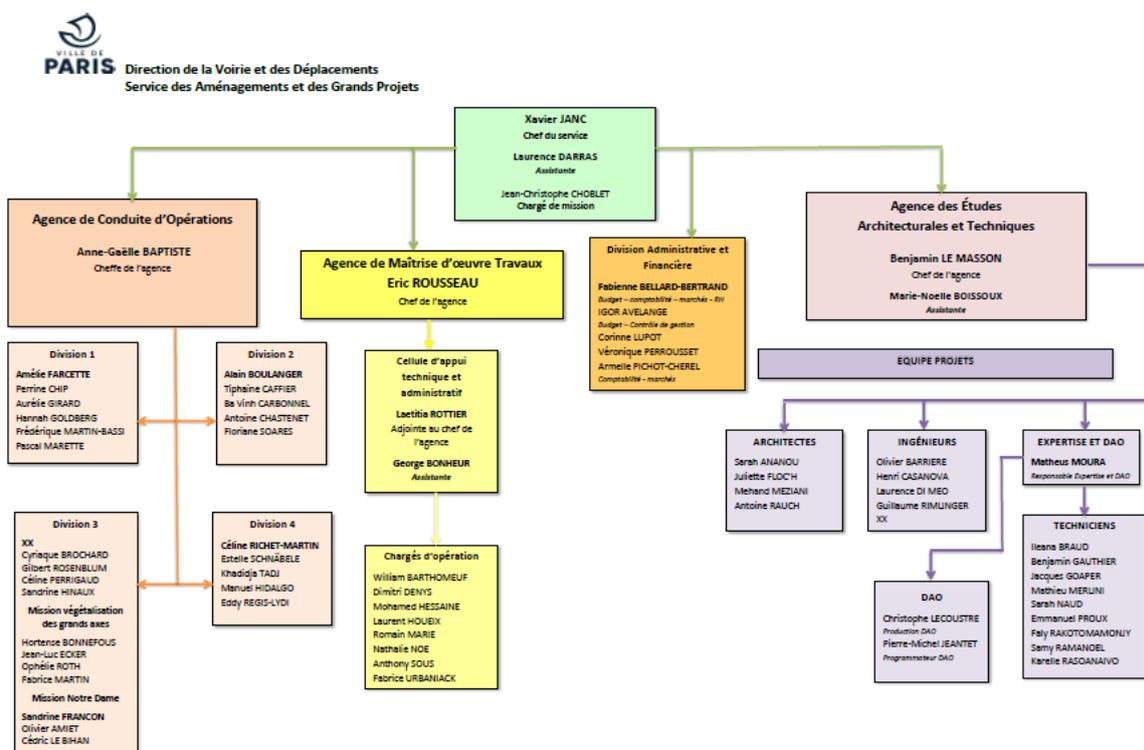


Figure 2 : Organigramme du SAGP, source : SAGP

Présentation de l'Agence de Conduite d'Opération :

L'ACO, dirigée par Anne-Gaëlle Baptiste, est chargée de la maîtrise d'ouvrage des opérations d'aménagement de l'espace public et de la gestion des projets aussi bien sur le plan financier que technique et administratif. Elle se compose de 4 divisions toutes construites sur le même schéma.

J'ai pour ma part été intégrée à la division 1. Dirigée par Amélie Farcette, la division est composée de 4 cheffes de projet : Perrine Chip, Aurélie Girard, Hannah Goldberg et Frédérique Martin-Bassi qui travaillent chacune sur des projets différents et sur plusieurs opérations à la fois. Elles sont accompagnées par Pascal Marette, assistant aux cheffes de projet à la division 1. Dans le cadre de mon stage de fin d'études, ma mission a consisté à assister les cheffes de projet de la division et plus particulièrement Perrine Chip, ma maitresse de stage.

En tant que maitres d'ouvrages, les cheffes de projet avec lesquelles j'ai travaillé sont responsables des projets et de leur bon fonctionnement. Si elles confient plusieurs missions à des prestataires divers (maîtrise d'œuvre, assistance à maîtrise d'ouvrage, etc...), elles restent les actrices principales des projets et sont garantes des objectifs de l'opération tout en respectant les délais et l'enveloppe budgétaire fixée. Cheffes d'orchestre des projets, elles gèrent la coordination des différents acteurs et interlocuteurs de l'espace public à toutes les étapes de l'opération.

Partie 1 : Les missions d'un chef de projet au SAGP

En tant qu'assistante aux cheffes de projet de la division 1, j'ai eu l'occasion de les accompagner sur des projets divers à différentes étapes d'avancement. Cela m'a permis de comprendre la façon dont les projets sont structurés et construits et d'analyser les phases successives de chaque opération. L'objectif de cette première partie est donc de retracer et d'analyser chaque étape d'un projet d'aménagement et d'illustrer le rôle du maître d'ouvrage à chaque phase du projet par un exemple concret sur lequel j'ai travaillé. Un schéma récapitulatif du déroulé type de la conduite d'opération est présenté à l'annexe n°1.

Afin de mieux comprendre les enjeux de chaque projet, j'ai par ailleurs réalisé pour chacune des opérations sur lesquelles j'ai travaillé une « fiche projet » indiquant les grands objectifs ainsi que éléments majeurs de réaménagement de l'espace public et le budget alloué à l'opération. Ces fiches sont présentées aux annexes n°4, 17, 18, 23.

1. Les missions de la maîtrise d'œuvre au titre du code de la commande publique : cadre réglementaire

Le code de la commande publique définit dans les articles R 2431-1 à R 2431-37 les missions de la maîtrise d'œuvre **privée** au cours d'une opération. Ces missions dépendent notamment de la nature de l'opération : opération de construction neuve de bâtiment, opération de réhabilitation de bâtiment, opération d'infrastructures, ou encore, ouvrages réalisés à titre de recherche, d'essais ou d'expérimentation. Les projets de réaménagement de l'espace public menés au SAGP constituent des opérations de réhabilitation d'infrastructures. Ainsi, d'après les articles R2431-25 à R2431-31, les missions de la maîtrise d'œuvre privée sont les suivantes :

-les études de Diagnostic (DIAG) qui permettent de renseigner le maître d'ouvrage sur l'état du site et sur la faisabilité du projet

-les études d'Avant-Projet (AVP) qui permettent de confirmer la faisabilité de la solution retenue, de préciser la durée de la réalisation et un premier phasage, d'arrêter le programme, d'établir une première estimation financière des travaux et enfin d'établir les dossiers à déposer en vue de l'obtention des différentes autorisations d'urbanisme et des demandes de subventions.

-les études de Projet (PRO) qui permettent notamment de préciser et de fixer l'ensemble des caractéristiques techniques, des choix architecturaux et paysagers mais aussi de préciser l'estimation du coût prévisionnel des travaux.

-l'Assistance au maître d'ouvrage pour la passation du Contrat de Travaux (ACT) qui permet de préparer les différentes pièces nécessaires à la consultation des entreprises de travaux, d'examiner les candidatures et d'analyser les offres puis de préparer les pièces permettant la passation des marchés publics par la maîtrise d'ouvrage.

-les études d'Exécution (EXE) qui permettent d'établir des schémas fonctionnels, des notes techniques, des plans d'exécutions et, sur la base de ces plans, des devis quantitatifs détaillés pour chaque marché public ainsi qu'un calendrier prévisionnel des travaux. Généralement, les études d'exécution sont directement réalisées par les entreprises de travaux. Dans ce cas, la maîtrise d'œuvre doit valider l'ensemble des documents établis.

Le code de la commande publique ne définit pas pour les opérations d'infrastructures d'études d'esquisse et ne distingue pas l'Avant-Projet Sommaire (APS) de l'Avant-Projet Détaillé (APD) comme c'est le cas pour les ouvrages de bâtiment. La mission de direction de l'exécution des marchés de travaux n'est par ailleurs pas détaillée dans le cas d'opérations d'infrastructures.

Au SAGP, les études de diagnostic sont généralement pilotées par l'ACO et réalisées en régie, par l'AEAT, et non par une maîtrise d'œuvre privée. Il s'agit d'une spécificité de la Ville de Paris.

2. La phase de programmation et de concertation

2.1. Etablir un diagnostic

Végétaliser massivement la ville pour lutter contre les îlots de chaleur et gérer les eaux pluviales de façon vertueuse, diminuer le trafic routier et redonner la priorité aux piétons et aux mobilités douces, tels sont des grands principes de réaménagement de l'espace public mis en œuvre sous la mandature actuelle de la Maire de Paris. Certaines zones sont alors identifiées comme des sites à réaménager et à repenser. Une commande est ensuite adressée au SAGP. Cette dernière peut être d'ordre politique, elle émane dans ce cas du programme de la Maire de Paris, d'un Maire d'arrondissement ou d'une concertation. Elle peut également être d'ordre technique dans le cas d'un ouvrage en mauvais état identifié et signalé par les sections territoriales de voirie de chaque arrondissement.

C'est alors aux différents services du SAGP d'identifier les besoins d'aménagement du secteur concerné afin d'établir un programme cohérent et adapté aux usages du site. Pour cela, la première étape consiste à établir un diagnostic précis de l'existant. A l'aide de photos, de différents relevés sur site (usages, topographie, comptages, etc...), de sondages de structure de chaussée et de diagnostics divers, l'AEAT établit un état des lieux exhaustif du site et aboutit ainsi aux premières intentions de projet. En parallèle, l'ACO consulte les services divers concernés par le projet ainsi que la mairie d'arrondissement afin de recueillir les idées de chacune des parties prenantes et d'établir une synthèse des objectifs du projet.

Lors de mon stage, une phase de diagnostic était en cours concernant le réaménagement de la place du Panthéon jugée trop minérale. J'ai donc eu l'occasion d'assister à une réunion sur site en compagnie de Frédérique Martin-Bassi de l'ACO, d'ingénieurs du service de l'Inspection Générale des Carrières (IGC) et d'agents issus de la Direction des Affaires Culturelles (DAC). En effet, il s'agit d'un site qui recouvre de nombreux vestiges médiévaux. Aucune fouille, aucun sondage n'est donc autorisé sans la présence de la DAC. Actuellement, des arbres en pots sont disposés sur la place mais ces derniers ne peuvent se développer suffisamment au vu du peu d'espace dont les racines disposent. L'impact sur la réduction de l'îlot de chaleur du site est par ailleurs négligeable. L'objectif du réaménagement est donc de végétaliser en pleine terre le lieu en créant des fosses d'arbres. Les premiers sondages de l'IGC montrent cependant que le sous-sol du site est particulièrement perméable et qu'il présente des cavités à plusieurs endroits. Les fosses devront donc être étanchées et la concentration des eaux pluviales interdite. De plus, des sondages archéologiques devront être réalisés en amont. Si les premiers sondages montrent la présence potentielle de vestiges souterrains, des fouilles plus importantes devront être menées, financées par la ville et s'étendant sur plusieurs mois voire plusieurs années. Le projet de réaménagement devra alors être adapté et la végétalisation du site revue à la baisse.

Cet exemple concret illustre donc bien l'importance du diagnostic du site dans la définition du projet et son évolution.

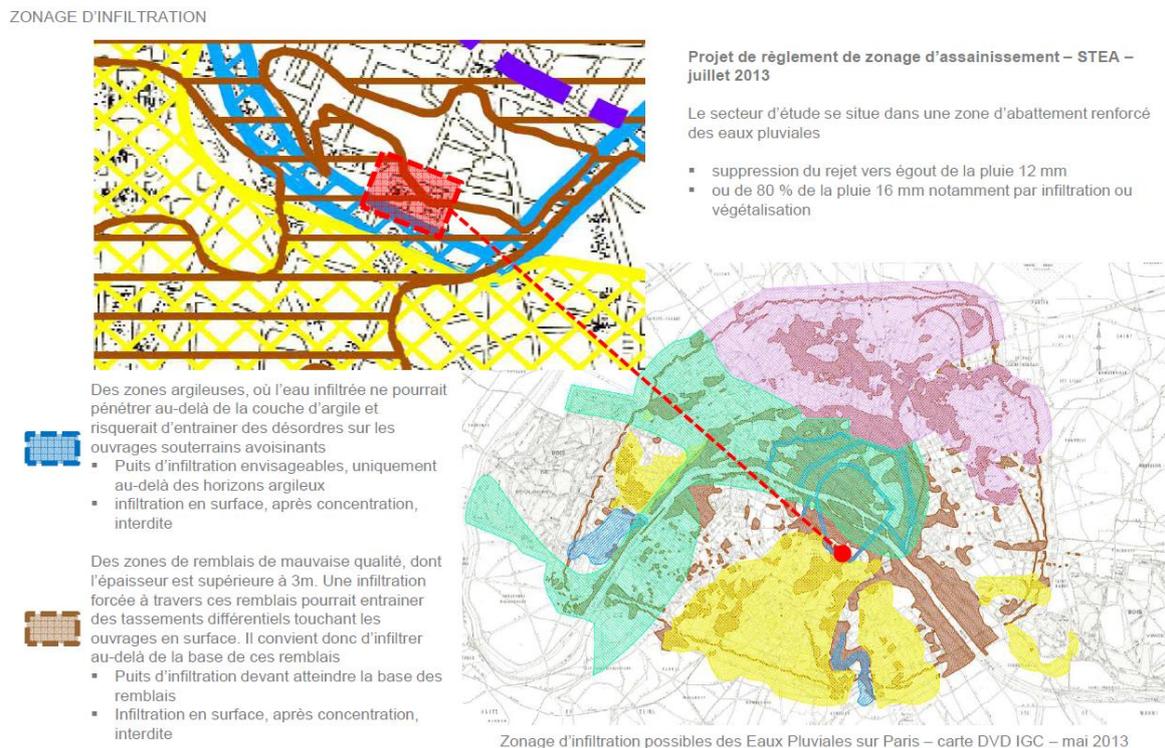


Figure 3 : Zonage d'infiltration à proximité du Panthéon, source : DVD, IGC

En phase diagnostic, le(a) chef(fe) de projet mandate également une entreprise spécialisée pour réaliser un diagnostic amiante du site. Dans le cas du projet de réaménagement de la place de la Concorde, j'ai notamment mandaté une entreprise experte qui, à la suite d'une visite sur site et de plusieurs prélèvements sur enrobés nous a transmis un rapport indiquant l'absence d'amiante sur le lieu d'étude. Un extrait du rapport est disponible à l'annexe n°2. Il s'agit d'un diagnostic particulièrement important. En effet, dans le cas où la présence d'amiante est détectée, les entreprises qui réaliseront les travaux doivent prendre des précautions particulières et suivre un protocole de sécurité avant d'intervenir.

2.2. Définir un programme

Une fois les enjeux majeurs identifiés, la deuxième étape consiste à élaborer un programme plus précis. Il s'agit donc de hiérarchiser les éléments de programme mis en évidence grâce au diagnostic afin d'établir un ou plusieurs scénarios d'aménagement. Pour cela, le(a) chef(fe) de projet recueille les attentes de la mairie d'arrondissement et consulte les services techniques de la Ville de façon à préciser et à valider les objectifs principaux du projet. L'AEAT dessine en parallèle les premiers schémas et dessins de principe. Ensuite, une première réunion a lieu avec l'ensemble des services de la DVD concernés par le projet ainsi qu'avec la Direction de la Propreté et de l'Eau (DPE) et la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement (DEVE) dans certains cas. Il s'agit de l'AGORA n°1 qui vise à discuter du programme et d'une première estimation financière. Une fois la réunion passée, l'AEAT conçoit différents scénarios

d'aménagement. Pour cela, elle dessine des premières esquisses et rédige une notice descriptive des scénarios associée à une première estimation financière. Il s'agit d'une étape importante puisqu'elle permet de définir le périmètre du projet.

La réalisation d'un diagnostic de l'état existant du site et la définition d'un programme sont deux étapes clés du projet d'aménagement. Au SAGP, ces missions sont pilotées en interne. Le(a) chef(fe) de projet, assisté(e) par l'AEAT, initie l'ensemble des démarches afin de rassembler les informations et études nécessaires en support. Comme mentionné précédemment, il s'agit cependant d'une spécificité de la Ville de Paris. En effet, il est fréquent, dans d'autres communes, de faire appel à une mission d'Assistance à Maitrise d'Ouvrage (AMO) pour réaliser le diagnostic et définir le programme.

2.3. Réaliser une concertation

Après l'élaboration des scénarios s'ensuit une phase de concertation initiée par la maîtrise d'ouvrage. Cette phase vise à recueillir l'avis et les idées des riverains sur le projet. Elle permet notamment de co-construire le programme avec les habitants ou encore d'affiner et de consolider les premières intentions et éléments de programme.

J'ai notamment eu l'occasion de suivre ce processus de concertation sur le projet de réaménagement de la place de la Concorde. Organisée par l'agence d'urbanisme *Ville Ouverte*, le Secrétariat Général (SG) de la Ville de Paris, Perrine Chip, Amélie Farcette et d'autres services experts de la voirie, la concertation s'est déroulée en plusieurs étapes. En effet, une marche exploratoire et une balade urbaine ont été organisées ainsi que 3 ateliers participatifs sur trois thématiques différentes : le patrimoine, les mobilités et les usages. J'ai participé pour ma part à l'atelier mobilités. A la suite d'une présentation des enjeux de la mobilité, les riverains se sont réunis par petits groupes autour de plans vierges en grand format et un temps d'échange leur était accordé afin de proposer et de dessiner une solution d'aménagement. Chaque groupe devait ensuite présenter la solution retenue. Malgré un temps restreint, l'ensemble des groupes est parvenu à trouver des solutions très pertinentes à considérer dans la construction du projet. Ces temps d'échanges sont donc, à mon sens, particulièrement importants puisqu'ils permettent d'associer une expertise d'usage au diagnostic, expertise qu'un ingénieur de la voirie ne détient pas nécessairement. Une synthèse des points principaux retenus à la suite de l'atelier est présentée à l'annexe n°3. Cependant, ces ateliers ne semblent pas toujours représentatifs de l'ensemble des usagers du site. En effet, lors de l'atelier mobilités, la majorité des participants constituait un public aguerri aux problématiques d'aménagement urbain ou encore des représentants d'associations et non de « simples » usagers.

A la suite des différents ateliers, un bilan de concertation est rédigé et ce dernier est intégré au cahier des charges du projet. Dans le cas du réaménagement de la place de la Concorde, les éléments mis en évidence lors de la concertation seront intégrés au cahier des charges des candidats pour le marché qui sera lancé afin de choisir la maîtrise d'œuvre du projet.

CALENDRIER DE LA CONCERTATION

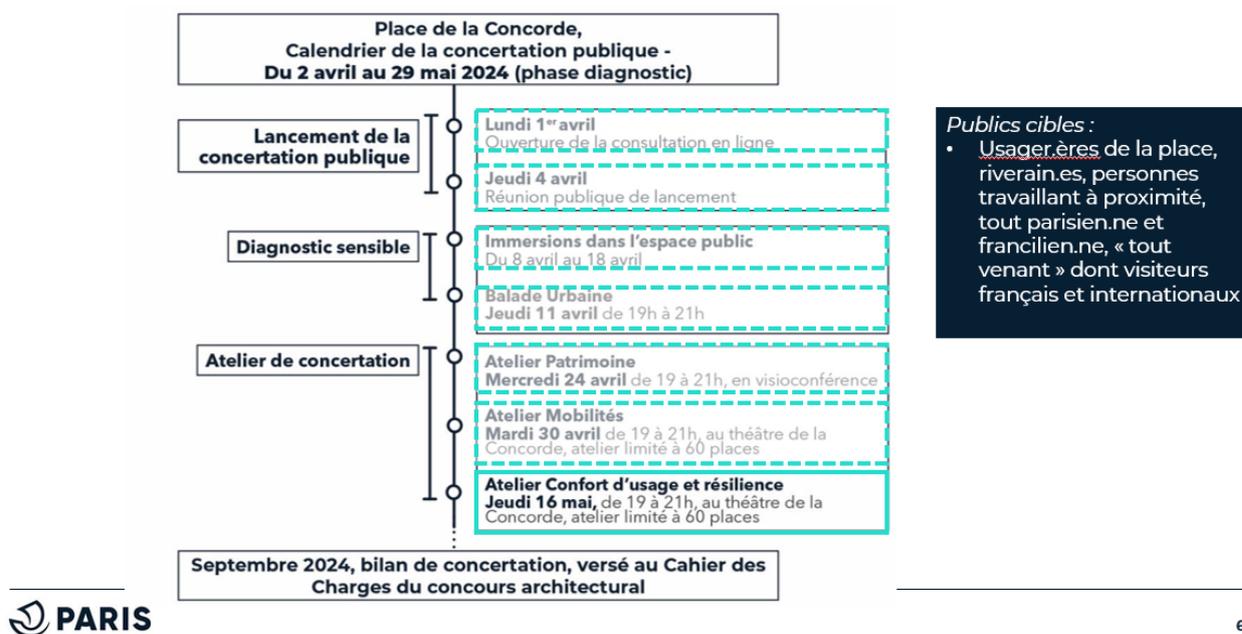


Figure 4 : Calendrier de la concertation, source : SAGP

3. Le suivi des études de conception

3.1. L'établissement des premiers plans et des premières coupes

A la suite de la concertation et du bilan obtenu, l'AEAT précise les esquisses dessinées dans le cadre de la définition des scénarios de façon à consolider ces derniers. A cette étape, il s'agit d'établir les premiers croquis et les premières coupes de principe du projet.

Le maître d'ouvrage Ville prend par ailleurs contact avec la commission esthétique. Il s'agit d'un groupement d'experts interne à la Ville qui veille à ce que les projets respectent bien l'esthétique parisienne. Il est important de les intégrer au projet le plus tôt possible de façon à recueillir leurs avis.

A la fin de cette première phase, un Comité de Pilotage (COPIL) est organisé. Cette réunion réunit les décisionnaires (élus de tutelle, cabinets), le secrétariat général qui fait la transition entre exécutif et administration ainsi que des personnels de l'administration (chef(fe)s de projet, chef(fe)s de services). Elle permet de valider le scénario retenu, le budget alloué pour l'opération et un premier planning prévisionnel.

Au cours des différentes phases d'études, il peut arriver qu'une demande des élus modifie le projet, entraînant alors une modification du budget ou du planning. Dans ce cas, un nouveau COPIL est organisé. Plus généralement, dès lors qu'une évolution du budget ou du planning apparaît, un nouvel arbitrage en COPIL est nécessaire.

Ensuite, l'opération passe au stade Avant-Projet (AVP). Deux options différentes existent au SAGP : les études peuvent se poursuivre soit en maîtrise d'œuvre interne, c'est dans ce cas l'AEAT qui prend en charge la conception du projet aux phases successives, soit en maîtrise

d'œuvre externe. La conception est alors confiée à un bureau d'étude extérieur à la Ville à la suite d'une passation de marché de maîtrise d'œuvre. C'est généralement le cas lorsque le plan de charge des équipes de l'AEAT est complet. Dans le cadre du réaménagement des abords de la gare du nord, projet sur lequel j'ai travaillé et présenté à l'annexe n°4, c'est un bureau d'études extérieur qui a repris les études en phase AVP.

3.2. La phase Avant-Projet (AVP)

Dans le cas d'une maîtrise d'œuvre interne ou extérieure à la Ville, les étapes de l'AVP restent identiques. A ce stade, la conception du projet démarre. L'ensemble des études (photométriques, nivellement, réseaux, etc...) est mené par la maîtrise d'œuvre de conception et suivi par le(a) chef(fe) de projet chargé(e) de l'opération. La maîtrise d'œuvre dessine également les premiers plans avec cotes et établit une estimation financière plus fine du projet. En parallèle, l'ACO établit la première Déclaration de Travaux à proximité de réseaux¹ (DT) et organise une réunion sur site en compagnie des concessionnaires et de la maîtrise d'œuvre pour élucider les premières problématiques liées aux réseaux souterrains. C'est habituellement Pascal Marette qui s'occupe des DT à la division 1. [Pour un projet de réaménagement de la porte de Montreuil piloté par Hannah Goldberg, j'ai fait l'ensemble des démarches avec l'aide de Pascal de façon à comprendre le fonctionnement de la procédure. Un exemple de récépissé de DT établi par l'un des concessionnaires réseaux est présenté à l'annexe n°15.](#)

Un plan AVP de Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT) et un plan d'éclairage sont également conçus par la maîtrise d'œuvre puis envoyés par le(a) responsable de projet respectivement au Service des Déplacements (SD) et à la Section d'Eclairage Public (SEP) pour validation. Des réunions hebdomadaires ont par ailleurs lieu entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre pour suivre l'avancement des études.

A la fin de l'AVP, le projet est passé en revue par plusieurs instances successives internes à la Ville. La première est l'AGORA n°2. Organisée par l'ACO, l'AGORA n° 2 réunit les différents services de la DVD concernés par le projet et chacun des services fait ensuite un retour au responsable de projet chargé de l'opération. Lorsque des ouvrages de végétalisation sont prévus, le projet est également soumis à une revue par les ingénieurs de la DEVE. De plus, si le projet prévoit la mise en place de revêtements ou de mobiliers spécifiques ou nouveaux qui n'apparaissent pas au catalogue du mobilier parisien, ce dernier est soumis à la Commission de Régulation de l'Esthétique Parisienne (CREP). Il s'agit d'une instance exigeante créée pour

¹ Lorsque des travaux sont prévus à proximité de réseaux enterrés, aériens ou subaquatiques, ils doivent être déclarés pour éviter les risques d'endommagement. Ainsi, le responsable du projet établit une Déclaration de Travaux (DT) qui est envoyée à tous les exploitants de réseaux concernés. Cette déclaration permet de savoir si le projet est compatible avec les réseaux existants en interrogeant les exploitants. Un récépissé de DT comprenant notamment la localisation des réseaux est ensuite transmis par chaque exploitant au responsable du projet. Ensuite, l'exécutant des travaux établit une Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux (DICT) qui a pour objectif de présenter aux exploitants des réseaux concernés la localisation des travaux ainsi que les techniques qui seront utilisées par l'entreprise de travaux. L'équipe intervenant à proximité des réseaux doit également être munie de l'Autorisation d'Intervention à Proximité de Réseaux (AIPR). Il s'agit d'un certificat obtenu à la suite d'une formation et d'un test spécifique.

évaluer les mobiliers au regard de l'esthétique parisienne mais aussi pour évaluer leur facilité d'entretien et leur durabilité. Les plans sont ensuite repris par la maîtrise d'œuvre selon les retours de chaque instance et la première version de l'AVP est actualisée.

L'étape suivante est celle de l'Instruction Technique (IT). Il s'agit d'une procédure spécifique à la Ville de Paris préalable à l'obtention d'une autorisation de projet/ d'occupation du domaine public. Le(a) chef(fe) de projet envoie à une liste officielle de destinataires une notice du projet ainsi que l'ensemble des pièces de l'AVP (plans d'aménagement, plans réseaux, plans de nivellement, etc...). Parmi les destinataires, on retrouve généralement les services de la Préfecture de Police, les services de la Ville (DVD, DEVE, DPE, ...) ainsi que les autres occupants de l'espace public et de son sous-sol : la RATP, les concessionnaires réseaux, IDFM, etc... Le délai de réponse à l'IT est fixé à un mois. En réponse aux avis formulés, le maître d'ouvrage s'engage par écrit à prendre en compte les observations faites lors de l'instruction et procède aux modifications nécessaires. Il s'agit en général de légers ajustements qui ne remettent pas en cause les grands principes du projet. A l'issue de cette instruction, la Maire de Paris délivre, après avis du Préfet de Police², une autorisation de projet ou, le cas échéant, une demande de modification. Il est également possible que la demande soit rejetée.

En parallèle de l'Instruction Technique, le(a) chef(fe) de projet prépare le dossier permettant d'obtenir le Permis d'Aménager et transmet ce dernier à la Direction de l'Urbanisme (DU) qui instruit le dossier et l'envoie aux différentes parties prenantes. Le dossier contient notamment une notice explicative, les plans d'aménagement ainsi que le formulaire de demande d'Autorisation de Rejet des Eaux Pluviales (AREP) au réseau d'assainissement. Les destinataires du PA dépendent des spécificités de chaque projet. On retrouve généralement la mairie, la Préfecture de Police, les pompiers, les services d'exploitation de la ville (espaces verts, voirie, propreté). Lorsque le projet se situe à proximité d'un monument historique, les Architectes des Bâtiments de France (ABF) ainsi que les services de l'Etat sont consultés. Lorsque le projet modifie la gestion des eaux pluviales du site, le Service Technique de l'Eau et de l'Assainissement (STEA) est également consulté. Le délai d'instruction du PA est de 4 mois à l'issue desquels le permis est accordé ou rejeté. La DU centralise les avis de chacun et prend l'arrêté de PA en cas de validation.

Selon la spécificité du projet, d'autres autorisations d'urbanisme sont nécessaires. Dans le cas de projets qui ne modifient pas de façon substantielle les caractéristiques de la voie concernée, un PA n'est pas nécessaire et une Déclaration Préalable (DP) suffit. Dans le cas où le projet a un impact direct ou indirect sur le milieu aquatique, le maître d'ouvrage doit également préparer

² À Paris, le préfet de police dispose de compétences étendues en matière de police administrative. Il est responsable de l'ordre public, de la sécurité, de la circulation et de la salubrité dans la capitale. Ce rôle est beaucoup plus important que dans les autres communes françaises, où ces compétences reviennent majoritairement au Maire. Ainsi, en dehors de Paris, le maire est l'autorité décisionnelle finale pour la validation des instructions techniques et la mise en œuvre des projets d'aménagement de l'espace public, avec l'appui de ses services techniques et administratifs.

un Dossier Loi sur l'Eau (DLE). En fonction des caractéristiques du projet, deux procédures sont possibles pour le DLE : la Déclaration (autorisation administrative de travaux) ou l'Autorisation Environnementale sous la forme d'un arrêté préfectoral. Un marché a donc été passé au SAGP avec le bureau d'études ATM pour constituer les dossiers relatifs à chaque projet. A titre d'exemple, le projet de réaménagement de la Gare du Nord post JOP présenté à l'annexe n°4 a fait l'objet d'une Déclaration Loi sur l'Eau. En effet, le projet prévoit la création de fosses de plantation en pleine terre qui modifient la gestion des eaux pluviales sur le site. L'annexe n° 5 présente notamment un extrait d'un plan d'aménagement explicitant les différents bassins versants et la façon dont les eaux pluviales sont gérées.

En phase AVP, le maître d'ouvrage peut également être amené à passer des marchés spécifiques. Dans le cas de projets complexes de grande envergure ou multi-phasés, de projets qui nécessitent l'intervention de plusieurs entreprises simultanément, de projets en milieu urbain dense où les contraintes de circulation et les nuisances pour les riverains sont importantes, de projets à fortes contraintes techniques ou à délais serrés, ou encore de projets qui impliquent plusieurs maîtrises d'ouvrage différentes, il est pertinent de passer un marché d'Ordonnancement de Pilotage et de Coordination (OPC). En effet, l'OPC a pour mission de minimiser les interférences entre les différents lots de travaux, de gérer la coordination et les interfaces entre les différentes entreprises présentes sur le chantier simultanément, de planifier précisément les séquences de travaux pour assurer les délais et optimiser le planning, de minimiser l'impact du chantier sur l'environnement ou encore de servir d'interface entre différents maîtres d'ouvrage et de gérer les conflits potentiels.

La Gare du Nord fait notamment l'objet d'important travaux de rénovation et de réhabilitation menés par la SNCF. A proximité de la gare, l'hôpital Lariboisière est également réhabilité. Ces travaux ont lieu simultanément aux travaux de réaménagement des abords de la gare. Sur cette opération, un marché a donc été passé par Perrine Chip pour la mission d'OPC.

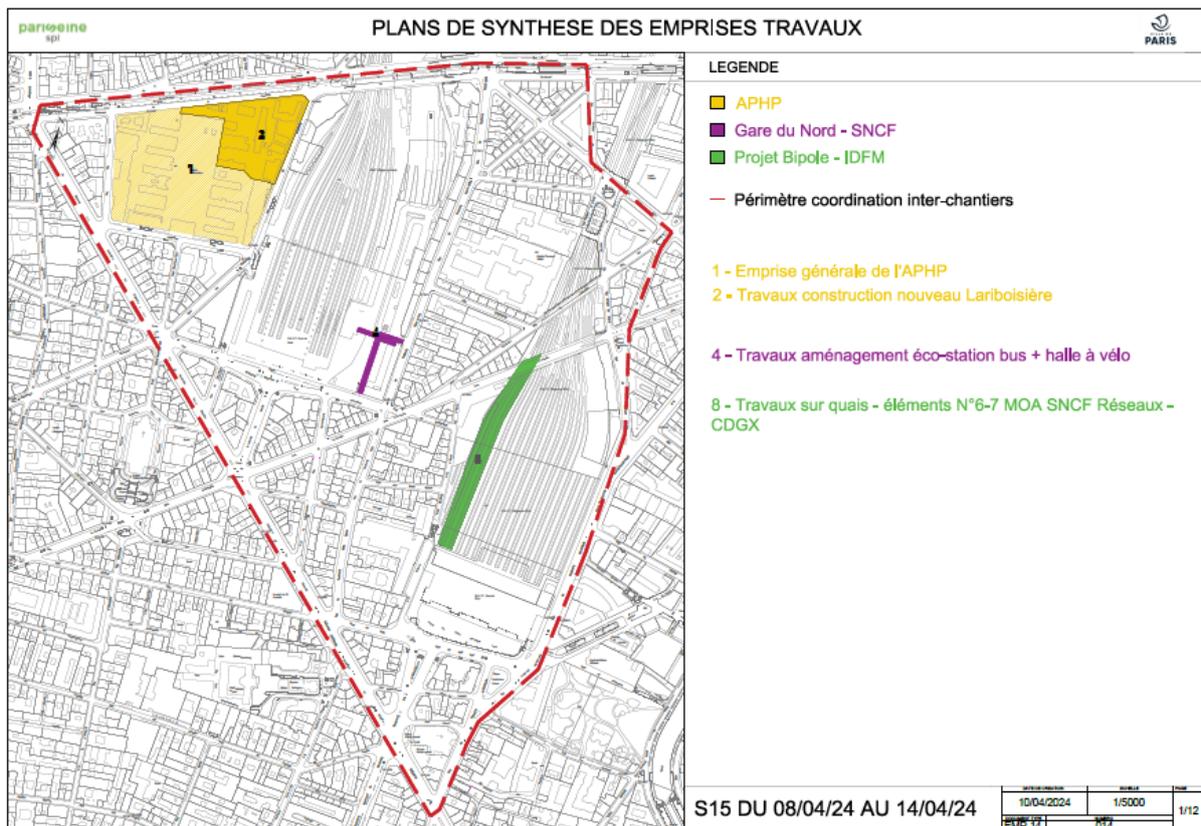


Figure 5 : Plan de synthèse des emprises travaux présentes entre le 08 avril et le 14 avril 2024 aux abords de la Gare du Nord, source : SAGP

Au même moment, le(a) chef(fe) de projet missionne un Coordinateur en matière de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS). Le CSPS peut être missionné en interne via un formulaire de demande adressé au Bureau de Prévention des Risques Professionnels (BPRP), instance interne à la DVD, ou bien en externe via la passation d'un marché. Le rôle du CSPS est double : en phase de conception, il est chargé de veiller à l'intégration dans le projet des principes généraux de prévention. Cela concerne notamment la prévention des risques liés à la coactivité ou encore la mise en place de principes permettant de faciliter les interventions ultérieures sur l'ouvrage. En phase chantier, il s'assure que l'ensemble des règles de sécurité décrites sont respectées et que le personnel sur site évolue dans les meilleures conditions possibles.

D'après l'article R2431-26 du code de la commande publique : « *Les études d'avant-projet ont pour objet de permettre au maître d'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers* ». Il s'agit donc d'une étape essentielle du projet d'aménagement.

La validation de la phase AVP conditionne alors la réussite des projets d'aménagement de l'espace public. Elle garantit en effet que le projet est bien préparé, techniquement faisable, financièrement viable, et en adéquation avec les attentes de la communauté et les exigences réglementaires. La validation formelle par les autorités compétentes est nécessaire pour que le

projet puisse passer à la phase suivante. Cette approbation officialise le projet et lui confère une légitimité administrative et politique.

3.3. La phase Projet (PRO)

3.3.1. Le suivi hebdomadaire avec la MOE

D'après l'article R2431-27 du code de la commande publique, « *les études de projet ont pour objet :*

- *De préciser la solution d'ensemble et les choix techniques, architecturaux et paysagers ;*
- *De fixer les caractéristiques et dimensions des différents ouvrages de la solution d'ensemble, ainsi que leur implantation topographique ;*
- *De préciser les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides ainsi que des réseaux souterrains existants ;*
- *De préciser les dispositions générales et les spécifications techniques des équipements répondant aux besoins de l'exploitation ;*
- *D'établir un coût prévisionnel des travaux décomposés en éléments techniquement homogènes ;*
- *De permettre au maître d'ouvrage d'arrêter le coût prévisionnel de la solution d'ensemble et, le cas échéant, de chaque phase de réalisation, d'évaluer les coûts d'exploitation et de maintenance, de fixer l'échéancier d'exécution et de scinder, le cas échéant, l'opération en lots. »*

En phase PRO, le maître d'ouvrage Ville consulte à nouveau les différentes entités compétentes concernées par le projet et la maîtrise d'œuvre adapte ce dernier pour intégrer les observations de chacun. Les différentes pièces nécessaires à la passation des marchés sont également élaborées. [A mon arrivée au SAGP, l'opération Gare du Nord Post JOP \(annexe n°4\) suivie par Perrine Chip en était à la fin de la phase PRO. J'ai donc eu l'occasion de suivre le projet à partir de cette étape et d'accompagner la maîtrise d'œuvre dans l'avancement des études. Des réunions hebdomadaires avaient notamment lieu tous les jeudis pour faire le point sur les dernières modifications à apporter avant de passer en phase ACT et de constituer le Dossier de Consultation des Entreprises \(DCE\). Lors des premières réunions, il s'agissait généralement de modifications graphiques sur les plans et les coupes.](#)

[De nombreuses heures ont été consacrées à la relecture des pièces graphiques. En effet, les plans, coupes et détails fournis par la maîtrise d'œuvre de conception étaient souvent incomplets et peu clairs. Il fallait donc prendre le temps, en réunion, de lister l'ensemble des modifications à faire. Cette étape chronophage a par ailleurs retardé l'avancement des études et le lancement des marchés de travaux. Ensuite, il s'agissait d'accompagner le bureau d'études dans la constitution des pièces de chaque marché. En effet, le projet fait appel à deux marchés différents : un marché concernant les travaux d'infrastructures et de voirie et un marché concernant les travaux liés aux espaces verts.](#)

[L'un des documents clés est le carnet de détails techniques des aménagements. Plusieurs réunions ont notamment eu lieu en compagnie des experts de la DEVE pour discuter des détails techniques liés aux jardinières et aux lisses qui les entourent. La figure 6 ci-dessous illustre le](#)

détail réalisé. Là encore, la mise à jour du carnet de détail technique par la maîtrise d'œuvre a pris plus de temps que prévu. Ainsi, travailler sur ce projet avec l'AEAT et non avec la maîtrise d'œuvre externe choisie aurait certainement permis un gain de temps non négligeable. La charte graphique utilisée était par ailleurs très différente de celle mise en place par l'AEAT, cette dernière étant la même pour tous les projets. Cela rendait par conséquent les échanges plus compliqués et plus longs.

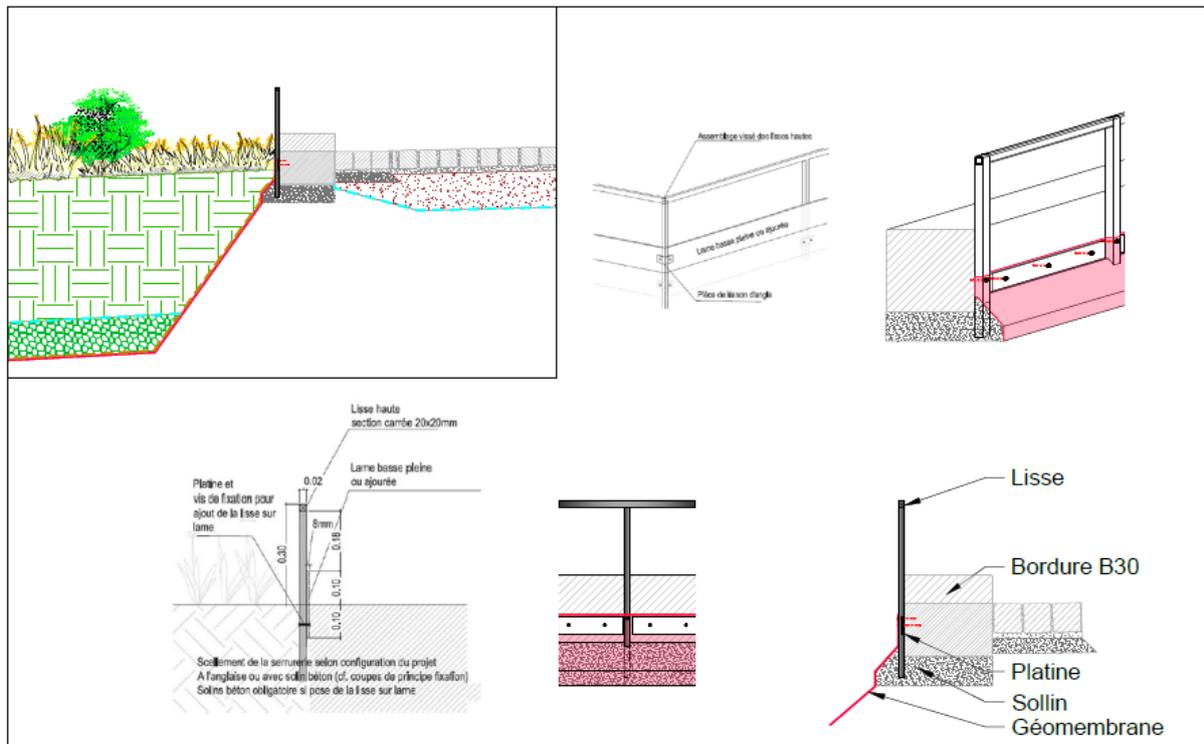


Figure 6 : détail technique d'une jardinière sur le projet Gare du Nord, source : SAGP

3.3.2. La quantification des besoins en matériaux

En parallèle du suivi hebdomadaire avec la maîtrise d'œuvre, une autre mission m'a été confiée. Pour le projet Gare du Nord et le projet de réaménagement de la rue du Commandant René Mouchotte suivi par Hannah Goldberg (cf annexe n°17), j'ai été chargée de quantifier l'ensemble des besoins en matériaux à demander au Centre de Maintenance et d'Approvisionnement (CMA) de la Ville. Il s'agit en effet d'une spécificité de la Ville de Paris qui possède son propre centre d'approvisionnement pour les matériaux modulaires de type bordures, dalles, pavés ainsi que la plupart du mobilier urbain parisien. A l'aide des plans produits par la maîtrise d'œuvre, j'ai donc réalisé des métrés de façon à estimer les besoins. En tant qu'assistante aux cheffes de projet de la division 1, je n'avais cependant pas accès à des logiciels adaptés comme *Autocad* ou *MicroStation*, logiciels utilisés seulement par la maîtrise d'œuvre. J'ai donc effectué l'ensemble des mesures sur *Adobe*, logiciel peu adapté et avec une précision moindre. Pour chaque projet, l'étape suivante consistait à répertorier l'ensemble des besoins dans un tableau *Excel* et de les répartir selon les différentes phases du chantier grâce au phasage prévu et établi par la MOE. Ensuite, j'ai constitué à l'aide de Pascal le devis associé

aux besoins sur le logiciel interne à la Ville *Sequana* et je l'ai transmis au CMA pour validation. Finalement, j'ai demandé une délégation de crédit au service comptable pour transmission au CMA.

Cette mission m'a ainsi permis d'entrer au cœur des projets et d'en apprendre davantage sur la nature des matériaux et mobiliers mis en place. Elle m'a également aidée à comprendre le fonctionnement du CMA et la procédure à suivre.

DATE : 29/03/2024		AMENAGEMENT RUE DU COMMANDANT MOUCHOTTE																			
Indice n°B																					
Désignation	Unité	Code CMA	Total à poser	Total déposé	Total réutilisable	Total à commander	oct-24	nov-24	déc-24	janv-25	févr-25	mars-25	avr-25	mai-25	juin-25	juil-25	août-25				
Phase 1 : trottoir côté pair																					
Bordures																					
Bordure granit droite 30 x 30, biveau, 2 faces vues, remploi	M	10019814	491	479	383	108	54			54											
Bordure granit 20x50	M	A créer	300			300	150			150											
Bordurette granit 10x10	M	A créer	100			100	50			50											
Bordure circulaires R=10	M	10019577	8			8	8														
Bordure d'angle rentrant	U	10019590	2			2	2														
Bordure d'angle sortant	U	10019589	2			2	2														
Dalles																					
Dalle granit 30x60x08	m²	10019499	1473			1480	740			740											
Dalle granit 30x60x12	m²	10019513	52,4			55	28			28											
Dalle Louvigné 30x30x08	m²		243,7			245	123			123											
Dalle Louvigné 30x30x12	m²		8,7			10	5			5											
Dalle podotactile	U		40			40	20			20											
Pavage																					
Pavés mosaïque réemploi	T	10019790	35			40	20			20											
Mobilier																					
Arceaux vélo type trombone	U	10019876	6			6				6											

Figure 7 : Extrait du tableau des besoins en matériaux pour le projet de réaménagement de la rue René Mouchotte, source : Daphné Below

3.3.3. La constitution des dossiers de subventions

Une autre mission sur laquelle j'ai travaillé concerne la constitution des dossiers de subventions. Théoriquement établis dès la phase AVP, il est fréquent que les dossiers soient constitués en phase PRO, comme ça a été le cas pour le projet Gare du Nord post JOP. La majorité des projets du SAGP transforment l'espace public de façon à désimperméabiliser les sols, à intégrer plus de végétation et à donner la priorité aux mobilités douces tels que les piétons ou les vélos. Ces transformations vertueuses font ainsi l'objet de subventions de la part de plusieurs organismes et instances tels que la région Ile de France ou encore l'Agence de l'Eau Seine-Normandie (AESN). Le(a) responsable de projet doit constituer par conséquent plusieurs dossiers instruits ensuite par chaque instance pour validation ou refus de la subvention. Pour chaque dossier, une notice explicative est demandée ainsi qu'une estimation des coûts du projet. A titre d'exemple, j'ai travaillé pour le projet Gare du Nord sur une demande de subvention concernant les aménagements cyclables auprès du Conseil Régional Ile de France ainsi que sur une demande de subvention concernant la végétalisation et la désimperméabilisation du projet auprès de l'AESN et du Fond Vert. Afin d'estimer les coûts associés aux travaux de végétalisation et de désimperméabilisation, je me suis aidée de l'estimation créée par le bureau d'études. Cela m'a permis de me familiariser avec les notions financières du projet et d'évaluer les coûts associés à certains lots en appliquant des quotes-parts pertinentes. La notice explicative du dossier AESN est présentée à l'annexe n° 6.

3.3.4. Les procédures administratives associées à l'occupation de l'espace public

Lorsque la Ville de Paris intervient sur l'espace public, domaine partagé et exploité par de nombreux acteurs différents, le(a) responsable de projet doit suivre plusieurs procédures administratives différentes selon la nature du projet. L'une des procédures est le référé préventif. Ce document vise à prémunir le maître d'ouvrage de contestations ultérieures en opposant aux riverains et aux autres exploitants de la zone, tels que la RATP par exemple, l'état préalable du site. Il permet en parallèle aux avoisinants de démontrer que les dommages constatés sont dus aux travaux effectués. En pratique, il s'agit de dresser un état des lieux de l'existant avant le début des travaux. Pour cela, le maître d'ouvrage demande au Tribunal Administratif de Paris de désigner un expert qui aura pour mission d'établir un état des lieux du site et de rédiger ensuite un rapport. Le rapport définitif est alors transmis au Tribunal Judiciaire et fait office de constat en cas de litige potentiel. [Dans le cadre du réaménagement des abords de la Gare du Nord, j'ai notamment rédigé la requête aux fins de désignation d'expert adressée au Tribunal Administratif. Le document est présenté à l'annexe n°7.](#) Le référé préventif, à charge exclusive du maître d'ouvrage, représente une procédure lourde, coûteuse et chronophage. Cependant, même si la démarche n'est pas obligatoire, elle reste fortement recommandée puisqu'elle permet d'anticiper et d'éviter un litige ultérieur avec les riverains, propriétaires et autres exploitants du site et qu'elle écarte la responsabilité du maître d'ouvrage en cas de désordres antérieurs aux travaux. Cela est d'autant plus vrai à Paris ou plus généralement en milieu urbain dense où les enjeux financiers en cas de sinistres sont conséquents.

[Comme le montre l'extrait du plan de réseau ci-dessous, le projet Gare du Nord prévoit la mise en place de jardinières en pleine terre et d'un réseau d'arrosage automatique relié à deux chambres de comptage qu'il est nécessaire de créer. La mise en place de chambres de comptage nécessite d'entamer une procédure auprès d'Eau de Paris de façon à demander un branchement au réseau d'eau potable et auprès de la Section d'Assainissement de Paris \(SAP\) de façon à obtenir une autorisation de raccordement de la chambre au réseau d'assainissement. J'ai donc établi l'ensemble de la procédure. L'annexe n°8 illustre le schéma type d'une chambre de comptage et l'annexe n°9 présente le formulaire de raccordement complété par mes soins et validé par la SAP.](#)



Figure 8 : Extraits des plans Etat projeté et Réseaux projetés pour le projet Gare du Nord, source : SAGP

Ces différentes procédures administratives m’ont permis de mieux appréhender la complexité des projets d’aménagement d’espace public, notamment liée au fait que nous intervenons en milieu urbain dense, au niveau de zones encombrées de nombreux réseaux appartenant à des concessionnaires différents. Elles m’ont également permis de me familiariser avec l’ensemble des autres acteurs de l’espace public avec lesquels il est nécessaire de collaborer tout au long du projet.

3.3.5. La constitution du PRO de Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT) et d’Eclairage Public (EP)

La majorité des projets d’aménagement entraînent une modification de la circulation générale et, ainsi, une adaptation des feux de circulation du site. Dans ce cas, il est nécessaire de travailler en collaboration avec le PC Lutèce (département du Service des Déplacements) ainsi qu’avec l’entreprise Cielis³ de façon à intégrer ces modifications au projet et à pouvoir effectuer les travaux.

La méthodologie est la suivante : comme mentionné précédemment, la MOE envoie au Service des Déplacements un premier plan en stade AVP intégrant les modifications SLT pour validation. Cela permet ensuite à ce dernier de modifier les diagrammes de feux des carrefours concernés (modification des temps de rouge et de vert des feux de circulation et coordination des différents feux du carrefour). En parallèle, le(a) responsable de projet transmet ce plan à

³ La Ville de Paris a passé avec Cielis un marché global de performance énergétique valable pendant 10 ans de 2021 à 2031. Ainsi, Cielis s’occupe actuellement de l’ensemble des projets d’éclairage et de Signalisation Lumineuse Tricolore de la Ville de Paris mais également de l’exploitation, de l’entretien et de la maintenance de l’intégralité du parc. Elle accompagne la Ville sur plusieurs missions : une mission d’Assistance Technique à la Maîtrise d’Ouvrage (ATMO) pour aider à la conception des projets et élaborer les plans projet ; une mission d’exploitation et une mission de fourniture du matériel.

Cielis. L'entreprise, en tant qu'Assistant Technique à la Maitrise d'Ouvrage (ATMO) pour tous les projets de SLT et d'EP, établit alors deux plans PRO : un plan hors sol et un plan du sous-sol indiquant l'ensemble des réseaux à modifier, à créer ou à supprimer. [Un exemple de plans élaboré pour un projet de pérennisation de la SLT aux abords de la Samaritaine est présenté à l'annexe n°18](#). Une fois le diagramme de feux modifié, le PC Lutece envoie les modifications à Cielis pour intégration au plan PRO.

La méthodologie est la même dans le cas d'une modification de l'éclairage public. Un plan AVP établi par la MOE est transmis à la Section d'Eclairage Public pour validation et le plan PRO intégrant les modifications d'éclairage est dessiné par Cielis grâce au plan AVP fourni.

[Dans le cas du projet Gare du Nord, la prestation liée à la constitution d'un plan en stade AVP n'était pas prévue au marché. Perrine m'a donc demandé de travailler sur un document expliquant l'ensemble des modifications SLT à prévoir et de transmettre ce document à Cielis pour l'établissement d'un plan AVP sur la base de mes explications puis d'un plan PRO. Ce document explicatif est présenté à l'annexe n°10.](#)

3.4. La phase ACT et la passation du marché

La phase ACT constitue la dernière étape permettant de désigner les entreprises qui réaliseront les travaux. Plusieurs options sont alors possibles en fonction de l'estimation du montant du marché. La maîtrise d'ouvrage peut tout d'abord faire appel aux accords-cadres à bons de commande⁴ existants à la ville. Cela est possible lorsque l'estimation du montant du marché (travaux/ fournitures et services) est inférieure aux plafonds de commande définis contractuellement. La passation d'un nouveau marché n'est alors pas nécessaire. Dans le cas où l'estimation du montant du marché est supérieure aux plafonds de commande mais inférieure au seuil de procédure formalisée au titre du code de la commande publique⁵, la maîtrise d'ouvrage utilise l'un des accords-cadres à marchés subséquents⁶ existant à la Ville. Enfin, si l'estimation du montant du marché est supérieure au seuil de la procédure formalisée, un

⁴ Régi par le code de la commande publique, l'accord cadre est un contrat selon lequel l'acheteur public s'engage à passer des bons de commande ou des marchés subséquents auprès du ou des titulaires de l'accord, et cela pendant une période donnée qui ne peut dépasser 4 ans. La passation d'un accord-cadre correspond à celle d'un marché public quelconque. Lorsque l'accord-cadre fixe toutes les stipulations contractuelles et que l'ensemble des prestations sont décrites précisément et associées à des prix fixes, il s'agit d'un accord-cadre à bons de commande.

⁵ Plusieurs types de procédures de passation d'un marché public existent en fonction du montant du marché : la procédure sans publicité ni mise en concurrence préalable, la procédure adaptée et la procédure formalisée. La procédure formalisée s'applique aux marchés de fournitures, de services et de travaux dont le montant hors taxes va au-delà des seuils financiers établis par la Commission Européenne et mis à jour tous les deux ans. Dans le cas d'un marché public de travaux, le seuil est par exemple de 5 538 000 € HT. Trois types de procédures formalisées sont ensuite possibles selon les besoins du marché : l'appel d'offre, la procédure avec négociation ou le dialogue compétitif.

⁶ Dans le cas où l'accord-cadre ne fixe pas toutes les stipulations contractuelles, il donne lieu à la passation de marchés subséquents. L'accord-cadre à marchés subséquents implique alors la remise en concurrence des différents attributaires de l'accord-cadre via la passation d'un marché subséquent. Chaque entreprise titulaire de l'accord-cadre soumet ainsi une offre associée au besoin de l'acheteur public. Le marché subséquent est ensuite attribué au titulaire qui a présenté l'offre la plus avantageuse économiquement, sur la base de critères d'analyse définis dans l'accord-cadre.

nouveau marché est passé. Dans les deux derniers cas, les pièces du marché sont constituées par le(a) chef(fe) de projet assisté(e) par la maîtrise d'œuvre qui passe alors de la phase PRO à la phase d'Assistance pour la passation des Contrats de Travaux (ACT). Certaines pièces sont d'ordre technique telles que le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) ou le Cahier des Clauses Complémentaires (CCC) dans le cas d'un marché subséquent ; d'autres sont administratives telles que le Cahier des Clauses Administratives Générales (CCAG) qui fixe les stipulations administratives applicables à une catégorie de marchés (ex : CCAG-Marchés publics de travaux ; CCAG-Marchés publics de prestations intellectuelles) ou encore le Cahier des Clauses Administratives Particulières (CCAP) qui regroupe l'ensemble des stipulations juridiques et financières associées à l'exécution du marché.

Pour chaque opération, un acheteur expert est désigné à la Direction des Finances et des Achats (DFA) pour assister la maîtrise d'ouvrage.

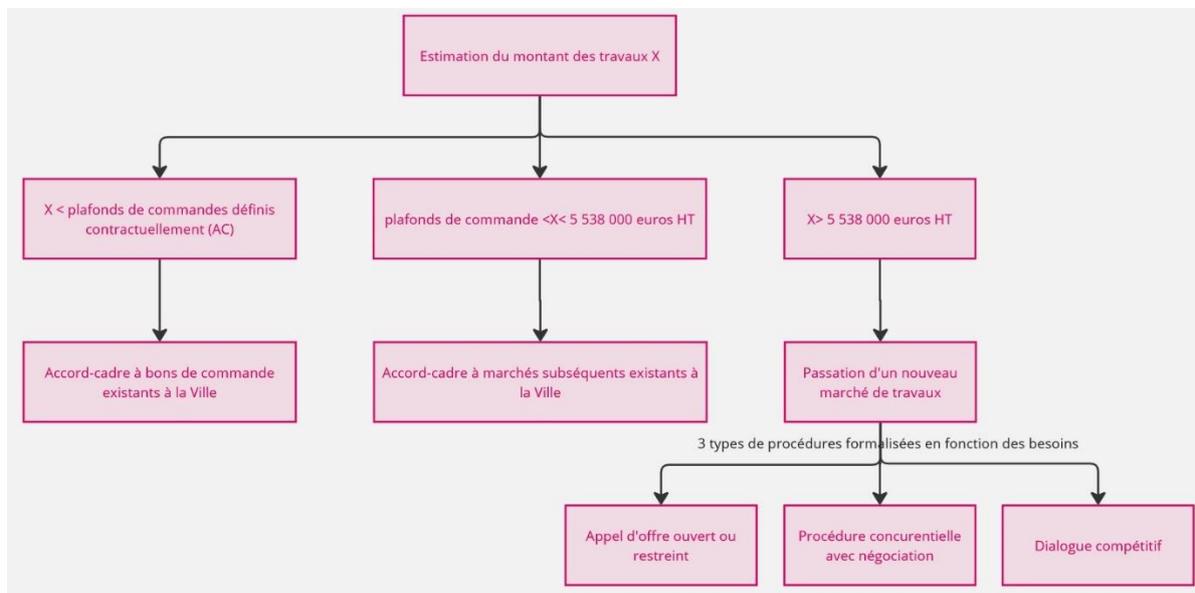


Figure 9 : Arbre de décision, cas d'un marché de travaux, source : Daphné Below

La pièce phare qui explique de façon détaillée et exhaustive l'ensemble des travaux à réaliser est le CCTP ou CCC dans le cas d'un marché subséquent.

Pour le projet Gare du Nord, il s'agit notamment d'un accord cadre à marchés subséquents. De nombreuses réunions ont été nécessaires pour construire les CCC du lot infrastructures et du lot espaces verts de l'opération Gare du Nord. En raison d'un manque de réactivité et d'initiatives de la part de la maîtrise d'œuvre, ces réunions n'étaient pas toujours efficaces. Un travail supplémentaire a donc dû être mené du côté de la maîtrise d'ouvrage, par Perrine, Pascal et moi-même pour achever et compléter ces documents avec les exigences de la Ville. Nous nous sommes pour cela inspirés des autres projets du SAGP et de modèles de CCC rédigés antérieurement. Nous avons également fait appel aux experts de la DEVE pour nous appuyer sur la rédaction du CCC espaces verts. Un extrait du CCC de voirie est disponible à l'annexe n°11.

J'ai également assisté Perrine sur la relecture et la correction des pièces financières du marché : le Bordereau de Commandes (BC) et les Prix à Quantités Définies (PQD). Ces deux pièces

listent l'ensemble des prestations nécessaires aux travaux (fourniture et pose) et permettent aux entreprises candidates de remplir, lors de la préparation des offres, les prix associés à chaque prestation. Certaines quantités sont connues à l'avance et invariables. Les prix associés figurent ainsi au PQD. D'autres quantités sont difficilement mesurables et risquent de varier selon l'évolution du chantier et les aléas, les prix associés apparaissent donc dans le BC.⁷ La majorité des prix cités aux BC et PQD proviennent de l'accord cadre initial. De façon à s'adapter aux contraintes spécifiques du projet, des prix nouveaux qui n'existent pas dans l'accord-cadre initial y sont également ajoutés. Un extrait du BC et du PQD sont disponibles aux annexes n°12 et n°13.

En tant que représentant(e) de la maîtrise d'ouvrage, le(a) chef(fe) de projet n'est pas tenu(e) d'avoir les connaissances techniques pour rédiger de tels documents. C'est la raison pour laquelle il(elle) s'appuie sur un bureau d'études spécialisé. Cependant, il arrive parfois que la maîtrise d'œuvre externe soit défaillante. Dans ce cas, il est alors fréquent que le(a) chef(fe) de projet reprenne la main de façon à obtenir un dossier précis et complet, même si cela représente un temps de travail supplémentaire. En effet, la maîtrise d'ouvrage est responsable du projet et doit assurer son bon déroulement. Il me semble cependant important de garder en tête les rôles et responsabilités de chacune des parties de façon à ne pas prendre de mauvaises habitudes et à ne pas se laisser submerger. Une fois le dossier achevé, la DFA envoie ce dernier aux entreprises candidates qui ont alors deux semaines pour soumettre leurs offres et les transmettre à la maîtrise d'ouvrage.

3.5. L'analyse des offres et la notification du marché

Lors du dernier mois de stage, j'ai eu l'opportunité de participer à l'aide de la DFA à l'analyse des offres des entreprises travaux pour le projet Gare du Nord post JOP. Pour cela, une réunion en compagnie de la DFA et de la maîtrise d'œuvre a été organisée en amont de la réception des offres afin de prendre connaissance des critères de notation et d'évaluation. Ces critères, mis en place par Perrine et Amélie et par la DFA selon les spécificités de l'opération reposent sur des sous-critères précis et objectifs qui empêchent toute ambiguïté dans l'analyse. Dans le cas du projet Gare du Nord, le premier critère, pondéré à 40%, concerne le prix des prestations, le deuxième, pondéré à 40% également, concerne la méthodologie d'exécution des travaux et le dernier, pondéré à 20%, les moyens humains dédiés à la réalisation des prestations.

⁷ La majorité des prestations indiquées dans le marché de travaux du projet Gare du Nord post JOP fait l'objet de prix unitaires indiqués au Bordereau des Prix Unitaires (BPU) et non de prix forfaitaires. Un prix forfaitaire rémunère le titulaire pour un ensemble de prestations quelles que soient les quantités associées à ces dernières. Il est recommandé lorsque les prestations peuvent être définies avec précision. Le titulaire s'engage dans ce cas à effectuer la prestation quelle que soit la quantité engagée. En somme, le prix ne dépend pas de la quantité. Pour le marché de travaux du projet Gare du Nord post JOP, la majorité des prestations sont associées à des quantités susceptibles de varier. Des prix unitaires semblaient donc plus adaptés. Certaines prestations du marché sont néanmoins réglées au forfait. C'est notamment le cas des emprises de chantier.

Cette méthodologie fixe et cadrée facilite grandement le travail d'analyse. Cependant, il me semble dommage que les critères choisis n'intègrent pas de façon plus explicite l'aspect environnemental du chantier et de sa gestion, critère pourtant particulièrement important dans le contexte actuel de transformation écologique de la capitale.

Une fois les offres réceptionnées, nous disposons de 3 à 4 semaines pour les analyser. C'est la maîtrise d'œuvre du projet qui s'est occupée d'analyser les offres sous la supervision de Perrine et moi-même. Afin de me familiariser avec la procédure et de mettre en pratique les connaissances acquises lors de ma formation à l'EIVP, j'ai fait l'analyse en parallèle. La DFA a également analysé les offres de son côté et une deuxième réunion a eu lieu pour comparer les résultats obtenus. Cette vérification commune permet notamment d'assurer une évaluation objective et impartiale de l'ensemble des offres. A la fin de l'analyse, un délai de 3 semaines a permis la validation du choix obtenu par la hiérarchie puis, une semaine après, les candidats ont été informés des résultats. Quelques jours après, le marché a été notifié. Mon stage s'est cependant terminé avant la date de notification.

4. La préparation de chantier

A mon arrivée au SAGP, j'ai eu l'opportunité de gérer en autonomie la préparation de chantier de plusieurs opérations. Le projet de pérennisation de la SLT aux abords de la Samaritaine mentionné précédemment et présenté à l'annexe n°18 en fait partie, ainsi qu'un projet de sécurisation d'une traversée piétonne au carrefour entre la rue Simon Lefranc et la rue du Renard ou encore, un projet de création d'une voie dite « olympiste » temporairement réservée aux vélos pendant les Jeux Olympiques et située sur la rue du Faubourg Saint-Denis (cf annexe n°4). Ces missions m'ont permis d'appliquer et d'assimiler le rôle de maître d'ouvrage à cette étape du projet.

La demande Cité constitue le point d'entrée de la préparation de chantier. Gérée par Pascal Marette à la division 1, elle permet d'obtenir l'autorisation d'occuper la voirie parisienne pour des travaux. Pour cela, il faut renseigner en ligne sur le site *CITE 2.11.2* les informations administratives relatives au chantier, dessiner l'emprise des travaux sur un plan et fournir les plans d'emprises transmis par les entreprises travaux. Un exemple de plan d'emprise dessiné par Bouygues pour l'opération Samaritaine est présenté à l'annexe n°19.

Ensuite, la demande est instruite par la Section Territoriale de Voirie (STV) de l'arrondissement concerné. La STV indique également si une Réunion d'Ouverture de Chantier (ROC) doit être organisée en amont. Lorsque les travaux prévus impactent la circulation générale de façon conséquente, une ROC est généralement nécessaire. Il s'agit d'une réunion organisée par le gestionnaire de voirie à laquelle sont conviés la Préfecture de Police, les entreprises chargées des travaux, le(a) chef(fe) de projet du SAGP et les éventuels autres maîtres d'ouvrages concernés. La ROC doit se dérouler 3 semaines, au minimum, avant le début des travaux et 4 semaines avant, dans le cas d'une voie gérée par la Préfecture de Police (aussi appelée site à compétence PP). J'ai notamment représenté la maîtrise d'ouvrage lors des ROC qui ont eu lieu pour les opérations Samaritaine et Olympiste. A l'issue de la réunion, le gestionnaire de voirie

envoi un Procès-Verbal (PV) de ROC qui indique les dates de début et de fin du chantier, les coordonnées de l'ensemble des participants, les mesures spécifiques au chantier, la localisation de ce chantier et des emprises et enfin les déviations piétonnes ou cyclables prévues.

Autres mesures spécifiques au chantier :

emprise - maintien en permanence du passage des piétons sur trottoir - présence homme trafic - pas de manœuvre en marche arrière sur le domaine public - Close à l'aide de barrières de type ville de Paris grises H=1m pleines sur plots

pas de stockage la nuit et le week-end d'éléments pouvant servir de projectiles

Accès en permanence des véhicules de secours et de sécurité.

dépose à la main des dalles, saignée au préalable des joints, refaite à la suite sans rajouter pavés

MAIRIE DE PARIS Direction de la Voirie et des Déplacements
 Section Territoriale de Voirie CENTRE
 Subdivision du 4^{ème} arrondissement
 31, rue Mauconseil 75001 PARIS
 Tél : 01 44 76 65 00
 Rédacteur : D.LORSONG
 Maître d'ouvrage : DVD SAGP

PROCES VERBAL DE REUNION D'OUVERTURE DE CHANTIER

Date de la conférence : jeudi 21 mars 2024
 Nom du responsable des travaux : M. MARETTE Intervenant "entreprise" : SNTTP
 Lieu du chantier : 12 rue du Pont-Neuf 75001 PARIS
 Nature des travaux : Restitution SLT définitive
 Date de début des travaux : 01-03-24 Date de fin des travaux (refections comprises) : 14-03-24

Document(s) joints à la réunion par l'entreprise ou le concessionnaire:
 Plan au 200' : Oui Non Sans objet N° de C.T.V ou N° d'I.T si disponible : 862536

Informations données sur le plan au 200' :
 Plan de situation du ou des emprise(s) Oui Non Sans objet
 Plan de circulation piétonne Oui Non Sans objet
 Plan de circulation cyclable Oui Non Sans objet
 Localisation sur le plan du ou des TOTEM (AK5-AK3-B14) Oui Non Sans objet
 Site "Internet" d'accès pour tous les documents utiles à la réalisation du chantier : paris.fr

Service ou Administration	Nom des participants	Téléphone	Courriel / Fax
Mairie du Centre	M. GIRAUD		alban.giraud@paris.fr
Voirie du Centre	M. LORSONG		didier.lorsong@paris.fr
P.C Lutèce			@paris.fr
Police SEI			@interieur.gouv.fr
Police commissariat Centre			@interieur.gouv.fr
Maître d'ouvrage DVD SAGP	M. MARETTE	0608972921	pascal.marette@paris.fr
Entreprise SNTTP	M. DUSSOLE	0620821258	kevin.dussolle@snttp.com
autre entreprise BEVE-SAB	M. LAIA	0698888830 7235	laia@beve-sab.com
D.P.E			@paris.fr
Division Territoriale de Propreté			@paris.fr
Autre CIELIS	M. SAINSBARD	05 59 65 28 16	c.sainsbard@cielis.fr
Autre			

RAPPEL : L'emploi de la "rubalise" (ruban K 14) est strictement interdit sur le domaine public parisien. Le non respect des prescriptions entraînera le retrait immédiat des emprises autorisées

Sécurité du chantier
 A ne renseigner que dans le cadre des opérations pilotées par la "Ville de Paris"
 Coordination SPS Interne ou externe : Oui Non / Opération sous plan de prévention : Oui Non
 Rapport d'analyse amiante à remettre à la S.T.V

Information
 Mise en place d'une information particulière aux riverains, commerçants, RATP ou Mairie
 Observations : *SIC*

Mise en place de KD
 Observations :

Ce document s'assure pas les maîtres d'ouvrage / entreprises d'effectuer les demandes : d'installation d'emprise, d'échafaudage et de benne sur voie publique nécessaire aux travaux (document à retirer : adresse de la STV).

Procès-verbal rédigé :	Visa du Chef de la :	Visa du Chef de la :	Visa des Services de Police : S.E.I	Visa du :
Par : D.LORSONG Le : 21-03-24 Signature : <i>[Signature]</i> Nom : <i>[Nom]</i>	STV CENTRE Le : 21/03/24 Signature : <i>[Signature]</i> Nom : <i>[Nom]</i>	Subd. du 4 ^{ème} arrdt Le : 21/03/24 Signature : <i>[Signature]</i> Nom : <i>[Nom]</i>	Le : Signature : Nom : Nom : Nom :	Commissariat Le : Signature : Nom : Nom : Nom :
Visa du SEE - PCE Lutèce Le : Signature : Nom :	Visa du Maître d'Ouvrage Le : 21/03/24 Signature : <i>[Signature]</i> Nom : <i>[Nom]</i>	Visa de l'entreprise <i>CIELIS</i> Le : 21/03/24 Signature : <i>[Signature]</i> Nom : <i>[Nom]</i>	Visa de la Mairie du 4 ^{ème} Arrdt Le : Signature : Nom :	Visa de <i>BEVE/SAB</i> Le : 21/03/24 Signature : <i>[Signature]</i> Nom : <i>[Nom]</i>

Figure 10 : extrait du Procès-Verbal de Réunion d'Ouverture de Chantier pour le projet de réaménagement de la SLT aux abords de la Samaritaine, source : SAGP

La préparation de chantier s'accompagne également d'une procédure financière en lien avec le service comptable du SAGP. Une fois les devis des entreprises travaux reçus, je transmettais ces devis au service comptable pour création d'un Engagement Juridique (EJ)⁸ associé à chaque devis. Les EJ étaient ensuite remis à l'entreprise après signature par l'une des cheffes de projet de la division 1. C'est uniquement après réception par l'entreprise de l'EJ signé que cette dernière peut effectuer les travaux.

⁸ « L'engagement juridique est l'acte par lequel un organisme public crée ou constate à son encontre une obligation de laquelle résultera une charge financière. Cette obligation résulte notamment d'un contrat, d'un marché, d'une convention, d'une lettre de commande, un acte de vente, d'une délibération Il est saisi dans la comptabilité d'engagement pour son montant total et fera l'objet éventuellement de mandatements successifs. L'engagement juridique doit rester dans les limites des autorisations budgétaires. »

Source : Guide synthétique de la comptabilité des dépenses engagées

Les entreprises travaux doivent également transmettre à la maîtrise d'ouvrage un phasage précis des travaux. Il est cependant intéressant en tant que chef(fe) de projet d'anticiper ce phasage et d'être force de proposition. Ainsi, pour le projet de pérennisation de la SLT aux abords de la Samaritaine, j'ai réalisé un planning *Excel* répertoriant l'ensemble des tâches à réaliser par la maîtrise d'ouvrage et l'ensemble des travaux à effectuer ainsi que les temps prévisionnels associés à chaque tâche. Il s'agit selon moi d'un travail nécessaire qui permet, en phase préparation comme suivi de chantier, de garder l'ordre des événements en tête et de ne rien oublier.

	opération	SAMARITAINE			
		démarrage	15-avr.-24	livraison	17-mai-24
Préparation de chantier	entreprise	tâches	jour début	Durée	Date de fin
	SAGP	Demande de DT	mardi 20 février 2024	1 jour	mardi 20 février 2024
	SAGP	Demande Cité	mardi 20 février 2024	1 jour	mardi 20 février 2024
	SAGP	Plans d'emprise et planning détaillé selon retour entreprises	lundi 26 février 2024	5 jours	vendredi 1 mars 2024
	SAGP	Conception plan des feux provisoires et envoi au PC Lutèce	lundi 26 février 2024	5 jours	vendredi 1 mars 2024
	SAMARITAINE	Obtention signature du compte de tiers	lundi 26 février 2024	5 jours	vendredi 1 mars 2024
	PC Lutèce	Conception du diagramme des feux provisoires	lundi 4 mars 2024	5 jours	vendredi 8 mars 2024
	SAGP	Bons de commande entreprises	lundi 4 mars 2024	5 jours	vendredi 8 mars 2024
	STV	Demande d'intervention Cité une fois les plans d'emprise en main	lundi 4 mars 2024	5 jours	vendredi 8 mars 2024
	Tous	ROC	vendredi 15 mars 2024	1 jour	vendredi 15 mars 2024
	SAGP	LAR : conception + pose	lundi 18 mars 2024	5 jours	vendredi 22 mars 2024
	Travaux	BOUYGUES	Mise en place des emprises chantier	lundi 15 avril 2024	1 jour
BOUYGUES		Consignation CIELJS	lundi 15 avril 2024	1 jour	lundi 15 avril 2024
CIELJS EXP		Pose de 2 feux provisoires vélo au n°1 et 17 rue du Pont Neuf	lundi 15 avril 2024	1 jour	lundi 15 avril 2024
CIELJS EXP		Déconsignation CIELJS pour mise en service des feux provisoires	lundi 15 avril 2024	1 jour	lundi 15 avril 2024
BOUYGUES		Dépose des futs des feux existants et n°, et 17	mardi 16 avril 2024	1 jour	mardi 16 avril 2024
BOUYGUES		Démolition du massif existant au n°,10 et 17	mardi 16 avril 2024	1 jour	mardi 16 avril 2024
BOUYGUES		Réalisation tranchée sous-trottoir au n°10 et 12 rue du Pont Neuf	mercredi 17 avril 2024	7 jours	mardi 23 avril 2024
BOUYGUES		Pose des fourreaux et des câbles dans tranchée	mardi 23 avril 2024	1 jour	mardi 23 avril 2024
BOUYGUES		Remblaiement et structure béton de la tranchée	mercredi 24 avril 2024	1 jour	mercredi 24 avril 2024
BOUYGUES		Confection des nouveaux massifs en béton au n°17, 10 et 1	jeudi 25 avril 2024	1 jour	jeudi 25 avril 2024
SNIPP		Refection de trottoir suite à tranchée : dallage au n°12 et 10	lundi 13 mai 2024	5 jours	vendredi 17 mai 2024
BOUYGUES		Pose des nouveaux fûts des feux au n°1 (vélo), 10 (voiture) et 17 (vélo)	vendredi 17 mai 2024	1 jour	vendredi 17 mai 2024
CIELJS EXP		Consignation CIELJS	vendredi 17 mai 2024	1 jour	vendredi 17 mai 2024
BOUYGUES		Dépose feux provisoires au n°10, 15, 17 et raccordement du définitif	vendredi 17 mai 2024	1 jour	vendredi 17 mai 2024
CIELJS EXP	Déconsignation CIELJS pour mise en service du définitif	vendredi 17 mai 2024	1 jour	vendredi 17 mai 2024	
Fin de chantier	SAGP	Réception des ouvrages (Rédiger et signer les PVs de réception)		1 jour	
	SAGP	Déclaration de fin de travaux dans GO		1 jour	
	SAGP	Gel du tronçon dans CITE		1 jour	
	SAGP	Rapport final du bureau de contrôle		1 jour	
	SAGP	Vérifier que tous les constats de travaux sont en TD		1 jour	
	SAGP	Solder les marchés : DGD		1 jour	
	SAGP	Solde du dossier de recettes		1 jour	
	SAGP	Mise à jour des bases de données		1 jour	
	SAGP	Gestion des réclamations et gestion des défauts pendant l'année de GPA		1 jour	

Figure 11 : planning des tâches pour l'opération Samaritaine, source : Daphné Below

Pour les opérations Samaritaine et Simon Lefranc, deux projets de modification de la SLT, j'ai également organisé une réunion de travail en compagnie des entreprises concernées de façon à discuter d'un phasage précis des travaux et de façon à valider la démarche à suivre. J'ai rédigé à l'issue de chaque réunion un compte-rendu envoyé à l'ensemble des parties prenantes. Un exemple de relevé de décision pour l'opération Samaritaine est présenté à l'annexe n°20.

La communication de chantier constitue la dernière étape de la préparation. Une charte graphique unique, développée par le service communication de la DVD, est utilisée pour l'ensemble des chantiers d'espace publics parisiens. Les supports de communication mis en place par la Ville sont les suivants : des Panneaux d'Information de Chantier (PIC) à afficher sur site et une Lettre d'Information aux Riverains (LAR) envoyée par courrier aux habitants situés à proximité des travaux. Si la LAR n'est pas toujours envoyée dans le cas de chantiers à faibles impacts, le PIC, lui, est indispensable. J'ai rédigé le contenu de ces supports pour les

opérations Samaritaine, Simon Lefranc et Olympiste. Ensuite, le service communication les a mis en forme selon la charte graphique Ville et les a installés sur site en amont des travaux. Un exemple de PIC et de LAR mis en place pour l'Olympiste est présenté à l'annexe n°15.

5. Le suivi des travaux

Lors des travaux, la maîtrise d'œuvre a pour mission la Direction de l'Exécution des Travaux (DET). Cette mission a pour objet :

- de s'assurer que l'ensemble des documents d'exécution émis par les entreprises respectent les dispositions du marché
- de s'assurer que les travaux effectués sont conformes au cahier des charges et que les délais sont respectés
- d'organiser et de diriger les réunions de chantier et de rédiger, à la fin de chaque réunion, un compte-rendu envoyé à l'ensemble des parties prenantes
- de vérifier et de viser l'ensemble des factures émises par les entreprises par rapport aux travaux réellement effectués et de transmettre ces factures à la maîtrise d'ouvrage pour validation et signature.
- d'assister le maître d'ouvrage lorsqu'il existe un différend avec l'entreprise concernant l'exécution ou le règlement des travaux
- d'assister le maître d'ouvrage lors des opérations de réception. Cela passe par l'organisation des Opérations Préalables à la Réception (OPR), le suivi de la levée des réserves indiquées lors de la réception des travaux et l'examen des désordres signalés par le maître d'ouvrage.

Certains projets au SAGP sont suivis en phase travaux par une maîtrise d'œuvre externe privée et non par l'AMOT. Dans ce cas, il est alors fréquent que les MOE externes n'assument pas pleinement leur mission de DET décrite ci-dessus et que les chef(fes) de projet aient une action de suivi renforcé des phases de travaux afin de livrer un ouvrage de qualité dans les temps et en respectant le budget. C'est notamment ce qu'il s'est passé dans le cas du suivi des travaux du projet Gare du Nord pré JOP.

A la suite de la préparation de chantier, j'ai eu l'occasion de suivre les travaux des opérations citées dans le chapitre précédent, à savoir, les projets Samaritaine (annexe n°18) et Olympiste Faubourg Saint-Denis (annexe n°4). Au vu de la proximité avec les Jeux Olympiques et des contraintes appliquées au site à cet effet, les travaux sur le carrefour Simon Lefranc / Renard ont quant à eux été reportés à l'automne 2024.

S'agissant d'un reliquat d'opération dans le cas de la Samaritaine ou de travaux de faible envergure dans le cas de l'Olympiste, aucune maîtrise d'œuvre travaux n'était désignée pour suivre les chantiers. Je me suis donc substituée à la maîtrise d'œuvre pour ces projets.

Pour le projet de pérennisation de la SLT aux abords de la Samaritaine, je passais sur site une fois par semaine pour vérifier l'avancement des travaux et prendre des photos. A la suite de ces visites, je rédigeais un mail récapitulatif envoyé aux entreprises pour faire un état d'avancement du chantier et signaler les réserves observées. J'ai été, sur ce chantier, confrontée à plusieurs difficultés. En effet, malgré plusieurs relances, les emprises n'étaient pas identifiées par l'entreprise selon la norme en vigueur. De plus, une absence de retour et un manque de visibilité de la part de l'entreprise rendait la communication difficile et cette dernière n'a pas respectée les prescriptions mentionnées au PV de ROC concernant le soin apporté aux travaux. Par ailleurs, la sécurité des riverains à proximité du chantier n'était pas toujours assurée. A la suite

de plusieurs rappels, j'ai donc organisé une réunion sur site en présence de l'entreprise et de l'ATMO Cielis de façon à mentionner l'ensemble de ces difficultés et à poursuivre le chantier dans de meilleures conditions. En plein cœur de la capitale et surveillé de près par les élus et les gestionnaires de voirie, le chantier devait en effet se dérouler sans encombres. Cette réunion a été bénéfique et le chantier a pu se terminer sans désordres supplémentaires. Le suivi du chantier Olympiste n'a quant à lui posé aucune difficulté majeure.

A mon arrivée au SAGP, plusieurs chantiers suivis par Perrine étaient déjà en cours voire quasiment achevés. C'est notamment le cas du chantier Gare du Nord pré JO débuté en octobre 2023. Epaulée par Pascal Marette, j'ai donc repris la main sur le suivi des travaux. Comme mentionné précédemment, nous étions accompagnés pour ce projet d'une maîtrise d'œuvre externe chargée de la conception et du suivi des travaux. Des réunions hebdomadaires avaient lieu en compagnie des entreprises et de la maîtrise d'œuvre afin de vérifier la conformité des travaux effectués et de s'assurer du maintien du planning. Face à une maîtrise d'œuvre peu efficace et pas suffisamment active, nous avons dû sortir de nos prérogatives de maître d'ouvrage de façon à maintenir le chantier dans de bonnes conditions et à respecter les coûts et les délais. Ainsi, nous prenions régulièrement la casquette de maître d'œuvre pour avoir un contact direct avec les entreprises travaux et gérer les difficultés.

Un autre aspect important du rôle de maître d'ouvrage dans le suivi de chantier est la coordination avec les autres maîtres d'ouvrages présents sur site ou à proximité. Dans le cas du réaménagement de la Gare du Nord pré JOP, la mise en place de bacs végétalisés a nécessité la création de bouches d'arrosage, sous maîtrise d'ouvrage Eau de Paris. Il fallait donc se coordonner avec l'entreprise de façon à connaître la date d'intervention et sa durée et à pouvoir anticiper la cohabitation avec les autres entreprises de travaux présentes sur le chantier. Comme mentionné précédemment, le réaménagement de la Gare du Nord sous maîtrise d'ouvrage SNCF avait lieu simultanément à notre chantier. Ainsi, des réunions mensuelles de coordination étaient organisées entre le SAGP et la SNCF pour mettre en commun les informations et mises à jour relatives à chacun des chantiers. La coordination entre maîtrises d'ouvrage fait donc partie intégrante des missions que doit assumer le(a) chef(fe) de projet pour assurer le bon fonctionnement du chantier.

Le chantier Champs-Élysées/ Etoile/Concorde présenté à l'annexe n°23 et débuté en mai 2022 touchait quant à lui à sa fin. J'ai néanmoins eu l'occasion de participer aux dernières réunions hebdomadaires en présence des entreprises et de William Barthomeuf, de l'AMOT, chargé du suivi des travaux. Interne au SAGP et avec une connaissance parfaite des doctrines de la Ville et des procédures à suivre, William suivait le chantier de façon rigoureuse et efficace. Il apparaît ainsi une différence notable entre une gestion par une maîtrise d'œuvre externe qui n'a pas l'habitude et l'expérience des chantiers parisiens, et une gestion par l'AMOT.

En tant que garant(e) du budget, le(a) chef(fe) de projet s'occupe également du suivi financier en phase chantier. Une fois les prestations réalisées, les entreprises envoient à la maîtrise d'œuvre une situation associée aux travaux effectués. Pour des grosses opérations qui se déroulent sur plusieurs mois, les situations sont envoyées tous les mois à la maîtrise d'œuvre pour facturation. Cela permet aux entreprises d'être rémunérées mensuellement et pas uniquement à la fin du chantier. Après validation par la MOE, cette dernière transmet la

situation à la maîtrise d'ouvrage pour signature. Le(a) chef(fe) de projet envoie ensuite la situation signée à l'entreprise et au service comptable pour facturation. En parallèle, il(elle) remplit le tableau financier attaché à l'opération en indiquant le numéro de la situation (ex : 01-TN pour la première situation ou 04-TD pour la dernière situation), la date et le montant associés. Cela permet de connaître au cours du chantier le pourcentage d'avancement de chaque prestation et de vérifier que l'on ne dépasse pas le budget prévu. Il s'agit donc d'un outil indispensable et très efficace pour avoir une idée claire de l'évolution du chantier et du budget.

Pour l'ensemble des projets en phase chantier tels que Gare du Nord pré JOP ou encore Samaritaine, je me suis notamment chargée du suivi financier. Cela m'a permis de mieux comprendre la procédure financière à mettre en place et d'acquérir des compétences en comptabilité. La fiche financière du projet GDN est présentée à l'annexe n°14.

PRESTATIONS	N°marché	Type de contrat	Nom titulaire	Centre financier	N°EJ	Date début prestation	Date de fin prestation	Devis/ montant TTC marché	Devis HT	Montant TTC ajusté EJ	Liquidation EJ (TTC)	Situation (TD ou TN)	Accostage	% avancement

Figure 12 : extrait d'un tableau type du suivi financier d'une opération, source : SAGP

J'ai particulièrement apprécié ces différentes missions de suivi de chantier. En effet, elles m'ont permis d'aller régulièrement sur le terrain et de voir concrètement l'évolution des travaux. Ces missions m'ont également permis de prendre de l'assurance et d'apprendre à communiquer de façon claire et efficace afin d'obtenir les résultats escomptés, étant en contact permanent avec les entreprises et les autres maîtrises d'ouvrage. Enfin, j'ai pu clarifier le rôle d'un maître d'ouvrage et ses prérogatives à cette étape du projet.

6. La réception de l'aménagement

Une fois les travaux achevés, les Opérations Préalables à la Réception (OPR) débutent. Prévues dans le Cahier des Clauses Administratives Générales (CCAG) sur les marchés publics, elles permettent de s'assurer que les travaux ont été effectués conformément au cahier des charges exigé et sont pilotées par le maître d'œuvre. Ce dernier organise tout d'abord une réunion sur site en présence de l'entreprise concernée et de la maîtrise d'ouvrage pour vérifier la conformité des travaux réalisés et constater d'éventuels manquements ou malfaçons à reprendre.

A la fin de la visite, le maître d'œuvre rédige un procès-verbal aussi nommé EXE n°4 de façon à constater la bonne exécution des ouvrages, les inexécutions ou malfaçons et le repli des emprises. L'EXE n°4 est ensuite envoyé à l'entreprise pour que cette dernière indique la date d'achèvement des travaux et approuve le document. Ensuite, le maître d'œuvre rédige une proposition de réception des travaux, aussi appelé EXE n°5, qui vise à prononcer la réception sans réserves ou avec réserves. Dans le deuxième cas, une date est indiquée par le maître d'œuvre pour la fin de levée des réserves.

La dernière étape, effectuée par le maître d'ouvrage, consiste à formaliser dans l'EXE n°6 la décision de réception. Encore une fois, la réception peut être prononcée sans réserves ou avec réserves. Parfois, des réserves sont indiquées et doivent être levées avant une certaine date par l'entreprise. Une fois les travaux supplémentaires achevés, un procès-verbal de levée des réserves, l'EXE n°8, est rédigé par le maître d'œuvre pour attester de la conformité des

ouvrages. Une deuxième proposition du maître d'œuvre et une deuxième décision du maître d'ouvrage sont alors formalisées dans l'EXE n°9.

Les OPR constituent également le point de départ des garanties légales telles que la garantie de parfait achèvement valable pendant 1 an après signature du procès-verbal de réception ou encore la garantie de bon fonctionnement valable pendant 2 ans. Ces garanties engagent contractuellement les entreprises à réparer et à prendre en charge tout dysfonctionnement ou dégradation constatés si ces derniers sont la conséquence d'une mauvaise exécution des travaux. A l'issue de ces garanties, c'est à l'exploitant, à savoir au gestionnaire de voirie en STV, d'entretenir les aménagements livrés. [Dans le cas du projet Samaritaine, projet sur lequel j'avais la double casquette MOA/MOE, j'ai eu l'opportunité d'organiser et de piloter les OPR et de rédiger pour chaque entreprise les EXES 4,5 et 6.](#) Ces documents sont présentés à l'annexe n°21.

Lorsque les travaux concernent des modifications de la SLT, comme c'est le cas pour le projet Samaritaine, la procédure de réception du carrefour à feux concerné entraîne des étapes supplémentaires. Tout d'abord, à l'issue des travaux, le(a) chef(fe) de projet mandate un bureau de contrôle technique pour vérifier sur site la conformité électrique des installations. L'entreprise électricienne, un représentant ATMO et un représentant Exploitation de Cielis participent également à la visite de conformité et notent l'ensemble des réserves à lever. A la fin de la réunion, un rapport du bureau de contrôle est envoyé à la maîtrise d'ouvrage. Une fois les réserves levées, l'entreprise d'électricité rédige un Dossier des Ouvrages Exécutés (DOE) et le transmet à la maîtrise d'ouvrage après relecture et validation par Cielis. En plus des différents EXES à rédiger et à signer, le(a) chef(fe) de projet établit un avis de remise d'ouvrage destiné à l'exploitant. Il(elle) envoie alors au Service des Déplacements un dossier comprenant le DOE, le rapport du bureau de contrôle, l'EXE n°6 et l'avis de remise d'ouvrage. Cette dernière étape permet de clôturer la procédure et le carrefour est ainsi réceptionné. [J'ai notamment appliqué l'ensemble de la procédure dans le cas de la pérennisation de la SLT aux abords de la Samaritaine. L'avis de remise d'ouvrage rédigé par mes soins dans le cadre de cette procédure est présenté à l'annexe n°22.](#)

Au travers des exemples de projets sur lesquels j'ai eu l'opportunité de travailler, j'ai retracé au cours de cette première partie les missions principales d'un(e) responsable de projet à la conduite d'opération du SAGP. Cet exercice enrichissant m'a ainsi permis de synthétiser et de hiérarchiser l'ensemble des étapes d'un projet d'aménagement et de mettre en valeur ma contribution et mon rôle en tant qu'assistante aux cheffes de projet de la division 1. L'organisation, l'anticipation et la capacité d'adaptation sont à mes yeux les qualités principales d'un(e) chef(fe) de projet pour piloter une opération de façon efficace. En développant ces qualités tout au long du stage, j'ai pu gagner rapidement en compétences et en responsabilités et j'ai ainsi contribué à une gestion performante des opérations de la division 1.

Partie 2 : Les Jeux Olympiques de Paris 2024, un enjeu majeur pour l'aménagement urbain

J'ai eu l'opportunité d'effectuer mon stage de fin d'études à l'approche d'un événement majeur qui a fortement impacté l'aménagement de l'espace public parisien : les Jeux Olympiques de Paris 2024. De nombreux chantiers de réaménagement de l'espace public ont eu lieu dans les mois précédant l'épisode sportif de façon à faire de Paris une ville modèle. Une charte graphique spéciale JO a aussi été développée et déployée dans les rues de la capitale ainsi que sur les différents chantiers en cours. A l'instar de la coupe du monde de Rugby en 2023 qui a entraîné un réaménagement temporaire de la place de la Concorde, les Jeux Olympiques de Paris 2024 ont également donné aux aménageurs l'occasion de tester de nouvelles configurations qui pourront, en cas de succès, être pérennisées. C'est notamment le cas des aménagements temporaires dits *Olympistes* qui ont été mis en place pour faciliter et sécuriser la circulation des vélos d'un site olympique à l'autre.



Figure 13 : charte graphique des Jeux Olympiques de Paris 2024, source : sportbuzzbusiness.fr

Vecteur de changement, l'évènement a par ailleurs aidé à une transformation de la capitale à plus long terme. Ainsi, plusieurs projets de transformation tel que le projet de réaménagement des abords de la Gare du Nord (annexe n°4) vont voir le jour à la suite des jeux.

Pendant l'évènement, certains services de la DVD vont être réorganisés afin de pouvoir intervenir rapidement et de façon efficace en cas de difficulté. Ainsi, quinze ingénieurs de la DVD hors SAGP se sont portés volontaires pour être temporairement délocalisés de leur mission et être en astreinte à temps plein, le temps des jeux. Au SAGP, des *press tours* vont avoir lieu quelques jours avant l'évènement par les porteurs de projet volontaires de façon à présenter les opérations aux journalistes internationaux du Paris Media Center. Les services d'exploitation de la ville (STV, SEJ, etc...) vont être, quant à eux, largement mobilisés.

Bien entendu, cette accélération de la transformation de l'espace public parisien à l'approche des jeux olympiques n'a pas été sans conséquences sur la gestion des projets d'aménagement et la conduite d'opération. Il semble donc intéressant de voir comment optimiser la planification des projets pour répondre efficacement à un évènement majeur tel que les JOP 2024. Pour cela, plusieurs critères de performance peuvent être analysés. Dans le cadre de ce rapport, j'ai choisi d'en analyser quatre, qui me semblent particulièrement significatifs : la dimension contractuelle d'une opération, les délais, les coûts et enfin, le critère environnemental.

1. La conduite d'opération à l'approche des Jeux Olympiques : une optimisation contractuelle

A l'approche des Jeux Olympiques, les montages contractuels de certains projets ont été adaptés de façon à respecter les délais et à livrer les aménagements à temps. C'est notamment le cas pour le projet Gare du Nord pour lequel le montage opérationnel et la construction des marchés ont été optimisés. Comme mentionné à plusieurs reprises dans les parties antérieures de ce rapport, le projet a été scindé en deux phases distinctes : une phase pré JOP livrée avant les jeux et une phase post JOP qui débutera en octobre 2024. Au vu de la fréquentation croissante du site à l'approche de l'évènement, il n'était en effet pas possible d'engager d'emblée, avant les Jeux, de gros travaux d'infrastructures pour transformer les abords de la Gare du Nord en profondeur. En terme de délais, l'aménagement n'aurait pas pu être livré avant les jeux. Les travaux auraient ainsi continué pendant l'évènement, rendant la circulation difficile à proximité de la gare la plus fréquentée d'Europe et donnant alors une mauvaise image de la capitale. La solution a donc été de penser le projet en deux temps et d'engager avant les jeux des travaux à faible impact et à un coût raisonnable de façon à réaménager les abords de la gare en faveur des piétons et des mobilités douces et de manière à livrer, à temps, un premier aménagement pré-figuratif dit aménagement « tactique ». Des montages contractuels différents avec des supports juridiques et administratifs distincts ont alors été mis en place pour chacune des deux phases.

Les deux estimations financières des marchés pré et post JOP pour la Gare du Nord étaient situées en dessous des seuils de la procédure formalisée au titre de la commande publique. Ainsi, tous les marchés passés sont issus des accords-cadres à bons de commande ou à marchés subséquents existants à la ville. En ce qui concerne le marché de maîtrise d'œuvre pré et post JOP pour l'élaboration des études et le suivi des travaux, un marché subséquent a été passé et le bureau d'études avec lequel nous avons travaillé l'a remporté. Il s'agit de plus d'un marché à tranches⁹ afin de conserver une certaine flexibilité.

Pour la phase pré JOP, les montants estimés des travaux d'infrastructures et de signalisation étaient inférieurs aux plafonds de commandes définis dans les deux accords-cadres à bons de commande existants à la ville. Ainsi, les deux entreprises qui se sont chargées respectivement des travaux d'infrastructures et des travaux de signalisation sont issues des marchés à commandes existants à la ville. Il s'agit par ailleurs d'accords-cadres à bons de commande multi-attributaires et allotis géographiquement. Cela signifie que plusieurs entreprises sont titulaires du même accord-cadre et qu'elles sont chacune affiliée à une zone géographique de la ville. Cette configuration permet ainsi de répondre efficacement aux besoins de travaux de la capitale. Dans le cas du réaménagement des abords de la gare avant les jeux, pouvoir faire appel

⁹ Les marchés à tranches comportent une tranche ferme et une ou plusieurs tranches optionnelles, dont la nature, le coût et les modalités d'exécution sont définis antérieurement par l'acheteur public. L'acheteur peut ensuite décider d'affermir la ou les tranches optionnelles dans les conditions du marché mais il est uniquement engagé sur la tranche ferme du contrat. Cela permet ainsi de donner une certaine flexibilité à l'acheteur public tout en respectant le cadre du marché.

aux entreprises de façon directe sans avoir besoin de repasser un marché de travaux a permis un gain de temps non négligeable.

Pour la phase post JOP, comme il s'agit de travaux plus conséquents qui visent à végétaliser les abords de la gare, à agrandir le parvis central et à apaiser la circulation routière, le montant estimé des travaux est cette fois supérieur aux plafonds de commandes définis dans les accords-cadres à bons de commande de la ville. Ainsi, un marché subséquent a été passé avec les cinq entreprises candidates issues de l'accord-cadre à marchés subséquents de la ville pour les travaux d'infrastructure de voirie. Comme décrit dans la première partie du rapport, c'est la passation de ce marché à laquelle j'ai eu l'occasion de contribuer lors de mon stage en constituant le dossier de consultation des entreprises et en analysant ensuite les offres de chaque candidat.

Associées à chaque phase du projet global d'aménagement, les études suivies par la MOE externe ont par conséquent été scindées en deux temps. La première phase d'études était consacrée à l'aménagement pré JOP et s'est arrêtée au stade AVP. S'agissant de travaux de faible envergure, aller jusqu'au niveau de détail de la phase PRO n'était pas nécessaire. Cette première phase d'aménagement a fait l'objet d'une déclaration préalable puis, après instruction et validation par la DU, les travaux ont démarré en octobre 2023 pour terminer en mai 2024. En parallèle du chantier pré JOP, la deuxième phase d'études consacrée à l'aménagement post JOP a démarré et a fait cette fois l'objet d'un permis d'aménager instruit et validé.

Bien entendu, opter pour un montage contractuel différent et passer un seul et même marché pour l'ensemble des travaux pré et post JOP auraient également été possible. D'après la fiche financière de l'opération (annexe n°14), le montant estimé du marché n'aurait pas dépassé le seuil de procédure formalisée. On aurait donc pu passer un marché subséquent comme ça a été le cas pour l'aménagement post JOP. Cependant, cela aurait nécessité l'achèvement des études pré et post JOP avant le démarrage des premiers travaux. Utiliser deux marchés différents a ainsi permis d'engager les travaux pré JOP et de suivre en parallèle les études puis la passation du marché pour les travaux post JOP. La configuration mise en place pour le projet a donc été nécessaire pour livrer le premier aménagement avant les Jeux.

Ainsi, la construction contractuelle et opérationnelle du projet a été adaptée pour répondre à un besoin spécifique. Cela a entraîné l'utilisation de supports administratifs distincts associés à chaque phase. Si le marché de maîtrise d'œuvre a été prévu pour l'ensemble des deux phases pré et post JOP, deux marchés de travaux différents ont été utilisés, correspondant chacun à une phase du projet.

Plus largement, scinder un projet d'aménagement en deux phases et commencer par un aménagement « tactique » peu coûteux et engageant peu de travaux est aussi une manière de tester le fonctionnement et la pertinence d'un projet. Il s'agit en quelque sorte d'un premier test qui préfigure l'aménagement à long terme.

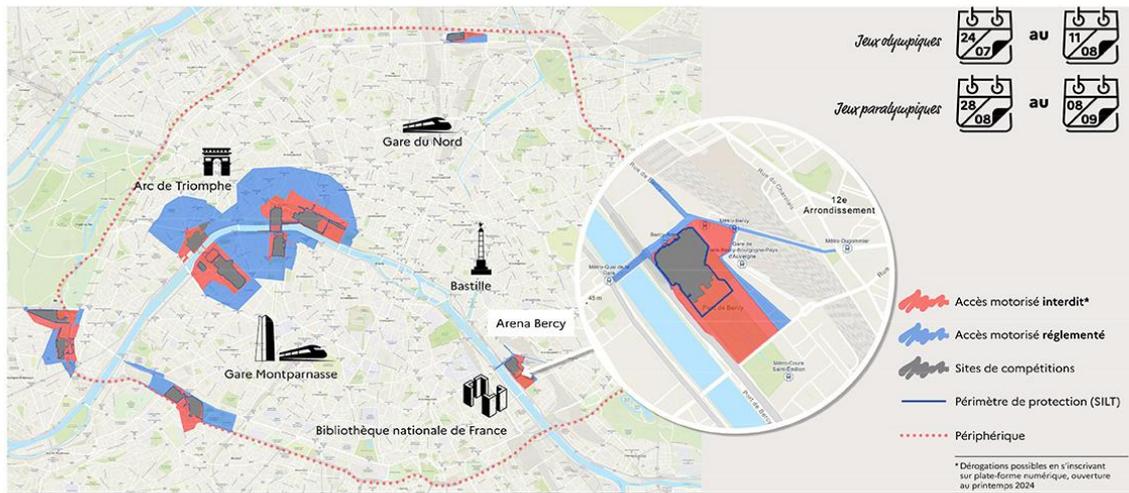
D'autres leviers intéressants peuvent également être utilisés par la maîtrise d'ouvrage pour optimiser la conduite d'opération. Comme mentionné précédemment, utiliser des marchés à tranches fermes et optionnelles permet à l'acheteur public d'avoir une certaine flexibilité sur

l'opération. Cela permet en effet de s'adapter plus facilement à une évolution du budget ou à une demande des élus en cours de projet. Si le budget fixé initialement ne permet pas de financer l'ensemble de l'aménagement mais qu'il est susceptible d'évoluer à la hausse, il semble alors intéressant de passer la partie de l'aménagement que l'on ne peut pas financer en tranche optionnelle. [A titre d'exemple, dans le cas du projet Gare du Nord, l'établissement des études en phase PRO et en phase ACT pour le réaménagement du secteur sud de la gare est une tranche optionnelle qui a été affermie.](#)

Un autre cas d'étude concerne l'adoption par la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO) d'un Permis de Construire (PC) en deux phases. La SOLIDEO est l'entreprise qui se charge de la conception, de la réalisation ou encore de la rénovation de l'ensemble des ouvrages nécessaires à l'organisation des JOP. Une fois l'évènement terminé, elle aura donc pour mission la reconversion en logements ou en bureaux d'une partie des aménagements livrés. C'est notamment le cas du village olympique de Saint-Ouen conçu pour accueillir les athlètes du monde entier et qui sera à la fin des jeux réhabilité en un quartier mixte avec des logements et des espaces tertiaires. Afin d'anticiper cette transformation rapide et ce changement d'usage des bâtiments livrés, un permis de construire en deux phases a été instruit pour prendre directement en compte les deux étapes de vie du bâtiment. Il s'agit à mes yeux d'un nouveau levier particulièrement pertinent, d'autant plus dans le contexte actuel de sobriété et d'écologie qui pousse les aménageurs à construire des bâtiments réversibles et adaptables aux usages futurs.

2. Une optimisation des délais pour respecter l'échéance des jeux

A l'approche des jeux, respecter les délais et finir les chantiers à temps a représenté un défi majeur pour tous les aménageurs. Certains chantiers étaient en effet situés à proximité de zones très réglementées et peu accessibles. Ils devaient donc être achevés avant une date limite annoncée par la Maire de Paris. [C'est notamment le cas du chantier de pérennisation de la SLT aux abords de la Samaritaine \(annexe n°18\), ainsi que tous les chantiers situés dans cette zone, qui devaient être terminés avant le 30 juin au plus tard. Les chantiers situés à proximité des grands lieux d'échanges et de transit tels que la Gare du Nord devaient également être livrés en amont des jeux pour éviter des difficultés de circulation.](#) La carte ci-dessous illustre les zones concernées, au sein desquelles l'accès motorisé sera soit interdit soit réglementé pendant toute la durée des Jeux Olympiques et Paralympiques.



Sites olympiques et paralympiques | Vue Paris | Arena Bercy

Figure 14 : Zones olympiques et paralympiques avec des contraintes d'accessibilité, source : paris.fr

Pendant les Jeux, aucun chantier situé au sein d'une zone JOP ou à proximité ne pourra se poursuivre. Il fallait par conséquent terminer tous les travaux à temps et certains chantiers qui devaient avoir lieu en amont de l'évènement ont été reportés. C'est par exemple le cas du chantier de réaménagement du carrefour entre la rue Simon Lefranc et la rue du Renard. Par crainte de ne pas pouvoir terminer les travaux à temps et au vu des difficultés de circulation dans la zone, la STV Centre nous a en effet conseillé de le reporter au risque de devoir arrêter le chantier en cours sous les ordres de la PP. Amélie Farcette a donc pris la décision de reporter les travaux au mois de Septembre 2024.

Ainsi, afin de respecter l'échéance des jeux, une optimisation des délais a été mise en place à toutes les étapes des projets d'aménagement par les chef(fes) de projet du SAGP. Le montage opérationnel utilisé pour le réaménagement des abords de la Gare du Nord illustre notamment cette optimisation dès les prémices du projet. Quels sont alors les leviers de la MOA aux autres étapes des opérations pour faire face à une échéance importante telle que les JOP 2024 ?

Dans le cas où le chantier n'est pas suivi par l'AMOT, le(a) chef(fe) de projet a un rôle à jouer dès la passation du marché de maîtrise d'œuvre pour le suivi des travaux. Il semble intéressant de considérer comme critère d'évaluation les expériences passées des candidats pour voir s'ils ont eu à gérer des chantiers similaires, au sein de la capitale, et avec des contraintes semblables. En effet, si ce n'est pas le cas, la MOE peut rapidement se trouver en difficulté, comme ça a été le cas pour le bureau d'étude externe engagé pour le suivi des travaux pré-JOP des abords de la Gare du Nord.

De même, lors de la passation des marchés travaux et de la définition des critères utilisés pour évaluer les candidats, le(a) chef(fe) de projet accompagné(e) par la DFA peut également mettre en place des sous-critères pertinents permettant d'assurer le respect des délais. Le nombre d'équipes disponibles par jour, les horaires de travail, le matériel à disposition, l'expérience du

personnel qualifié, la prise en compte des contraintes du site, etc... tels sont des sous-critères qui peuvent être pris en compte pour éviter une mauvaise gestion du chantier et des retards associés.

En phase préparation de chantier, l'anticipation permet selon moi d'assurer le bon déroulement des travaux et d'optimiser les délais. Pour le(a) responsable de projet, cela passe par l'organisation de réunions préparatoires avec la MOE et les entreprises pour caler le planning au cordeau. Cela passe également par la coordination, en amont des travaux, des différents maîtres d'ouvrages et concessionnaires entre eux afin d'assurer le planning de l'ensemble des opérations prévues sur site.

A titre d'exemple, pour le projet de réaménagement de la rue du commandant René Mouchotte (annexe n°17), Hannah m'a demandé de représenter la maîtrise d'ouvrage SAGP à une réunion de coordination générale pilotée par un coordonnateur désigné pour le secteur Montparnasse pour organiser et animer les réunions, établir l'ordre du jour, veiller à ce que les décisions établies en réunions soient bien suivies et jouer le rôle de médiateur en cas de désaccord. Le concessionnaire Enedis prévoit des travaux tout l'été et jusqu'au 8 novembre 2024 sur le même périmètre que celui où nous devons intervenir à partir d'octobre 2024. Le but de cette réunion était donc de confirmer avec Enedis les dates exactes prévues pour leurs travaux. Une réunion ultérieure a ensuite été organisée avec l'entreprise afin de trouver un terrain d'entente et de pouvoir commencer les travaux à temps. Mettre plus d'équipes sur le terrain, avancer les travaux en demandant une autorisation à la Préfecture de Police pour intervenir deux semaines après la fin des jeux, telles ont été les propositions faites par Hannah à Enedis pour éviter de retarder le chantier. En effet, l'opération devant être livrée avant la fin de la mandature, nous n'avons que très peu de marge de manœuvre sur ce projet.

En phase chantier, c'est bien la maîtrise d'œuvre d'exécution qui se charge de faire respecter le planning et qui gère les difficultés avec les entreprises. En théorie, le rôle du maître d'ouvrage se limite à une participation aux réunions hebdomadaires de chantier, à des échanges réguliers avec la maîtrise d'œuvre pour vérifier que les délais et les coûts sont respectés et à la facturation des travaux. En pratique, il semble cependant parfois nécessaire de suivre le chantier de façon plus approfondie. Cela nécessite de passer régulièrement sur site, en dehors des réunions hebdomadaires, pour vérifier la conformité des travaux effectués et l'évolution du chantier et, dans certains cas, d'échanger directement avec les entreprises afin de gagner du temps.

3. Une optimisation des coûts

Depuis quelques années, Paris connaît une transformation fulgurante. De nombreux projets ont été lancés simultanément pour être livrés en amont des jeux et participer ainsi au rayonnement international de la ville. La rénovation des Champs Elysées ou encore la première forêt urbaine de Paris située place de Catalogne, tels sont des exemples de projets qui ont été livrés quelques mois voire quelques semaines avant les jeux. Il s'agit de projets conséquents qui représentent un coût considérable. Pour permettre à l'ensemble de ces beaux projets de voir le jour, une optimisation des coûts a donc été nécessaire à toutes les étapes des opérations. Quels sont alors les outils de la MOA pour optimiser les dépenses d'un projet ? Est-ce qu'une optimisation des coûts est réellement possible dans le cas de projets fonctionnant en deux phases, pré et post JOP ?

En phase conception, l'optimisation des coûts se fait notamment sur le choix des matériaux. Par exemple, les dalles de granit de type Louvigné disponibles au CMA sont deux fois plus chères que les dalles de granit de type Tarn pour des caractéristiques mécaniques et un rendu pourtant similaires. Il semble donc judicieux d'opter pour le matériau le moins cher.

En phase analyse d'offres, le coût des travaux donné par l'entreprise représente généralement un critère avec une pondération forte (40% pour le projet Gare du Nord post JOP). Il s'agit donc d'optimiser les dépenses de chantier en choisissant l'entreprise la plus favorable économiquement. Il faut cependant s'assurer que le prix donné par l'entreprise est réaliste par rapport à la nature des travaux et qu'il n'est pas trop bas, au risque de compromettre la bonne exécution du marché¹⁰. Pour cela, l'établissement d'une estimation des coûts complétée et affinée au cours des différentes phases de conception représente une aide précieuse pour les chef(fes) de projet. Cette estimation permet en effet de voir si les offres proposées sont cohérentes avec les besoins de l'opération.

En phase travaux, la MOE doit approuver les factures transmises avant de les transmettre à la MOA pour signature. La validation se fait seulement après comparaison du montant demandé par l'entreprise avec le montant annoncé dans le devis. En cas de dépassements, la MOE doit alors interroger l'entreprise sur la nature et la raison de ces derniers. La MOA a également un rôle de vérification. Cela évite ainsi les dérives et les dépassements de budgets conséquents et injustifiés en fin de chantier.

Travailler pendant mon stage sur des projets en deux phases pré et post JOP tel que le projet Gare du Nord m'a également fait réfléchir à la question suivante : Est-ce réellement possible d'optimiser les coûts dans le cas d'aménagements construits en deux temps ?

Mettre en place des aménagements tactiques à faibles coûts permet d'entrer dans le budget annuel d'investissement et de livrer un aménagement en peu de temps. Il s'agit donc selon moi d'un moyen efficace d'optimiser les dépenses de la Ville. En effet, dans le cas de l'aménagement Gare du Nord JOP livré avant les jeux, très peu de travaux ont été engagés pour un impact fort, à savoir, la pacification du site en faveur des piétons et des mobilités douces. La mise en place de signalisation horizontale et verticale, la dépose et pose de potelets, la pose d'arceaux vélos, l'implantation de bouches d'arrosages ou encore la pose de bacs végétalisés, tels ont été les principaux travaux mis en œuvre dans le but de modifier considérablement le fonctionnement et les usages du site. Cela a notamment permis de supprimer une voie de circulation pour la dédier aux piétons, de n'autoriser sur l'autre voie que la circulation des bus,

¹⁰ D'après le code de la commande publique, on considère qu'une offre est anormalement basse lorsqu'elle est manifestement sous-évaluée par rapport à l'estimation des coûts de l'opération et qu'elle risque de compromettre la bonne exécution du marché. Si l'acheteur public soupçonne une offre d'être anormalement basse, il ne peut se contenter de refuser d'analyser cette offre et il doit appliquer une procédure contradictoire par laquelle le candidat justifie le prix proposé dans son offre. D'après les articles R.2152-4 et R.2152-5 du code de la commande publique l'acheteur doit ensuite rejeter l'offre dans les cas suivants :

- les justifications données ne permettent pas de justifier le prix proposé et l'exécution du marché risque alors d'être compromise
- le prix anormalement bas vient d'une violation des règles applicables en terme d'environnement ou de droit social.
- le prix anormalement bas vient d'une aide de l'Etat que l'opérateur dit pouvoir obtenir alors qu'elle n'est pas compatible avec le marché dans le délai établi.

de la desserte locale, des livraisons et des vélos et de rendre le site plus agréable par l'ajout de mobilier divers.

A l'échelle globale de l'opération, la maîtrise d'ouvrage peut-elle encore optimiser les coûts ? Faire un projet en deux phases signifie engager des travaux consécutifs au même endroit. Cela revient donc nécessairement plus cher que dans le cas d'un aménagement en une seule phase, ne serait-ce que par le fait que le chantier doit être installé deux fois et dans des configurations différentes. Cependant, tout est pensé pour réduire ce coût supplémentaire au plus bas. Le premier aménagement vient en préfiguration du second. Ainsi, la deuxième phase de travaux ne consiste pas à repartir de 0 mais, bien au contraire, à partir de ce qui a déjà été fait en première phase pour aller plus loin, pérenniser ce qui a été mis en place et transformer le site en profondeur. Pour l'aménagement des abords de la Gare du Nord, la deuxième phase de travaux entrainera une légère modification de la signalisation, la mise à niveau des bouches d'arrosage à la suite du dallage sur le parvis et le changement de disposition des arceaux vélo déjà installés sur site. Il s'agit donc de modifications mineures.

En somme, faire un projet en deux phases plutôt qu'une seule entraîne quelques coûts supplémentaires mais ces derniers sont négligeables par rapport au budget total de l'opération. Optimiser les dépenses consiste alors, en phase d'études, à ne pas diviser l'opération en deux projets indépendants et distincts mais bien à concevoir la première phase comme une préfiguration de la deuxième qu'il faut pérenniser. De plus, cette configuration permet de proposer, en peu de temps, un aménagement qualitatif avec peu de moyens. Elle permet également de tester des propositions à un coût relativement faible et de vérifier leur fonctionnement. La mise en place d'arceaux vélos sur le parvis de la Gare du Nord avant les jeux en témoigne. Le lendemain de la pose, les arceaux étaient déjà tous utilisés. Il s'agissait donc d'un réel manque dans le secteur.



Figure 15 : les potelets vélo mis en place sur le parvis de la Gare du Nord, un réel besoin pour les riverains, source : Daphné Below

4. Les JOP 2024, les « jeux les plus verts de l'histoire ? »

D'après un article du parisien paru en mai 2023, les JOP 2024 seraient considérés comme les jeux olympiques les plus verts de l'histoire. Ce sont notamment les premiers jeux à s'aligner sur les objectifs de l'Accord de Paris pour le climat et l'empreinte carbone a été divisée par deux par rapport aux éditions précédentes. De plus, 95% des sites utilisés sont des infrastructures déjà existantes ou temporaires et les seuls ouvrages créés pour l'évènement vont être reconvertis après les jeux pour devenir des écoquartiers. Le bois, le béton bas-carbone, des isolants biosourcés, tels sont les matériaux qui ont été utilisés pour construire ces nouveaux complexes. Les JOP 2024 ont également accéléré l'amélioration de la qualité de l'eau dans la Seine afin d'y accueillir les athlètes. Plusieurs mesures ont été mises en place pour réduire de 75% la pollution bactériologique de l'eau permettant ainsi de proposer plus de 30 sites de baignade en Ile de France. L'ensemble des sites JOP sont par ailleurs accessibles en transport en commun et plus de 400 km de voies cyclables relient les sites entre eux. Pour contribuer au rayonnement international de la capitale, de nombreux projets de réaménagement de l'espace public parisiens ont été menés par la Ville de Paris dans le but de dépolluer, de désimperméabiliser les sols et de végétaliser massivement afin de lutter contre les îlots de chaleur et de gérer les eaux pluviales de façon plus vertueuse ou encore dans l'objectif de réduire le trafic routier et de pacifier les rues. Ainsi, de nombreux chantiers ont démarré simultanément à Paris, engageant des travaux importants et longs et source d'une pollution conséquente. Quelles sont alors les mesures que l'on peut mettre en place pour réduire l'impact environnemental des travaux ? Ces mesures ont-elles réellement été appliquées de façon efficace ? Fallait-il engager autant de chantiers avant les jeux au risque d'augmenter l'impact carbone de ces derniers ? Tels sont les questionnements auxquels je tenterai de répondre dans cette dernière partie.

Afin de réduire l'empreinte carbone des travaux d'aménagement, plusieurs mesures peuvent être mises en place. Lors de la rédaction du CCTP ou du CCC, la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre ont un rôle à jouer en imposant des mesures spécifiques pour limiter l'impact environnemental des travaux. L'approvisionnement par voie fluviale des matériaux constitue notamment une solution alternative intéressante au fret routier qui peut être imposée au CCTP. Une barge transporte en quantité dix fois plus qu'un camion, en ne consommant que l'équivalent d'un plein de camion. Les nuisances sonores et la pollution de l'air sont également réduites. Cette pratique plus vertueuse de l'environnement a notamment été mise en place à la Ville de Paris pour l'approvisionnement des matériaux en provenance de l'un des sites de stockage du CMA situé à Bonneuil. Pour cela, les barges utilisent les Quais à Usages Partagés (QUP) mis en place par Haropa Port. Il s'agit d'espaces mis à la disposition des entreprises pour le transbordement des matériaux depuis un site de stockage à proximité de la Seine ou pour la livraison du dernier km.

Le CCTP peut également exiger une réutilisation des matériaux modulaires (pavés, dalles, bordures) in situ afin de limiter les déchets. Cependant, la réutilisation in situ pose souvent question sur les chantiers parisiens. En effet, les emprises travaux sont parfois trop petites et ne permettent pas de stocker les matériaux qui seront réutilisés. De plus, on a constaté sur certains chantiers que la réutilisation sur site des bordures en granit entraînait une baisse de la qualité de l'aménagement. Il s'agit par conséquent d'une mesure aujourd'hui peu utilisée. L'autre alternative, la plus courante, consiste alors à évacuer au CMA tous les matériaux modulaires

déposés. Ces matériaux sont ensuite nettoyés, stockés puis réemployés sur d'autres chantiers parisiens via de nouvelles commandes de matériaux. Cela permet ainsi d'alimenter en continu les chantiers sans avoir besoin de matériaux neufs. Il s'agit cependant d'une option moins vertueuse que le réemploi sur site puisqu'elle entraîne le transport des matériaux déposés depuis le chantier vers le site de stockage du CMA puis du site de stockage vers les autres chantiers de la Ville. Pour que ce système fonctionne de façon plus efficace qu'actuellement, il faut également sensibiliser les équipes de travaux sur la nécessité de déposer les matériaux avec des outils adaptés et avec le plus grand soin de façon à pouvoir les réutiliser par la suite. En effet, il est fréquent de devoir évacuer en déchets une grande partie des matériaux du site car la dépose de ces derniers n'a pas été faite avec soin. Ainsi, le stock initial de matériaux au CMA diminue et lors de la commande de matériaux pour un nouveau projet, il arrive régulièrement que la maîtrise d'ouvrage demande des matériaux de réemploi et se retrouve avec des matériaux neufs, faute de stock suffisant.

Lors de la passation des marchés de travaux, la maîtrise d'ouvrage peut choisir comme critère d'analyse l'impact environnemental du chantier et la prise en compte, par l'entreprise, de mesures précises afin de réduire l'empreinte carbone de ce dernier. Cela passe notamment par l'utilisation d'engins électriques et non de machines à essence ou l'utilisation de bétons bas carbone moins polluants que des bétons classiques. Des analyses peuvent également être mises en œuvre sur les matériaux du site afin de vérifier leur aptitude à être réemployés en remblai de voirie ou de tranchée. L'entreprise peut aussi proposer un approvisionnement des chantiers par voie fluviale si la configuration du site le permet. Les mesures possibles sont donc nombreuses. Cependant, dans les marchés de travaux passés actuellement à la Ville, ce critère de performance est généralement inexistant et n'est pas déterminant pour le choix de l'entreprise de travaux qui sera sélectionnée. Au vu du contexte actuel et de la crise climatique que nous traversons, le critère environnemental devrait, à mon sens, être l'un des critères ou même le critère le plus important à considérer. Cela permettrait aux entreprises de proposer systématiquement des solutions alternatives plus vertueuses et innovantes. Il s'agit donc d'une amélioration à apporter.

Si la majorité des aménagements et infrastructures conçus pour les jeux ont vocation à être réutilisés ou pérennisés via des travaux ultérieurs, certains d'entre eux vont être supprimés ou largement modifiés. [C'est notamment le cas de l'Olympiste mise en place pour les jeux sur la place Denfert Rochereau. En effet, cet aménagement temporaire ne va pas être pérennisé et va être modifié quelques mois seulement après la livraison avec l'aménagement à long terme. Modifier un aménagement qui vient d'être livré risque de susciter une certaine incompréhension de la part des riverains et ne rentre pas, à mon sens, dans une logique de sobriété, économique ou écologique.](#)

Comme mentionné précédemment, de nombreux chantiers ont été engagés simultanément dans la capitale afin de faire de Paris, ville hôte pour les Jeux Olympiques, une capitale modèle et de participer à son rayonnement international. Lancer autant de travaux au même moment en milieu urbain dense représente un défi majeur pour l'ensemble des parties prenantes et entraîne de nombreuses contraintes. Coordonner les travaux avec les autres maîtres d'ouvrage, anticiper et gérer les tensions d'approvisionnement en matériaux, gérer les flux de circulation dans des espaces très fréquentés, l'ensemble de ces missions deviennent alors plus complexes. A mon

sens, avec les contraintes budgétaires et les courts délais associés à un fonctionnement en flux tendu, il semble plus difficile de mettre l'écologie au premier plan et d'opter pour les solutions les plus vertueuses, faute de temps ou d'argent. Engager une transformation à plus long terme et mieux répartir les chantiers dans le temps aurait peut-être permis d'appliquer plus facilement des mesures visant à réduire l'impact carbone des chantiers d'aménagement.

Conclusion

Le stage de fin d'études, dernier stage du cursus ingénieur, représente l'opportunité de mettre en pratique l'ensemble des connaissances acquises lors du parcours d'apprentissage à l'EIVP. Plus encore que les stages réalisés les années précédentes, le stage TFE permet en effet d'intégrer pleinement le monde professionnel, de découvrir un métier et de se l'approprier.

Effectuer mon stage à la Ville de Paris m'a donné l'occasion de découvrir le fonctionnement des différents services de la Ville, les doctrines internes appliquées à la Direction de la Voirie et les spécificités de la conduite d'opération de projets d'aménagement au sein de la capitale. En tant qu'élève fonctionnaire de la Ville de Paris, ce stage particulièrement formateur m'apporte ainsi une base solide pour la suite de ma carrière professionnelle.

Réaliser mon stage au SAGP au sein d'une entité de conduite d'opération m'a permis de découvrir le métier passionnant de chef(fe) de projet en aménagement urbain, métier qui permet de suivre et de gérer un projet d'aménagement de A à Z, depuis la programmation jusqu'à la réception, métier qui permet aussi de découvrir les nombreuses facettes d'une opération. Il s'agit d'un métier exigeant et pluridisciplinaire qui demande de bonnes connaissances techniques, administratives ou encore juridiques. J'ai particulièrement apprécié la polyvalence des missions que l'on m'a confiées.

C'est également un métier au sein duquel le relationnel et la communication jouent un rôle primordial. La pluralité des acteurs et des intervenants qui participent à la conception et à la réalisation du projet en témoigne. Intervenir sur l'espace public en milieu urbain dense nécessite également d'interférer avec de nombreuses parties prenantes : les concessionnaires réseaux, les maîtres d'ouvrage des autres chantiers à proximité, les riverains, les commerçants, etc..., autant de personnes ou d'entités avec lesquelles le(a) chef(fe) de projet doit interagir en permanence pour faire évoluer le projet dans de bonnes conditions.

A l'approche des Jeux Olympiques de Paris 2024, les chef(fe)s de projet devaient assumer un plan de charge dense et une pression importante pour livrer les aménagements à temps. L'anticipation, l'organisation, la rigueur mais aussi la réactivité, l'adaptabilité et la mise en place de modes de communications clairs et efficaces : telles sont les compétences que j'ai pu développer tout au long du stage pour faire avancer les projets à un rythme constant. Evoluer dans ce contexte particulièrement riche a représenté un challenge que j'ai souhaité relever et qui a fait naître chez moi l'envie de poursuivre ma carrière en tant que cheffe de projet au sein d'une entité de conduite d'opération à la Ville de Paris. Participer à la transformation de la capitale afin d'adapter la ville au changement climatique en proposant des aménagements vertueux qui visent à pacifier les rues, à désimperméabiliser les sols et à végétaliser est également une mission qui me tient particulièrement à cœur. Effectuer mon stage à l'aube des Jeux Olympiques m'a, de ce fait, permis de me questionner sur la pertinence de cet événement au regard de l'écologie et d'une logique de sobriété.

Bibliographie/Webographie-Sitographie

Adden avocats pour le Cerema. (21/10/2020). *La concertation préalable facultative 'Code de l'urbanisme'*. Outils de l'aménagement.

<https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/la-concertation-prealable-facultative-code-lurbanisme>

AGN Avocats. (17/01/23). *Référé préventif : intérêt, délais, coûts.*

<https://www.agn-avocats.fr/blog/droit-public/refere-preventif-interet-delaais-couts/>

Blanc Mathieu (22/03/23). *Maître d'ouvrage : définition juridique.* Droit-Finances.net.

<https://droit-finances.commentcamarche.com/immobilier/guide-immobilier/4655-maitre-d-ouvrage-definition-juridique/>

Brard, J. (08/09/2020). *Offre anormalement basse : comment l'analyser ou la justifier ?* Richer & Associés Avocats.

<https://richeravocats.fr/offre-anormalement-basse-comment-analyser-ou-justifier/>

Cerema. (11/2014). *Maîtrise d'Ouvrage Publique, Construire ou réhabiliter un bâtiment, Rôle et missions de la Maîtrise d'ouvrage publique (MOP) : quelles organisations ?.*

<https://doc.cerema.fr/digitalCollection/DigitalCollectionAttachmentDownloadHandler.ashx?parentDocumentId=16833&documentId=592850&skipWatermark=true&skipCopyright=true>

Chorus Pro. (04/2022). *Créer un engagement.* Communauté Chorus Pro.

<https://communaute.chorus-pro.gouv.fr/documentation/creer-un-engagement/>

Cielis. (s.d). *Cielis. Expert de l'éclairage public, de la signalisation lumineuse tricolore et des illuminations de la Ville de Paris.*

<https://www.cielis.fr/>

Code de la Commande publique. Partie réglementaire. Deuxième partie : Marchés publics (Articles R2100-1 à R2691-1). Livre IV : Dispositions propres aux marchés publics liés à la maîtrise d'ouvrage publique et à la maîtrise d'œuvre. Titre 3 : Maîtrise d'œuvre privée. (12/02/2020) *Chapître Ier : Missions de maîtrise d'œuvre privée.*

Code de l'environnement. Partie législative (Articles L110-1 à L713-9). Livre Ier : Dispositions communes. (2018) *Articles L. 120-1, L. 121-1-A, L. 121-15-1 à L. 121-23*

Code de l'environnement. Partie réglementaire (Articles R121-1 à R714-2). Livre Ier : Dispositions communes. (2021). *Article R. 121-19 à R. 121-27.*

Code de l'urbanisme. Partie législative. (Articles L101-1 à L610-4). Livre Ier : Réglementation de l'urbanisme ; Livre III : Aménagement foncier. (12/03/2023). *Articles L. 300-2 et L. 103-2 à L. 103-6*

Code de l'urbanisme. Partie réglementaire – Décrets en Conseil d'Etat (Articles R101-1 à R620-2). Livre Ier : Réglementation de l'urbanisme ; Livre III : Aménagement foncier. (2022). *Articles R. 103-1 à R. 103-3 et R. 300-1 à R. 300-2.*

Comité national de fiabilité des comptes locaux. (s.d.). *Guide synthétique de la comptabilité des engagements.* Collectivités locales.gouv.fr.

https://www.collectivites-locales.gouv.fr/sites/default/files/migration/guide_synthetique_compta_engagements.pdf

Direction des Affaires Juridiques. (2019). *Les accords-cadres*. Ministère de l'économie. https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/daj/marches_publics/conseil_acheteurs/fiches-techniques/preparation-procedure/accords-cadres-2019.pdf?v=1580282647

Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre). (11/08/2023). *Déclaration de travaux à proximité de réseaux (DT-DICT)*. Entreprendre.Service-public.fr. <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F23491>

Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre). (01/01/2024.). *Quelles sont les différentes procédures de marchés publics ?* Entreprendre.Service-Public.fr. <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F32049>

Direction de la Voirie et des Déplacements – Service du Patrimoine de Voirie. (2015). *Règlement de voirie de la Ville de Paris 2015*. Mairie de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2020/02/26/1deb4c7fa9fef48f76505830955c89c0.ai>

Haropa Port. (22/06/2023.). *Quais à usage partagé*. <https://www.haropaport.com/fr/quais-usage-partage>

Le Cœur, P. (2023, 18 janvier). Paris 2024 : La Solideo se fondera dans Grand Paris Aménagement à partir de fin 2025. *Le Monde*. https://www.lemonde.fr/sport/article/2023/01/18/jo-2024-la-solideo-se-fondra-dans-grand-paris-amenagement-a-partir-de-fin-2025_6158356_3242.html

Lefèvre, S. et Foulon, A. (2023, 13 mai). Comment Paris 2024 relève le défi des jeux les plus verts de l'histoire. *Le Parisien*. <https://www.leparisien.fr/jo-paris-2024/comment-paris-2024-releve-le-defi-des-jeux-les-plus-verts-de-lhistoire-13-05-2023-74MHPXXECJFJJCDCPKQSP7XGZE.php>

Makowski, F. (s.d). *ACT Assistance pour la passation des contrats de travaux - éléments de mission de maîtrise d'œuvre pour les opérations de construction neuve de bâtiment*. Marché-public.fr <https://www.marche-public.fr/Marches-publics/Definitions/Entrees/ACT.htm>

Marché public.info. (s.d). *Prix forfaitaire dans les marchés publics – Code de la commande publique* <https://www.marche-public.info/prix-forfaitaire/>

Ministère de l'économie des finances et de la souveraineté industrielle et numérique (2019). *Formulaires d'exécution des marchés*. Economie.gouv.fr. <https://www.economie.gouv.fr/daj/formulaires-execution-des-marches-2019>

Obat. (07/05/2020). *Qu'est-ce que les OPR sur un chantier de construction ?* <https://www.obat.fr/blog/operations-prealables-reception/>

Olei, S. (21/10/2020). *La concertation classique 'Code de l'urbanisme'*. Outils de l'aménagement. <https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/la-concertation-classique-code-lurbanisme>

Olympics Paris 2024. (s.d.). *Organiser des jeux plus responsables*. <https://olympics.com/fr/paris-2024/nos-engagements/environnement/organiser-des-jeux-plus-responsables>

Préfet du Gers (14/02/2018.). *Dans quel cas déposer un dossier Loi sur l'eau*. Les services de l'Etat dans le Gers.

<https://www.gers.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Gestion-de-l-eau/Comment-constituer-un-dossier-loi-sur-l-eau/Dans-quel-cas-deposer-un-dossier-Loi-sur-l-eau>

Prévention BTP. (20/04/2024) *Quel est le rôle du coordonnateur de sécurité et de protection de la santé (CSPS) ?*

https://www.preventionbtp.fr/ressources/questions/quel-est-le-role-du-coordonnateur-de-securite-et-de-protection-de-la-sante-csps_5ARvPU23NrVbrCyEXmGR9L

Société ENGEOL. (s.d.). *Glossaire*. ENGEOL Environnement et Géologie.

<http://www.engeol.fr/glossaire.html>

Tribunal Administratif de Toulouse. (s.d.). *Existe-t-il d'autres types de référés que ceux requérant des conditions d'urgence ?*

<http://toulouse.tribunal-administratif.fr/Demarches-procedures/Les-procedures-d-urgence/Existe-t-il-d-autres-types-de-referes-que-ceux-requerant-des-conditions-d-urgence>

Ville de Paris (s.d.). *Occupation de l'espace public*. Paris.fr.

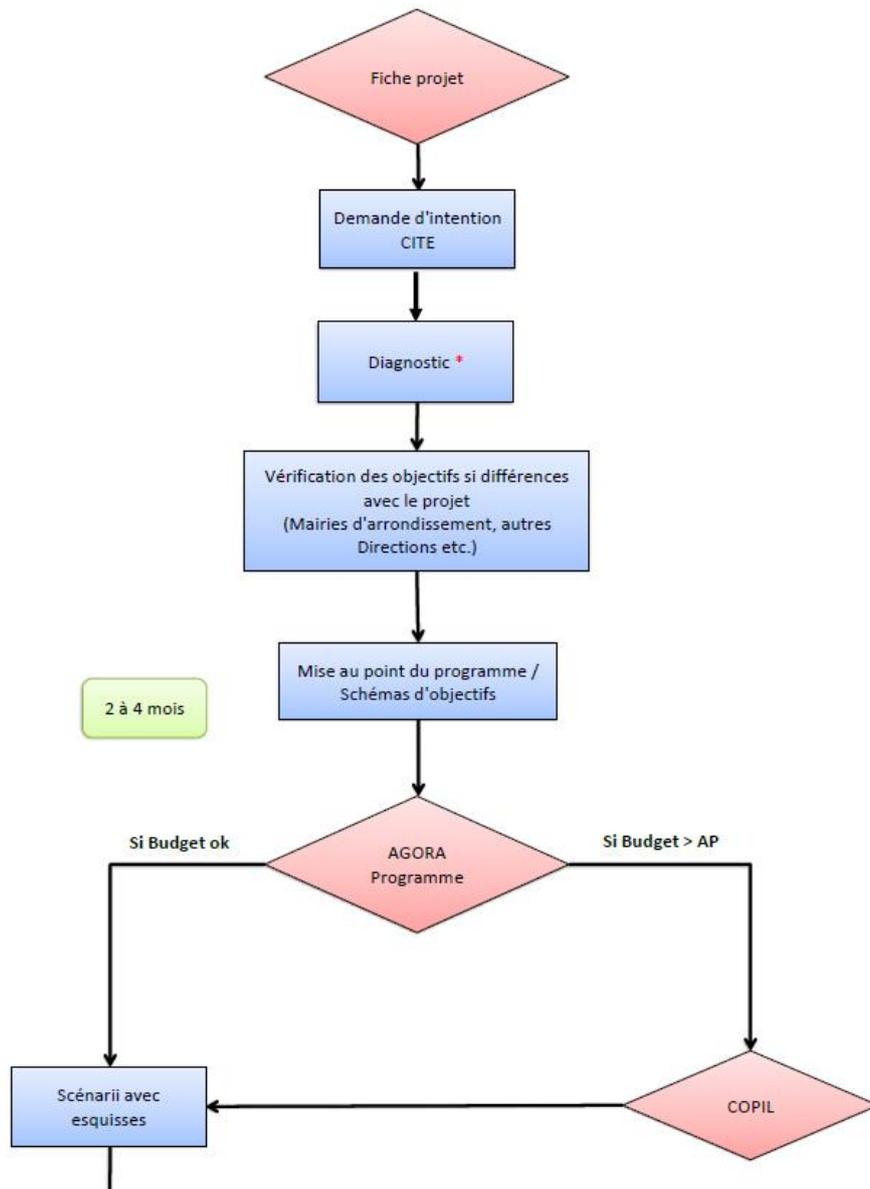
<https://teleservices.paris.fr/occupation-voirie/>

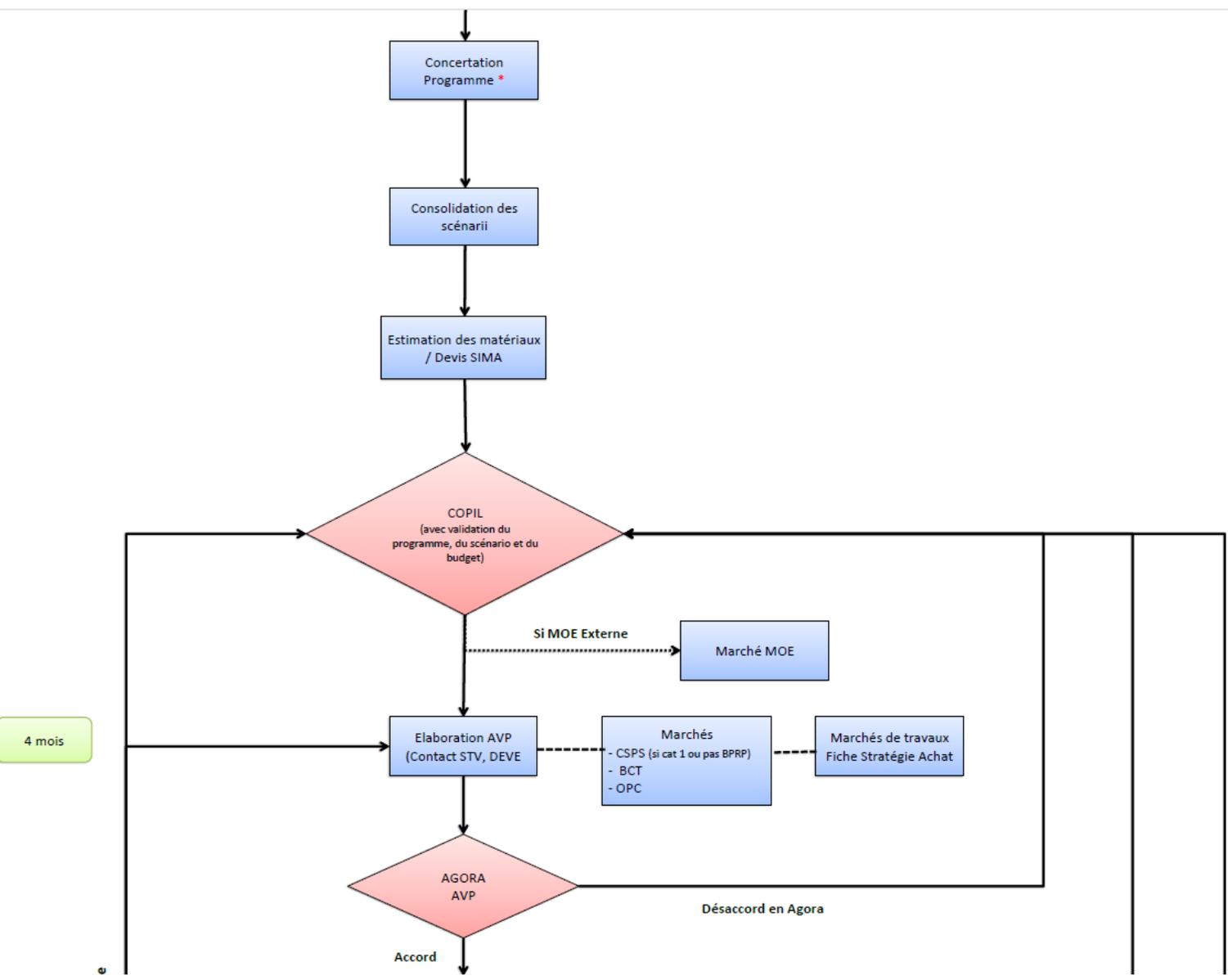
Ville de Paris (28/07/2024) *Périmètres de sécurité et circulation pendant les jeux : comment ça marche ?* Paris.fr.

<https://www.paris.fr/pages/perimetres-de-securite-et-circulation-pendant-les-jeux-comment-ca-marche-25203>

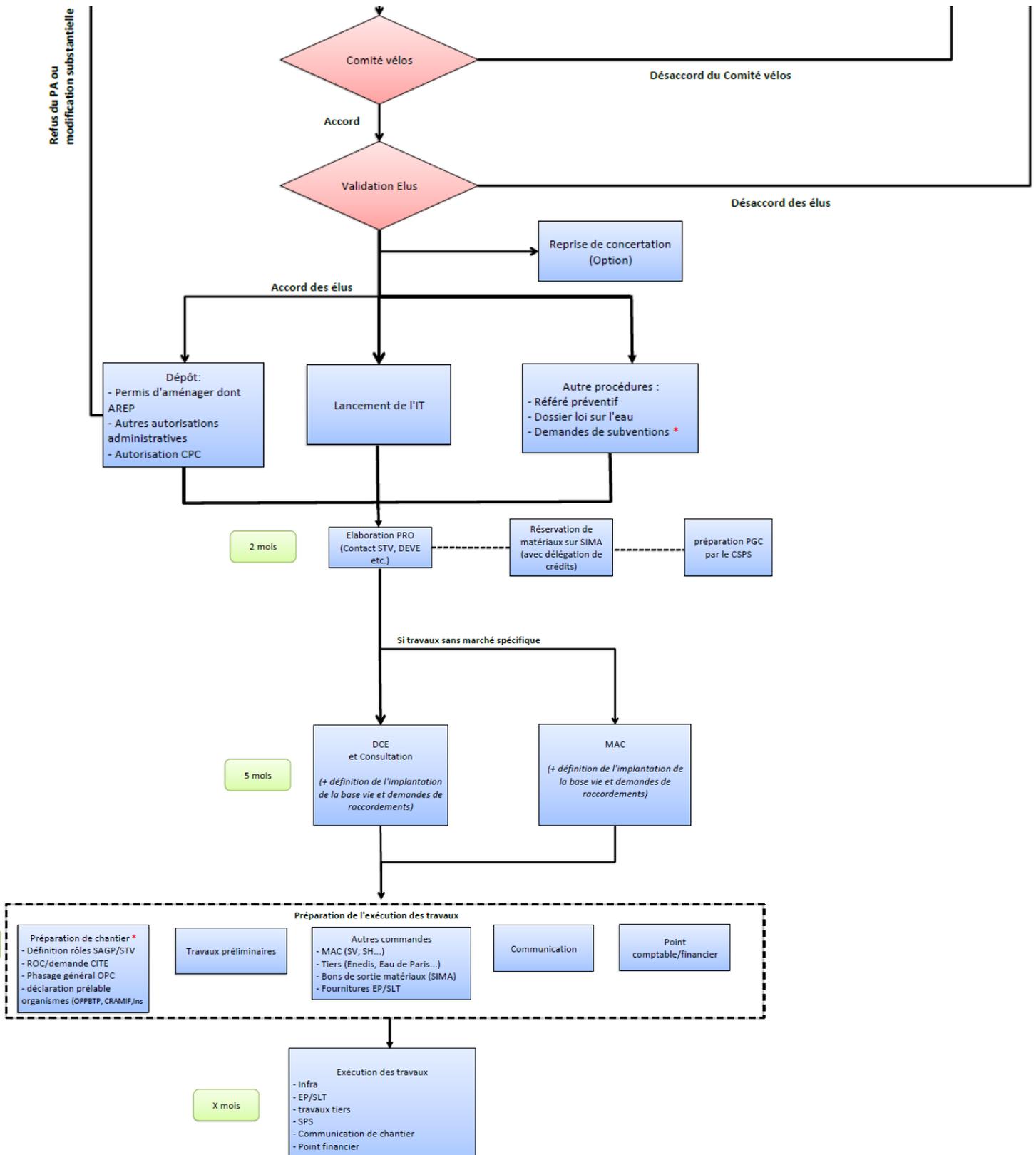
Annexes

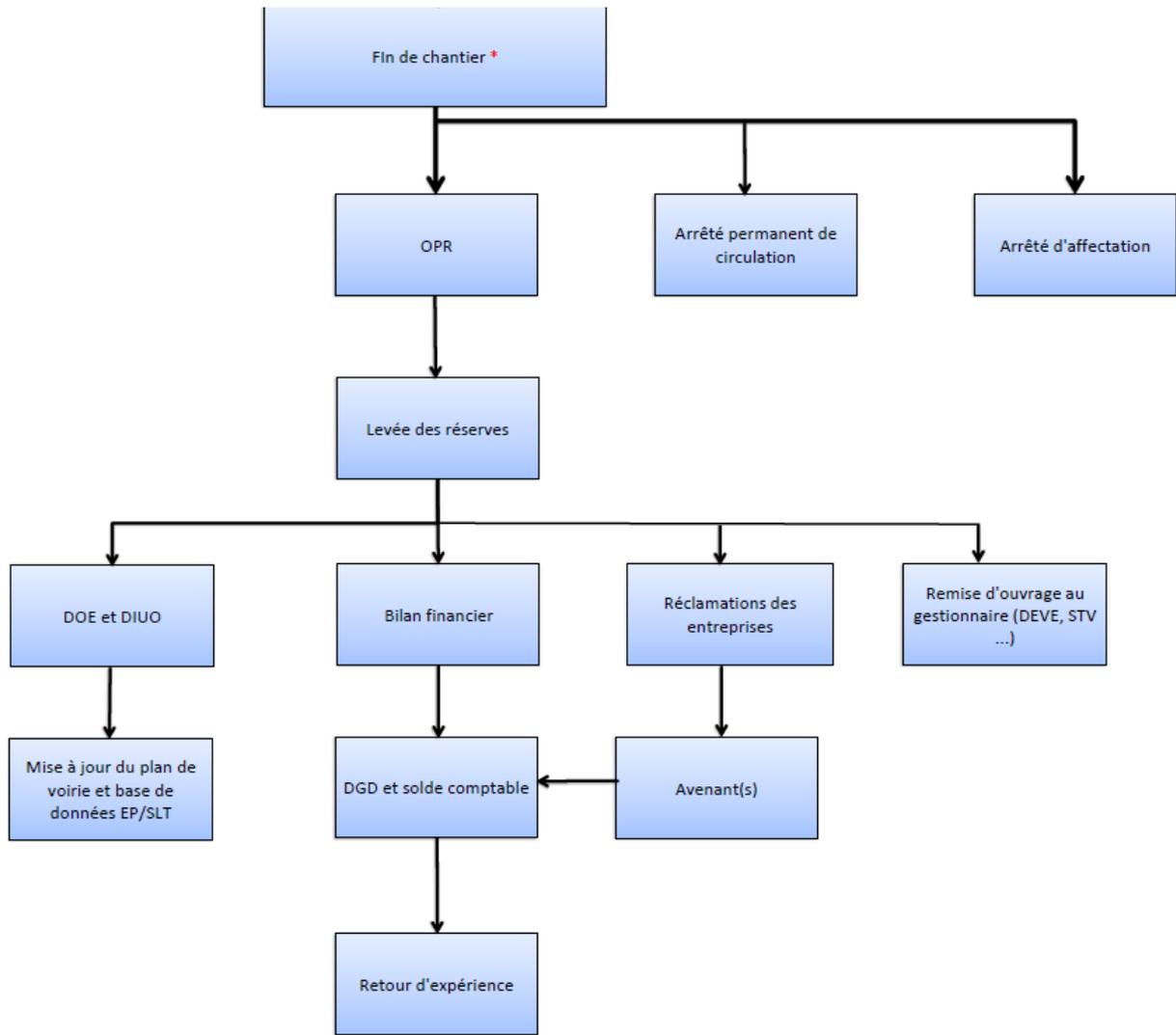
Annexe 1 : Schéma type de la conduite d'opération





Refus du PA ou modification substantielle





Source : SAGP

Annexe 2 : Extrait du rapport de diagnostic amiante sur la place de la Concorde

2. Fiche carotte

Prélèvement n° 2024/01/05

Date d'intervention :
11/06/2024

Résultat amiante : **Négatif** Résultat HAP : **< 250 mg/kg**

Longitude : 2.322444
Point de repère :

Latitude : 48.865252

Réaction pack Marker : Non

Commune	Voie	Diamètre	Début	Fin	Emplacement	Aspect	Commentaire	Matériel sous enrobé
Paris	9 Place de la Concorde	40mm			Chaussée	1.1 : Sain	Prélèvement marteaux burin	

Couche	Épaisseur (en cm)	Granulométrie	Amiante	HAP
1	1.5		Négatif	< 250 mg/kg

Localisation du prélèvement	Enrobé
	
Photo du prélèvement	
	

Source : SAGP

Annexe 3 : Bilan de l'atelier de concertation sur le projet de réaménagement de la place de la Concorde

MOBILITÉS

Tendance majeure, **réduire la présence de la voiture, apaiser la place, distinction claire des modes :**

- **Réduire la surface carrossable** et la **place de la voiture** en conservant une **fluidité de trafic** (notamment pour les transports en commun, taxis, artisans, etc.)
- Développer et sécuriser **les itinéraires cyclables**
- Développer et sécuriser les **circulations piétonnes et PMR**
- Mieux identifier les itinéraires piétons et cyclables (signalétique)

Autres propositions [voir cartes slides suivantes]:

- Circulation giratoire autour de l'obélisque, le long des trottoirs existants, réduction du nombre de chaussées, élargissement de l'îlot central piéton
- Circulation giratoire en périphérie de la place (continuité du projet PCA-Stream)
- Circulation bidirectionnelle entre les jardins des Champs-Élysées et les balustrades ; piétonner le reste de la place ou faire un partage piéton – transports en commun – vélo à l'ouest de l'obélisque
- Circulation giratoire autour des trottoirs ouest (guérites Rouan, Brest, Nantes et Bordeaux) en 2x4 voies ; intégration des TCSP sur la moitié ouest restante, à proximité de l'obélisque et pistes cyclables ; deuxième piste cyclable longeant l'entrée des Tuileries

Positions « **extrêmes** » (marginales) :

- Conserver la **circulation giratoire** autour de l'obélisque (état pré-été 2023)
- **Interdire l'accès** à l'ensemble des véhicules motorisés, ou à tout véhicule individuel

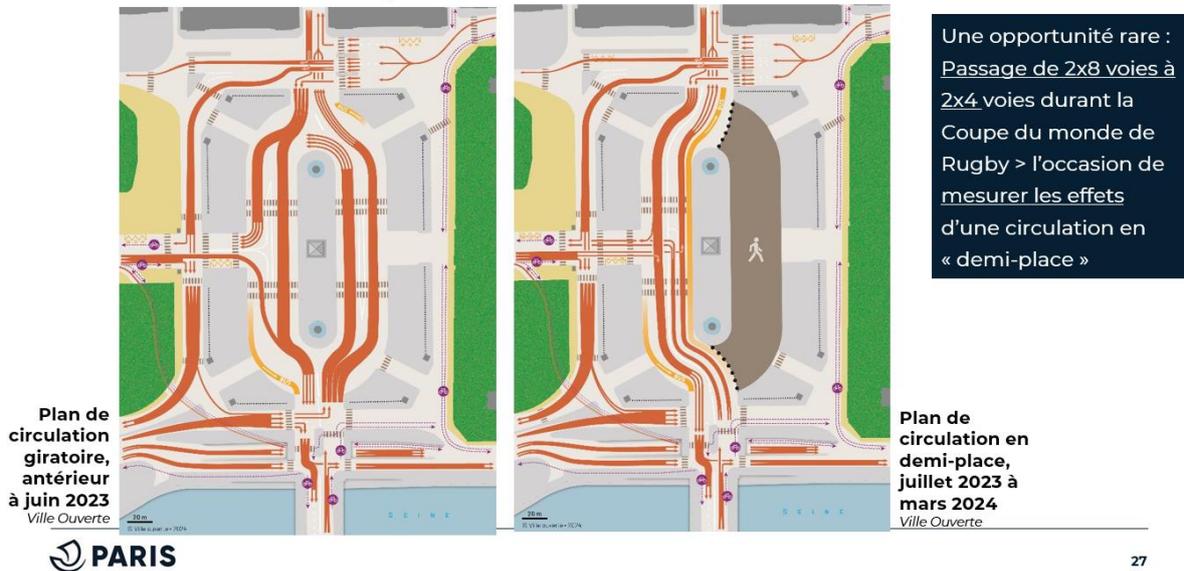
N.B. : la quasi-totalité des contributions au sujet des mobilités souhaite un meilleur partage des voies de circulation. Les positions « extrêmes » sont très marginales. Très peu d'opposition formelle à la réduction de la circulation automobile. L'enjeu premier est la qualité de la séparation des modes.



13

Circulations automobiles :

Schéma de circulation « avant / après »



27

Source : SAGP

Annexe 4 : Présentation du projet d'aménagement des abords de la Gare du Nord.

FICHE PROJET

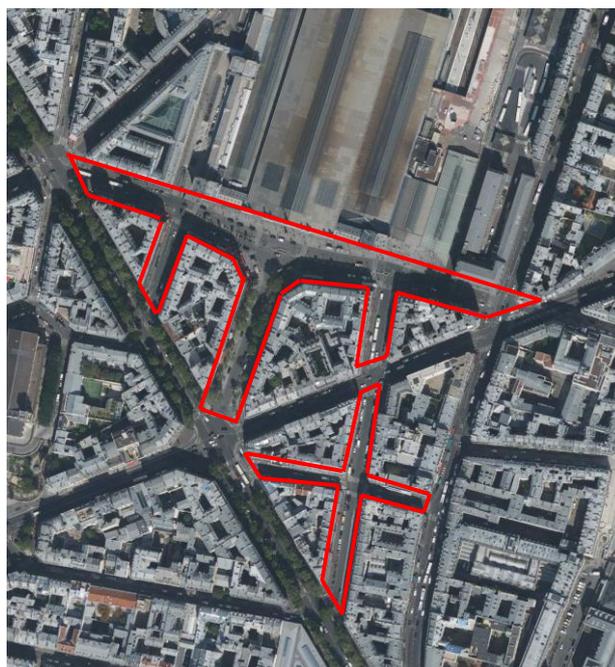
Intitulé du projet : Aménagement des abords de la Gare du Nord pré et post JOP
Arrdt(s) : 10ème

DONNÉES CLEFS DU PROJET

Cheffe de projet	Perrine Chip
Coûts TTC des travaux pré JOP	680 000 € TTC
Coûts TTC des travaux de l'olympiste, rue du Faubourg Saint Denis	40 000 € TTC
Estimation des coûts des travaux post JOP	5 300 000 € TTC
Surface totale (pré/post JOP hors olympiste)	1,37 ha
Périmètre olympiste	Tronçon de la rue du Faubourg Saint Denis entre le boulevard de Magenta et le boulevard de la Chapelle
Subventions	AESN, Fonds Verts

PÉRIMÈTRE DU PROJET

Projet des abords de la Gare du Nord, source : Google Maps



Projet d'*Olympiste* rue du Faubourg Saint-Denis, source :
Google Maps



PROGRAMME DU PROJET

Le projet de réaménagement des abords de la gare du Nord accompagne le programme de rénovation de la gare du Nord sous MOA SNCF. L'objectif principal du projet consiste à pacifier le parvis de la gare, à renforcer l'offre de stationnement vélo, et à végétaliser les axes perpendiculaires à la gare.

2 horizons au projet :

L'aménagement pré JOP :

L'aménagement des abords de la Gare du Nord

A l'issue d'un premier aménagement pré-figuratif livré avant les jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, les abords de la gare ont été pacifiés pour donner la priorité aux piétons et aux mobilités douces.

Ainsi, la voie Nord du parvis Napoléon III a été fermée à la circulation pour augmenter l'espace piéton du parvis. Sur cet espace, des bacs végétalisés, des potelets et des arceaux vélos ont été mis en place. Le sens de circulation de la voie sud a quant à lui été inversé et seuls les bus, les livraisons, la desserte locale et les vélos ont le droit d'y circuler. Un quai bus a été créé sur la voie sud et l'arrêt situé auparavant sur la voie nord a été déplacé.

Le statut du côté ouest de la rue de Dunkerque a été modifié pour devenir une zone de rencontre limitée à 20 km/h et 4 places de stationnement PMR GIG-GIC ont été mises en places. La rue de Compiègne est également devenue une zone de rencontre à l'issue du premier aménagement.

Le contre-sens cyclable a par ailleurs été matérialisé sur les côtés est/ouest de la rue de Dunkerque, dans la rue de Compiègne et dans la partie nord de la rue de Saint Quentin. Dans la rue de Compiègne, du stationnement vélo a été ajouté à la place du stationnement moto.

L'olympiste de la rue du Faubourg Saint-Denis

En prévision de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques à l'été 2024, des aménagements dits « olympistes » en réseau ont été créés pour favoriser et sécuriser les trajets des vélos entre les sites olympiques.

C'est notamment le cas sur la rue du Faubourg Saint-Denis, sur le tronçon situé entre le Boulevard de Magenta et le Boulevard de la Chapelle.

L'aménagement consistait à fermer la voie du sens Sud/Nord à la circulation générale pour la dédier uniquement aux vélos, à la desserte locale, aux bus et aux taxis. Cela a entraîné un report de la circulation en amont, avec une adaptation des panneaux de signalisation routière et du marquage au sol.

Des thermicams ont également été implantées par Cielis sur le linéaire de la rue.

L'aménagement post JOP :

Pour accueillir les 700 000 voyageurs quotidiens et les riverains dans de bonnes conditions, les abords de la Gare du Nord se refont une beauté ! L'objectif de cette nouvelle transformation est de pérenniser les aménagements pré-figuratifs mis en place avant les jeux.

Cela concerne notamment :

- l'extension de la surface dallée du parvis Napoléon III
- la végétalisation des axes perpendiculaires à la gare (Saint-Quentin, Denain et Compiègne) par la mise en place de jardinières en pleine terre et la plantation d'arbres.
- l'implantation de nouveaux mobiliers (arceaux vélos, potelets, sanisettes)

OBJECTIFS :

- valoriser ce site historique et emblématique de l'est parisien
- améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes
- participer à la lutte contre les îlots de chaleur en végétalisant les abords de la gare.
- renforcer l'offre de stationnement vélo

La rue de Dunkerque et le parvis Napoléon III :

Compte tenu de la haute fréquentation des abords de la gare du Nord, le parvis Napoléon III est aujourd'hui sous-dimensionné. L'objectif de l'aménagement consiste donc à agrandir l'espace dédié aux piétons devant la gare. Pour cela, la surface dallée du parvis sera étendue jusqu'au terre-plein central actuel. Le calepinage du dallage existant sera par ailleurs reproduit à l'identique pour conserver une homogénéité et préserver ainsi l'esthétique du lieu. Près de 200 arceaux vélos vont être installés sur le parvis, proposant une plus grande offre de stationnement vélo à proximité de la gare. Les bacs végétalisés mis en place pour l'aménagement pré JOP vont quant à eux être conservés pour sécuriser le parvis. De nouvelles traversées piétonnes vont être matérialisées afin d'augmenter la sécurité des piétons.



Visuel de la rue de Dunkerque à l'issue de l'aménagement, source : SAGP

Dans les rues de Saint-Quentin, de Compiègne et sur le boulevard de Denain, l'objectif principal de l'aménagement consiste à végétaliser en profondeur ce site aujourd'hui très minéral afin d'embellir et de pacifier le quartier et de participer activement à la lutte contre les îlots de chaleur.

La rue de Saint-Quentin :

A l'issue de l'aménagement, les trottoirs du côté pair de la rue de Saint-Quentin vont être élargis et végétalisés. 18 arbres au total vont être plantés sur l'extension de trottoir dont 9 arbres au sein de jardinières en pleine terre et 9 arbres isolés. L'extension de trottoir sera matérialisée par un revêtement perméable constitué de dallage à joints enherbés ou sablés permettant ainsi une gestion vertueuse des eaux pluviales du site. Le contre sens cyclable va être matérialisé tout au long de la rue et des arceaux vélo vont être ajoutés. Deux sanisettes vont également être mises en place dans la rue.

Le boulevard de Denain :

Sur le boulevard de Denain qui conservera son statut actuel d'aire piétonne, l'aménagement prévoit la création d'un espace vert central constitué de 5 jardinières en pleine terre interrompues par des traversées piétonnes dallées. Les jardinières seront composées d'une strate arbustive et herbacée. Des arceaux vélos vont également être ajoutés sur le boulevard pour améliorer l'offre de stationnement vélo sur le site. Autour des 25 arbres existants sur le boulevard, le dallage actuel sera remplacé par du dallage perméable à joints enherbés. L'accès au boulevard pour la desserte locale se fera au nord, l'accès au sud étant fermé par des bornes escamotables et dédié uniquement aux engins de secours et de propreté.



Visuel du Boulevard de Denain à l'issue de l'aménagement, source : SAGP

La rue de Compiègne :

Sur la rue de Compiègne, l'aménagement prévoit l'élargissement du trottoir côté impair au profit d'une végétalisation. 5 arbres vont être plantés dans la rue et entourés d'un dallage perméable à joints enherbés ou à joints sablés participant à la gestion des eaux pluviales. Des arceaux vélos vont également être mis en place. De plus, le contre-sens cyclable sera matérialisé par un marquage spécifique et trois traversées piétonnes seront créées afin d'augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes.

La rue de Valenciennes :

L'aménagement prévoit un élargissement ponctuel des trottoirs, une amélioration de l'offre de stationnement vélo et la matérialisation du contre-sens cyclable.

CHIFFRES CLES DE L'AMENAGEMENT

- ✓ Extension de la surface dallée du parvis Napoléon III qui passe approximativement de 1900 m² à 4700 m²
- ✓ Plantation de 23 nouveaux arbres
- ✓ 845m² de surface végétalisée en pleine terre
- ✓ Implantation de 75 nouveaux arceaux vélo à l'issue de l'aménagement pré JOP et de 489 arceaux au total à l'issue de l'aménagement post JOP.
- ✓ Mise en place de 28 bacs végétalisés sur le parvis Napoléon III

CALENDRIER DES TRAVAUX POST JOP

Phasage pour les travaux de voirie :

-Phase 1 : d'octobre 2024 à mi-juin 2025

La phase 1 concerne les rues de Saint-Quentin, de Compiègne, de Valenciennes et de Dunkerque côté impair.

-Phase 2 : de mi juin 2025 à janvier 2026

La phase 2 concerne les rues de Dunkerque côté pair et le boulevard de Denain.

Phasage pour les travaux de végétalisation :

-Phase 1 :

- **Rue de Saint Quentin Nord** => **décembre 2024**
- **Rue de St Quentin Centre** => **février 2025** pour la mise en œuvre du réseau primaire et du système de drainage en fond de fosse sur 1 mois puis reprise des travaux en **avril 2025** avec la plantation de prairie fleurie, et reprise des plantations en **octobre 2025** pour finaliser l'aménagement et mettre en œuvre le système d'arrosage complet.
- **Rue de St Quentin Sud** => **mai 2025** pour la mise en œuvre du réseau primaire et du système de drainage en fond de fosse sur 1 mois puis reprise des travaux **fin mai 2025** avec la plantation de prairie fleurie et reprise des plantations en **octobre 2025** pour finaliser l'aménagement
- **Rue de Compiègne** => **décembre 2024**

-Phase 2 :

Boulevard de Denain => **octobre 2025** pour la mise en œuvre du réseau primaire et du système de drainage en fond de fosse sur 1 mois puis reprise des travaux en **février 2026** pour les plantations et la mise en œuvre du système d'arrosage complet.

DATES JALON DE L'OPERATION

Concertation	17 octobre 2022	Début travaux pré JOP Fin travaux pré JOP	30 octobre 2023 Mars 2024 Levée des dernières réserves : Juillet 2024
RDV ABF	19 octobre 2022	Consultation marché travaux après JO	Juin-Juillet 2024
AGORA	4 mai 2021 7 mars 2023	Notification marché travaux	Août-Septembre 2024
IT	10 novembre 2022 pour aménagement pré JO 1 juin 2023 pour aménagement post JO	Début travaux post JOP Fin travaux post JOP	Octobre 2024 Janvier 2026

	22 novembre 2023 pour l'Olympiste		
PA	Mars 2024	Début travaux Olympiste Fin travaux Olympiste	Mai 2024 Juillet 2024

PHOTOS DE L'AMENAGEMENT GARE DU NORD PRE JOP



Potelets-vélos mis en place sur le parvis, source : Daphné Below



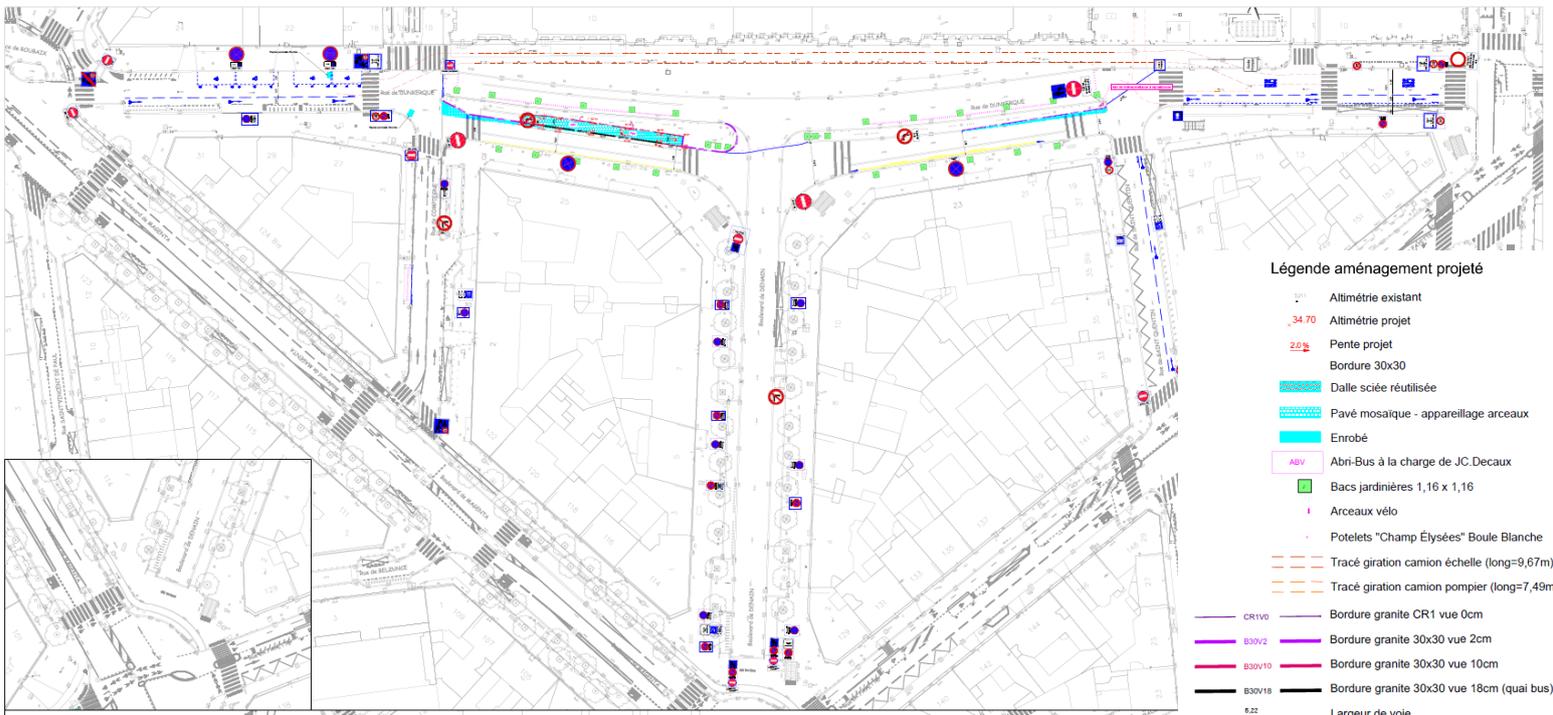
Bacs végétalisés mis en place sur le parvis et la rue de Dunkerque, source : Daphné Below

PHOTOS DE L'AMENAGEMENT OLYMPISTE



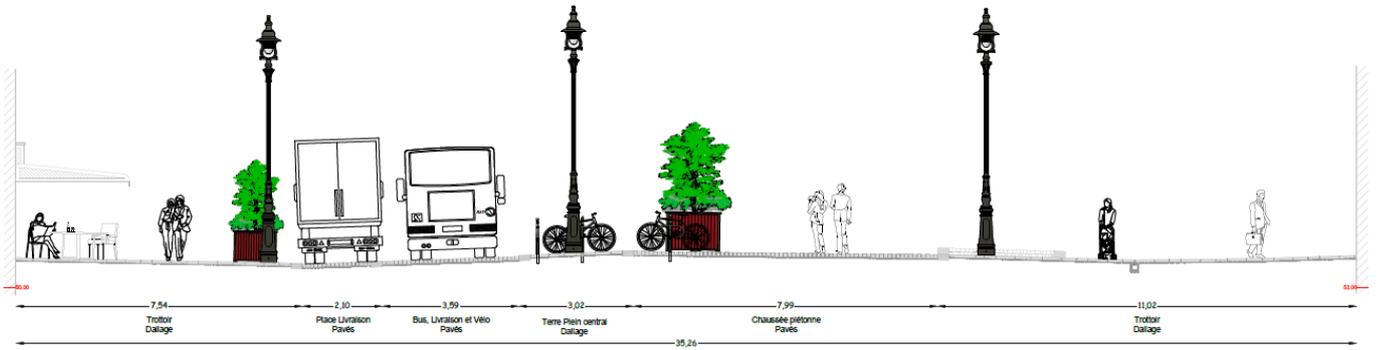
Réfection d'une partie de la signalisation horizontale/verticale existante et ajout de signalisation horizontale/verticale du projet, source : Daphné Below

PLANS ANNEXES A LA FICHE PROJET

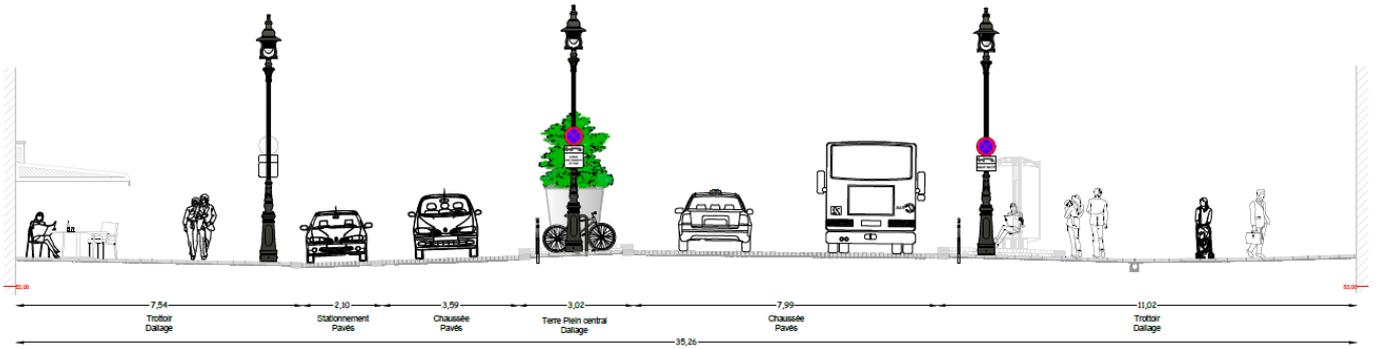


Plan d'aménagement du projet Gare du Nord pré JOP, source : MOE externe pour le SAGP

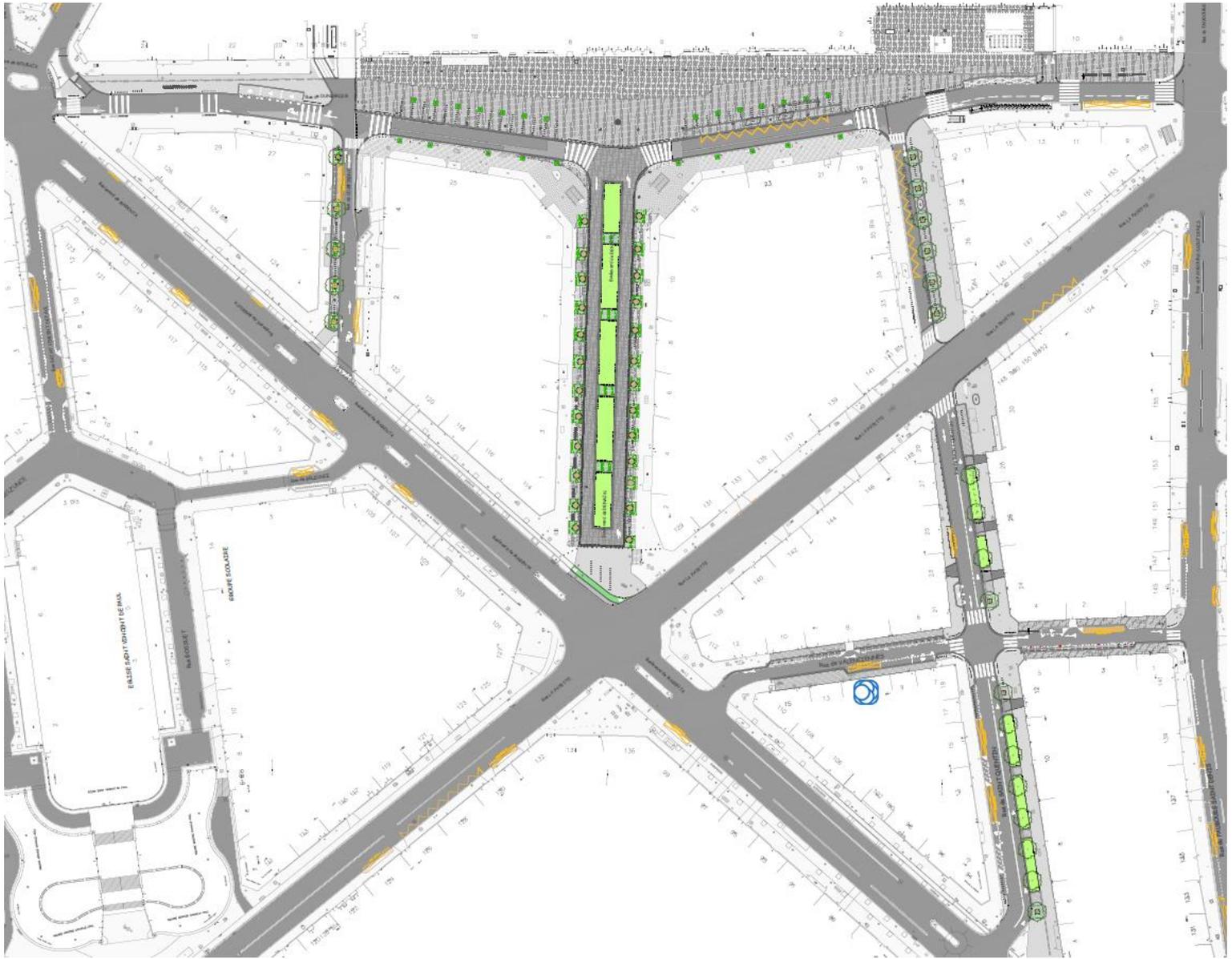
Coupe de principe Rue de Dunkerque 2024
Est→Ouest



Coupe de principe Rue de Dunkerque Actuelle
Est→Ouest

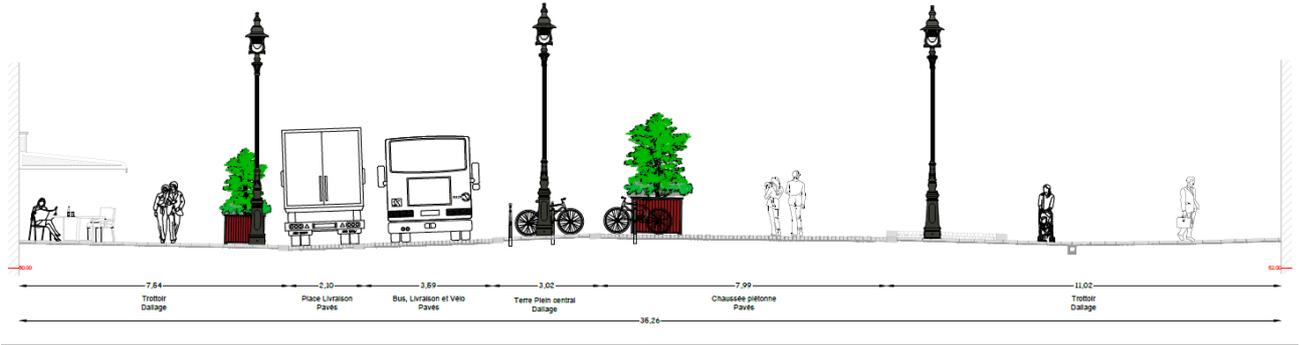


Coupe de principe Est-Ouest de la rue de Dunkerque avant-après l'aménagement Gare du Nord pré JOP, source : MOE externe pour le SAGP

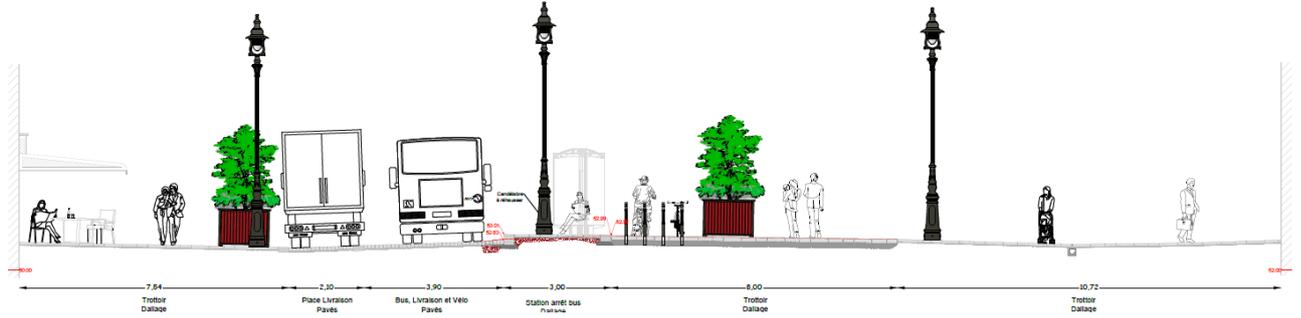


Plan d'aménagement du projet Gare du Nord post JOP, source : MOE externe pour le SAGP

Coupe de principe Rue de Dunkerque 2024
Est→Ouest

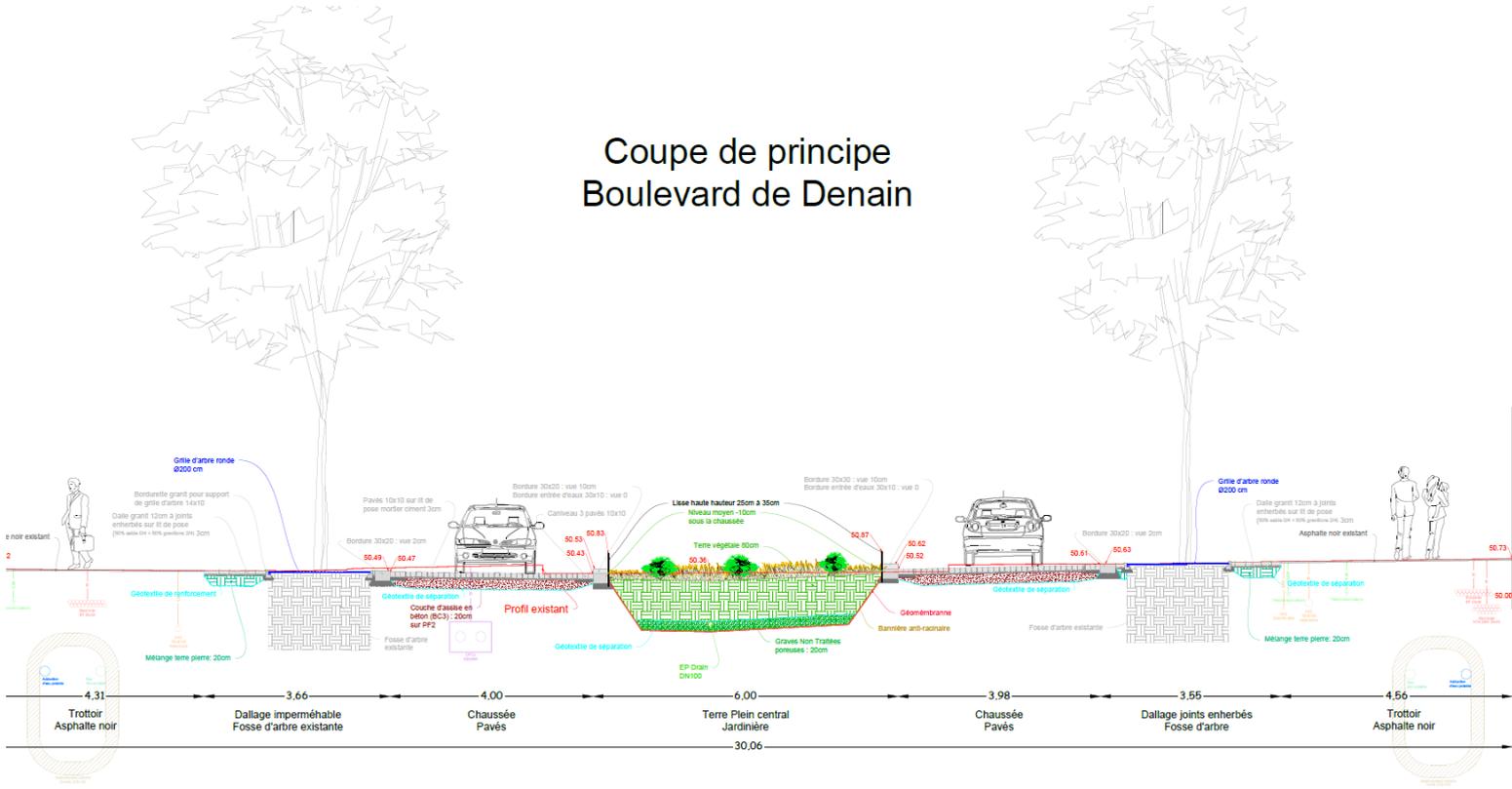


Coupe de principe Rue de Dunkerque 2026
Est→Ouest



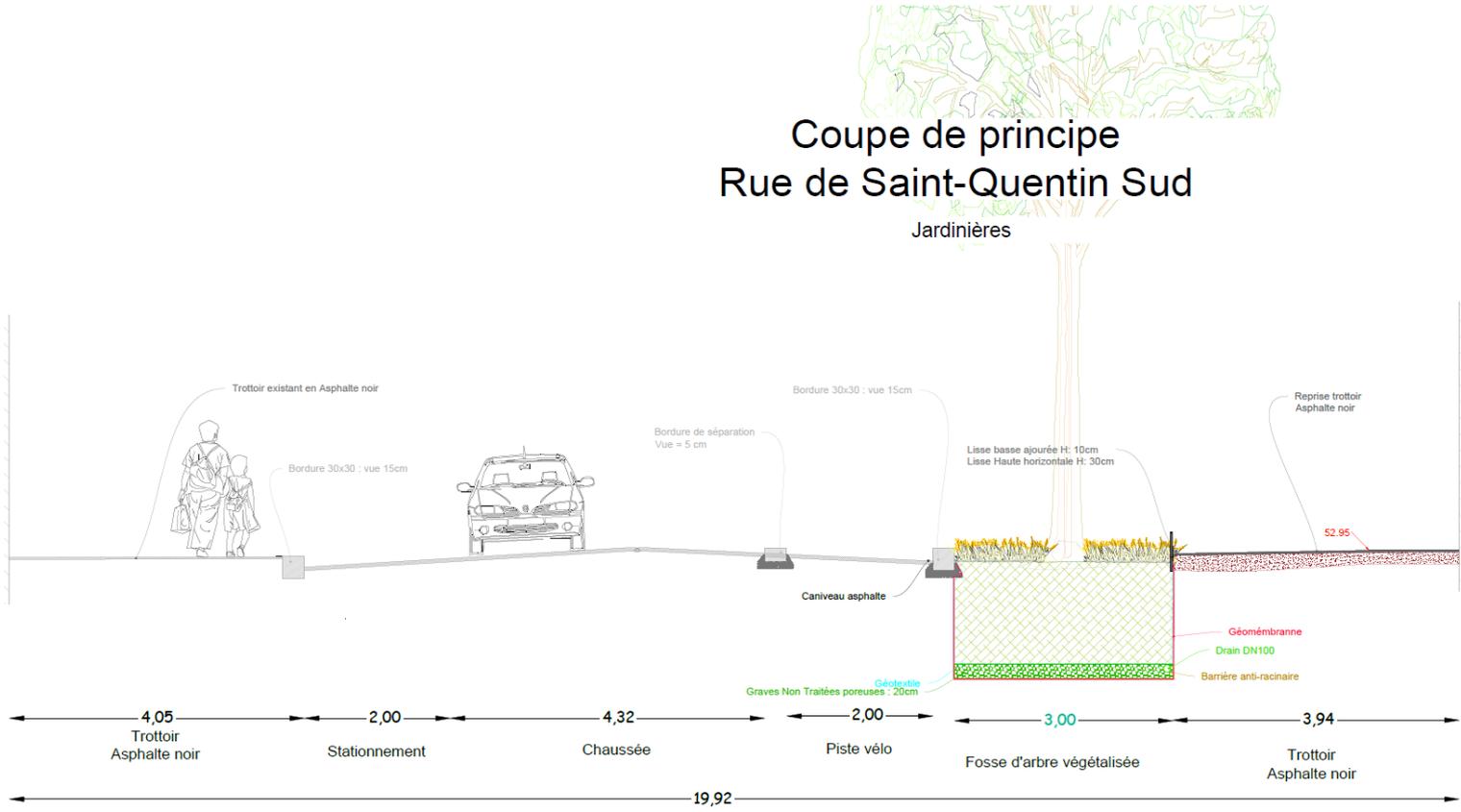
Coupe de principe Est-Ouest de la rue de Dunkerque avant-après l'aménagement Gare du Nord post JOP, source : MOE externe pour le SAGP

Coupe de principe Boulevard de Denain



Coupe de principe en travers sur le boulevard de Denain, source : MOE externe pour le SAGP

Coupe de principe Rue de Saint-Quentin Sud

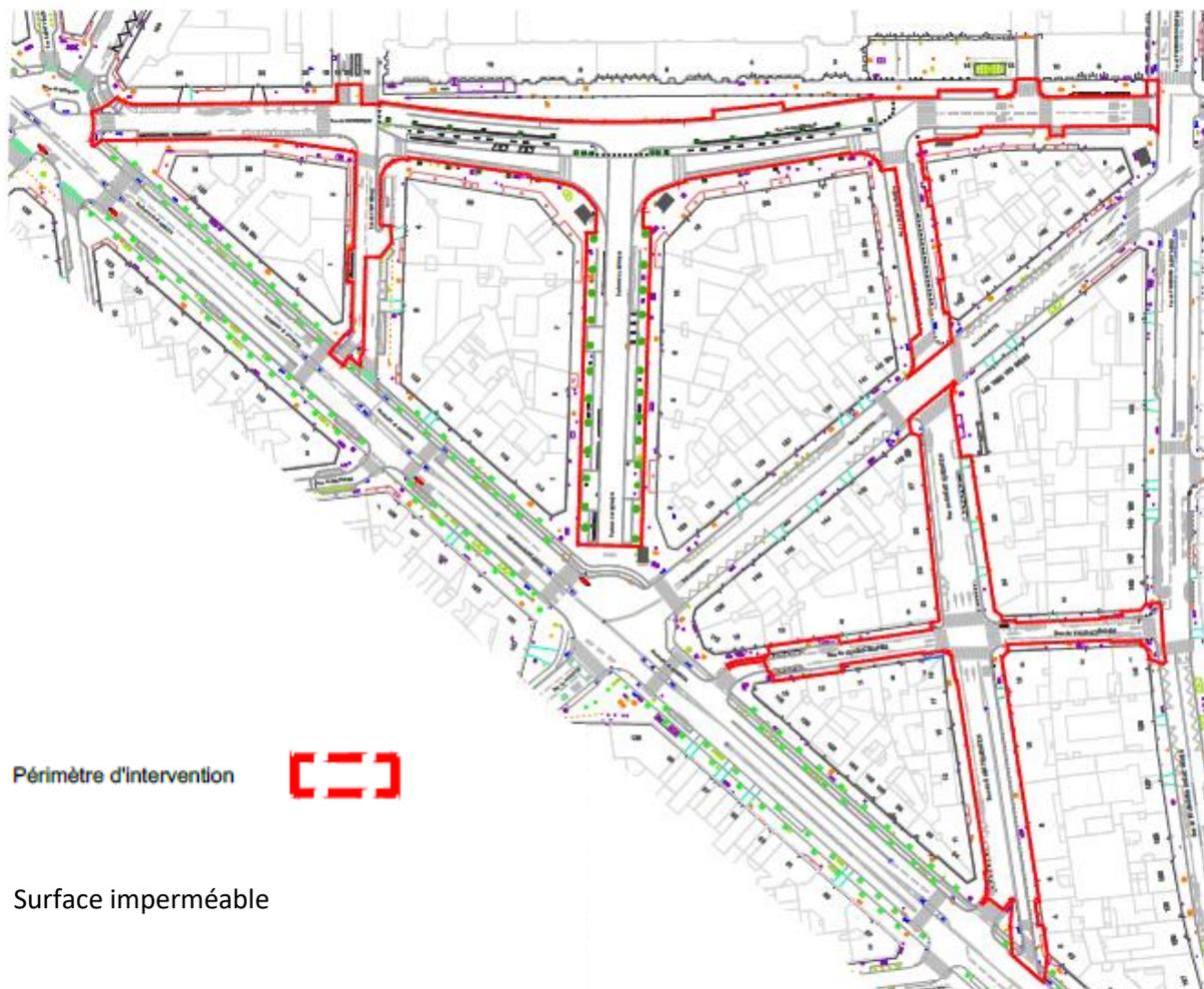


Coupe de principe en travers sur la rue de Saint-Quentin, source : MOE externe pour le SAGP

Annexe 6 : Extrait de la notice explicative pour le dossier de subvention AESN _ Gare du Nord post JOP

SITUATION AVANT PROJET

- Occupation du sol avant-projet : trottoirs imperméables en partie dallée et en partie en asphalte avec des pieds d'arbre, chaussée imperméable en enrobé.



9. Surfaces perméables avant projet - ATM

Projet de réduction à la source des écoulements de temps de pluie		avant travaux			
		surface non imperméabilisée	surface imperméabilisée		
type de surface	surface totale en m ²	surfaces non imperméabilisées en m ²	surfaces imperméabilisées en m ²	dont surfaces avec apports gérés à ciel ouvert en m ²	dont surfaces avec apports réutilisés en m ²
voirie et trottoirs imperméables	5467		6928		
espace verts étanches	745				
espaces verts en pleine terre	100	72			
surfaces semi-perméables	688				
totaux	7000	72	6928	0	0

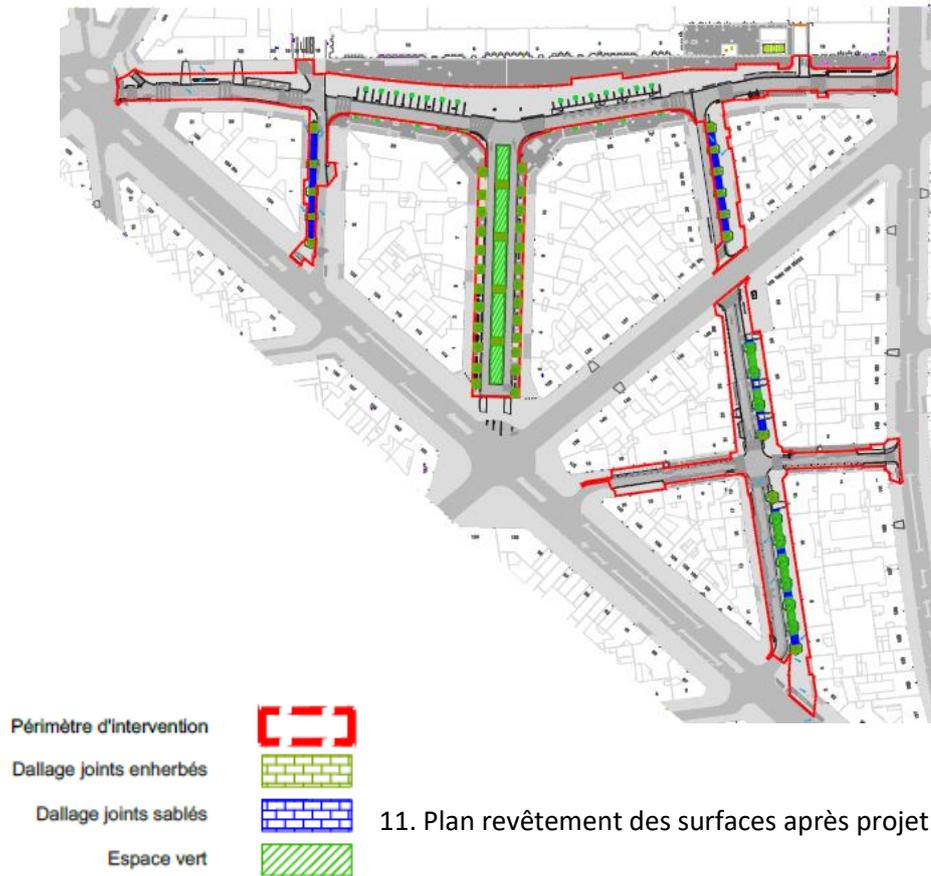
10. Tableau de synthèse des surfaces avant travaux

- Assainissement : Unitaire
- Destination des eaux usées : selon la disponibilité de traitement, les stations « Seine aval », « Seine Centre » ou « Seine Grésillons »
- Exutoires des eaux de ruissellement du site :
 - o Réseau unitaire, les eaux pluviales des trottoirs se déversent dans le caniveau de la chaussée puis dans l'égout unitaire via les avaloirs
 - o Une quantité marginale des eaux pluviales est gérée par infiltration dans les fosses des arbres existants
- Surface sur laquelle les pluies courantes sont gérées à ciel ouvert sur des zones perméables (25 pieds d'arbres existants sur le bd Denain) : 72 m²
- Caractéristiques de la pluie courante gérée sur le site : non gérée
- Caractéristiques de la pluie forte gérée sur le site : non gérée
- Volume annuels ruisselés et collectés hors du site : 4 455 m³
- Volumes annuels gérés sur site : 46,3 m³

Hypo : lame d'eau annuelle moyenne de 643mm/an

SITUATION APRES PROJET

Occupation du sol après-projet : les revêtements des sols sont représentés sur le plan ci-dessous.



11. Plan revêtement des surfaces après projet – Ville de Paris

Projet de réduction à la source des écoulements de temps de pluie		après travaux				
		surface non imperméabilisée		surface imperméabilisée		
type de surface	surface totale en m ²	non remaniée en m ²	remaniée en m ²	surfaces imperméabilisées en m ²	dont surfaces avec apports gérés à ciel ouvert en m ²	dont surfaces avec apports réutilisés en m ²
voirie et trottoirs imperméables	5467		0	5467	936	
espace verts étanches	745		745			
espaces verts en pleine terre	100	72	28		0	
surfaces semi-perméables	688		688			
totaux	7000	72	1461	5467	936	0

12. Tableau de synthèse des surfaces après travaux

- Assainissement : Unitaire.
- Destination des eaux usées : selon la disponibilité de traitement, les stations « Seine aval », « Seine Centre » ou « Seine Grésillons »
- Exutoires des eaux de ruissellement du site :
 - o Une partie des eaux pluviales des trottoirs et de la chaussée sont non gérées, et vont à l'égout (réseau unitaire)

- o Une partie des eaux pluviales des trottoirs et de la chaussée non circulée sont dirigées vers les espaces végétalisés créés
- o En cas de forte pluie, les espaces végétalisés surv ersent dans le fil d'eau de la chaussée puis dans l'égout unitaire via les avaloirs.
- Surface sur laquelle les pluies courantes sont gérées à ciel ouvert sur des zones perméables 1 533 m².
Les surfaces gérées sont indiquées sur le plan : **ATM_Plan EP 16mm_ATM_GDN_SGEP-PC_bassins versants**
- Surface de la zone perméable remaniée pour gérer à ciel ouvert, ou stocker pour utilisation, les apports par la pluie courante : 1 461 m².
- Caractéristiques de la pluie courante gérée sur le site : pluie de 16 mm
- Caractéristiques de la pluie forte gérée sur le site : au-delà de la pluie de 16mm, les eaux de ruissellement sont redirigées vers les avaloirs et rejoignent le réseau unitaire de l'égout.
- Volumes annuels ruisselés et collectés hors du site : 2 913,4 m³
- Volumes annuels gérés sur site : 1 587,6 m³

Hypo : lame d'eau annuelle moyenne de 643mm/an

GESTION DES PLUIES

Schémas explicatifs de fonctionnement

Voir coupes en annexe

Gestion des pluies courantes pour chaque bassin versant

La gestion des pluies courantes par bassin versant est précisée dans le tableau ci-dessous.

	Surface totale	Surface imperméable	Dallage enherbé	Dallage sablé	Espace vert avec abatement d'autres surfaces	Espace vert sans abatement d'autres surfaces
	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²

Zones avec abatement des propres surfaces uniquement
BV 1, 3, 12, 4a, 4b, 8, 9, 10, 15, 20, 16, 25, 18

	Imperméable	1 296	1 296			
Dallage joints enherbés	196			196		
Dallage joints sablés	187				187	
Espace vert > 80 cm	59					59

Zones avec abatement d'autres surfaces
BV 6, 22, 23

	6a	770	558	16		196	
6b	1 887	1 336		196		314	41
22 a	167	116			3	48	
22 b	105	69			6	30	
22 c	1 626	1 597	10	17		2	
23 a	207	142	10	4		51	
23 b	139	79		9		51	
23 c	135	75		9		51	
23 d	227	201	12	13		2	

TOTAL EQ REFERENCE	7 000	5 468	440	248	745	100
---------------------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------

PLUIE 16 mm		
Volume brut reçu	Capacité d'abattement	Surface gérée
m ³	m ³	m ²

20.7	0.0	0
3.1	0.8	49
3.0	0.7	47
0.9	0.94	59

12.3	9.5	592
30.2	16.5	1 032
2.7	2.3	145
1.7	1.5	92
26.0	0.2	13
3.3	2.5	157
2.2	2.5	139
2.2	2.5	135
3.6	0.2	11

112	40	2469
		35%

13. Synthèse de l'abattement de la pluie 16 mm sur le périmètre de référence

Volume géré pour les pluies courantes : 40 m³

Surface d'infiltration mobilisée pour gérer les pluies courantes : 745 m²

Gestion des ouvrages

L'entretien et la propreté des jardinières et bandes végétalisées sera réalisé par la Direction des espaces verts et de l'environnement.

RECEPTION DES TRAVAUX

Lors des Opérations Préalables à la Réception, une vérification sera portée sur la conformité des ouvrages par rapport

COÛT DES TRAVAUX

ESTIMATION AVANT RECEPTION DES OFFRES DES ENTREPRISES

Maîtrise d'œuvre de conception + ATM <i>Devis en annexe (prestation en cours de finalisation)</i>	58 178 € HT
Travaux liés à la végétalisation (jardinières, et plantation d'arbres) <i>Estimation en annexe</i>	622 000 € HT
Travaux liés à la désimperméabilisation des surfaces existantes (dallages enherbés ou sablés) <i>Offres de l'entreprise notifiée en annexe</i>	252 042 € HT
TOTAL	932 220 € HT

Explications :

Travaux liés à la végétalisation : montant issu de l'estimation **estimation_travaux_post_JOP** en annexe

Travaux liés à la désimperméabilisation : ces travaux représentent 10,7 % du total lot infra + lot matériaux CMA soit un total de 252 042 € HT.

Maitre d'œuvre de conception + ATM : Les travaux de végétalisation et de désimperméabilisation représentent 26 % du montant total des travaux. On applique donc ce ratio au coût total de maîtrise d'œuvre de conception de 110 838 € et l'on obtient un montant de 28 818 € HT. Le coût des études ATM est par ailleurs de 29 360 €

Source : SAGP

Annexe 7 : Référé préventif _ Gare du Nord post JOP

REQUETE
AUX FINS DE DESIGNATION D'EXPERT

POUR: **La Ville de Paris, représentée par sa Maire en exercice dûment habilitée**, dont le siège est à Paris 4^{ème}, en l'Hôtel de Ville, et la Direction des affaires juridiques, dont les bureaux sont en l'Hôtel de Ville (75196 PARIS RP), rue Lobau, n°4

OBJET: **Désignation d'un expert afin de toutes constatations utiles dans le cadre de l'opération d'aménagement des abords de la Gare du Nord.**

CONTRE: **RATP, 54 quai de la Râpée, 75012 PARIS**

* * *
*

L'exposante sollicite de Madame la Présidente du Tribunal administratif de Paris qu'il ordonne une expertise, dans les circonstances de fait et par les moyens ci-après.

1. Nature du projet :

Maître d'ouvrage :

Pour les travaux d'aménagement des abords de la Gare du Nord

Mairie de Paris

Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD)
Service des Aménagements et des Grands Projets
Agence de Conduite d'Opérations
Division 1
121 avenue de France
CS 51388
75639 Paris Cedex 13

Pour les travaux d'assainissement :

Mairie de Paris

Direction de la Propreté et de l'Eau (DPE)
Service Technique de l'Eau et de l'Assainissement
Section d'Assainissement de Paris – Circonscription Est
135, Boulevard de la Villette
75010 PARIS

Description du projet :

La Gare du Nord, gare la plus fréquentée de France et d'Europe, ainsi que ses alentours, constituent un site emblématique de l'est parisien. Le lieu souffre cependant d'un caractère routier et minéral et d'un manque d'espace dédié aux piétons, notamment au niveau du parvis de la gare, zone de grande affluence. L'objectif du projet est alors de rééquilibrer l'espace public au profit des piétons et des mobilités douces et de végétaliser les rues situées aux abords de la gare. Cela permettra d'apaiser une zone aujourd'hui fortement contrainte et de faire émerger de nouveaux usages.

Le périmètre du projet comprend le parvis Napoléon III (rue de Dunkerque), les trois rues perpendiculaires à ce dernier (rue de Compiègne, Boulevard de Denain et rue de Saint-Quentin) ainsi que la rue de Valenciennes. L'aménagement retenu consiste à étendre le parvis existant dallé jusqu'au terre-plein central au niveau de la place Napoléon III et à végétaliser le Boulevard de Denain en créant 5 jardinières en pleine terres au centre de la rue. Un contre-sens cyclable est également créé sur la rue de Dunkerque. Au niveau de la rue de Compiègne, l'aménagement prévoit une extension dallée du trottoir existant et la plantation de 5 nouveaux arbres. L'aménagement proposé sur la rue de Saint-Quentin prévoit une extension dallée du trottoir existant et la plantation de 9 nouveaux arbres isolés ainsi que la plantation de 9 nouveaux arbres au sein de jardinières en pleine-terre. Le dallage autour des pieds d'arbres sur l'ensemble du projet sera en granit à joints infiltrant enherbés. Finalement, au niveau de la rue de Valenciennes, une extension et une réfection partielles du trottoir existant sont prévues. Du mobilier divers adapté aux usages du site est également réparti de façon équilibrée au sein du périmètre du projet. Compte tenu de la sensibilité aux infiltrations des ouvrages RATP présents en sous-sol, les espaces végétalisés seront étanches au niveau du boulevard de Denain et de la rue de Saint-Quentin et raccordés au réseau d'assainissement. Ils seront non étanches sur la rue de Compiègne (absence d'ouvrages RATP).

Montant de l'opération :

Le budget d'investissement de l'opération est de 6 millions d'euros TDCVFE pour la Ville de Paris.

2. Nature des travaux :

Ce projet nécessite d'importants travaux, notamment :

- adaptation du réseau d'eau potable, d'assainissement et d'éclairage public aux besoins du projet. Ces travaux sont réalisés par chacun des concessionnaires concernés et sous leur maîtrise d'ouvrage ;
- modification du nivellement. Les niveaux des seuils des bâtiments ne seront pas modifiés ;
- création d'espaces végétalisés étanches avec arrosage automatique et raccordés au réseau d'assainissement au niveau de la rue de Saint-Quentin et du Boulevard de Denain ;
- création d'espaces végétalisés non étanches au niveau de la rue de Compiègne;
- plantation d'arbres ;
- implantation de nouveau mobilier urbain.

De nombreux réseaux existent dans l'emprise du projet : électricité, gaz, eau, assainissement, téléphonie, éclairage public, chauffage urbain. Le réseau du métro est également très dense sous la rue de Dunkerque, le Boulevard de Denain et la rue de Saint-Quentin (stations, couloirs d'accès, locaux du personnel, câbles électriques haute tension, tunnels) et parfois peu profondément enterré.

Les travaux d'aménagement seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris et maîtrise d'œuvre externe.

Les travaux d'éclairage public et de signalisation lumineuse tricolore seront réalisés par l'entreprise qui se verra attribuer l'accord cadre à bon de commande de la Mairie de Paris.

Description des travaux:

En infrastructure de voirie :

Les travaux en infrastructure de voirie comprennent :

- la fourniture et la mise en place de panneaux d'information de chantier ;
- l'installation de chantier, le barriérage et la signalisation temporaire de chantier ;
- la protection lourde des arbres conservés ;
- la déconstruction partielle des revêtements existants ;
- les travaux de dépose de bordures et des mobiliers existants ;
- les travaux de terrassements et de remblaiements en surface ou en tranchée ;
- la purge éventuelle des terrains de mauvaise qualité ou de faible portance ;
- la démolition de maçonneries, béton ou béton armé rencontrés lors des terrassements ;
- les chargements et transports des matériaux ou terres évacués aux unités de stockage, de récupération ou de recyclage ou bien aux centrales ou unités de récupération pour les produits asphaltiques ;
- les chargements et transports de matériaux et accessoires de voie publique à réintégrer dans le dépôt de la Ville de Paris ;
- les transports de matériaux et accessoires de voie publique nécessaires à l'aménagement, entre le dépôt de la Ville de Paris et le chantier ;

- la réalisation de fondation des trottoirs ou chaussées ;
- les travaux de réalisation des chaussées, y compris couche de roulement ;
- le rabotage éventuel d'enrobés ou de revêtements asphaltiques ;
- les travaux de pose de bordures de tous calibres avec mise en œuvre de caniveaux ;
- les travaux divers comprenant la pose de mobiliers urbains (potelets, barrières, grilles d'arbres, jardinières, accroche-vélos, bornes rétractables, etc...), la remise à niveau des trappes et tampons, la pose de couronnements d'avaloir et de BE, la fourniture et pose de fourreaux, etc... ;
- des reprises diverses aux abords du périmètre de l'opération (recalage de bordures, rectifications de fils d'eau, reprise de chaussée ...) ;
- veiller en permanence à la propreté du chantier ;
- les nettoyages de fin de travaux et le repliement de chantier.

En éclairage public et signalisation lumineuse tricolore :

Les travaux en éclairage public et signalisation lumineuse incluent :

- Le barriérage du chantier et son entretien pendant la durée des travaux ;
- Le stockage et le gardiennage des matériels à poser et déposer ;
- La dépose des installations existantes d'éclairage public conformément au plan de dépose
- L'exécution des fouilles, y compris tous étaitements, blindage et épuisement, quelles qu'en soient l'importance et la nature pour les canalisations et les ouvrages annexes ainsi que pour les branchements ;
- La fourniture, pose, essai, mise en service et l'entretien de l'éclairage provisoire en période de travaux (poteaux en bois sur massifs préfabriqués, luminaires, câbles aériens, etc.) conformément au plan d'éclairage provisoire ;
- Le réemploi des supports existants (candélabres luminaires et accessoires), des coffrets de coupure, des canalisations électriques et leurs raccordements sur les armoires de commande ;
- L'exécution des travaux complémentaires nécessaires à la réalisation du réseau ;
- Le remblaiement de toutes les fouilles et la remise en état des lieux ;
- Le transport aux dépôts des matériels déposés, l'évacuation vers les unités de stockage, de récupération ou de recyclage des matériaux en excédent ou impropres aux remblaiements, éventuellement l'apport des matériaux de remplacement ;

En espaces verts :

Les travaux en espaces verts comprennent :

- La construction d'un cuvelage en béton pour les espaces végétalisés étanches au niveau du boulevard de Denain et la rue de Saint-Quentin.
- La mise en place de géomembranes étanches au fond des fosses végétalisées
- La mise en place d'une couche de drainage en mélange terre-pierre ou en grave.
- La mise en place de terre végétale dans les fosses
- La création d'un réseau d'arrosage automatique comprenant les tranchées, la création de chambres de comptage, la pose de canalisations et des dispositifs d'aspersion.
- La fourniture et la plantation de végétaux : vivaces, arbustes.
- La fourniture et la plantation d'arbres
- Le raccordement des espaces végétalisés au réseau d'assainissement

En assainissement :

Les travaux consisteront en :

- la création, modification et suppression de bouches d'égout ;
- la création, modification et suppression de branchements de regard ;
- la mise à niveau des émergences de la SAP (tampon, bouche d'égout, grille avaloir) ;

En ouvrages hydrauliques :

Mise à niveau des bouches d'arrosage existantes sur la rue de Dunkerque.

3. Emprise du chantier :

Le projet d'aménagement se situe aux abords de la Gare du Nord. Il comprend la rue de Dunkerque, le parvis de la gare (place Napoléon III), la rue de Saint-Quentin, la rue de Compiègne, le boulevard de Denain et la rue de Valenciennes.

4. Planning du chantier

Le planning prévisionnel du projet prévoit un démarrage des travaux à partir d'octobre 2024 pour une durée de 18 mois. (Livraison mars 2026).

La période de préparation du chantier débute en aout 2024.

Un plan de principe de phasage est fourni en annexe.

5. Détermination des avoisinants à risque - fixation du périmètre de l'expertise :

Un plan du périmètre est joint en annexe

6. Etendue de la mission de l'expert

Dans la mesure où la Ville de Paris entend démarrer les travaux à partir d'octobre 2024, elle souhaite qu'un état des lieux contradictoire soit établi avant travaux pour le cas où des désordres se produiraient sur les ouvrages désignés ci-dessous :

- tous les locaux de la RATP situé dans le périmètre des avoisinants ;

La Ville de Paris sollicitera, au fur et à mesure de la désignation des nouvelles entreprises, des extensions de la mission d'expertise afin que les intéressés puissent être mis en cause.

Dans la mesure où la Ville de Paris entend démarrer les travaux à partir d'octobre 2024, elle souhaite qu'un état des lieux contradictoire soit établi avant travaux dans le cas où des désordres se produiraient sur les propriétés voisines, désignés ci-dessus.

PAR CES MOTIFS,

La Ville de Paris s'estime ainsi fondée, afin de préserver ses droits, à demander à Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Paris, conformément à l'article R 532-1 du code de justice administrative, la désignation d'un expert disposant si possible de la compétence « routes, voiries et réseaux divers » qui aura pour mission de :

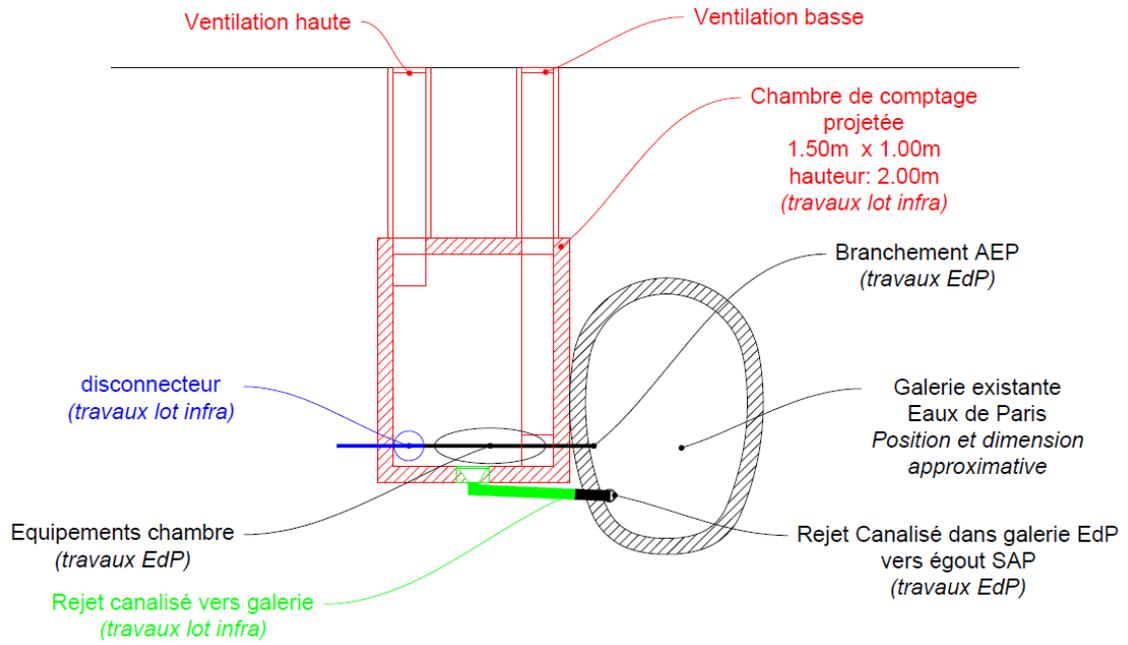
- se rendre sur place et procéder sans délai à l'examen des lieux ;
- constater l'état des propriétés et ouvrages, ainsi que l'ensemble des désordres préexistants ou pouvant les affecter ;
- préciser en quoi le déroulement des travaux affecterait les avoisinants ;
- en cas d'apparition de désordres dans les ouvrages et propriétés riveraines, les décrire, fournir tous éléments techniques et/ou de fait permettant d'établir s'ils résultent d'une faute de conception ou de toute autre cause qu'il appartiendra à l'expert de déterminer ;
- donner son avis sur la nature et le coût des travaux permettant de remédier aux désordres ainsi que sur les préjudices éventuellement subis.

7. Annexes :

- Annexe 1 : Plan de situation (plan des travaux au niveau de l'arrondissement)
- Annexe 2 : Plan masse
- Annexe 3 : Plan d'aménagement
- Annexe 4 : Plan des réseaux
- Annexe 5 : Plan d'implantation des infrastructures RATP (ouvrages à proximité des travaux)
- Annexe 6 : Plan de principe de phasage

* * *

Annexe 8 : Schéma type d'une chambre de comptage



Source : SAGP

Annexe 9 : Extrait du formulaire de demande de raccordement à l'égout_ Gare du Nord post JOP



Direction de la propreté et de l'eau
Service technique de l'eau et de l'assainissement
Section de l'assainissement de Paris - Pôle Usager

DEMANDE DE RACCORDEMENT AU RESEAU D'ASSAINISSEMENT PARISIEN

en vue de l'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales,
et pour l'autorisation de déverser ces eaux en égout

Disponible sur Paris.fr, le règlement d'assainissement de Paris (RAP) approuvé par le Conseil de Paris définit les droits et obligations des usagers parisiens en matière de raccordement à l'égout et de rejet de leurs eaux usées ou pluviales. Tout aménagement ou agencement de dispositif d'évacuation et raccordement à l'égout public doit faire l'objet d'une demande d'établissement de raccordement auprès de la section de l'assainissement de Paris (SAP).

Le présent formulaire de demande de raccordement accompagné des pièces figurant en annexe 1 est à joindre à toute demande de branchement(s) ou de mise en conformité d'un branchement. Seuls les dossiers complets pourront être instruits. **Les dossiers sont à adresser au moins 9 mois avant la date prévue pour la mise en service du branchement** par courriel au Pôle Usager du Service Technique de l'Eau et de l'Assainissement: eau-assainissement@paris.fr

1. Identification du pétitionnaire

Dénomination ou raison sociale du pétitionnaire : Ville de Paris - DVD - SAGP

Représenté par : Perrine Chip

Agissant en qualité de : Maître d'ouvrage

Adresse 121 avenue de France

Code postal 75639 Ville : Paris Cedex 13

Téléphone : 01.40.28.75.02 e-mail : perrine.chip @ paris.fr

2. Adresse postale du bâtiment à raccorder

Indiquer ici l'adresse postale principale du bâtiment (celle-ci peut être différente de l'adresse du ou des branchements).
N°, voie, arrondissement :

Chambre d'arrosage sur l'espace public 12 Boulevard de Denain 75010 Paris

PARIS

3. Autorisation de rejet des eaux pluviales (AREP)

Le bâtiment a fait l'objet d'une AREP n°2024-119 conforme au projet :

oui (joindre une copie) non non éligible (transmettre la demande d'AREP)

Indiquer la date de dépôt du PC : 14.../.../03.../.../2024...

- si la date de dépôt du PC est antérieure au 5/11/2018, le pétitionnaire est dispensé d'AREP.

- si la date de dépôt du PC est postérieure au 5/11/2018, le pétitionnaire doit renseigner une demande d'AREP. Toutes les informations relatives à cette demande sont publiées sur paris.fr

4. Renseignements sur l'assainissement actuel de la parcelle

4.1 Disposition du bâtiment

Le bâtiment est à l'alignement ou en retrait d'alignement

Le bâtiment donne sur plusieurs voies : oui non

Si oui, indiquer le nom de chacune des voies (préciser le n° postal) :

4.2 Branchement(s) à l'égout existant(s) : indiquer le nombre et l'adresse du / des branchement(s) connu(s)

En cas de présence d'une fosse septique : dès l'établissement du branchement, les fosses et autres installations de même nature seront mises hors service.

4.3 Descentes d'eaux pluviales

Les descentes de gouttières doivent être ramenées à l'intérieur de l'immeuble au-dessus du niveau du sol.

La descente d'eau pluviale est en façade jusqu'au sol oui non

5. Renseignements sur le programme de construction

5.1 Autorisation de construire

Permis de construire n° délivré le

Déclaration de travaux n° délivrée le

5.2 Intervenants

Pétitionnaire, maître d'ouvrage ou syndic de copropriété : Ville de Paris - DVD - SAGP

Maître d'œuvre : Ville de Paris - DVD - SAGP

5.3 Type de travaux

Le projet concerne une construction neuve ou une réhabilitation

5.4 Calendrier Indicatif

Les dossiers sont à adresser au moins 9 mois avant la date prévue pour la mise en service du branchement.

Date prévisionnelle de livraison du bâtiment :

Date souhaitée pour le raccordement au réseau d'assainissement : 15/11/2025

Annexe 10 : Document explicatif concernant les modifications de SLT _ Gare du Nord post JOP

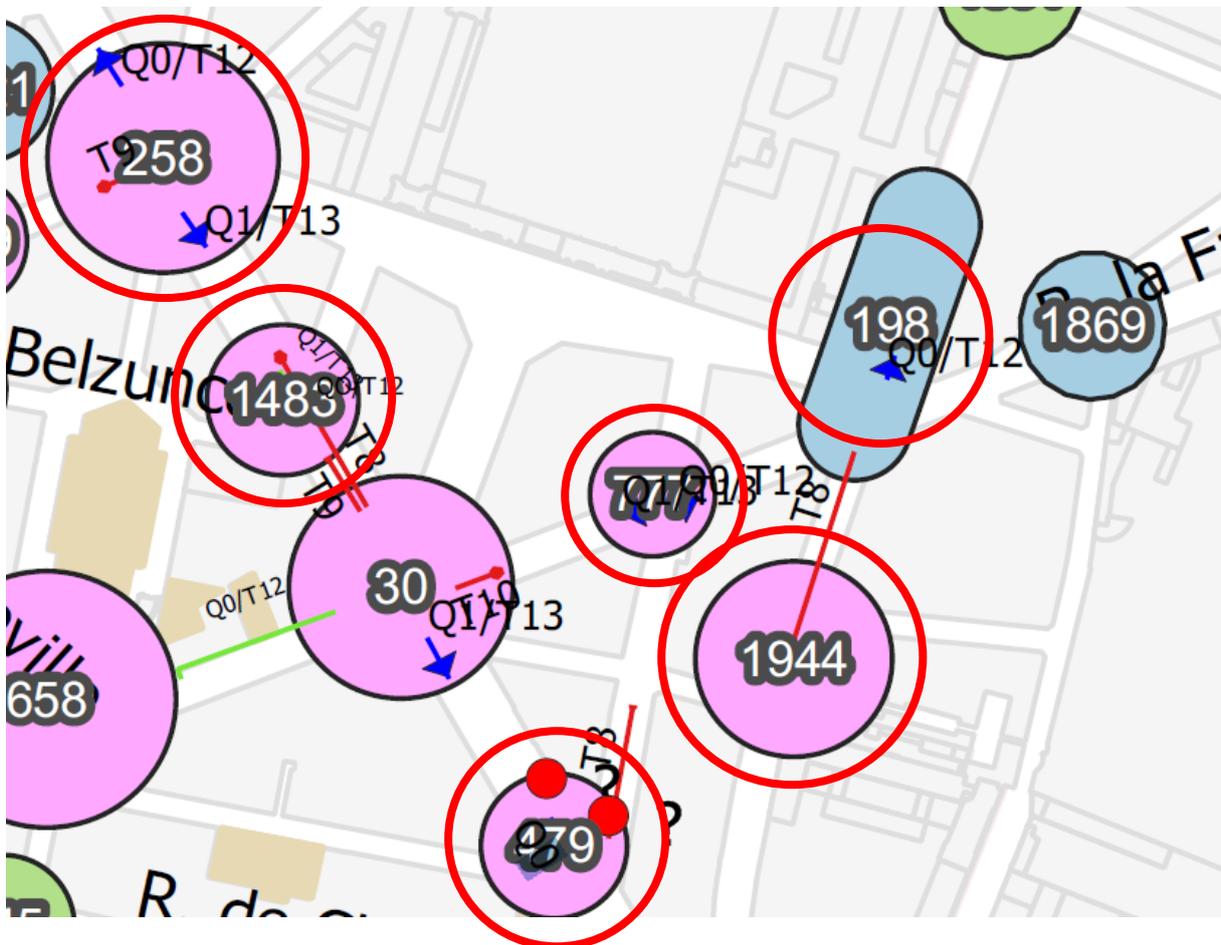
Adaptations SLT du projet GDN :

Auteur : Daphné BELOW

Plusieurs adaptations de la SLT sont à prévoir (déplacements/suppressions), notamment au niveau des carrefours suivants :

- 258
- 1483
- 479
- 1944
- 777
- 198

Ci-dessous, les carrefours à modifier entourés en rouge.



Suppressions d'équipements SLT à prévoir :

Légende :

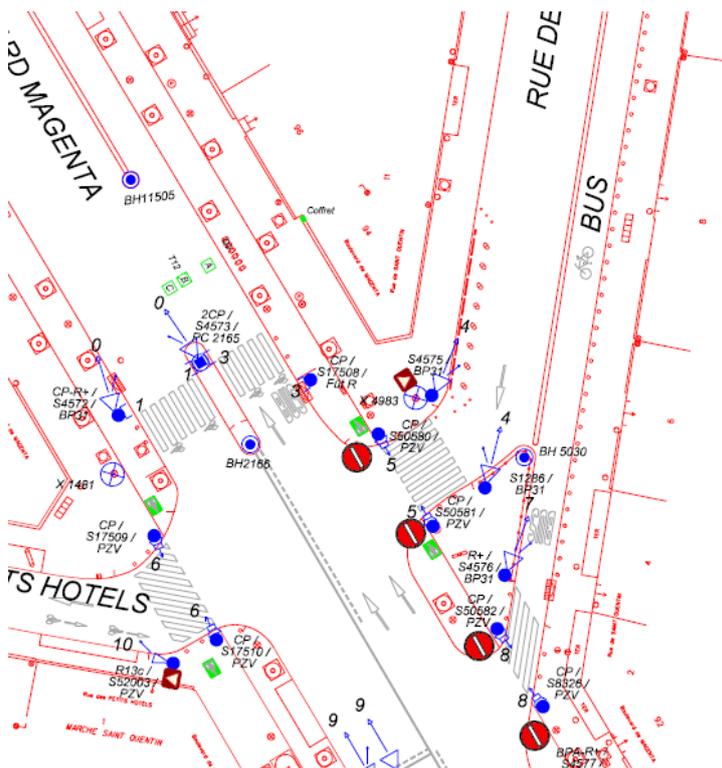


SLT supprimé

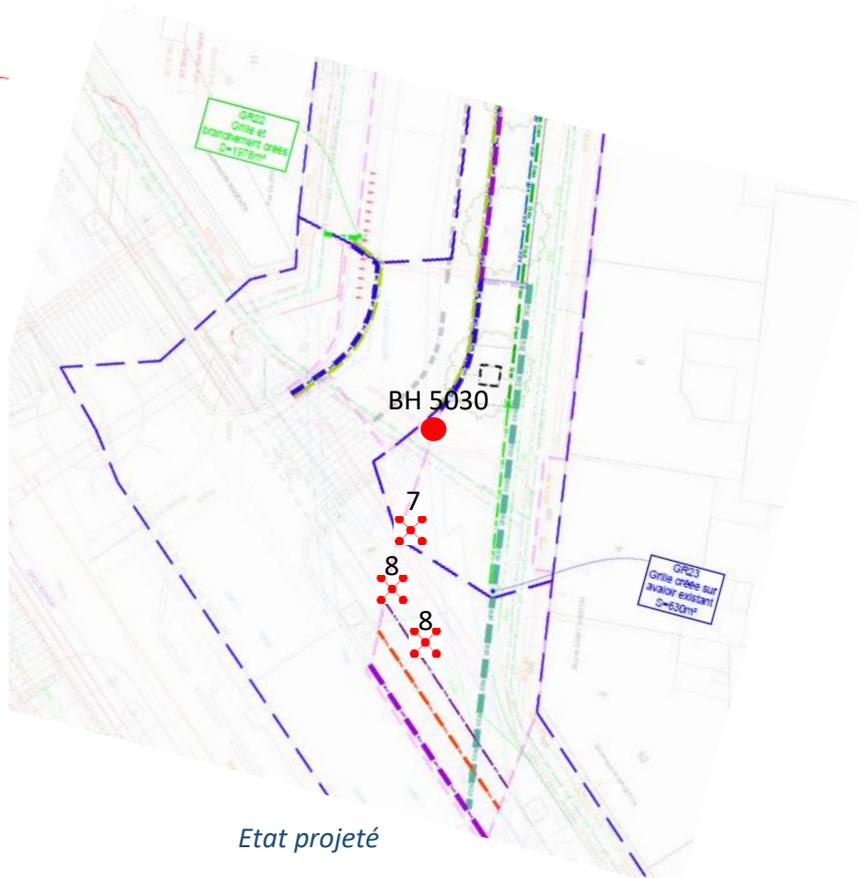


Borne haute supprimée

- Au niveau du carrefour n°479 situé entre la rue de Saint-Quentin et le boulevard de Magenta, l'aménagement consiste à étendre le trottoir jusqu'à l'îlot central. Cela entraîne la suppression des deux caissons piéton n°8 et les deux PZV associés, la suppression du feu BP31 n°7 et la suppression de la borne haute BH 5030.



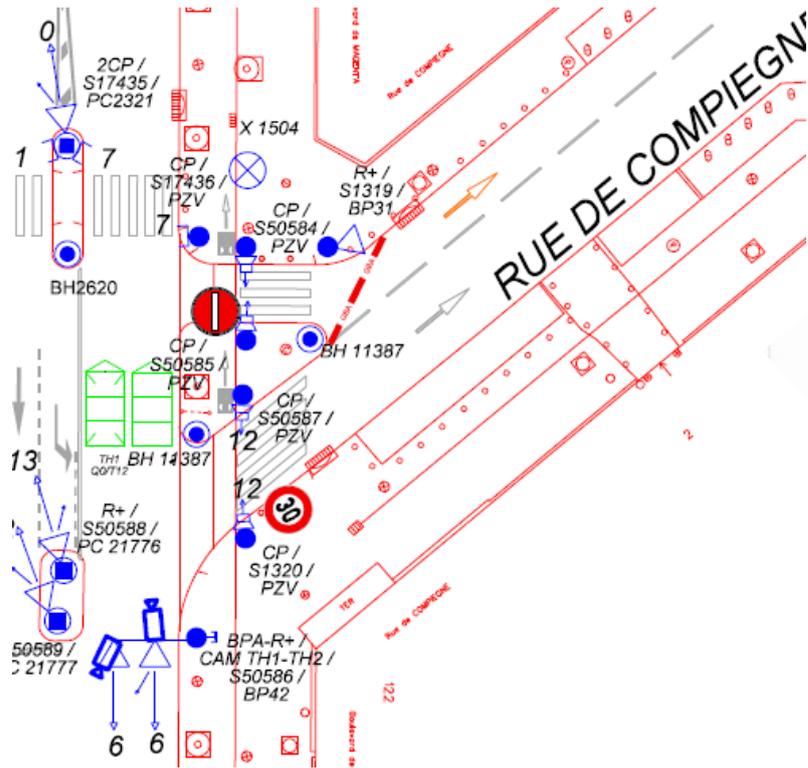
Etat existant



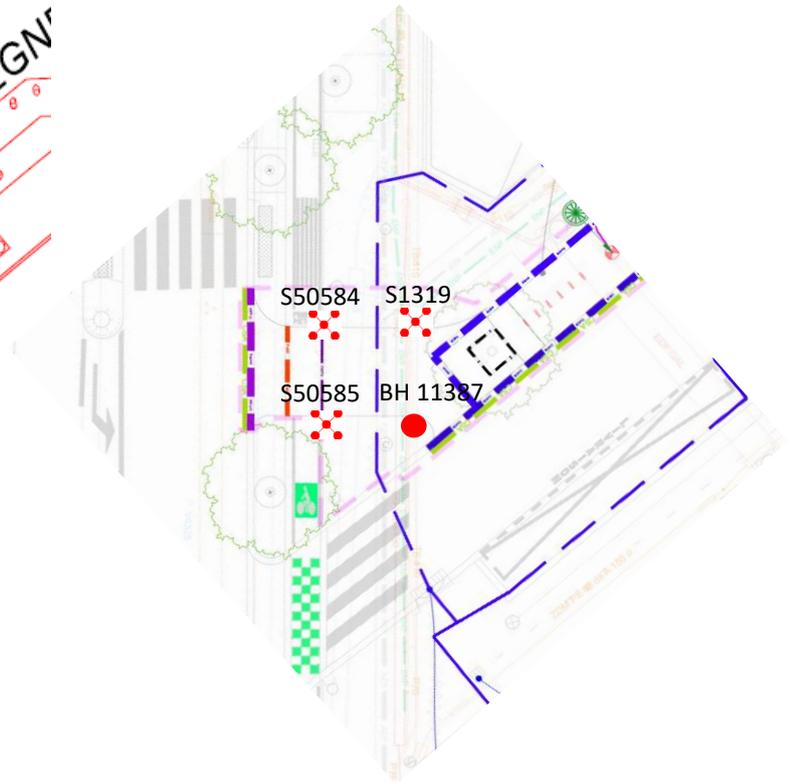
Etat projeté

- Au niveau du carrefour n°1483 entre la rue de Compiègne et le boulevard de Magenta, l'aménagement consiste à étendre le trottoir jusqu'à l'îlot. Cela entraîne la suppression des caissons piétons S50584 et S50585 et les PZV associés, la suppression du feu BP31 S1319 et de la borne haute BH 11387.

NB : les caissons piétons et le feu véhicule mentionnés n'ont pas de numéro associé. En effet, une barrière est déjà présente sur place, la signalisation citée a donc déjà été désactivée.



Etat existant



Etat projeté

Déplacement d'équipements SLT à prévoir :

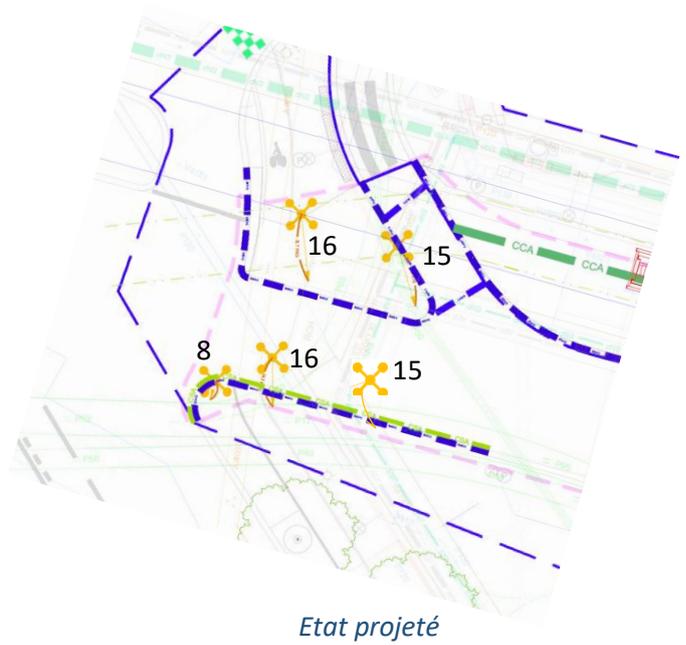
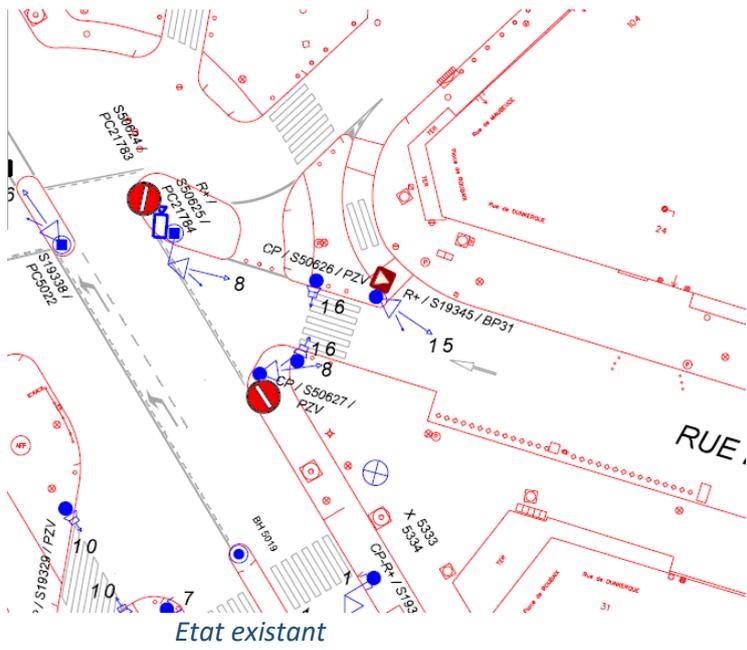
Légende :



SLT déplacé

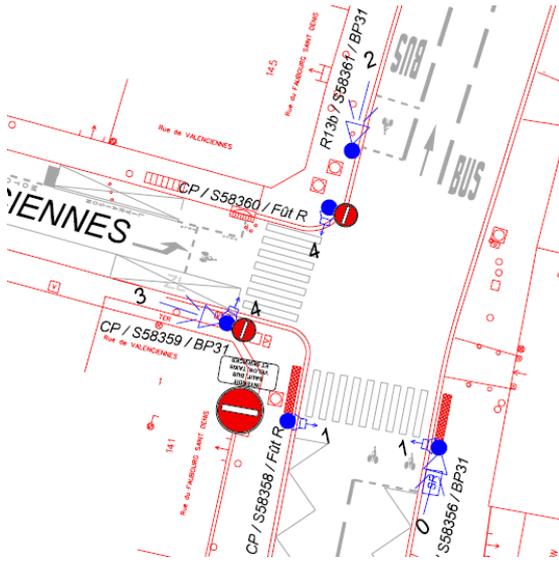
- Au niveau du carrefour n°258 entre la rue de Dunkerque et le boulevard de Magenta, l'aménagement entraîne le déplacement des deux caissons piétons n°16 et les PZV associés ainsi que le déplacement des deux feux BP31 n°15 de part et d'autre de la voie et le déplacement du feu BP31 n°8 situé du côté impair de la rue de Dunkerque.

Remarque : sur Google Maps, on remarque que le BP31 n°15 fonctionne par deux, avec un de chaque côté du trottoir. Or sur le plan SLT du CRF existant, un seul feu 15 apparaît. MAJ nécessaire.

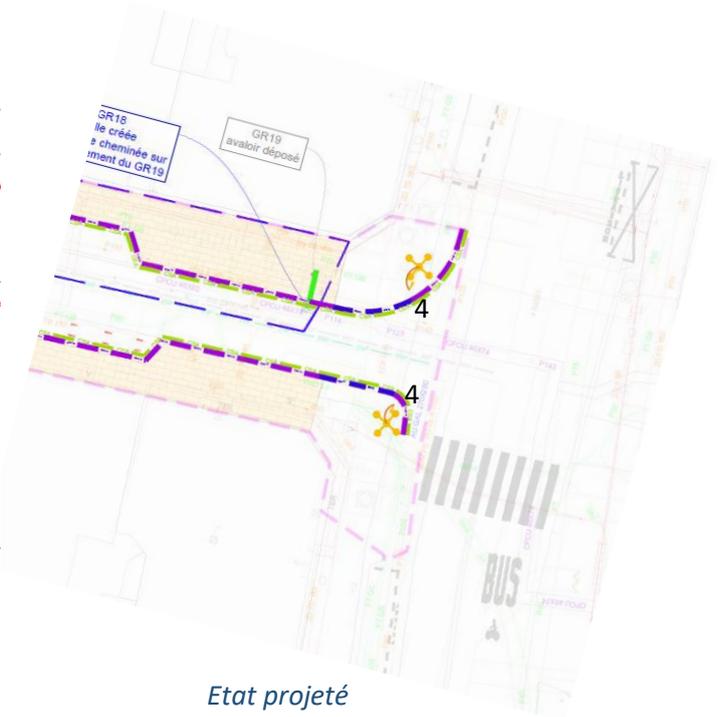


- Au niveau du carrefour n°1944, l'aménagement prévoit le déplacement des deux caissons piétons n°4 et les PZV associés.

Remarque : sur le plan SLT, le CP est sur le même fût que le BP31 n°3 alors que ce n'est pas le cas en réalité. Les deux feux sont séparés les uns des autres. (cf image ci-dessous) MAJ nécessaire.



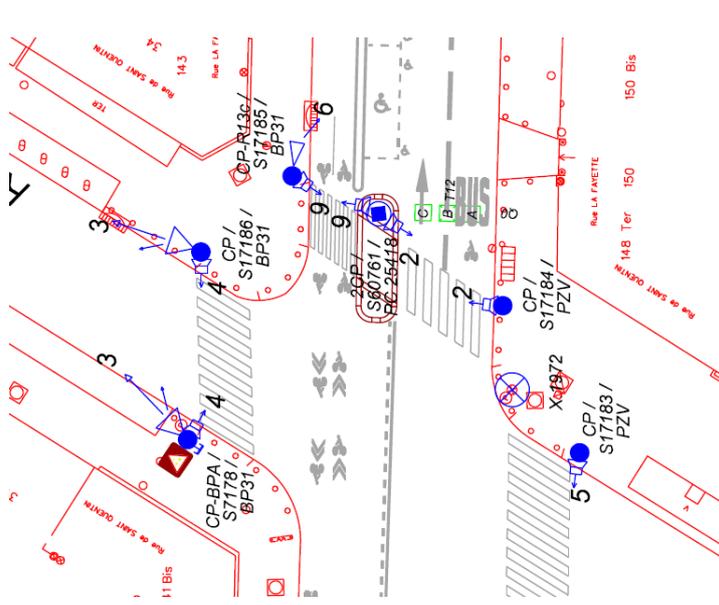
Etat existant



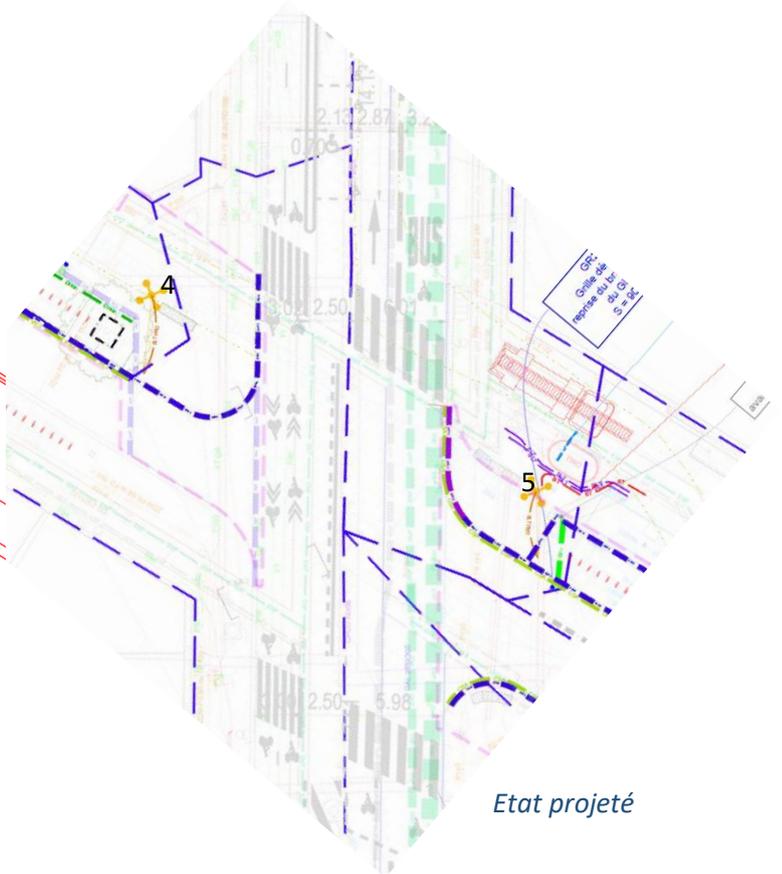
Etat projeté



- Au niveau du carrefour n°777, l'aménagement entraîne le déplacement du caisson piéton n°5 situé au n°30 de la rue de Saint-Quentin et le déplacement du caisson piéton n°4 situé au n°34 de la rue de Saint-Quentin.

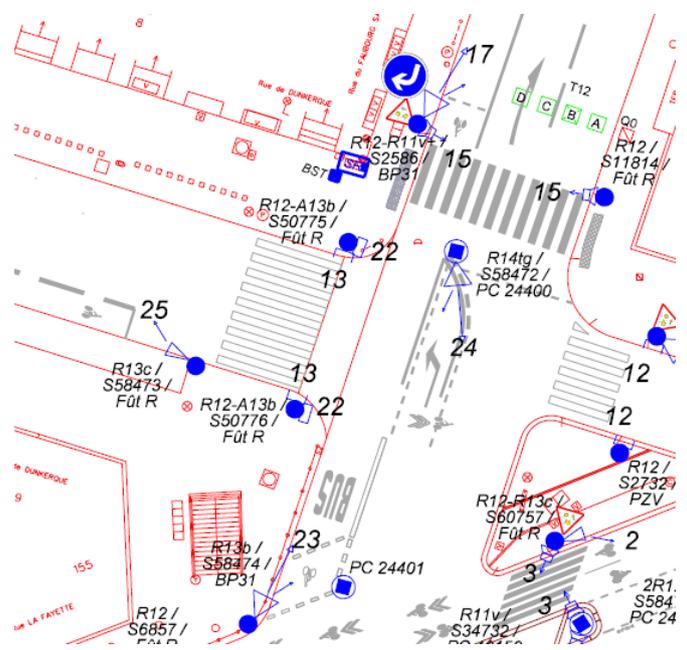


Etat existant



Etat projeté

- Au niveau du carrefour n°198, l'aménagement prévoit le déplacement du caisson piéton n°13 et du panneau lumineux n°22 sur le même fut, situés du côté impair de la rue de Dunkerque.



Etat existant



Etat projeté

Annexe 11 : Extraits du CCC de voirie _ Gare du Nord post JOP

DISPOSITIONS GENERALES

0.1. OBJET DU MARCHE

Le présent marché porte sur les travaux d'aménagement des abords de la gare du Nord après les jeux olympiques de 2024 à Paris.

Le cahier des charges complémentaires complète le CCAP et le CCTP de l'accord-cadre n°**20201120038700**, qui s'applique dans son intégralité au présent marché subséquent.

Il a pour objet de préciser les conditions d'exécution de ces travaux et d'explicitier les prestations non définies dans l'accord-cadre, qui font l'objet de prix nouveaux.

Les plans joints en annexe du présent CCC indiquent les limites d'intervention du titulaire.

Il a pour objet de préciser les conditions d'exécution de ces travaux, ainsi que les prestations relatives aux prix nouveaux.

0.3. FORME DE PRIX ET VARIATION DES PRIX

Les prestations sont réglées :

- à **prix unitaires et à quantités définies** figurant en annexe financière unique (AFU) n°1 à l'Acte d'Engagement valant BPU et DQE

- à **prix unitaires et à quantités définies** figurant en annexe BPU n°2 à l'Acte d'Engagement.

Les prestations à commandes concernent des travaux dont l'importance ne peut être définie avec certitude au stade du DCE. Cela concerne notamment les prestations relatives :

- au volume de déblais, pouvant varier soit du fait d'une pollution des terrains en place.

- à la nature des déblais, potentiellement plus ou moins pollués.

- aux mobiliers dont le nombre et les emplacements seront précisément définis sur chantier.

- à la terre végétale pour les arbres sur trottoir que l'entreprise peut être amenée à fournir et mettre en œuvre si la coordination et les délais de travaux le nécessitent.

- à la mise à disposition de GBA après achèvement de travaux.

- à toute prestation résultant d'un changement de programme.

Révision des prix :

Les prix sont révisés selon les modalités définies à l'article II – 2.1.2 du CCAP de l'accord-cadre.

L'indice de révision est le suivant :

TP08 - Travaux d'aménagement et entretien de voirie

0.4. DUREE ET DELAIS

0.4.1. Durée et modalité de reconduction du marché

La durée du marché subséquent est définie à l'article 5 « Durée » de l'Acte d'Engagement.

0.4.2. Date prévisionnelle de début d'exécution

À titre indicatif, les prestations (y compris période de préparation), objet du présent marché subséquent, commenceront en août 2024.

0.4.3. Délais d'exécution

Le délai d'exécution des travaux est de 18 mois de travaux, de Août 2024 à Janvier 2026, dont 2 mois de préparation inclus en Août et Septembre 2024 (par dérogation à l'article 28.1 du CCAG travaux 2009). Les prestations commenceront à compter de la notification de l'ordre de service adressé au titulaire selon les conditions indiquées à l'article II-5.2 du CCAP n° 20201120038700 de l'accord-cadre.

La notification de chaque ordre de service vaut ordre de commencer la préparation du chantier ou les travaux.

À défaut, les pénalités correspondantes sont applicables.

La livraison des travaux devra impérativement être prévue au plus tard en janvier 2026.

0.5. PENALITES MOBILISEES

Pour ce marché subséquent, toutes les pénalités prévues à l'article II-4.3 du CCAP de l'accord-cadre n° 20201120038700 sont mobilisables. ». **Le MOA se réserve le droit d'appliquer les pénalités prévues, notamment en cas de non-respect des délais impartis.**

0.6. CONSISTANCE DES TRAVAUX

0.6.1. Travaux objet du marche

Les travaux envisagés comportent :

SUR LA PLACE NAPOLEON III ET DE LA RUE DUNKERQUE

La dépose et repose des bacs jardinières le temps des travaux et suivant nouvelle configuration ;

La dépose des bordures, potelet et mobiliers ;

La reconstitution du quai bus

L'élargissement du parvis (pavage, bordure, caniveau) ;

L'élargissement ou réduction ponctuel de trottoir

La pose de mobilier suivant projet

La mise à niveau d'émergences techniques

Dépose et repose, câblage compris, de mâts d'éclairage public existant

SUR LA RUE DE COMPIEGNE

La dépose des bordures, potelet et mobilier ;

L'élargissement du trottoir côté impair avec création de fosse d'arbre, et dallage en joint sable ou enherbé, et pose de grille d'arbre 140x140

L'élargissement du trottoir angle Dunkerque côté pair ;
Pose de mobilier suivant projet

Nota : L'ensemble des trottoirs élargis seront en dallage à joints sablés ou enherbés. Ces surfaces et les pieds d'arbres seront perméables et recevront les eaux de ruissellement non concentrées des trottoirs asphaltés amonts.

SUR LE BOULEVARD DE DENAIN

La dépose des bordures, potelet et mobiliers ;
La réduction des trottoirs côté pair et impair ;
L'élargissement du trottoir angle Dunkerque côté pair et impair ;
La réalisation de voirie en pavé 10x10 sur lit de mortier
La création de 5 fosses pour un espace vert central avec géomembrane étanche et réserve d'eau (Trop-plein raccordé à l'égout avec création d'un branchement) ;
L'interruption de bordure pour envoi des eaux vers l'espace vert ;
La mise en place de lisse haute métallique ;
Le changement du nivellement et dallage des surfaces en joint mortier entre les arbres ;
Le dallage à joint enherbés sur les pieds d'arbres existants
La mise en place de grilles d'arbres ronds sur tous les pieds d'arbres existants ;
Création d'une chambre de comptage AEP pour l'arrosage automatique des jardinières
La pose de bornes rétractables manuelles au sud
La mise à niveau ponctuelle d'urgences techniques
La pose de mobilier suivant projet

Nota : L'ensemble des dallages enherbés projeté autour des arbres existants ainsi que les pieds d'arbres, seront perméables. Ces surfaces recevront les eaux de ruissellement non concentrées des trottoirs asphaltés amonts.

Les jardinières centrales recevront les eaux de ruissellement des chaussées ; elles seront complètement étanchées et munies d'un anti-racinaire de protection. Les eaux non restituées rejoindront un trop-plein vers le réseau d'assainissement.

SUR LA RUE DE SAINT QUENTIN NORD (ENTRE LE N°34 ET LE N°40) :

La dépose des bordures, potelet et mobiliers ;
L'élargissement du trottoir côté pair avec création de fosse d'arbre pleine profondeur en continu étanche, et dallage en joint sable ou enherbé, et pose de grille d'arbre 140x140
L'élargissement du trottoir angle Dunkerque côté impair ;
La mise à niveau ponctuelle d'urgences techniques
La pose de mobilier suivant projet

Nota : L'ensemble des trottoirs élargis seront en dallage à joints sablés ou enherbés. Ces surfaces et les pieds d'arbres seront perméables et recevront les eaux de ruissellement non concentrées des trottoirs asphaltés amonts.

SUR LA RUE DE SAINT QUENTIN CENTRE ET SUD (ENTRE LE N°2 ET LE N°30) :

La dépose des bordures, potelet et mobiliers ;
L'élargissement du trottoir, compris PPC, côté pair avec création de fosses d'arbre pleine profondeur en continu étanche, et dallage en joint sable ou enherbé, et pose de grille d'arbre 140x140
Le dallage ponctuel en joint mortier (voie pompier)
La pose de bordures, de lame basse ajourée et lisse haute métallique pour les bandes plantées
Création d'une chambre de comptage AEP pour l'arrosage automatique des jardinières
La mise à niveau ponctuelle d'urgence techniques
La réfection à l'identique du trottoir côté impair, compris PPC
La pose du mobilier suivant projet

Nota : L'ensemble des trottoirs élargies seront en dallage à joints sablés ou enherbés. Ces surfaces et les pieds d'arbres seront perméables et recevront les eaux de ruissellement non concentré des trottoirs asphaltés amonts. La fosse d'arbres continue sera complètement étanchée et munie d'un anti-racinaire de protection, les eaux non consommées rejoindront un trop-plein vers le réseau.

SUR LA RUE DE VALENCIENNES

- La dépose des bordures, potelet et mobiliers ;
- La dépose de dallage existant
- Le dallage du trottoir suivant projet et réfection des PPC
- L'élargissement ponctuel du trottoir côté pair et impair ;
- La pose de mobilier suivant projet

Le nivellement existant est repris suivant les besoins du projet.

Les ouvrages d'assainissement seront à adapter suivant les besoins du projet et sont hors marché.

Les n° de DT correspondant sont les suivants :

Compiègne n°2 à 4 : DT 2024030600587TSI

Dunkerque n°8 à 10 : DT 2024030600608TLD

Dunkerque n°10 à 24 : DT 2024030600622TF8

Saint-Quentin n°4 à 12 : DT 2024030600599TYH

Saint-Quentin n°24 à 34 : DT 2024030600893TLQ

Saint-Quentin n°34 à 40 : DT 2024030600632T2X

Valenciennes n°1 à 15 : DT 2024030600578T8V

Annexe 12 : Extrait du Détail Quantitatif Estimatif (DQE) _ partie à commande_Gare du Nord post JOP

N° PRIX	DESIGNATION	UNITE	PRIX UNITAIRE en € HT	QUANTITE	MONTANT en € HT
Chapitre 1 : INSTALLATION DE CHANTIER					
Cantonnement de chantier					
10101	Cantonnement pour le personnel de chantier, les 6 premiers mois	forfait	21 816,00 €	2	43 632,00 €
10102	Cantonnement pour le personnel de chantier, par mois après les 6 premiers mois	mois	1 744,00 €	24	41 856,00 €
10103	Baraque de réunion élément de 15 m², les 6 premiers mois	forfait	2 538,00 €	2	5 076,00 €
10104	Baraque de réunion élément de 15 m², par mois après les 6 premiers mois	mois	339,00 €	24	8 136,00 €
Emprises de chantier - règlement au forfait					
10301	Pourcentage de la masse des travaux, limité à 20 % <i>Exemple: si le pourcentage proposé par l'entreprise est de 10%, alors l'entreprise devra indiquer 10 % dans la case "pourcentage". Ainsi, si le montant des travaux associés est estimé à 1 000 000 €, alors la plus-value réglée serait de 100 000 €.</i>	%	7,00%		110 283,36 €
Sous-total Chapitre 1					208 983,36 €
Chapitre 2 : DÉCONSTRUCTION - DÉMOLITION - DÉPOSE					
Démolitions matériaux non amiantés					
Fraisage					
20101	Fraisage de jour de produits toute nature	m3	67,40 €	310	20 894,00 €
Démolition de revêtements et fondations, hors fraisage					
20105	Asphalte de trottoir compris PPC	m²	3,60 €	1600	5 760,00 €
20106	Asphaltes de chaussée ou de caniveau	m²	8,20 €	42	344,40 €
20107	Démolition de revêtements et/ou fondations trottoirs et/ou chaussées, à l'exclusion de béton armé	m3	60,60 €	1430	86 658,00 €
20109	Démolition de massif béton ou maçonnerie enterrée	m3	87,80 €	30	2 634,00 €
Déposes de pavés, dalles, bordures, ilots deux-roues, mobilier de voirie et revêtement spécial					
Pavés toutes natures					
20201	Pavés mosaïques	tonne	35,00 €	820	28 704,20 €
20202	Pavés échantillons	tonne	39,70 €	34	1 348,21 €

Source : SAGP

Annexe 13 : Extrait du DQE_ partie à quantités définies_ Gare du Nord post JOP

N° PRIX	DESIGNATION	UNITE	PRIX UNITAIRE en € HT	QUANTITE	MONTANT en € HT
Chapitre 1 : INSTALLATION DE CHANTIER					
Cantonnement de chantier					
10101	Cantonnement pour le personnel de chantier, les 6 premiers mois	forfait	21 816,00 €	2	43 632,00 €
10102	Cantonnement pour le personnel de chantier, par mois après les 6 premiers mois	mois	1 744,00 €	24	41 856,00 €
10103	Baraque de réunion élément de 15 m², les 6 premiers mois	forfait	2 538,00 €	2	5 076,00 €
10104	Baraque de réunion élément de 15 m², par mois après les 6 premiers mois	mois	339,00 €	24	8 136,00 €
Emprises de chantier - règlement au forfait					
10301	Pourcentage de la masse des travaux, limité à 20 % <i>Exemple: si le pourcentage proposé par l'entreprise est de 10%, alors l'entreprise devra indiquer 10 % dans la case "pourcentage". Ainsi, si le montant des travaux associés est estimé à 1 000 000 €, alors la plus-value réglée serait de 100 000 €.</i>	%	7,00%		110 283,36 €
Sous-total Chapitre 1					208 983,36 €

Chapitre 2 : DÉCONSTRUCTION - DÉMOLITION - DÉPOSE					
Démolitions matériaux non amiantés					
Fraisage					
20101	Fraisage de jour de produits toute nature	m3	67,40 €	310	20 894,00 €
Démolition de revêtements et fondations, hors fraisage					
20105	Asphalte de trottoir compris PPC	m²	3,60 €	1600	5 760,00 €
20106	Asphaltes de chaussée ou de caniveau	m²	8,20 €	42	344,40 €
20107	Démolition de revêtements et/ou fondations trottoirs et/ou chaussées, à l'exclusion de béton armé	m3	60,60 €	1430	86 658,00 €
20109	Démolition de massif béton ou maçonnerie enterrée	m3	87,80 €	30	2 634,00 €
Déposes de pavés, dalles, bordures, ilots deux-roues, mobilier de voirie et revêtement spécial					
Pavés toutes natures					
20201	Pavés mosaïques	tonne	35,00 €	820	28 704,20 €
20202	Pavés échantillons	tonne	39,70 €	34	1 348,21 €

Source : SAGP

Annexe 14 : Extrait de la fiche financière _Gare du Nord pré et post JOP et Olympiste rue du Faubourg Saint Denis

PRESTATIONS	N°marché	Type de contrat	Nom titulaire	Centre financier	N°EJ	Date début prestations	Date de fin prestations	Devis/ montant TTC marché	Devis HT	Montant TTC ajusté EJ	Liquidation EJ (TTC)	Situation (TD ou TN)	Accostage	% avancement
ETUDES														
Etudes préliminaires														
Etude faisabilité financière	ASF	ASF	ARCADIS	61-11-01	4502841210	17/01/2022	15/02/2022	27 840,00 €	23 200,00 €	27 840,00 €	27 840,00 €	TD1 1/01/22	0,00 €	100,00%
Diagnostic amiante	20191370001356	MAC	BATISCOPIE	61-11-01	4502860987	17/02/2022	15/03/2022	8 119,73 €	6 766,44 €	6 288,12 €	6 288,12 €	TD1 19/04/22	0,00 €	100,00%
Diagnostic amiante entre Magenta et La Fayette _ olympiste Faubourg Saint Denis	20232023S02313	MAC	BATISCOPIE	61-11-01	4503183083	29/04/2024	14/06/2024	1 262,40 €	1 052,00 €	1 262,40 €	1 262,40 €	TD1 3/05/24	0,00 €	100,00%
Campagne sondage structure	20222022T09109	MAC	LA MODERNE	61-11-01	4503010742	01/02/2023	31/03/2023	2 402,40 €	2 002,00 €	2 402,40 €	2 402,40 €	TD1 9/05/23	0,00 €	100,00%
Relève topo	20191370001260	MAC	GEOMETRE EXPER	61-11-01	4502997693	01/02/2023	28/02/2023	2 995,80 €	2 496,50 €	1 496,34 €	1 496,34 €	TD1 2/03/23	0,00 €	100,00%
Etude système arrosage denain	20232023T00211	MAC	TERIDEAL	61-11-01	4503002728	02/02/2023	31/03/2023	483,84 €	403,20 €	483,84 €	483,84 €	TD1 2/05/23	0,00 €	100,00%
Etude système arrosage St Quentin	20232023T00211	MAC	TERIDEAL	61-11-01	4503104310	27/09/2023	31/12/2023	483,84 €	403,20 €	483,84 €	483,84 €	TD1 12/12/23	0,00 €	100,00%
Analyse de terre 8 pots existants	20201120014043	MAC	EGIS	61-11-01	4503051790	26/05/2023	30/06/2023	3 422,40 €	2 852,00 €	3 422,40 €				
Relève topo Olympiste	20191370001260	MAC	GEOMETRE EXPER	61-11-01	4503056708	01/06/2023	30/06/2023	3 090,00 €	2 575,00 €	3 078,18 €	3 078,18 €	TD1 6/11/23	0,00 €	100,00%
Etude trafic Olympiste Fg St Denis	20221201S04262	MAC	AIMSUN	61-11-01	4503112552	01/09/2023	07/11/2023	15 823,20 €	13 186,00 €	15 823,20 €	15 823,20 €	TD1 5/12/23	0,00 €	100,00%
Campagne sondage structure trottoirs (voie pompiers)	20222022T09109	MAC	LA MODERNE	61-11-01	4503137128	18/12/2023	29/02/2024	1 059,00 €	882,50 €	1 059,00 €				
Etude technique création chambre de comptages	ASF	ASF	EAU DE PARIS	61-11-01	4503196984	22/04/2024	26/06/2024	804,00 €	670,00 €	804,00 €				
TOTAL								65 923,61 €	54 936,34 €	64 443,72 €	59 158,32 €			
Prestations intellectuelles														
Marché BET infrastructure voirie TF - AVP tous secteurs + PRO/DET panis 2023 + PRO/ACT/DET EVQ	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01	4502960560	01/09/2022	31/12/2026	84 285,60 €	70 238,00 €	84 285,60 €	55 213,44 €	TN7 13/05/24	29 072,16 €	65,51%
Marché BET infrastructure voirie TO1 - PRO/ACT secteur sud	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01	4503112039	18/09/2023	30/04/2024	48 720,00 €	40 600,00 €	48 720,00 €	27 144,00 €	TN2 le 2/04/24	21 576,00 €	55,71%
Marché BET infrastructure voirie TO2 - PRO/ACT Fg St Denis	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01				26 544,00 €	22 120,00 €	26 544,00 €			0,00%	
Marché BET infrastructure voirie TO3 - PRO/ACT Maubeuge	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01				21 000,00 €	17 500,00 €	21 000,00 €			0,00%	
Marché BET infrastructure voirie TO4 - DET secteur sud	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01				64 032,00 €	53 360,00 €	64 032,00 €			0,00%	
Marché BET infrastructure voirie TO5 - DET Fg St Denis	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01				34 944,00 €	29 120,00 €	34 944,00 €			0,00%	
Marché BET infrastructure voirie TO6 - DET Maubeuge	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01				27 600,00 €	23 000,00 €	27 600,00 €			0,00%	
Marché BET infrastructure voirie - BPU	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01				104 331,00 €	86 942,50 €	104 331,00 €			0,00%	
Marché BET infrastructure voirie - BPU_Conception Olympiste	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01	4503024689	08/03/2023	29/01/2024	13 056,00 €	10 880,00 €	13 056,00 €	5 076,00 €	TN1 28/11/2023		38,88%
Marché BET infrastructure voirie - BPU_Conception Olympiste complément	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01	4503117736	01/09/2023	20/11/2023	4 104,00 €	3 420,00 €	4 104,00 €	4 104,00 €	TD 28/11/2023	0,00 €	100,00%
Marché BET infrastructure voirie - BPU_Photomontage	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01	4503090134	01/02/2023	30/09/2023	1 440,00 €	1 200,00 €	1 440,00 €	1 440,00 €	TD1 12/12/23	0,00 €	100,00%
Marché BET infrastructure voirie - BPU_réalisation Olympiste	20222022S06764	MSAC	EPDC	61-11-01	4503117752	02/11/2023	30/04/2024	3 696,00 €	3 080,00 €	3 696,00 €			3 696,00 €	0,00%
Marché BET Dossier loi sur l'eau	20222020S06011	MAC	ATM	61-11-01	4503002377	30/01/2023	07/04/2023	35 232,00 €	29 360,00 €	35 232,00 €	30 876,00 €	TN2 le 29/11/23	4 356,00 €	87,64%
Marché AMO_Projet entre 50ke et 200k€ HT_Etude photométrique	20212021T01505	MGP	CIELIS	61-11-01	4503021854	10/03/2023	15/04/2023	1 347,36 €	1 122,80 €	1 347,36 €	1 347,36 €	TD1 le 5/10/23	0,00 €	100,00%
Marché AMO_Etude PRO	20212021T01505	MGP	CIELIS	61-11-01										
Marché AMO_Suivi travaux	20212021T01505	MGP	CIELIS	61-11-01										
Marché OPC - Tranche ferme Nov 2022 à Juillet 2024 - avance n°2	20221370090018	Mandat	PARISEINE	61-11-01	4502983665	22/11/2022	31/07/2024	35 000,00 €	29 166,67 €	127 752,00 €	85 400,00 €	TN3 le 24/01/24	42 352,00 €	66,85%
Marché OPC - Tranche ferme Nov 2022 à Juillet 2024	20221370090018	Mandat	PARISEINE	61-11-01	4502982621	22/11/2022	31/07/2024	199 920,00 €	166 600,00 €	199 920,00 €	138 474,75 €	TN3 20/02/24	61 445,25 €	69,27%
Marché OPC - TO 1 - Oct à déc 2024 - S1 et S2 2025	20221370090018	Mandat	PARISEINE	61-11-01		01/12/2024	31/12/2025	142 200,00 €	118 500,00 €	142 200,00 €				
Marché OPC - TO 1 - S1 et S2 2026	20221370090018	Mandat	PARISEINE	61-11-01				113 850,00 €	94 875,00 €	113 850,00 €				
Visuel projet horizon 2024 et 2026	20181120014019	MAC	PARIMAGE	61-11-01	4502951317	30/03/2022	30/04/2022	10 080,00 €	8 400,00 €	10 080,00 €	10 080,00 €	TD2 11/10/22	0,00 €	100,00%
TOTAL								971 381,96 €	809 484,97 €	1 064 133,96 €	359 155,55 €			
TRAVAUX														
Travaux infra														
Travaux aménagement provisoire avant JOP	20222022T09109	MAC	LA MODERNE	61-11-01	4503063019	30/10/2023	22/12/2023	269 101,66 €	224 251,38 €	269 101,66 €	78 070,27 €	TN2 le 24/01/24	191 031,39 €	29,01%
Fourniture matériaux pré JOP		Délégation	CMA					56 000,00 €	46 666,67 €	56 000,00 €				
Fourniture matériaux post JOP		Délégation	CMA					775 000,00 €	645 833,33 €	775 000,00 €				
Travaux aménagement définitif après JO (estim EPDC)								3 371 400,00 €	2 809 500,00 €	3 371 400,00 €				
Travaux Fg St Denis (estim Artelia)								1 680 000,00 €	1 400 000,00 €					
Travaux maubeuge (estim Artelia)								1 200 000,00 €	1 000 000,00 €					
Création traversée provisoire 177 fg St Denis et relocalisation L91		Délégation	STVC	61-01-??				50 000,00 €	41 666,67 €	50 000,00 €				
Test CMA espacement entre potelet arceaux	20222022T09111	MAC	EJL	61-11-01	4503084612	25/09/2023	29/12/2023	2 780,16 €	2 316,80 €					
Déplacement mât support caméra pré JOP		ASF	CITELUM	61-11-01	4503118396	15/01/2024	30/03/2024	7 920,10 €	6 600,08 €	7 920,10 €	7 920,10 €	TD1 le 28/03/24	0,00 €	100,00%
Fabrication pose affichage légal DP	20222022S02724	MAC	PUBBULEGAL	61-11-01	4503119842	02/11/2023	31/12/2023	1 076,57 €	897,14 €	1 076,57 €	1 076,57 €	TD1 le 27/02/24	0,00 €	100,00%

Source : SAGP

Annexe 15 : PIC et LAR pour le projet d'Olympiste rue du Faubourg Saint Denis

VILLE DE PARIS

TRAVAUX OLYMPISTES RUE DU FAUBOURG SAINT-DENIS

Ici, nous créons des aménagements dits « olympistes » en réseau pour favoriser et sécuriser les trajets des vélos entre les sites olympiques en prévision de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques à l'été 2024.

Le chantier au Jour le Jour :

- ⚠ Fermeture à la circulation générale de la voie du sens Sud → Nord pour la dédier aux vélos, à la desserte locale, aux bus et aux taxis
- ⚠ Report de la circulation en amont, avec une adaptation des panneaux de signalisation routière et du marquage au sol.

Les Impacts :

- ⚠ Les travaux de signalisation verticale ainsi que le marquage des zones de livraison seront effectués de jour.
- ⚠ Les travaux de signalisation horizontale (passages piétons, sas vélos, logos bus et vélo) seront réalisés la nuit.

QUOI ?
CRÉATION
D'AMÉNAGEMENT
CYCLABLE POUR LES
JEUX OLYMPIQUES ET
PARALYMPIQUES 2024

QUAND ?
DU 13 MAI
AU 14 JUIN 2024

OÙ ?
RUE DU FAUBOURG
SAINT-DENIS
(ENTRE LE BOULEVARD
MAGENTA ET LE
BOULEVARD DE LA
CHAPELLE)

POUR EN SAVOIR +
SUR [PARIS.FR/CHANTIERS](https://paris.fr/chantiers)
ET AU 3975*

*COUT D'UN APPEL LOCAL

PIC, source : Daphné BELOW et SAGP



TRAVAUX OLYMPISTES RUE DU FAUBOURG SAINT-DENIS

Quoi ?

En prévision de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques à l'été 2024, des aménagements dits « olympistes » en réseau sont créés pour favoriser et sécuriser les trajets des vélos entre les sites olympiques.

Où ?

Rue du Faubourg Saint-Denis (tronçon situé entre le Boulevard de Magenta et le Boulevard de la Chapelle)

Quand ?

Du 13 mai au 14 juin 2024

Comment ?

- ↳ Fermeture à la circulation générale de la voie du sens Sud → Nord pour la dédier aux vélos, à la desserte locale, aux bus et aux taxis.
- ↳ Report de la circulation en amont, avec une adaptation des panneaux de signalisation routière et du marquage au sol.

Les impacts :

- ↳ Les travaux de signalisation verticale ainsi que le marquage des zones de livraison seront effectués de jour.
- ↳ Les travaux de signalisation horizontale (passages-piétons, sas vélos, logos bus et vélo) seront réalisés la nuit.

Contacts

RÉALISATION
VILLE DE PARIS
DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS
SERVICE DES AMÉNAGEMENTS ET DES GRANDS PROJETS
121 AVENUE DE FRANCE, PARIS 13^{ème}

ENTREPRISES
CIELIS / AXIMUM

**Plus d'infos
sur paris.fr/chantiers
et au 3975***

*COST D'UN APPEL LOCAL

Conception et Impression : Ville de Paris

PATIENCE ON EMBELLIT VOTRE QUARTIER

Annexe 16 : Récépissé de DT _ Porte de Montreuil

© DICT.fr



Récépissé de DT Récépissé de DICT



*Au titre du chapitre IV du titre V du livre V (partie réglementaire) du Code de l'environnement
et de la section 12 du chapitre IV du titre III du livre V de la 4^{ème} partie (partie réglementaire) du Code du travail*

(Annexe 2 de l'arrêté du 15 février 2012 modifié - NOR : DEVP1116359A)

<input checked="" type="checkbox"/> Récépissé de DT <input type="checkbox"/> Récépissé de DICT <input type="checkbox"/> Récépissé de DT/DICT conjointe	Destinataire Dénomination : MARETTE Pascal Complément / Service : Direction de la Voirie et des Déplacements Numéro / Voie : 121 Avenue de France Lieu-dit / BP : Code Postal / Commune : 75 0 1 3 PARIS Pays : France
N° consultation du téléservice : 2 0 2 4 0 6 0 3 0 0 6 1 3 T P J N° d'affaire du déclarant : _____ Personne à contacter (déclarant) : MARETTE Pascal Date de réception de la déclaration : 03 / 06 / 2024 Commune principale des travaux : Paris 20 ^e Arrondissement Adresse des travaux prévus : Porte de Montreuil	Coordonnées de l'exploitant : Raison sociale : VILLE DE PARIS DPE-STEА-SAP-CIRCONSCRIPTION EST CHEZ SOGEL Personne à contacter : _____ Numéro / Voie : TSA 70011 Lieu-dit / BP : _____ Code Postal / Commune : 93 9 1 3 4 DARDILLY CEDEX Tél. : 0 1 4 4 7 5 2 2 9 0 Fax : 0 1 7 0 8 4 5 2 6 5
Éléments généraux de réponse	
<input type="checkbox"/> Les renseignements que vous avez fournis ne nous permettent pas de vous répondre. La déclaration est à renouveler. Précisez notamment : _____ <input type="checkbox"/> Les réseaux/ouvrages que nous exploitons ne sont pas concernés au regard des informations fournies. Distance > à : _____ m <input checked="" type="checkbox"/> Il y a au moins un réseau/ouvrage concerné (voir liste jointe) de catégorie : <u>EU</u> (voir liste des catégories au verso)	
Modification ou extension de nos réseaux / ouvrages	
Modification ou extension de réseau/ouvrage envisagée dans un délai inférieur à 3 mois : <u>Voir légende dans le plan</u> <input type="checkbox"/> Réalisation de modifications en cours sur notre réseau/ouvrage. Veuillez contacter notre représentant : _____ Tél. : <small>NB : Si nous avons connaissance d'une modification du réseau/ouvrage dans le délai maximal de 3 mois à compter de la consultation du téléservice, nous vous en informons.</small>	
Emplacement de nos réseaux / ouvrages	
<input checked="" type="checkbox"/> Plans joints : Références : _____ Echelle ₍₁₎ : <u>voir plan</u> Date d'édition ₍₁₎ : ____/____/____ Sensible : <input type="checkbox"/> Prof. régl. min ₍₁₎ : _____ Matériau réseau ₍₁₎ : _____ <small>NB : La classe de précision A, B ou C figure dans les plans.</small> <input type="checkbox"/> Réunion sur chantier pour localisation du réseau/ouvrage : <input type="checkbox"/> Date retenue d'un commun accord : ____/____/____ à ____ h ____ ou <input type="checkbox"/> Prise de RDV à l'initiative du déclarant (date du dernier contact non conclusif : ____/____/____) <input type="checkbox"/> Votre projet doit tenir compte de la servitude protégeant notre ouvrage. <input type="checkbox"/> (cas d'un récépissé de DT) Vous devez prévoir des investigations complémentaires à notre charge (hors cas d'exemption prévus dans la réglementation) (2) <input type="checkbox"/> Des branchements non cartographiés sont présents. Ils sont soit pourvus d'affleurants visibles et rattachés à un réseau principal souterrain identifié dans les plans joints, soit munis de dispositifs automatiques supprimant tout risque en cas d'endommagement (2)	
<small>(1) : facultatif si l'information est fournie sur le plan joint. (2) : pour les tronçons et branchements non cartographiés en classe A, prévoir des clauses techniques et financières particulières dans le marché.</small>	
Recommandations de sécurité	
Les recommandations techniques générales en fonction des réseaux et des techniques de travaux prévues sont consultables sur www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr Les recommandations techniques spécifiques suivantes sont à appliquer, en fonction des risques liés à l'utilisation des techniques de travaux employées : <u>Des branchements sans affleurant sont susceptibles d'être dans l'emprise concernée.</u> Rubriques du guide technique relatives à des ouvrages ou travaux spécifiques : <u>Ch 3.9 : 5 et fiche technique liée à vos techniques</u> Pour les exploitants de lignes électriques : si la distance d'approche a été précisée, la mise hors tension est : <input type="radio"/> possible <input type="radio"/> impossible Mesures de sécurité à mettre en œuvre : <u>Voir fiche technique en annexe.</u> Dispositifs importants pour la sécurité : <u>Aucun dans l'emprise</u>	
Cas de dégradation d'un de nos ouvrages	
En cas de dégradation d'un de nos ouvrages, contactez nos services au numéro de téléphone suivant : <u>0 1 4 4 7 5 2 2 9 0</u> Pour toute anomalie susceptible de mettre en cause la sécurité au cours du déroulement du chantier, prévenir le service départemental d'incendie et de secours (par défaut le 18 ou le 112) : DPE-STEА.	
Responsable du dossier Nom : <u>YOUSSEF KASSIM</u> Désignation du service : <u>STEА-SAP-Circ. Est</u> Tél. : <u>0 1 4 4 7 5 2 2 7 3</u>	Signature de l'exploitant ou de son représentant Nom du signataire : <u>KASSIM YOUSSEF</u> Signature : Date : <u>04 / 06 / 2024</u> Nombre de pièces jointes, y compris les plans : <u>4</u>

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, garantit un droit d'accès et de rectification des données auprès des organismes destinataires du formulaire.

Source : DPE-STEА

Annexe 17 : Présentation du projet de réaménagement de la rue du Commandant René Mouchotte

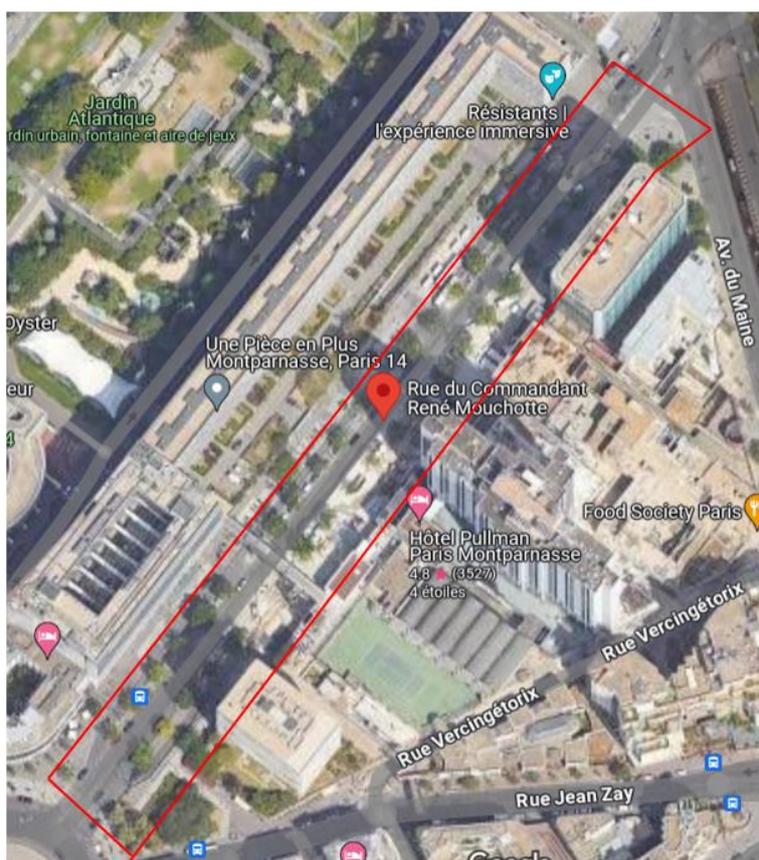
FICHE PROJET

Intitulé du projet : Réaménagement de la rue du Commandant René Mouchotte
Arrdt(s) : 14^{ème}

DONNÉES CLEFS DU PROJET

MOA	Hannah Goldberg
Chef de projet :	Hannah Goldberg
Budget de l'opération :	11 M € TDCVFE
Surface du projet :	15 200 m ²
Subventions	AESN, Fonds Verts, DSIL

PÉRIMÈTRE DU PROJET



Source : Google Maps

PROGRAMME DU PROJET

La première forêt urbaine de Paris a été livrée avant les jeux olympiques de Paris 2024 sur la place de Catalogne, dans le 14^{ème} arrondissement de Paris. Au total, 470 arbres ont été plantés ! Dans la continuité de cet aménagement, la Ville de Paris prévoit de réaménager, après les jeux, la rue du Commandant René Mouchotte afin de végétaliser cet espace aujourd’hui très minéral et de contribuer ainsi à une desimpermeabilisation massive de la capitale.





La forêt urbaine de la place de Catalogne, source : paris.fr

Les travaux prévus sur la rue du commandant René Mouchotte sont les suivants :

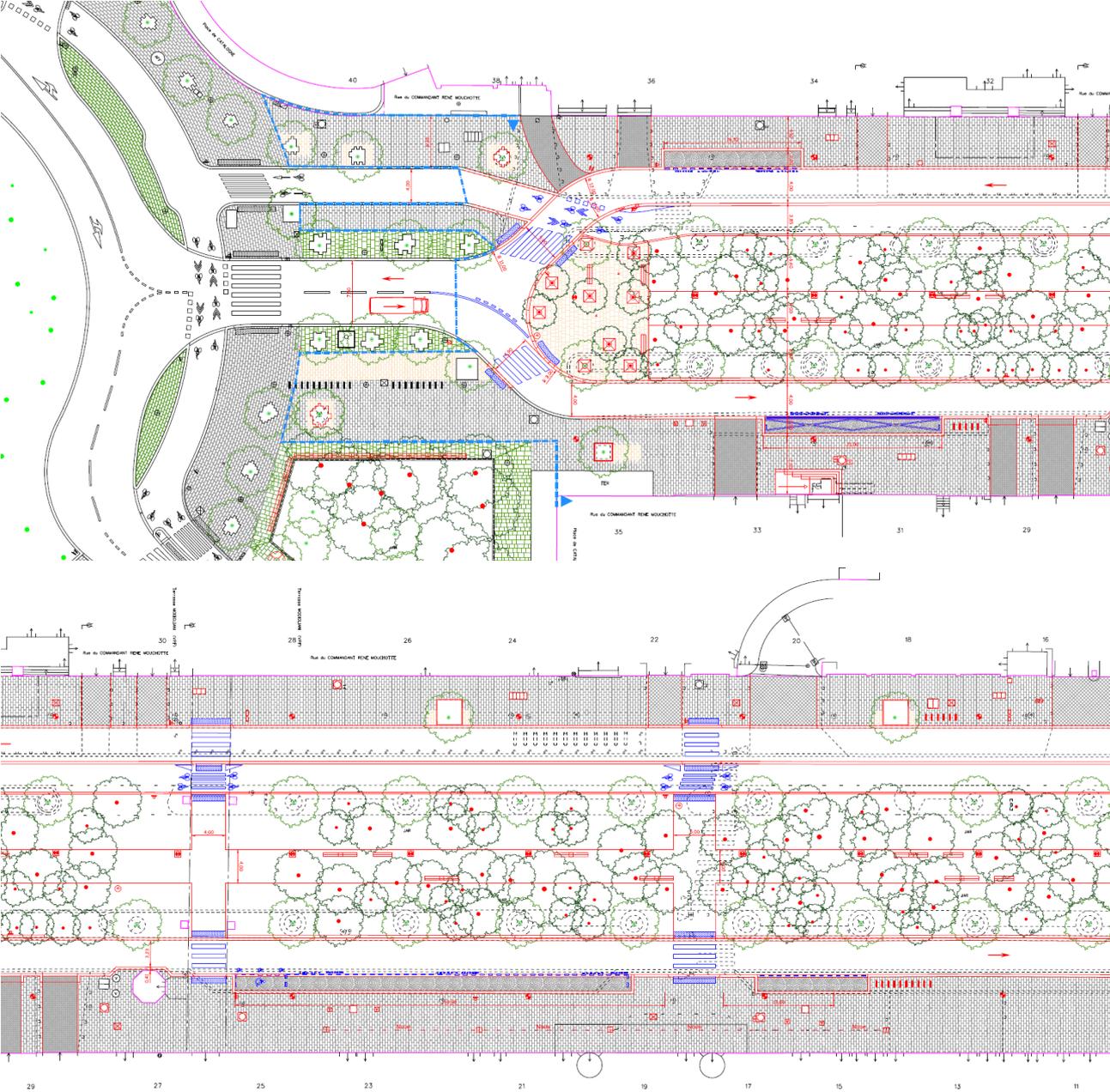
- report de la circulation sur les deux contre-allées de part et d'autre de la rue afin de libérer l'espace central et de le végétaliser
- création d'un terre-plein central végétalisé : plantation d'une grande densité d'arbres afin de créer une ambiance forestière à l'image de la forêt urbaine de la place de Catalogne livrée en juin 2024
- aux extrémités du terre-plein, création de deux oreilles dallées et mise en place de bancs sur l'ensemble du linéaire du terre-plein
- création d'une piste cyclable bi directionnelle sur le côté pair du terre-plein
- création de 11 traversées piétonnes
- dallage des trottoirs sur l'ensemble du linéaire et pavage des places de stationnement en Lincoln
- mise en place de mobilier urbain sur l'ensemble du linéaire de la rue : (arceaux vélos, sanisettes, etc...)
- Reprise des pieds d'arbres existants sur les trottoirs de la rue
- Reprise ponctuelle des terre-pleins au niveau du carrefour avec l'avenue du Maine et mise en place d'arceaux vélos.

CALENDRIER DES TRAVAUX

La période de préparation des travaux débutera en juillet 2024 et durera 2 mois.
Les travaux débuteront en octobre 2024 pour un délai de 15 mois.

L'achèvement des travaux est prévu pour la fin du mois de décembre 2025.

PLANS ANNEXES



Annexe 18 : Présentation du projet de pérennisation de la SLT aux abords de la Samaritaine

FICHE PROJET

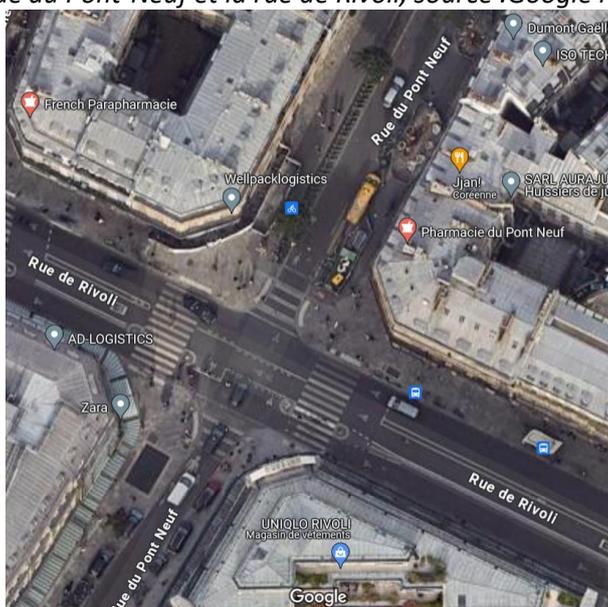
Intitulé du projet : Pérennisation de la Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT) aux abords de la Samaritaine
Arrdt(s) : 1^{er} arrondissement

DONNÉES CLEFS DU PROJET

MOA Chef de projet :	Hannah Goldberg Daphné Below
MOE Études Architecte : Ingénieur :	Non
MOE Travaux Interlocuteur :	Daphné Below
Budget TTC de l'opération	49 600 €
Périmètre	Carrefour n°10 entre la rue de Rivoli et la rue du Pont-Neuf Carrefour n°37 entre la rue du Pont-Neuf et le quai du Louvre

PÉRIMÈTRE DU PROJET

Carrefour n°10 entre la rue du Pont-Neuf et la rue de Rivoli, source :Google Maps



Carrefour n°37 entre la rue du Pont-Neuf et le quai du Louvre, source : Google Maps



PROGRAMME DU PROJET

A la suite des travaux d'aménagement aux abords de la Samaritaine, le sens de la circulation de la rue du Pont-Neuf a été inversé. De plus, la rue est devenue, dans sa partie basse, une aire piétonne et, dans sa partie haute, une zone de rencontre limitée à 20 km/h. Il a donc fallu revoir la disposition et le fonctionnement des feux de circulation au niveau des carrefours concernés, à savoir le carrefour n°10 entre la rue du Pont-Neuf et la rue de Rivoli et le carrefour n°37 entre la rue du Pont-Neuf et le Quai du Louvre. Des feux provisoires avaient été installés à la suite de l'aménagement. L'objectif des derniers travaux engagés en avril 2024 consistaient donc à pérenniser les aménagements de SLT provisoires.

Travaux effectués au niveau du carrefour n°10 :

- Dépose des perches provisoires au niveau du 10 de la rue du Pont-Neuf .
- Pose d'un feu voiture au niveau du 10 de la rue du Pont-Neuf.
- Dépose d'un feu voiture et pose d'un feu vélo au niveau du 12 de la rue du Pont-Neuf.
- Réfection du dallage à la suite des tranchées réalisées pour la pose des feux définitifs.

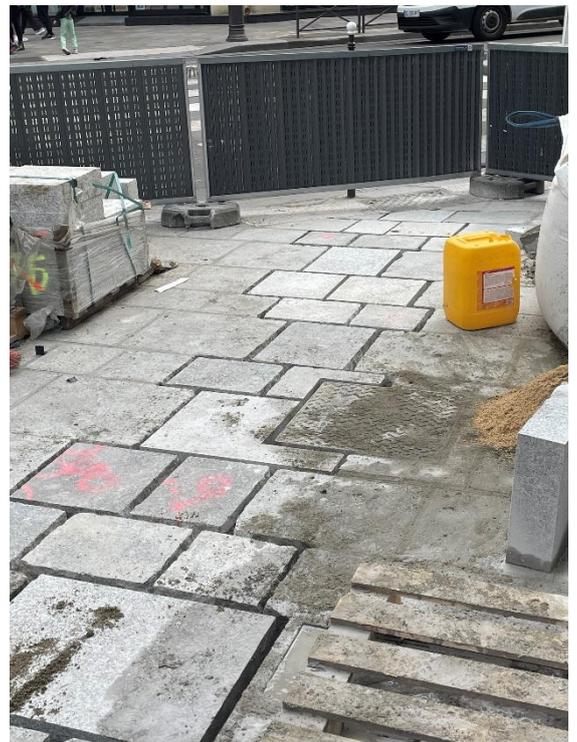
Travaux effectués au niveau du carrefour n°37 :

- Dépose d'un feu voiture et pose d'un feu vélo à la place au niveau du 2 de la rue du Pont-Neuf.
- Réfection du dallage à la suite des tranchées réalisées pour la pose des feux définitifs.

CALENDRIER DES TRAVAUX

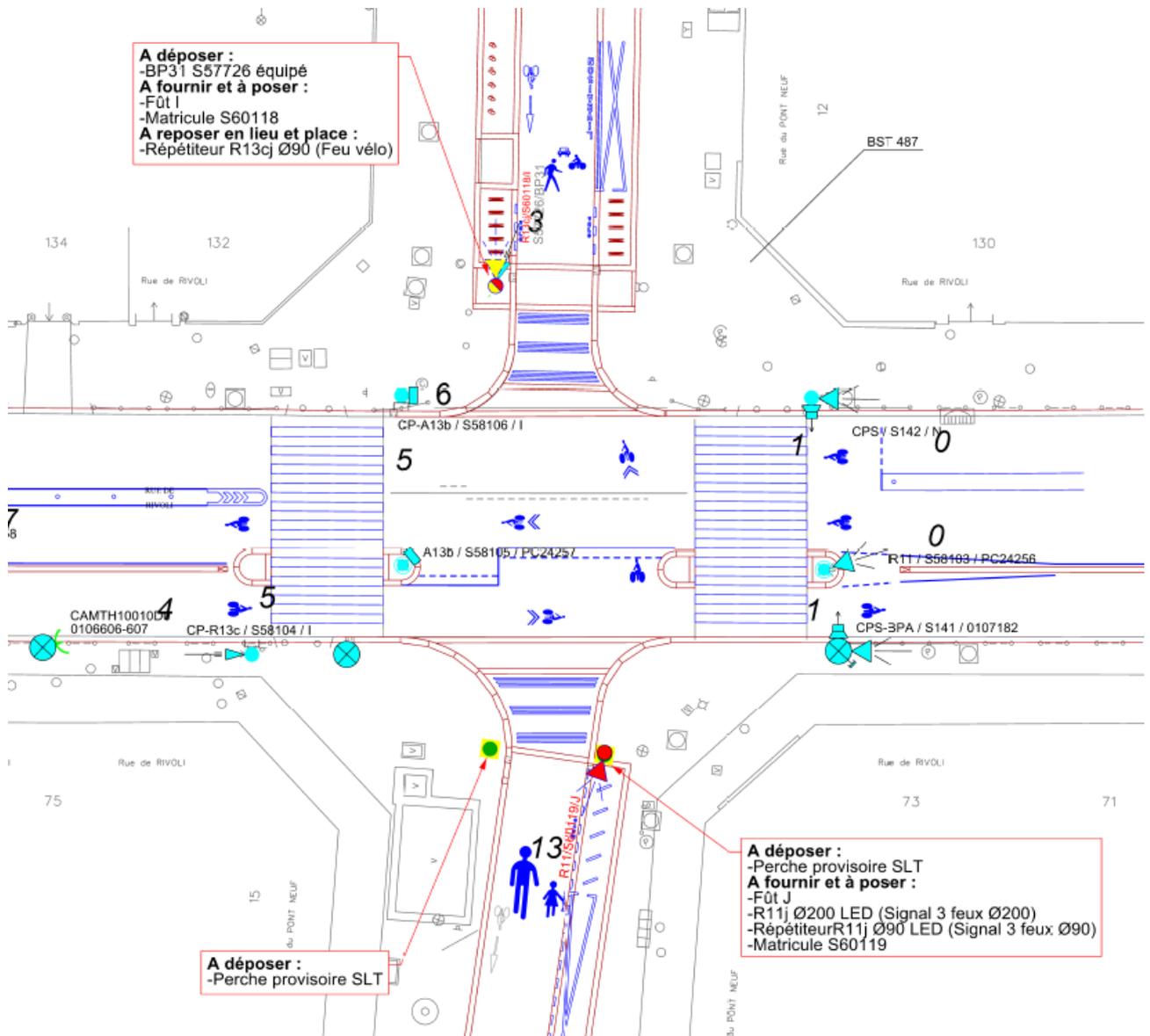
- Préparation de chantier : courant mars 2024
- Travaux effectués du 02 avril au 06 juin 2024
- Réception des travaux et réunion avec le bureau de contrôle chargé de vérifier la conformité électrique des installations le 06 juin 2024
- Levée des réserves jusqu'au 11 juin 2024

PHOTOS



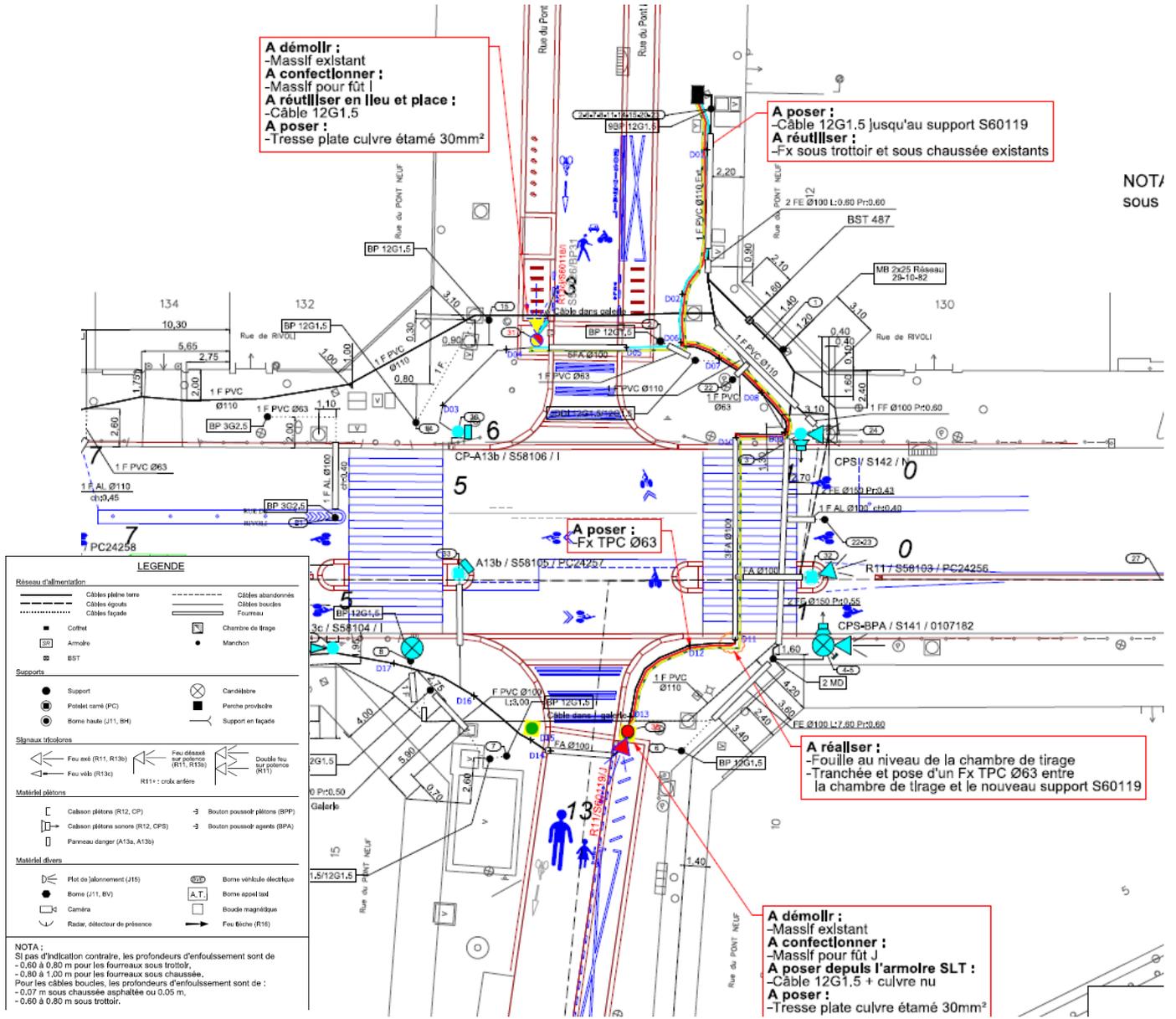
Réfection du dallage à la suite des tranchées réalisées pour la pose des feux définitifs, source :
Daphné Below

PLANS ANNEXES A LA FICHE PROJET

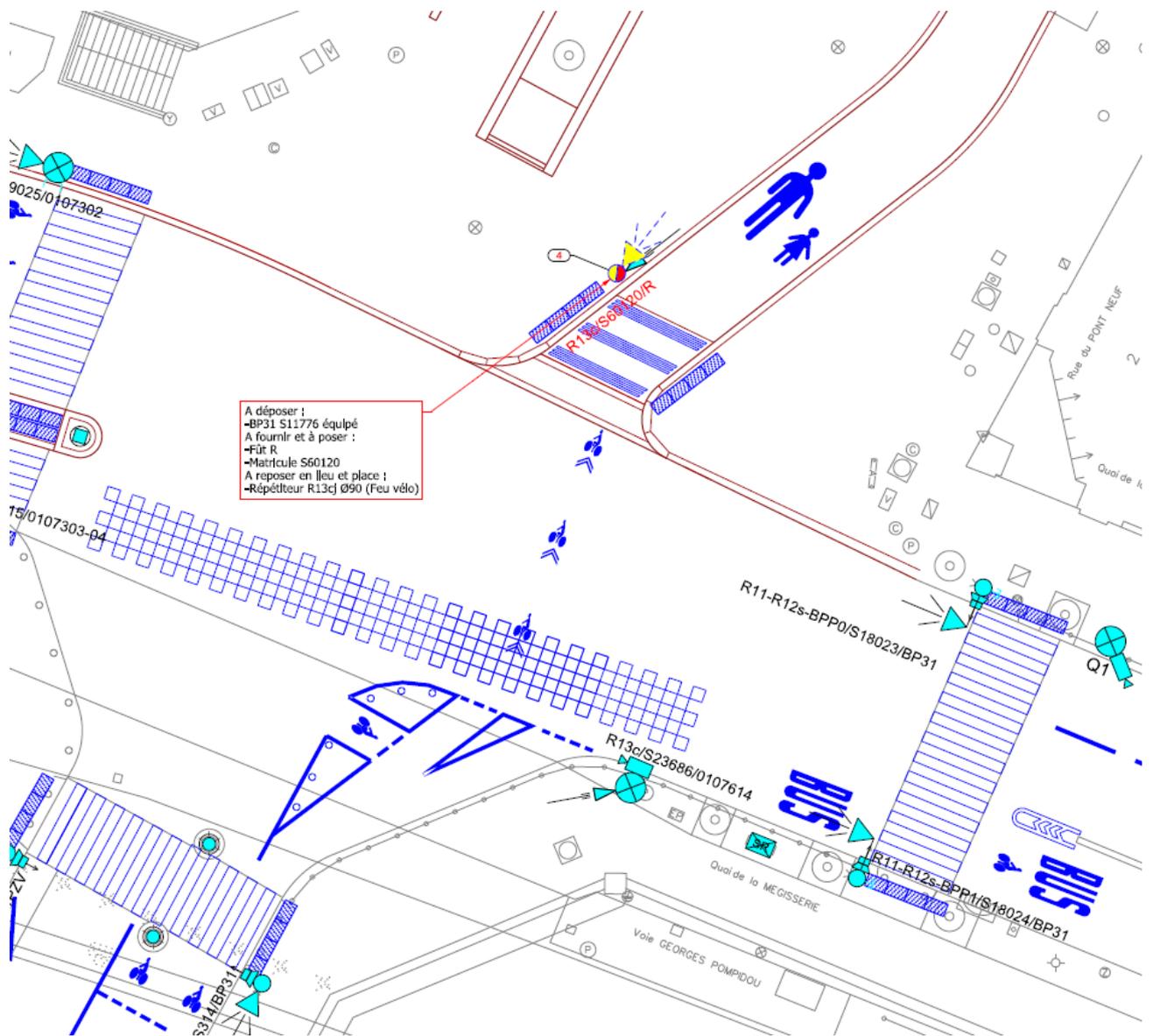


Extrait du plan PRO hors-sol du carrefour n°10, source : Cielis, ATMO

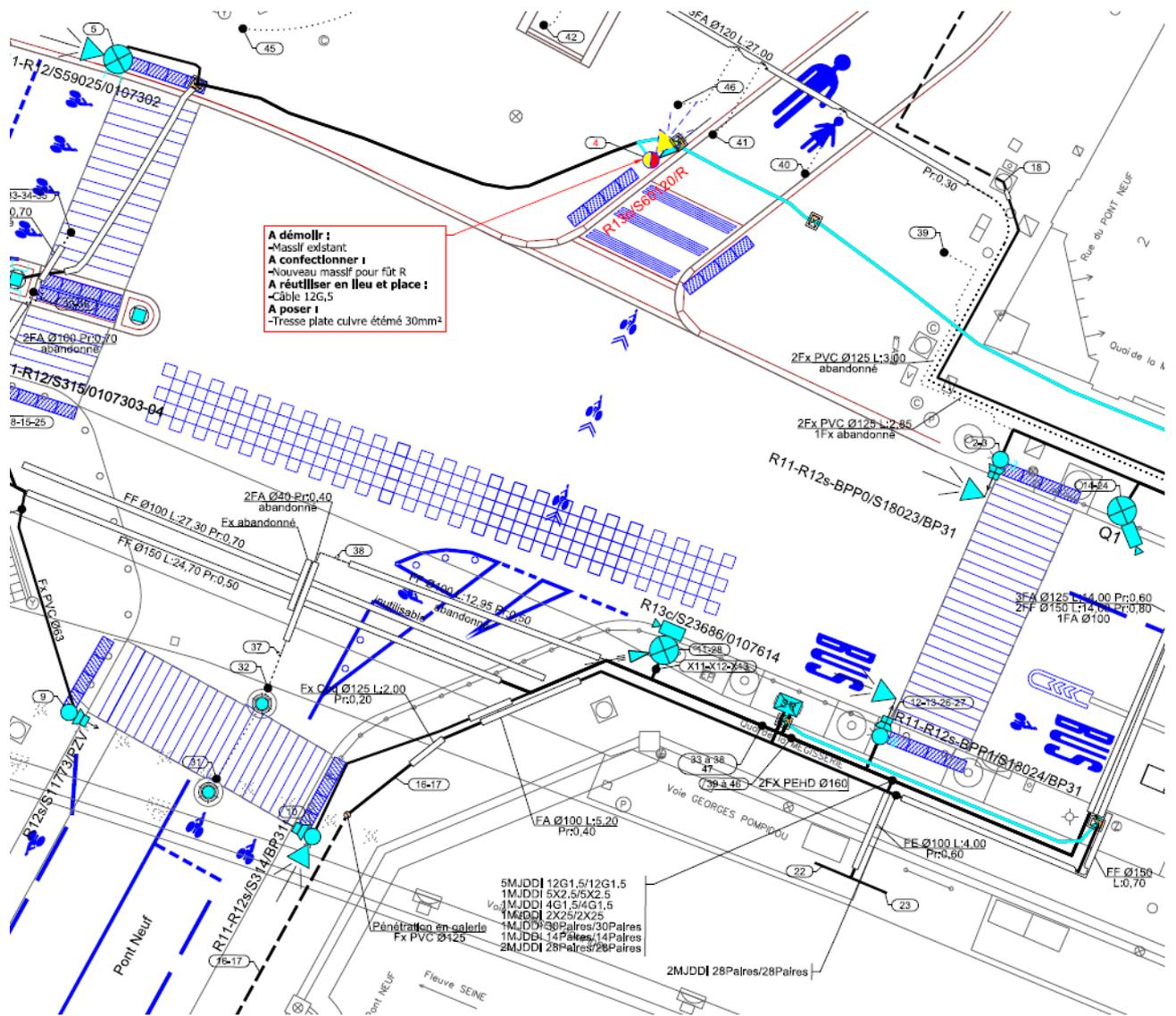
NOT/
sous



Extrait du plan PRO sous-sol du carrefour n°10, source : Cielis, ATMO

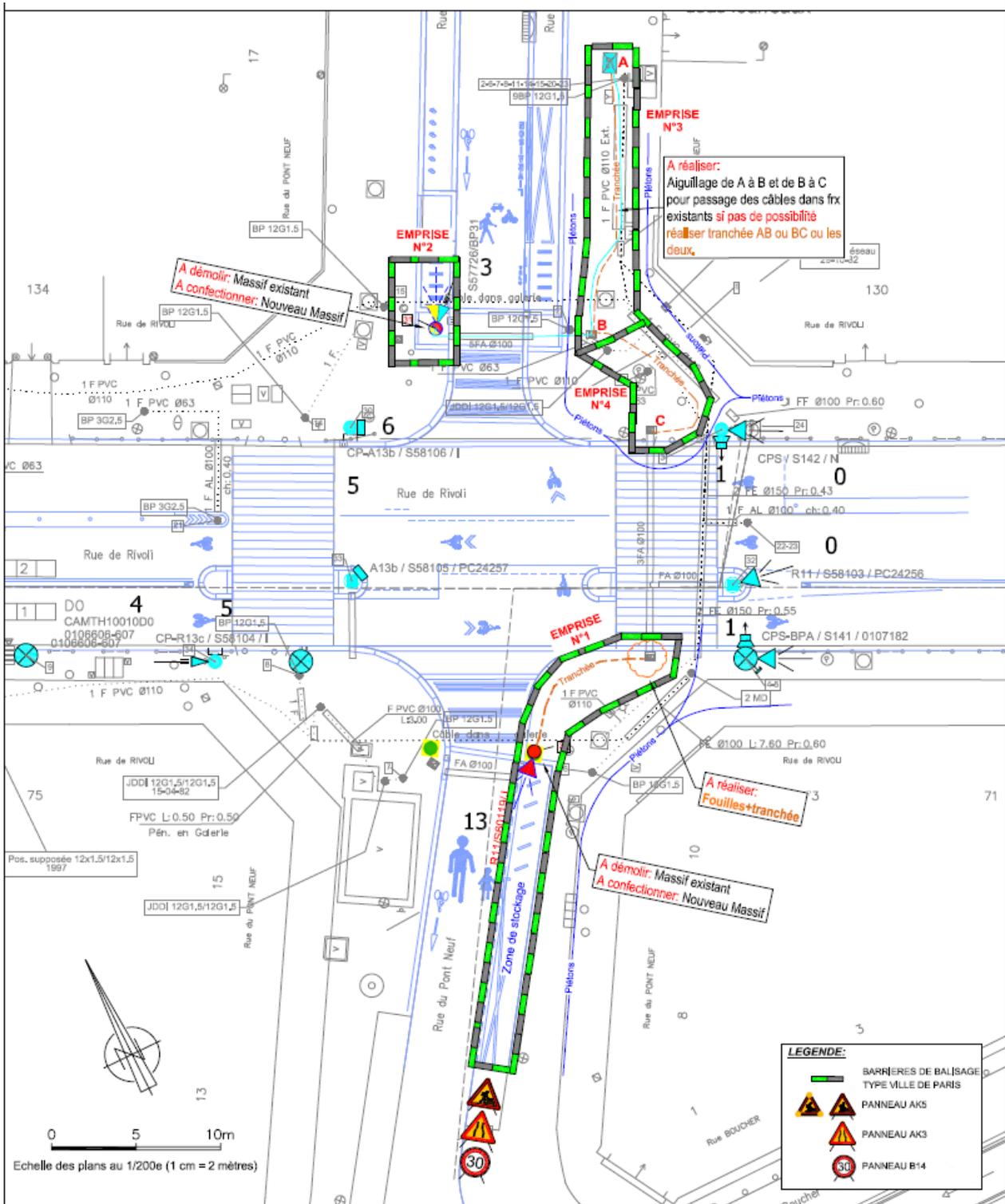


Extrait du plan PRO hors-sol du carrefour n°37, source : Cielis, ATMO



Extrait du plan PRO sous-sol du carrefour n°37, source : Cielis, ATMO

Annexe 19 : Plan d'emprise de l'entreprise Bouygues_Samaritaine



Annexe 20 : Relevé de décision _Samaritaine

Relevé de décision n°1–réunion du 12/03/24 – auteur : Daphné Below

Projet : Pérennisation de la SLT au niveau des carrefours 10 et 37

Objet de la réunion : Planification des travaux

Participants :

- Bouygues : Abdelrani Rabhi, Billel Lala
- CIELIS : Myriam Moll, Clément Sainsard, Romane Grudler
 - Personne en charge du suivi de projet : Clément Sainsard
 - Personne en charge de la conduite de travaux : Romane Grudler
- SAGP (Hannah Goldberg, Pascal Marette, Daphné Below)

Contenu :

Présentation de la nature des travaux à effectuer par l'entreprise Bouygues à **partir du 15/04/24**.

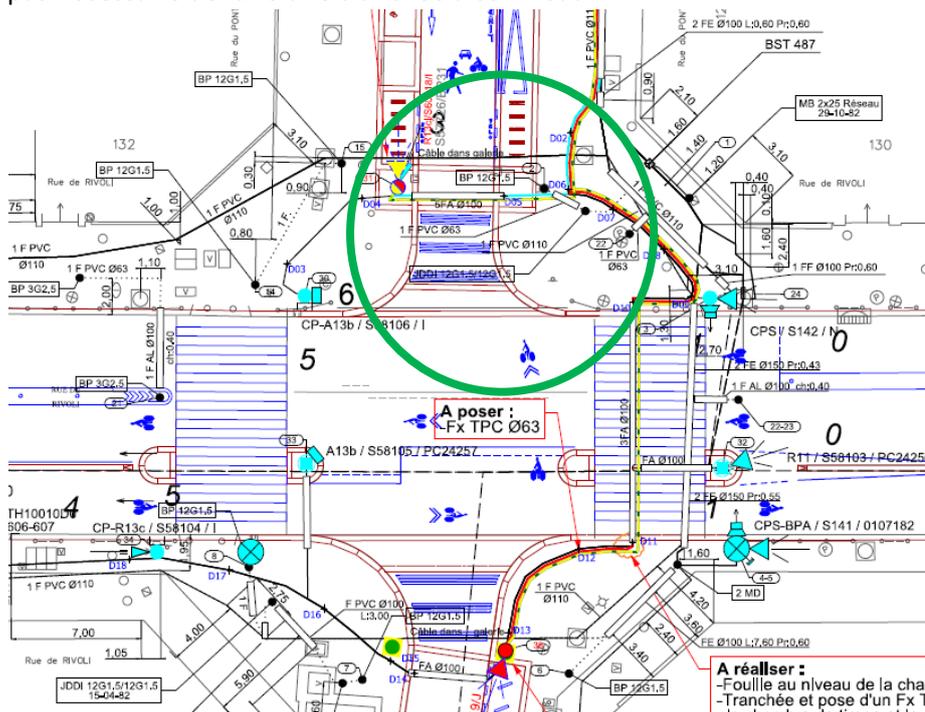
Documents attendus :

Nous attendons de la part de Bouygues les éléments suivants :

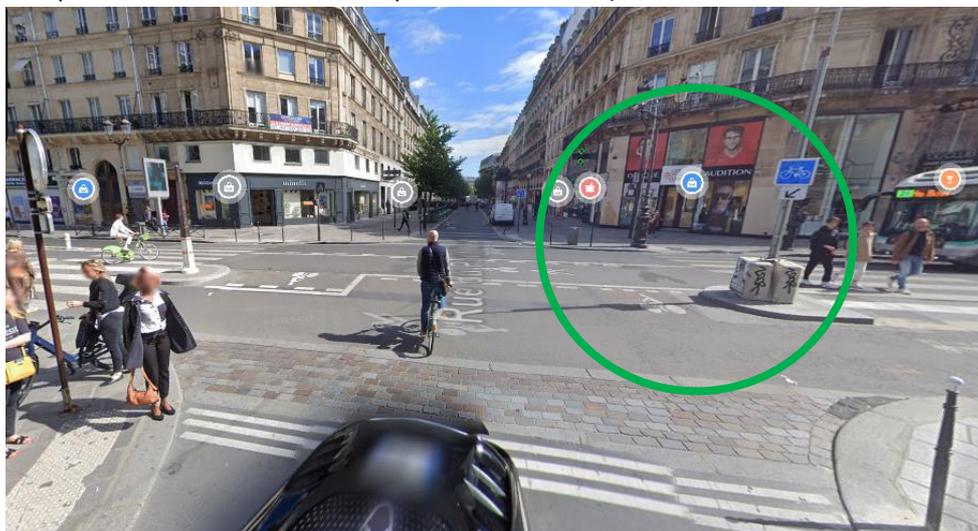
- plans d'emprise
- planning des travaux
- plans d'EXE

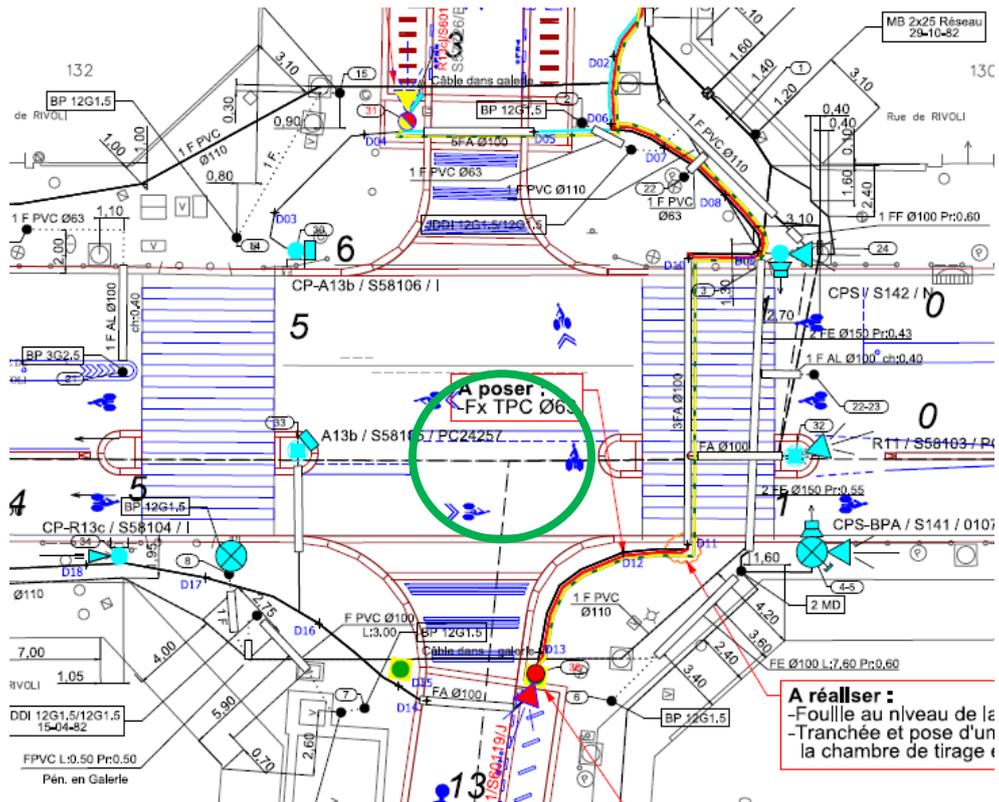
Points à confirmer/vérifier :

- CRF 10 : Câble déjà posé au niveau de la tranchée nord (cf plan ci-dessous) ? Si c'est le cas, pas nécessaire de faire une tranchée à ce niveau.



- CRF 10 et 37 : Si le maintien des deux massifs béton n'est pas possible (car entraxes différents), **prévoir en plus deux feux provisoires vélo**. Dans ce cas : nécessaire de fournir au SAGP un **nouveau devis** comprenant ces deux feux provisoires.
- CRF 10 : panneau vélo sur refuge-piétons. La repose du panneau après dépose ne semble à priori pas nécessaire. A confirmer par la STV-centre (Louise Gard et Nicolas Delnatte).





- **CRF 10** : coordination à faire avec Kevin Dussolle de l'entreprise SNTPP au niveau de la réfection de trottoir suite à la création de la tranchée. Voir avec SNTPP s'il peut intervenir dans la foulée de Bouygues. **Si ce n'est pas le cas : faire un remblai à 0.**

Annexe 21 : OPR : extraits des EXES 4, 5 et 6 _ Samaritaine



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE
Direction des Affaires Juridiques

MARCHES PUBLICS ET ACCORDS-CADRES

EXE4

RECEPTION DES TRAVAUX

PROCÈS-VERBAL DES OPÉRATIONS PRÉALABLES À LA RÉCEPTION¹

Le formulaire EXE4 est un modèle, qui peut être utilisé par le maître d'œuvre, pour formaliser le procès-verbal des opérations préalables à la décision de réception des ouvrages.

A - Identification du pouvoir adjudicateur (ou de l'entité adjudicatrice).

(Reprendre le contenu de la mention figurant dans les documents constitutifs du marché public.)

VILLE DE PARIS

Mairie de Paris – DVD – ACO – SAGP
121 av de France – 75639 PARIS
SIRET N° 301 852 042 00086

B - Identification du titulaire du marché public.

[Indiquer le nom commercial et la dénomination sociale du titulaire individuel ou de chaque membre du groupement titulaire, les adresses de son établissement et de son siège social (si elle est différente de celle de l'établissement), son adresse électronique, ses numéros de téléphone et de télécopie et son numéro SIRET. En cas de groupement d'entreprises titulaire, identifier le mandataire du groupement.]

Société Nouvelle de Travaux Publics et Particuliers

Siège social : 2 rue de la Corneille,
94 122 Fontenay-Sous-Bois
Agence 93 : 6 rue de l'Industrie,
93 000 Bobigny
SIRET N° 572 075 109 00015

C - Identification du maître d'œuvre.

[Indiquer le nom commercial et la dénomination sociale du maître d'œuvre, les adresses de son établissement et de son siège social (si elle est différente de celle de l'établissement), son adresse électronique, ses numéros de téléphone et de télécopie et son numéro SIRET.]

VILLE DE PARIS

Mairie de Paris – DVD – ACO – SAGP
121 av de France – 75639 PARIS
SIRET N° 301 852 042 00086

D - Objet du marché public.

(Reprendre le contenu de la mention figurant dans les documents constitutifs du marché public. En cas d'allotissement, préciser également l'objet de la consultation. En cas d'accord-cadre, indiquer l'objet de ce dernier.)

Accord cadre à bons de commande pour les travaux d'entretien des chaussées et trottoirs, les travaux d'asphalte, les travaux de pavage et de cantonniers en 11 lots séparés.

Lot 5_ Chaussées et trottoirs-STV centre

E - Objet des opérations préalables à la réception des ouvrages.

¹ Formulaire non obligatoire disponible, avec sa notice explicative, sur le site du ministère chargé de l'Économie.

■ Date d'achèvement des travaux proposée par le titulaire du marché public : ...24/05/2024.....

■ Les opérations préalables à la réception des ouvrages portent sur :

(Cocher la case correspondante.)

- la réception de l'ouvrage comportant les prestations suivantes :
Reprise des réfections de dalles et d'asphalte sur trottoir à la suite de travaux de tranchées aux abords de la Samaritaine
- la réception partielle de l'ouvrage relative aux prestations désignées ci-dessous :

F - Procès-verbal des opérations préalables à la réception des ouvrages.

Je soussigné,Daphné BELOW....., maître d'œuvre,

(Rappeler les nom et prénom du maître d'œuvre et cocher les cases correspondantes.)

- en présence du représentant du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice ;
 en l'absence du représentant du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice, dûment avisé par mes soins ;
 en présence du titulaire du marché public ;
 en l'absence du titulaire du marché public dûment convoqué, par courrier en date du

après avoir procédé aux examens et vérifications nécessaires, constate que :

(Cocher les cases correspondantes.)

- les épreuves, prévues au marché public :
 - n'ont pas été effectuées ;
 - ont été effectuées, à l'exception de celles indiquées à l'annexe n° ci-jointe ;
 - et sont concluantes ;
 - et sont concluantes, à l'exception de celles indiquées à l'annexe n° ci-jointe ;
- les travaux et prestations, prévus au marché public :
 - ont été exécutés ;
 - ont été exécutés, à l'exception de ceux indiqués à l'annexe n° ci-jointe ;
- les ouvrages :
 - sont conformes aux spécifications du marché public ;
 - sont conformes aux spécifications du marché public, à l'exception des imperfections ou malfaçons indiquées à l'annexe n° ci-jointe ;
- les conditions de pose des équipements :
 - sont conformes aux spécifications des fournisseurs ;
 - ne sont pas conformes aux spécifications des fournisseurs.
- les installations de chantier :
 - ont été repliées ;
 - n'ont pas été repliées ;
- les terrains et les lieux :
 - ont été remis en état ;
 - n'ont pas été remis en état.

E - Propositions du maître d'œuvre relatives au procès-verbal des opérations préalables à la réception des ouvrages

Au vu du procès-verbal des opérations préalables à la réception des ouvrages, en date du 06/06/24....., je, soussigné, **Daphné BELOW**, maître d'œuvre, propose :

1. **de prononcer la réception**, en retenant, pour l'achèvement des travaux, la date du 24/05/24.....
Cette réception serait prononcée :
(Cocher la case correspondante.)
- 1.1. **sans réserve.**
- 1.2. **sous réserve :**
(Cocher la case correspondante.)
- 1.2.1. de l'exécution concluante des épreuves énumérées à l'annexe n° ci-jointe.
- 1.2.2. de l'exécution des travaux et prestations énumérés à l'annexe n° ci-jointe
- 1.3. **avec réserve :**
(Cocher la case correspondante.)
- 1.3.1. le titulaire doit remédier, avant le, aux imperfections et malfaçons indiquées à l'annexe n° ci-jointe.
- 1.3.1.1. Toutefois, il est proposé que cette dernière réserve soit levée, si le titulaire du marché public accepte une réfaction égale en prix de base à (Indiquer le montant de la réfaction.) :
- 1.3.2. les installations de chantier doivent être repliées et les terrains et les lieux doivent être remis en état, avant le
- 1.3.3. les conditions de pose des équipements doivent être mises en conformité avec les spécifications des fournisseurs, avant le
2. **de ne pas prononcer la réception.**

F - Signature du maître d'œuvre

A : ...Paris....., le 06/06/24.....

Signature
(maître d'œuvre)

Daphné BELOW 

Extrait de l'EXE 5, source : SAGP

Travaux de réfection de dalles et d'asphalte sur trottoirs à la suite de travaux de tranchées effectués aux abords de la Samaritaine.

F - Décision du maître de l'ouvrage

Au vu :
(Cocher la ou les cases correspondantes.)

- du procès-verbal des opérations préalables à la réception, en date du06/06/24....., et des propositions présentées le06/06/24..... par le maître d'œuvre ;
- de la lettre, en date du, par laquelle le titulaire du marché public accepte la réfaction proposée ;

le maître de l'ouvrage décide :
(Cocher la case correspondante.)

1. que la date retenue, pour l'achèvement des travaux, est fixée au ...24/05/24.....
2. que la réception est prononcée ;
(Cocher la case correspondante.)
 - 2.1. sans réserve.
 - 2.2. sous réserve :
(Cocher la case correspondante.)
 - 2.2.1. de l'exécution concluante des épreuves énumérées à l'annexe n° ci-jointe.
 - 2.2.2. de l'exécution des travaux et prestations, énumérés à l'annexe n° ci-jointe, avant le
 - 2.3. avec réserve :
(Cocher la case correspondante.)
 - 2.3.1. le titulaire doit remédier, avant le, aux imperfections et malfaçons indiquées à l'annexe n° ci-jointe.
 - 2.3.1.1. Toutefois, il est proposé que cette dernière réserve soit levée, si le titulaire du marché public accepte une réfaction égale en prix de base à (Indiquer le montant de la réfaction.) :
 - 2.3.2. les installations de chantier doivent être repliées et les terrains et les lieux doivent être remis en état, avant le
 - 2.3.3. les conditions de pose des équipements doivent être mises en conformité avec les spécifications des fournisseurs, avant le

G - Signature du maître de l'ouvrage

Signature numérique
de Hannah GOLDBERG
Date: 2024.06.07
12:00:50 +02'00'

Date de mise à jour : 01/04/2019.

EXE6 – Réception des travaux
Décision de réception

(référence du marché public)

Page : 2 / 2

Extrait de l'EXE 6, source : SAGP

Annexe 22 : Avis de remise d'ouvrage à l'exploitant _ Samaritaine _ Carrefour 10 entre la rue de Rivoli et la rue du Pont Neuf



AVIS DE REMISE D'OUVRAGE

Dès la signature du présent avis, l'ouvrage aux limites définies ci-après :

CF 10 RIVOLI/PONT NEUF/MONNAIE

Passé sous la responsabilité de l'exploitant éclairage / signalisation.

Adresse du chantier : CF 10 RIVOLI/PONT NEUF/MONNAIE

N° de dossier : n°E.I.: 4503184749 N° de plan(s) de recolement : CF : 0010
n°marché : 20212021T09449

Le maître d'ouvrage : Hannah Goldberg

(l'ATMO ou le MOE ne peuvent se substituer à la validation du MOA du présent Avis de Remise d'Ouvrage)

- Vu le rapport référencé n° daté du 08/06/24 du bureau de contrôle technique Kupiec
C13187KDCDE195888-01-202405-RE
- Vu l'attestation d'achèvement des travaux signée par l'entreprise des travaux du 02/07/24.....

- Certifie : - que les travaux lui incombant sont réalisés conformément aux règles de l'art ;
- que les mises en court-circuit et (ou) à la terre qu'elle aurait été amenée à mettre en place sur l'ouvrage électrique sont déposées ;
- que les travaux sont complètement achevés
- Précise : - que les travaux ci-après restent à exécuter (mentionner le renvoi au PV EXE 6)

- Considère l'ouvrage comme étant sous tension.
- S'interdit de faire intervenir le personnel placé sous son contrôle sur ou à proximité de cet ouvrage sans autorisation du Chargé d'exploitation.

Le Maître d'Ouvrage	L'Exploitant Mainteneur
M. ou Mme <u>Hannah Goldberg</u>	M. ou Mme
Le	Le
Signature	Signature

Annexe 23 : Présentation du projet de réaménagement de l'Avenue des Champs Élysées, de la place de l'Etoile et de la place de la Concorde

FICHE PROJET

Intitulé du projet : Rénovation de l'avenue des Champs-Élysées, de la place de l'Etoile et de la place de la Concorde
Arrdt(s) : 8ème

DONNÉES CLEFS DU PROJET

MOA Chef de projet :	Perrine Chip
Budget de l'opération	30 M € (24 M € par la Ville de Paris et 6 M € par la Solideo)
Coût des travaux TTC :	19 000 000 €
Surface totale :	70 000 m ²

PÉRIMETRE DU PROJET



Source : SAGP

Nota : Les travaux des jardins des Champs-Élysées sont sous MOA DEVE-SPA. La réparation des guérites et fontaines de la place de la Concorde sont sous MOA DAC. L'avenue Eisenhower et l'avenue Churchill sont suivies par la Division 3 (SAGP).

PROGRAMME DU PROJET

Les travaux ont consisté à rénover les espaces les plus fortement sollicités et abimés pour assurer le bon accueil du public au moment des JOP 2024 et préfigurer des évolutions du paysage. L'objectif était le suivant : rendre l'Avenue des Champs Elysées plus attractive pour les parisiens et anticiper l'héritage des JOP 2024.

Sur l'Avenue des Champs Elysées, les travaux ont permis :

- Un désencombrement visuel de l'avenue et une remise en état des mobiliers urbains
- Une rénovation des trottoirs avec 8 500 m² de dalles granit sur l'avenue haute des Champs-Élysées et 14 000 m² sur l'ensemble du site, approvisionné par barge chaque mois
- Une rénovation des voies latérales et le remplacement des refuges piétons
- Une végétalisation des pieds d'arbres (environ 450 pieds d'arbres) et une rénovation des entourages

Place de la Concorde, les travaux ont permis :

- La réparation des dallages de trottoir (3000m²)

Place de l'Etoile, les travaux ont permis :

- L'élargissement de l'anneau central (1/3, soit 3 à 4 files de circulations en moins)



Source : SAGP

CALENDRIER DES TRAVAUX

MAI 2022 > DÉC. 2023 :

Haut des Champs-Élysées : pose de nouveaux dallages, rénovation du mobilier et mise en place de nouvelles traversées piétonnes, plantations autour des pieds d'arbres.

SEPT. 2022 > ETE 2023 :

Bas des Champs-Élysées : rénovation des trottoirs.

HIVER 2022 > DÉC. 2023 :

Place de l’Etoile : aménagement du nouvel anneau central.

HIVER 2022 > SEPT 2023 :

Place de la concorde : réparation des trottoirs ; restauration des 2 fontaines et de 2 guérites

NOV. 2022 > JANV. 2024 :

Jardin de la nouvelle France : Travaux de rénovation

FÉV. 2023 > JANV. 2024 :

Jardins du carré Ledoyen : Rénovation des jardins et travaux de réaménagement des avenues Dutuit et Tuck

JANV. 2023 > JANV. 2024 :

Travaux dans l’ensemble des carrés des jardins

DATES JALONS DU PROJET

Concertation	-	Début travaux	Septembre 2022
Rdv ABF	19 janv 2022	Fin travaux	<i>Pour le haut des Champs : février 2024 Pour le bas des Champs et la place de l’Etoile : avril 2024</i>
AGORA	8 mars 2022	Hiver Plantations	<i>Nov 2022 – Mars 2023</i>
IT	27 oct 2022 (Etoile)		
DP	11 aout 2022 (Etoile)		

PHOTOS

Etoile



Pose des bornes et réfection des musoirs autour de la place de l’Etoile.

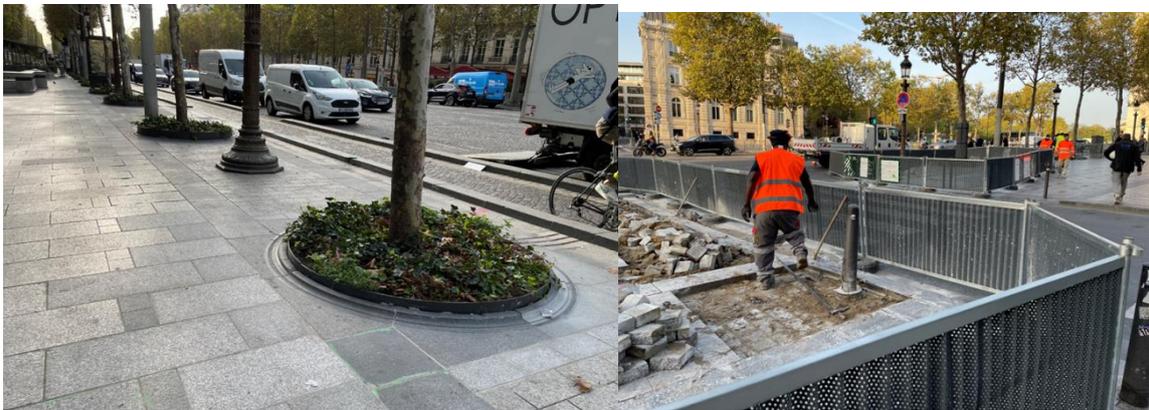
Source : SAGP

Avenue des Champs Elysées



Installation des nouvelles contre-terrasses par les commerçants.

Source : SAGP



Rénovation des trottoirs hauts des Champs et végétalisation des 450 pieds d'arbres.

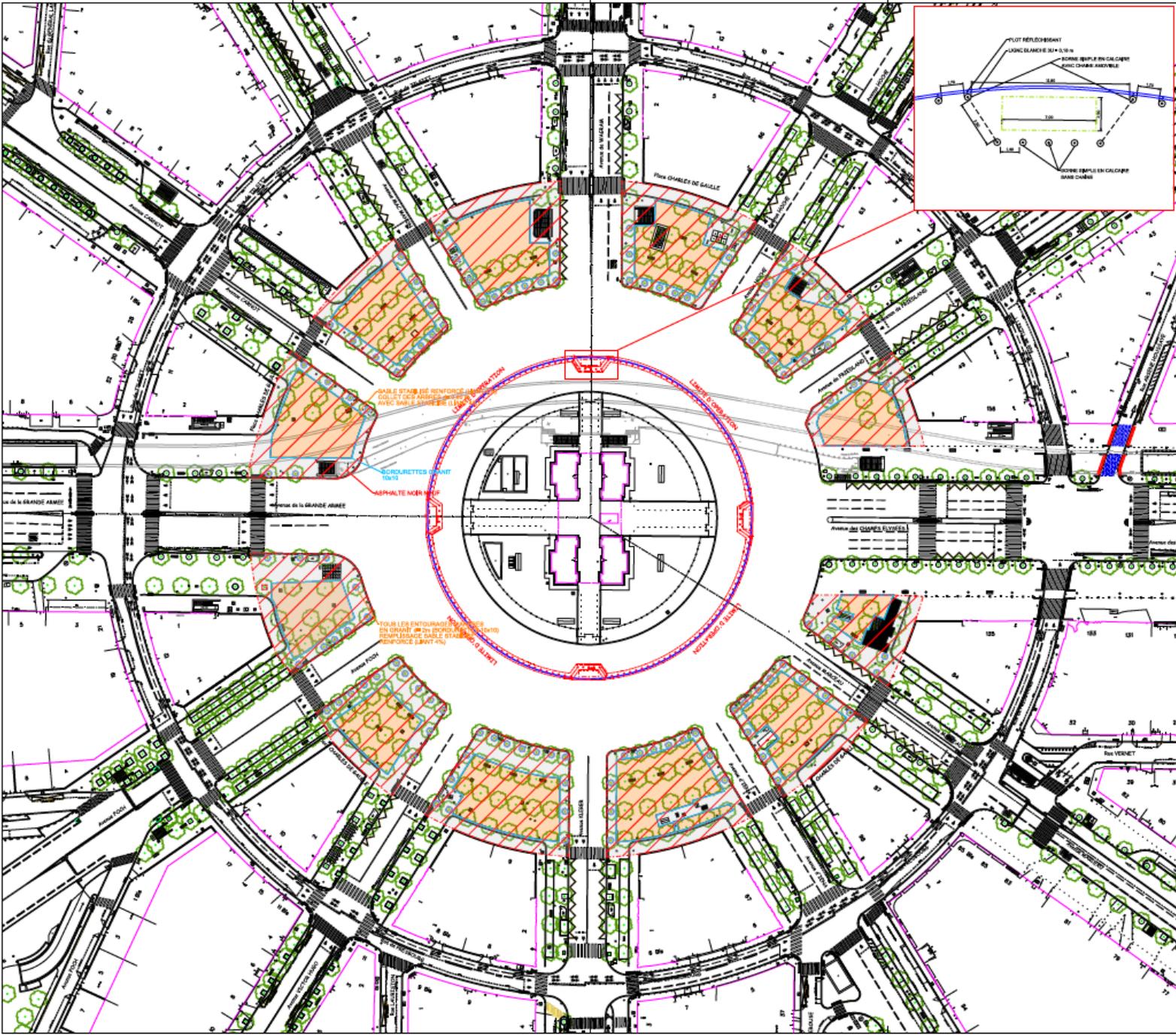
Source : SAGP



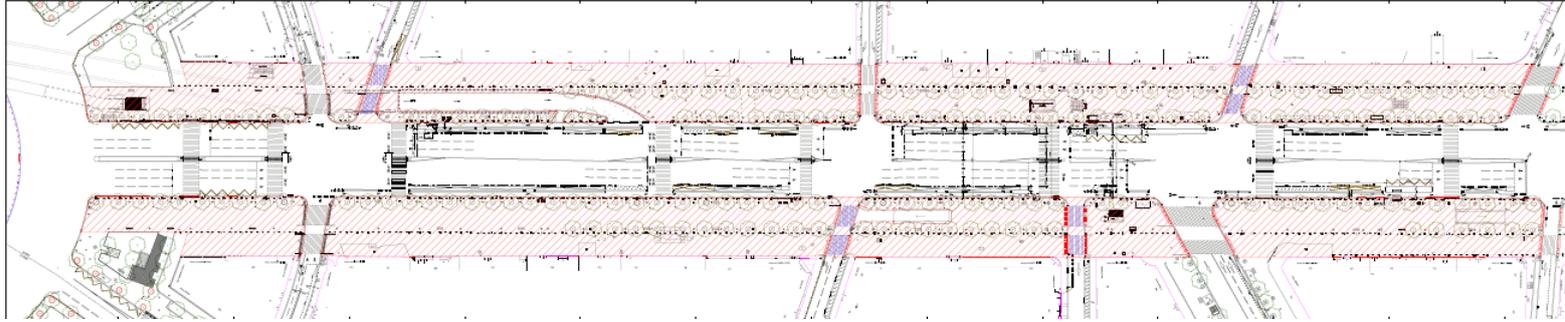
Réfection des dalles.

Source : SAGP

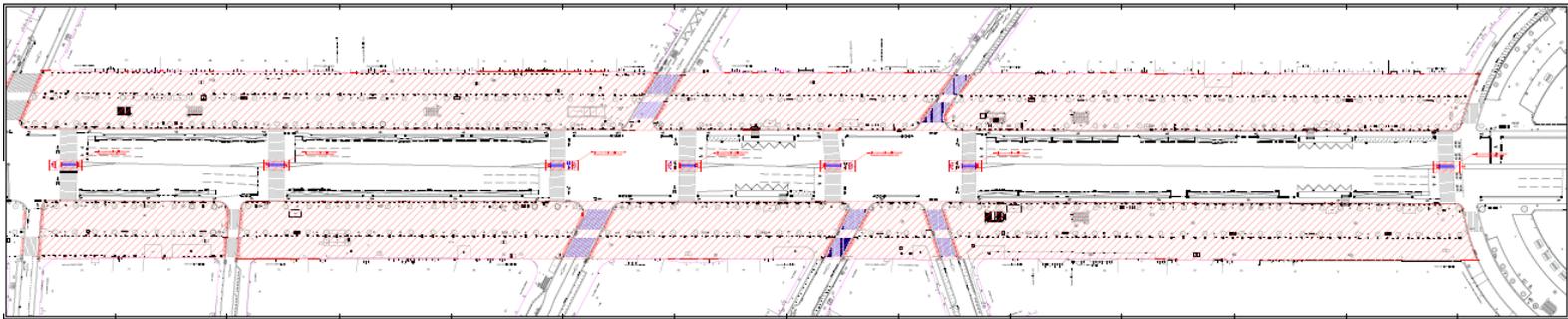
PLANS ANNEXES A LA FICHE PROJET



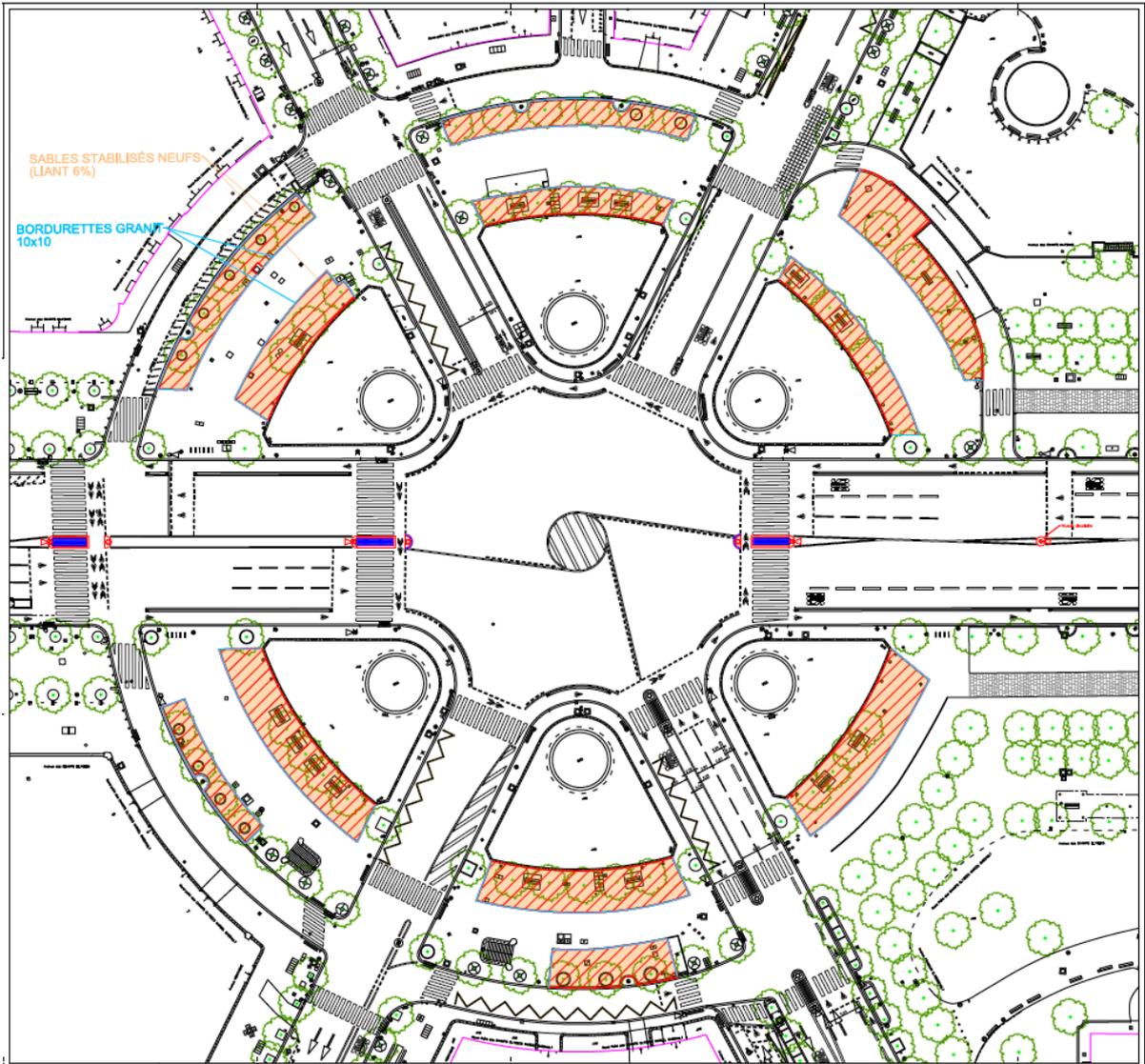
Plan d'aménagement de la place de l'Etoile, source : SAGP



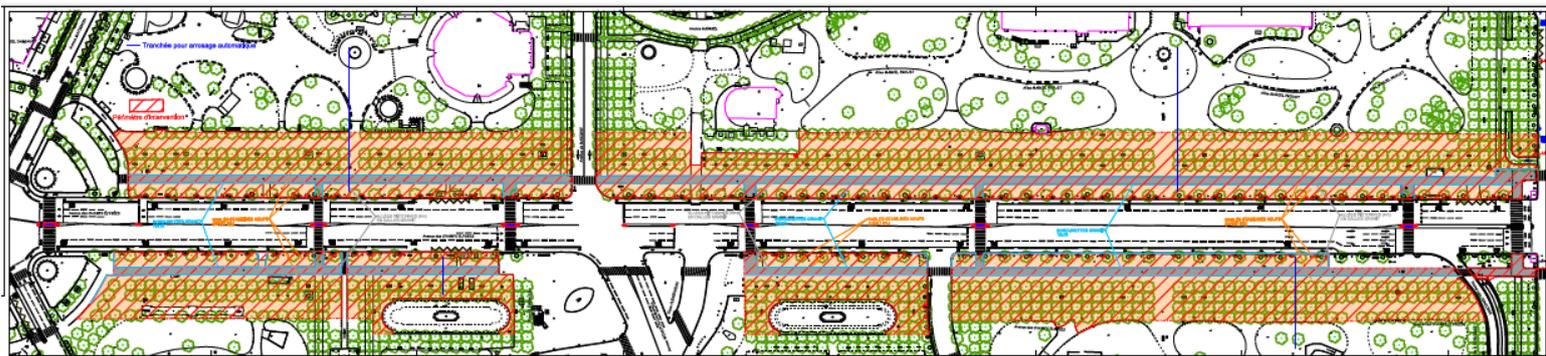
Plan d'aménagement de l'Avenue des Champs Elysées partie haute, de la place de l'Etoile à la rue de Berri, source : SAGP



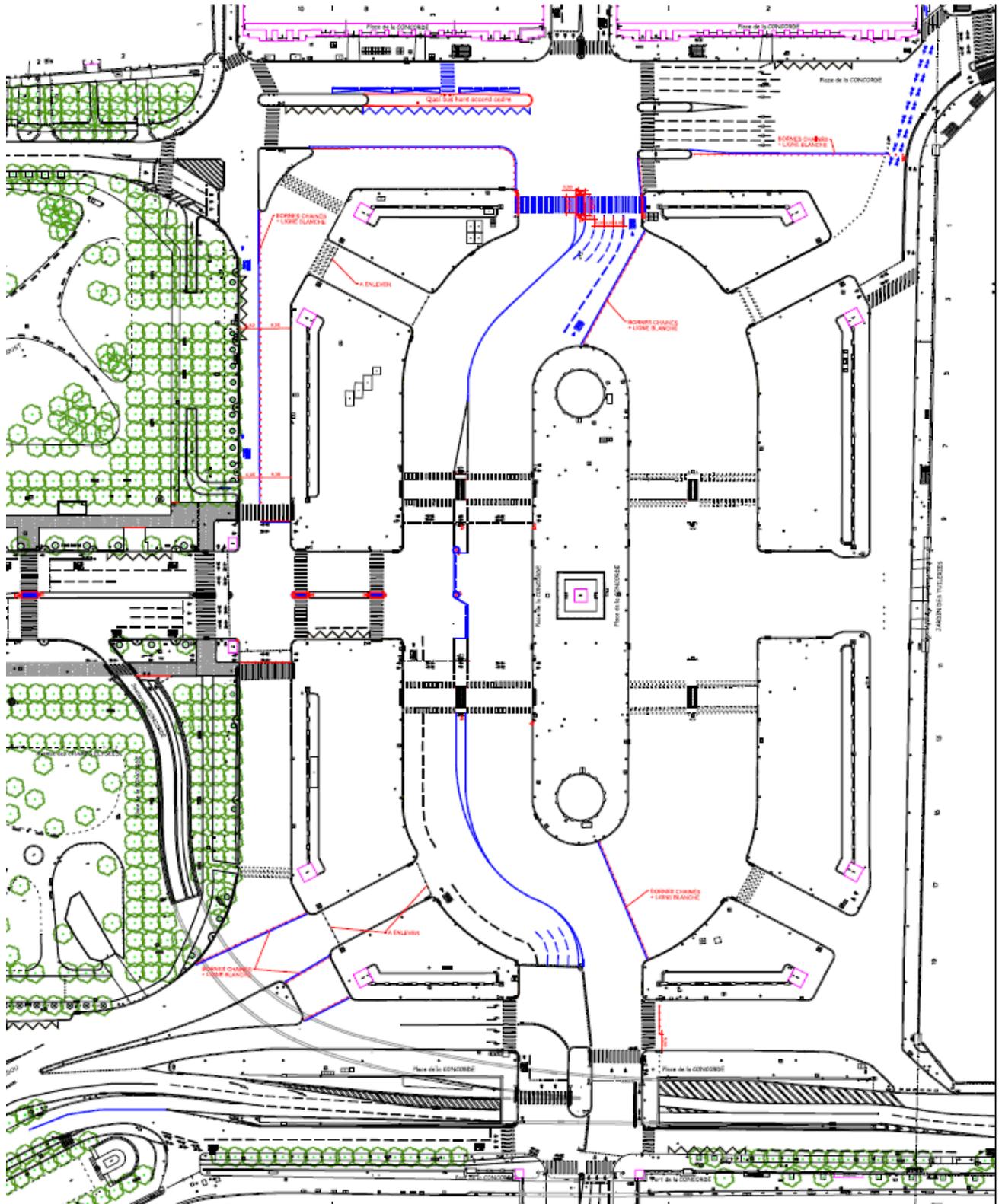
Plan d'aménagement de l'Avenue des Champs Elysées partie haute, de la rue de Berri au rond-point des Champs Elysées, source : SAGP



Plan d'aménagement du rond-point des Champs Elysées, source : SAGP



Plan d'aménagement de la partie basse de l'Avenue entre le rond-point des Champs Elysées et la place de la Concorde, source : SAGP



Plan d'aménagement de la place de la Concorde, source : SAGP