

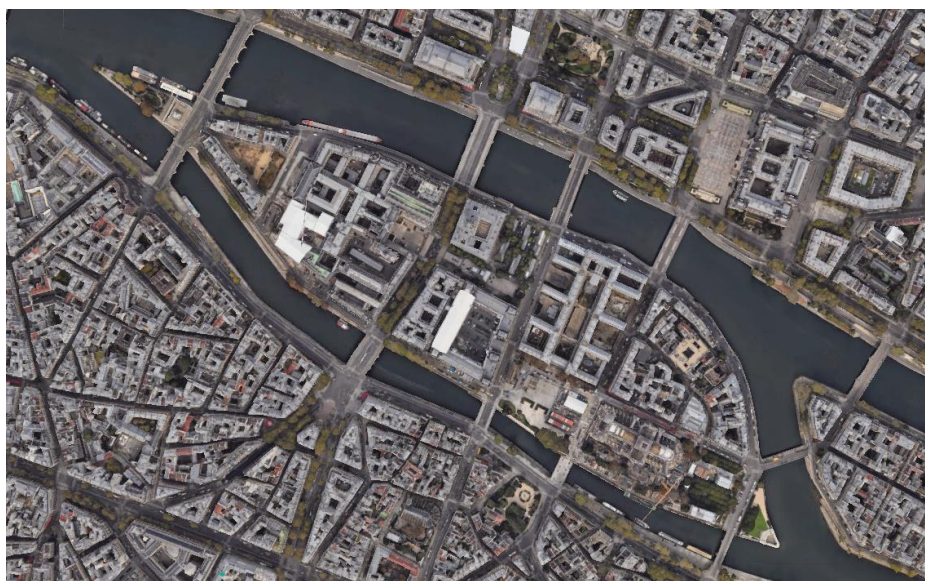
Rapport de stage

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

Année 2025-2026

La coordination de chantier au cœur de la gestion de voirie

Coordination de l'île de la Cité



Source : Ile de la Cité vue de dessus - Google Earth

KOUDRIAKOV Alexandra

Promotion 65

Stage du 09/02/26 au 24/07/26

Sous la direction de :
Gard Louise – Maître de stage
Sniter Valérie – Tutrice EIVP

Notice bibliographique

AUTEUR du mémoire	
NOM	KOUDRIAKOV
Prénom	Alexandra
ORGANISME de stage	
NOM organisme	Subdivision travaux STV Centre
NOM, Prénom du maître de stage	GARD Louise
NOM, Prénom du tuteur EIVP	SNITER Valérie
ANALYSE	
TITRE du mémoire	La coordination de chantier au cœur de la voirie
TITLE	Construction site coordination at the heart of road management
RÉSUMÉ (15 à 20 lignes)	Durant mon stage au sein de la subdivision Travaux de la STV Centre, j'ai découvert le fonctionnement d'une maîtrise d'œuvre publique et participé au suivi de plusieurs projets. Ce rapport s'intéresse à la manière dont la subdivision Travaux contribue à la coordination des différents chantiers et interventions sur l'espace public. L'Île de la Cité a été choisie comme étude de cas en raison du nombre important d'opérations simultanément prévues sur un espace complexe et contraint. À travers mes missions, notamment la préparation et la participation aux comités de coordination et aux réunions d'ouverture de chantier, ainsi que le suivi des emprises, j'ai pu observer les différentes étapes de cette coordination. Le projet de réhabilitation du Palais de Justice m'a notamment permis de suivre concrètement la préparation et la mise en place d'une emprise à très fort impact. Cette expérience m'a montré que la coordination repose principalement sur la connaissance des opérations, les échanges entre les différents acteurs et la recherche de solutions lorsque plusieurs projets se retrouvent en interaction. Elle permet ainsi de limiter les conflits entre chantiers et de maintenir au mieux le fonctionnement de l'espace public.
ABSTRACT	During my internship within the Works Subdivision of the Centre Territorial Road Section (STV Centre), I discovered how a public works management team operates and took part in the monitoring of several construction projects in Paris's public space. This report focuses on how the Works Subdivision contributes to the coordination of different construction projects and interventions. The Île de la Cité was chosen as a case study because of the large number of projects taking place in a very constrained area. Through my tasks, including preparing and participating in coordination meetings and site-opening meetings, as well as monitoring construction site areas, I was able to observe the different stages of this coordination. The rehabilitation project of the Palais de Justice also allowed me to follow the preparation and implementation of a major construction site area. This experience showed me that coordination mainly relies on knowledge of the different projects, communication between stakeholders and finding solutions when several

	projects interact. It helps limit conflicts between construction sites and maintain the functioning of public space as much as possible.		
Mots-clés du thésaurus Archirès	Coordination ; Espace public ; Voirie ; Chantier urbain ; Maîtrise d’œuvre ; Gestion urbaine		
Keyword thesaurus (anglais, 8 maxi)	Construction coordination ; Public space ; Road infrastructure ; Urban construction ; Public works management ; Urban management		
Références			
	Nb de pages du mémoire	Annexes (nombre de p.)	Bibliogr. : nb de références
	32	1	5

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier ma maître de stage, Louise Gard, pour les connaissances aussi bien techniques que professionnelles qu'elle m'a transmises. Je suis très reconnaissante pour son accompagnement constant et bienveillant et pour sa confiance qu'elle m'a accordée à travers les missions confiées.

Je souhaite également remercier Lowell Lacou et Benjamin Fernandes pour m'avoir offert l'opportunité de réaliser mon stage au sein de la Subdivision Travaux de la STV Centre. Je me suis pleinement épanouie dans cette subdivision grâce notamment à leur encadrement.

Je remercie chaleureusement l'ensemble des membres de l'équipe de la subdivision avec qui c'était un plaisir de travailler et qui m'ont beaucoup appris. Leur accompagnement, mêlant autonomie et conseils, a grandement contribué à la qualité de mon expérience.

Je tiens également à remercier ma tutrice de stage, Valérie Sniter, pour sa disponibilité, son écoute et ses conseils avisés tout au long de mon stage. J'ai pu, grâce à son accompagnement, progresser sereinement, en lien avec les exigences du TFE de l'EIVP.

Sommaire

Notice bibliographique	1
Remerciements	1
Liste des illustrations.....	4
Glossaire	5
Introduction	6
I. Contexte et acteurs de la gestion de l'espace public parisien.....	8
I.1. La Direction de la Voirie et des Déplacements.....	8
I.2. La STV Centre et la subdivision travaux	9
I.3. Les acteurs et le cadre réglementaire des interventions sur voirie.....	9
I.4. Mes missions au sein de la subdivision travaux	10
I.5. Construction de la problématique et choix de l'étude de cas.....	10
II. La coordination de chantier comme enjeu central	11
II.1. Une mission essentielle dans la gestion de l'espace public parisien.....	11
II.2. Le rôle de la subdivision Travaux dans la coordination des interventions	12
II.3. Les outils et méthodes mobilisés pour assurer la bonne coordination	13
II.4. Les limites et difficultés de la coordination	14
III. Etude de cas : coordination des chantiers de l'Ile de la Cité	16
III.1. Présentation du site et de ses contraintes	16
III.2. Les principaux enjeux de coordination de l'Ile de la Cité.....	17
III.2.1. Le secteur de la rue de Harlay.....	18
III.2.2. Le secteur du quai de l'Horloge et du Boulevard du Palais.....	19
III.2.3. Le secteur de la rue de la Cité	19
III.2.4. Le secteur Notre-Dame	20
III.2.5. Une superposition permanente d'opérations.....	20
III.3. Mon implication dans le cadre de la coordination des chantiers de l'Ile de la Cité	21
III.4. Les difficultés rencontrées et les solutions proposées.....	24
III.5. Analyse critique du dispositif de coordination.....	25
IV. Enseignements de l'étude de cas et perspectives.....	27
IV.1. Une approche à l'échelle du territoire	27
IV.2. La coordination comme exercice d'arbitrage	28
IV.3. Des pistes d'amélioration issues de l'expérience de terrain.....	28
Conclusion.....	30
Bibliographie/Webographie-Sitographie	32

Annexes

Annexe I : Cartographie des secteurs de Paris Centre.....	33
--	-----------

Liste des illustrations

Figure 1 - Répartition des emprises sur l'année 2023.....	6
Figure 2 - Répartition des emprises sur l'année 2024.....	6
Figure 3 - Organigramme de la DVD - mai 2026	8
Figure 4 - Organigramme de la STV Centre	9
Figure 5 - Carte des emprises chantiers de Paris Centre durant le 2ème trimestre 2026	11
Figure 6 - Carte des établissements de l'Ile de la Cité.....	16
Figure 7 - Carte des emprises chantiers et des principales zones de conflit de l'Ile de la Cité	18
Figure 8 - Calendrier des interventions sur la rue de la Cité.....	21
Figure 9 - Plan d'emprise pour la réhabilitation du Palais de Justice	22

Glossaire

Cité : logiciel utilisé par la Ville de Paris pour gérer et suivre les demandes d'occupation du domaine public

DVD – Direction de la Voirie et des Déplacements : direction de la Ville de Paris chargée notamment de la gestion, de l'entretien et de l'aménagement de la voirie ainsi que de la mise en œuvre des politiques municipales liées aux déplacements

EPRND – Établissement public chargé de la conservation et de la restauration de Notre-Dame de Paris : établissement public intervenant dans le cadre de la restauration de la cathédrale Notre-Dame de Paris et de ses opérations associées

Emprise de chantier : portion de l'espace public temporairement occupée par un chantier ou une intervention

IDFM – Île-de-France Mobilités : autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France, notamment compétente pour l'organisation des transports collectifs régionaux

MOA – Maîtrise d'ouvrage : acteur qui porte et définit les objectifs d'une opération, en assure le financement et en fixe notamment le programme et les principales exigences

MOE – Maîtrise d'œuvre : acteur chargé de concevoir, piloter ou suivre techniquement une opération pour le compte de la maîtrise d'ouvrage

OCTET : outil cartographique utilisé pour visualiser notamment les emprises et certaines occupations de l'espace public

PAVE – Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics : document et dispositif permettant de prendre en compte les exigences d'accessibilité de la voirie et des espaces publics pour les personnes en situation de handicap

PV de ROC – Procès-verbal de Réunion d'Ouverture de Chantier : document récapitulant les éléments actés lors d'une réunion d'ouverture de chantier, notamment les dates, les conditions d'intervention et les prescriptions à respecter

ROC – Réunion d'Ouverture de Chantier : réunion organisée avant le démarrage d'une opération ayant un impact sur l'espace public afin de vérifier ses conditions de réalisation et d'acter les prescriptions applicables

SAGP – Service des Aménagements et des Grands Projets : service de la Ville de Paris intervenant notamment dans le pilotage de grands projets d'aménagement de l'espace public

SSOA – Service des Structures et des Ouvrages d'Art : service de la Ville de Paris intervenant notamment sur les ouvrages d'art et les structures présents sur l'espace public

STV – Section Territoriale de Voirie : structure territoriale de la Direction de la Voirie et des Déplacements chargée de la gestion opérationnelle de la voirie sur un secteur géographique donné

Introduction

Au sein de la métropole dense de Paris, on observe un espace public constamment sollicité et transformé dans le but de satisfaire au mieux les usagers et apporter une réponse aux objectifs des politiques publiques. Ces dernières années, de nombreux aménagements de piétonnisation, de voies cyclables et de végétalisation ont vu le jour afin de répondre à un objectif de transition écologique et d'amélioration du cadre de vie. Cette forte sollicitation implique une constante augmentation du nombre d'interventions sur la voirie, à la fois pour des travaux d'aménagement, d'entretien ou de réseaux. Au sein de la ville de Paris, un grand nombre de chantiers et d'occupation du domaine public implique une multitude d'acteurs avec les concessionnaires de réseaux et les acteurs privés ce qui complexifie de plus en plus la gestion de l'espace public.

Cette gestion complexe est d'autant plus marquée à Paris Centre qui regroupe le 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissement. Ces arrondissements ont des enjeux spécifiques en raison de leur importante fréquentation, leur densité d'usages et de patrimoine. Ils regroupent au total 137 km de voirie et 1 700 000 m² de chaussées et de trottoirs créant ainsi un réseau dense et fortement sollicité. L'espace public y est très fortement occupé avec chaque trimestre entre 1200 et 1300 emprises chantier recensées simultanément sur le territoire. L'espace public se retrouve occupé presque en permanence durant l'année par plusieurs milliers d'interventions. Plus de 2700 emprises ont été présentes durant l'année 2024, exerçant une importante pression sur la voirie du centre.

Au volume de chantier important s'ajoute la multitude d'acteurs impliqués. En effet, une majorité des interventions sur l'espace public sont pilotées par des acteurs extérieurs à la Ville. Chaque année, c'est plus de 50% des emprises qui sont issues d'acteurs privés, qui ont donc un rôle important, complexifiant la gestion d'emprises. En effet, l'ensemble des contraintes, qu'elles soient temporelles ou spatiales, des concessionnaires et des acteurs privés doivent être prises en compte.

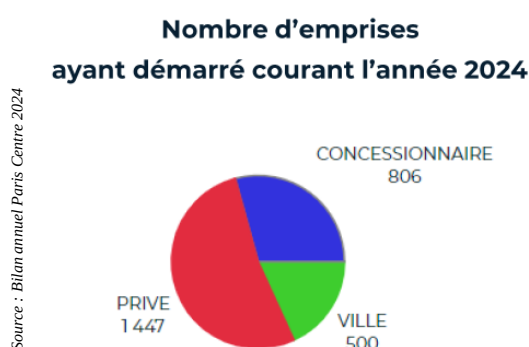


Figure 2 - Répartition des emprises sur l'année 2024

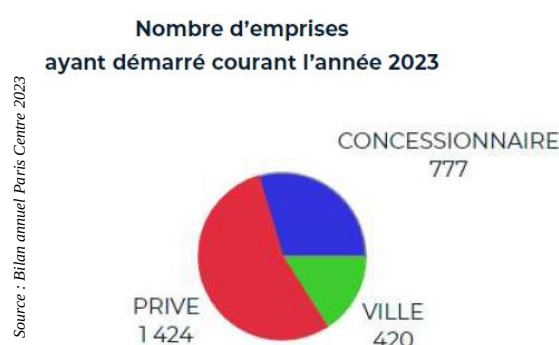


Figure 1 - Répartition des emprises sur l'année 2023

Enfin, de nombreuses contraintes liées au milieu urbain de Paris Centre sont également à prendre en compte. Tout d'abord, les largeurs de voies peuvent être très limitées dans certains espaces comme le Marais. De plus, la densité de flux y est particulièrement importante, allant du flux piéton au flux vélos et aux flux de voitures et de camions de livraison. La sécurité et le besoin de maintenir l'ensemble de ces déplacements représentent un point clé dans les objectifs

de la ville. Au vu de ces contraintes, les chantiers urbains se superposant, peuvent fortement nuire au fonctionnement des espaces publics.

L'ensemble de ces enjeux mettent en avant une réelle nécessité de coordination de chantiers pour une meilleure gestion de la voirie. Cette coordination permet de planifier et organiser l'ensemble des interventions afin que l'occupation sur l'espace public, ainsi que l'impact sur les usagers qui en découle soit la plus optimisée. Les services de maîtrise d'œuvre publique telle que la subdivision travaux de la STV ont pour l'une de leurs missions d'assurer au mieux cette coordination au sein du domaine public. Nous allons donc tenter de répondre dans ce rapport à l'interrogation suivante :

En quoi la subdivision travaux, en tant que maîtrise d'œuvre publique, contribue-t-elle à la coordination efficace de l'ensemble des interventions et des chantiers sur l'espace public de Paris Centre ?

Pour étayer cette réflexion, nous nous attarderons tout d'abord sur le cadre organisationnel et réglementaire de la subdivision de travaux centre, ainsi que l'ensemble des acteurs impliqués dans la gestion de voirie, tout en abordant mes missions et l'ensemble des réflexions ayant mené à cette problématique. Dans un second temps, nous développerons la notion de coordination de chantier de manière globale, une mission centrale de la maîtrise d'œuvre publique, en analysant ses outils, ses conditions et ses limites. L'enjeu sera ensuite de mener une étude de cas sur l'Ile de la Cité afin de mettre en avant les problématiques concrètes de coordination dans un contexte très spécifique. Enfin, nous analyserons les apports et limites de la subdivision dans leur gestion de cette coordination de chantiers.

I. Contexte et acteurs de la gestion de l'espace public parisien

I.1. La Direction de la Voirie et des Déplacements

Au sein de la Ville de Paris, la gestion et l'entretien de l'espace public représente un enjeu important. Toute intervention sur la voirie doit respecter de nombreux objectifs allant de l'entretien du patrimoine à l'accompagnement des nombreux aménagements urbains existants tout en assurant la continuité des déplacements.

Ces missions sont principalement réalisées par la DVD. Cette direction technique de la ville s'occupe de la mise en œuvre de l'ensemble des politiques municipales relatives à la mobilité et à la gestion du domaine public. La DVD assure l'entretien des chaussées et trottoirs, la gestion de l'éclairage public et de la signalisation, l'organisation des mobilités, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art ainsi que le suivi de l'ensemble des chantiers présents sur l'espace public. La direction est composée de plus de 1500 agents assignés à différents services spécialisés ainsi qu'à des sections territoriales qui s'occupent de la gestion opérationnelle de la voirie d'un secteur.

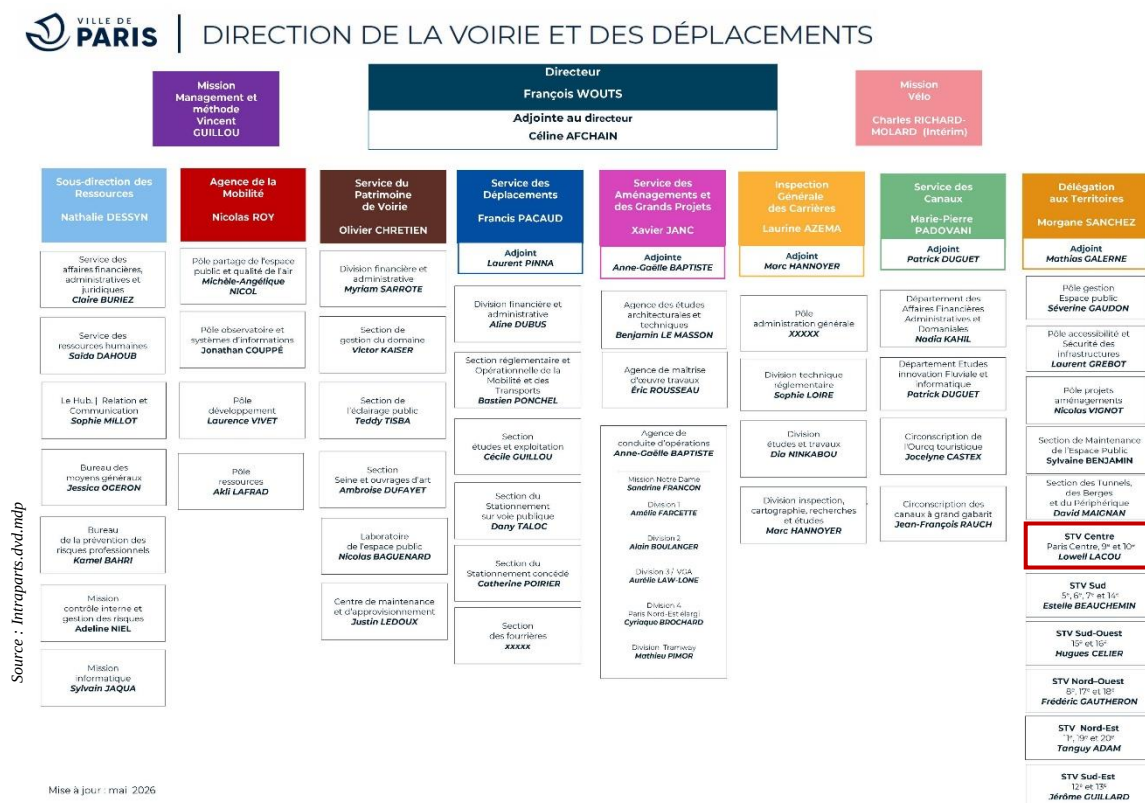


Figure 3 - Organigramme de la DVD - mai 2026

L'espace public occupe une place très centrale dans le fonctionnement de la ville impliquant des missions majeures pour la DVD. Afin d'assurer au mieux ces missions sur le plan local, la gestion de proximité est réalisée par des Sections Territoriales de Voiries, dont celle du Centre au sein de laquelle j'ai réalisé mon stage.

I.2. La STV Centre et la subdivision travaux

La STV Centre se charge de la gestion de la voirie de Paris Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements), 9^{ème} et 10^{ème} arrondissement. Elle est composée de plusieurs subdivisions et pôles fonctionnels pour répondre aux différentes missions d'entretien, de gestion et d'aménagement urbain en tant que MOE et MOA (pour les projets pilotés par la ville).

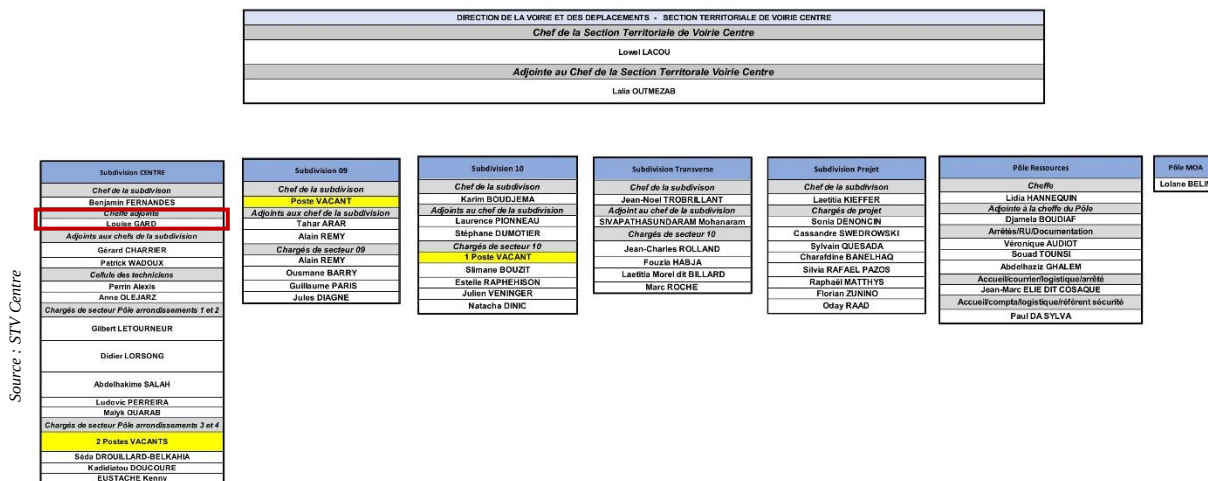


Figure 4 - Organigramme de la STV Centre

J'ai réalisé mon stage au sein de la subdivision travaux Centre. Ses missions sont principalement d'assurer l'entretien de la voirie et d'exécuter un rôle de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des opérations réalisées sur le 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissement. Pour cela, ces arrondissements ont été séparés en secteurs avec un chargé de secteur qui assure à la fois l'entretien de la voirie du secteur et le suivi des travaux de la Ville et des différents intervenants. La carte de ces secteurs est présentée en Annexe 1.

I.3. Les acteurs et le cadre réglementaire des interventions sur voirie

De nombreux acteurs sont impliqués dans les interventions sur l'espace public de Paris Centre. Dans un premier temps, la Ville de Paris se présente comme à la fois gestionnaire de voirie et maître d'ouvrage de certaines opérations d'aménagement et d'entretien de l'espace public. Au sein même de la Ville de Paris c'est différents services qui interviennent sur l'espace publics comme SAGP pour des grands projets d'aménagement, SSOA pour toute intervention sur des ouvrages d'arts comme les ponts ou encore les STV pour l'entretien et les aménagements de la voirie à l'échelle locale.

De nombreuses interventions sont également réalisées par les concessionnaires réseaux, auxquels s'ajoutent les besoins d'emprises des entreprises travaux et des aménageurs. Enfin, les mairies d'arrondissement ainsi que la Préfecture de Police interviennent régulièrement par le biais de prescriptions et de politiques qu'ils souhaitent faire appliquer pour toute intervention sur l'espace public, ce qui complexifie la gestion de celles-ci.

Un cadre réglementaire est également imposé à l'ensemble de ces interventions en plus des prescriptions de la Préfecture de Police. Le règlement de voirie ainsi que le PAVE parisien imposent des règles strictes à la fois pour les aménagements de voirie mais également pour les

tenues des chantiers. A ces réglementations s'ajoutent les contraintes urbaines telles que la préservation du patrimoine ou la gestion des événements de la capitale.

I.4. Mes missions au sein de la subdivision travaux

Dans le cadre de l'accompagnement de la cheffe adjointe de la subdivision travaux de la STV Centre j'ai pu avoir une vision globale de l'ensemble des interventions sur le territoire et les enjeux associés. Elle assure des missions de pilotage au sein de la subdivision en faisant l'interface entre les différents acteurs de l'espace public de Paris Centre. Une connaissance de l'ensemble des interventions en cours est donc nécessaire afin de réussir à coordonner en permanence ces opérations. Au sein de la STV Centre la nécessité de coordination est d'autant plus forte par l'importante concentration d'activités économiques, administratives, culturelles et touristiques qui génère un nombre important d'occupations de l'espace public et de travaux.

Mes missions ont principalement été tournées vers la coordination et le suivi des opérations sur l'espace public. Cela passait principalement par la préparation et la participation à des ROC et des réunions de coordination des différents chantiers en cours. Il était alors nécessaire d'analyser l'ensemble des informations relatives aux opérations afin d'assurer les bonnes coordinations et instruire les différents dossiers. J'ai pour cela procédé à un travail de collecte, de vérification et de synthèse de l'ensemble des éléments communiqués par les intervenants grâce à de nombreux échanges répétés.

Je me suis particulièrement concentrée sur l'ensemble des projets se situant sur l'Ile de la Cité. Ce secteur, présentant de nombreuses contraintes très spécifiques, a connu une forte abondance d'interventions depuis le début de l'année 2026 sur lesquelles une attention particulière a été portée.

Enfin, j'ai consacré une partie de mon stage à la mise en place d'une politique de désencombrement au sein des arrondissements de Paris Centre.

I.5. Construction de la problématique et choix de l'étude de cas

Après une première découverte du fonctionnement de la subdivision et le lien entre les différents acteurs de l'espace public de Paris Centre, j'ai pu participer à de nombreuses réunions et échanges avec ces derniers. L'enjeu de la coordination entre les différentes interventions de ces acteurs s'est alors présenté comme majeur dans la gestion de voirie du Centre.

Cet enjeu s'est avéré d'autant plus important dans le contexte de l'Ile de la Cité. En effet, l'ensemble des difficultés rencontrées lors de l'organisation des interventions sur cet espace ont orienté ma réflexion vers les procédés mis en œuvre par la maîtrise d'œuvre publique afin d'assurer la bonne coordination des chantiers.

J'ai appuyé mon analyse sur l'ensemble des missions auxquelles j'ai participé ainsi que de nombreuses observations faites au cours du stage. L'étude de cas de l'Ile de la Cité permet d'étudier un exemple représentatif des enjeux de coordination par la concentration de nombreuses problématiques que l'on peut retrouver sur le reste du territoire de Paris centre. Cette démarche mène à s'interroger sur le rôle de la subdivision Travaux dans la coordination des interventions sur l'espace public, et plus largement sur la contribution de la maîtrise d'œuvre publique à la gestion efficace des chantiers en milieu urbain dense.

II. La coordination de chantier comme enjeu central

II.1. Une mission essentielle dans la gestion de l'espace public parisien

Durant mon stage, j'ai rapidement pu observer que la difficulté principale rencontrée n'était pas uniquement en lien avec la réalisation technique des travaux mais principalement à la bonne coexistence de ceux-ci dans un espace public parisien très limité. Un même espace est souvent occupé par des emprises liées à différentes interventions de différents acteurs avec chacun ses propres contraintes techniques liées à la disponibilité du matériel ou des équipes, calendaires avec différents chantiers exécutés en même temps et réglementaires notamment avec la possibilité ou non pour l'entreprise de travailler de nuit. A ces enjeux techniques, s'ajoutent les impératifs de sécurité pour les usagers de l'espace public, que ce soient les passants, les riverains ou encore les commerçants, qui se tournent régulièrement vers les services des STV ou des mairies d'arrondissement en cas de problèmes observés sur l'espace public parisien.

La coordination de l'ensemble de ces interventions constitue donc une mission indispensable pour une bonne gestion de l'espace public. Dans le contexte urbain de Paris Centre, particulièrement dense, chaque opération a des répercussions directes sur son environnement, influençant la bonne exécution d'autres opérations à proximité. La gestion de ces espaces doit donc se faire avec une vision globale à l'échelle du territoire afin de n'impacter qu'à minima l'espace public, fortement soumis aux observations des différents usagers.

La nécessité d'avoir cette vision globale de l'espace public est d'autant plus visible en étudiant la répartition des emprises chantiers présente sur le territoire de Paris Centre durant un trimestre.

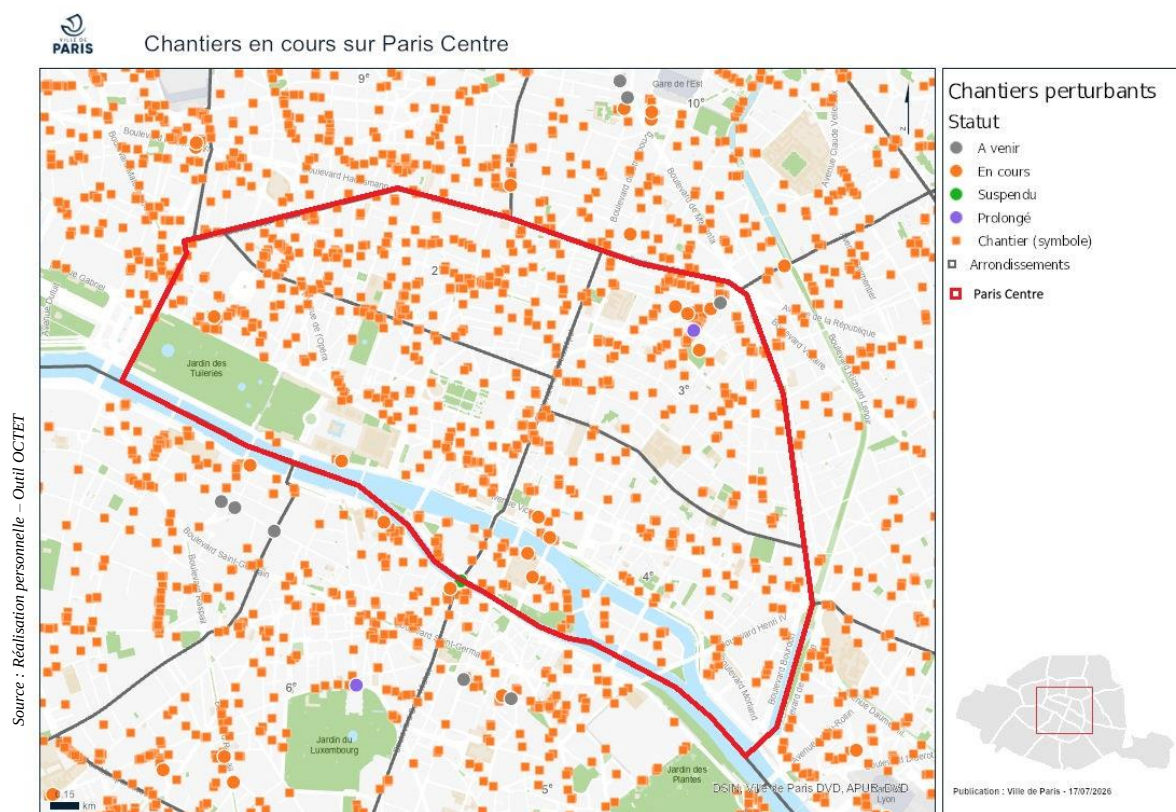


Figure 5 - Carte des emprises chantiers de Paris Centre durant le 2ème trimestre 2026

La cartographie ci-dessus illustre l'ampleur des interventions à suivre simultanément sur l'espace public de Paris Centre. Chaque trimestre, environ 1200 emprises chantier mobilisent un grand nombre d'acteurs pour des opérations allant de simples occupations de l'espace public à des emprises pour d'importantes interventions sur le territoire. La gestion transversale de ces opérations grâce à une maîtrise de l'ensemble des interactions entre interventions représente ainsi un enjeu quotidien pour la bonne gestion de l'espace public parisien.

II.2. Le rôle de la subdivision Travaux dans la coordination des interventions

En tant que gestionnaire de l'espace public de Paris Centre, la subdivision travaux de la STV Centre a pour l'une de ses missions principale la coordination des différentes interventions. Elle assure le rôle de maîtrise d'œuvre publique locale en veillant au bon suivi des opérations impactant l'espace public ainsi que leur compatibilité avec l'ensemble des occupations et interventions sur l'espace public.

Pour la bonne exécution de cette mission, une connaissance de l'ensemble des projets sur le territoire est nécessaire. La subdivision a une connaissance globale de ces opérations grâce à son rôle dans l'attribution d'autorisations à l'ensemble des acteurs souhaitant intervenir sur l'espace public. En effet, toute demande d'occupation du domaine public doit passer par la subdivision travaux au sein de laquelle, après une étude par le chargé de secteur, le chef de subdivision autorise ou non la demande. Certaines demandes plus conséquentes doivent également avoir l'autorisation du chef de section. Cette posture d'autorité signataire permet au chef de subdivision d'identifier en amont les interactions et conflits possibles entre différentes interventions afin de prévoir leur résolution. Par la suite, un suivi doit être mené par la subdivision afin d'assurer le respect de l'ensemble des prescriptions actées lors de la délivrance de l'autorisation. Ce rôle de suivi est d'autant plus important lorsque les plannings de différentes interventions sont très proches voire se superposent. Un contrôle régulier permet d'anticiper d'éventuels retards et de corriger au plus vite d'éventuels désordres causés par des emprises. Ce suivi est d'autant plus important lorsqu'il s'agit d'un chantier de la subdivision auquel cas tout désordre est de sa responsabilité directe.

La subdivision se positionne également en tant qu'interface entre les différents acteurs de l'espace public parisien. Au quotidien, des échanges sont menés avec les acteurs intervenants sur l'espace public tels que les entreprises de travaux, les concessionnaires et des services de la Ville et d'autres acteurs ayant des prescriptions sur ces interventions tels que les mairies d'arrondissement, le commissariat et la préfecture de Police. Les chargés de secteurs ainsi que le chef de subdivision assurent un travail de concertation entre l'ensemble de ces acteurs afin de répondre au mieux aux contraintes de chacun tout en respectant les obligations réglementaires de la Ville de Paris.

Durant mon stage, j'ai pu constater, en étant au cœur de ces missions que le travail de coordination de la subdivision est plus complexe qu'un simple suivi technique ou administration des opérations ayant lieu sur l'espace public. Une part majeure de ce travail repose sur la collecte et l'analyse de l'ensemble des éléments d'information transmis par les intervenants. Le but est de comprendre au mieux les impacts de chaque intervention sur le territoire pour identifier au mieux les conflits éventuels entre projets. Cette compréhension implique inévitablement à un rôle d'arbitrage. Toute superposition d'intervention ou conflit

éventuel sur l'espace public doit être solutionné au mieux pour limiter l'impact sur l'espace public et ses usagers.

II.3. Les outils et méthodes mobilisés pour assurer la bonne coordination

Pour assurer au mieux l'ensemble de ces missions, la subdivision travaux dispose de nombreux outils afin de réaliser au mieux le suivi des opérations, la collecte, l'analyse et le partage d'informations ainsi que l'anticipation des différents conflits et contraintes.

Le premier et principal outil de coordination sont les réunions. Tout d'abord, chaque trimestre, une réunion de coordination est tenue par le chef de subdivision avec l'ensemble des concessionnaires souhaitant intervenir sur l'espace public. Ces réunions sont l'occasion pour les concessionnaires de présenter leurs projets sur le trimestre voire l'année à venir afin que la subdivision puisse coordonner au maximum en amont ces opérations. Ensuite, pour toute opération impactant la circulation au sein de l'espace public les chargés de secteurs prévoient une réunion d'ouverture de chantier (ROC) lors de laquelle sont présents à minima la maîtrise d'ouvrage, l'entreprise exécutante, le commissariat de Police et en cas d'impact sur une voie de compétence préfectorale, la Préfecture de Police. D'autres acteurs comme la RATP en cas d'impact sur des lignes de transports en commun ou d'autres services de la ville comme SEE (Section Etude et Exploitation) en cas d'impact sur la signalisation lumineuse. Les ROC sont le moment d'acter les dates, le cadre et l'ensemble des prescriptions que l'entreprise et la MOA doivent respecter dans le cadre de leur occupation du domaine public, l'ensemble étant rédigé dans un PV de ROC intégré à l'autorisation délivrée par la subdivision. Ce PV de ROC va être le document transmis par la suite pour prendre les arrêtés temporaires nécessaires pour des modifications de stationnement ou d'utilisation des voies de circulations. Enfin, dans le cadre de projets très impactant tels que la rénovation du Centre Pompidou, des réunions de travail en amont de la ROC sont organisées avec la maîtrise d'ouvrage afin d'aborder en amont de celle-ci un maximum de problématiques liées aux emprises demandées. Avant qu'une date de ROC soit choisie, il est important que le projet ait déjà été étudié par la subdivision, la mairie et la Police (commissariat ou Préfecture) et la maîtrise d'ouvrage doit pouvoir se présenter à la ROC avec un dossier complet répondant aux prescriptions évoquées lors des réunions de travaux si elles ont eu lieu. L'ensemble de ces réunions auxquelles j'ai participé lors de mon stage sont indispensables pour assurer la bonne coordination de l'ensemble des opérations présentes sur le territoire en identifiant l'ensemble de contraintes et solutions pouvant être apportées. J'ai mené un travail de collecte et de vérification de l'ensemble des informations apportées afin d'optimiser au mieux les impacts sur l'espace public.

Une bonne coordination repose également sur une planification grâce notamment aux informations rassemblées lors des réunions. En effet, l'ensemble des opérations ayant la subdivision comme maîtrise d'ouvrage telles que les grandes réfections (GR chaussée ou trottoir) ou les projets d'aménagement sont rassemblés dans des calendriers prévisionnels qui peuvent ensuite être adaptés ou modifiés en fonction d'autres interventions. Ces plannings permettent également d'arbitrer les périodes de travaux de concessionnaires vis-à-vis des dates prévisionnelles de grosses opérations pour optimiser le nombre d'emprises sur un même espace. Ces calendriers prévisionnels sont élaborés avec la subdivision projet ainsi que la mairie centrale et les mairies d'arrondissement en prenant en compte les contraintes des usagers et les contraintes financières de la ville. J'ai pu observer durant mon stage de nombreuses adaptations et modifications des calendriers prévisionnels en raison d'imprévus, d'évolutions des politiques

de la Ville... En plus des calendriers prévisionnels, l'ensemble des demandes d'emprises, autorisées ou non, sont recensées dans le logiciel Cité qui permet, en plus d'autoriser les demandes d'occupation, de voir des éventuels conflits ou superposition lorsqu'une nouvelle demande arrive à la subdivision. Cet outil est essentiel pour la traçabilité des décisions prises dans le cadre d'une occupation de l'espace public car on retrouve pour chaque projet les plans, les pièces techniques, les prescriptions, le PV de ROC et toute pièce supplémentaire permettant de mieux comprendre le dossier. Avant tout arbitrage, une consultation des emprises en cours est réalisée via Cité. Pour visualiser globalement les emprises d'autres outils sont également utilisés. La cartographie de l'outil OCTET recense l'ensemble des emprises mais également les différents stationnements afin de vérifier les demandes d'arrêtés temporaires à transmettre au Pôle ressource.

Enfin, une coordination efficace repose également sur une bonne communication avec l'ensemble des parties prenantes et notamment les mairies. Des comptes rendus d'activités sont rédigés chaque semaine par la subdivision et communiqués aux mairies concernées afin d'avoir un suivi technique et financier de l'ensemble des opérations occupant l'espace public sur la période concernée. De plus, à l'issue de toute réunion de travail ou de coordination un compte rendu ou un mail récapitulatif est rédigé afin que l'ensemble des points abordés lors de la réunion soit mis à l'écrit et communiqué à l'ensemble des acteurs présents lors de la réunion.

L'objectif de chacun de ces outils et d'assurer une coordination la plus optimale en amont et pendant tout travaux occupant l'espace public. Ce travail réalisé par la subdivision n'est pas directement observable sur l'espace public mais il est indispensable pour anticiper toute complication susceptible d'apparaître lors de la réalisation des différentes opérations.

II.4. Les limites et difficultés de la coordination

Bien que de nombreuses méthodes soient mises en place par la subdivision Travaux pour optimiser la coordination des interventions, cela reste un travail complexe soumis à de nombreuses difficultés.

Dans un premier temps, une difficulté majeure réside dans la multiplicité des acteurs impliqués dans le cadre d'une intervention. Chaque acteur souhaitant intervenir sur l'espace public a des contraintes temporelles et techniques qui peuvent ne pas correspondre avec des préconisations de la Ville ou de la Préfecture. Il est de la responsabilité des chargés de secteurs et du chef de la subdivision de faire en sorte de faire respecter ces préconisations aux intervenants tout en essayant de trouver le meilleur compromis. Cette multiplicité d'acteurs se retranscrit également dans l'important nombre de demande d'occupation déposées sur Cité, ne respectant parfois pas les délais réglementaires pour notamment la rédaction d'arrêtés. Ces éléments entraînent une volonté de certains tiers d'intervenir sur l'espace publique sans autorisation préalable de la subdivision. Il est important d'assurer la traçabilité des décisions prises par des écrits afin que la responsabilité en cas de problèmes ne soient pas ramenées à la subdivision. Une diversité d'acteurs implique également une diversité de contraintes calendaires. En effet, chaque intervenant a des temporalités qu'ils souhaitent respecter qui ne coïncident pas toujours avec des projets aux alentours. De plus, l'avancement d'un projet peut être soumis à de nombreux inattendus pouvant impacter le calendrier et donc potentiellement les temporalités d'autres projets aux alentours. Il est de la responsabilité des entreprises de respecter les délais actés lors des ROC au risque de payer des indemnités de retard mais le suivi des projets par les chargés

de secteurs est également important pour anticiper des potentiels retards et arbitrer avec le chef de subdivision les décisions à prendre.

Dans un second temps, les arrondissements de Paris Centre sont soumis à énormément de contraintes spatiales ce qui entraîne des impacts sur l'espace public beaucoup plus importants. On retrouve de nombreuses rues avec des largeurs de voies réduites notamment dans le quartier du Marais qui s'accompagne d'une densité du bâti très forte. De plus, les usages du bâti sont très nombreux ce qui complique souvent la capacité d'implantation des emprises chantier. Les enjeux de circulation sont également importants au vu des espaces de voiries souvent limités. L'ensemble des déplacements qu'ils soient de piétons, de cyclistes, de véhicules particuliers, de secours ou de livraisons et de transports en communs doivent être pris en compte lors de la mise en place d'une emprise. Tous ces cheminements doivent être établis et sécurisé par l'entreprise en charge des travaux. Il est alors nécessaire au début de tout chantier impactant de vérifier la bonne mise en place de l'ensemble des cheminements actés lors de la ROC.

Enfin, en plus de l'ensemble de ces contraintes, la subdivision se retrouve confrontée à de nombreux imprévus. Régulièrement, les concessionnaires doivent réaliser des interventions d'urgence sur des réseaux, ce qui entraîne la présence d'une emprise pas prévue lors de réunions. Il y a également régulièrement des retards d'entreprises que ce soit lors de la phase amont avec des ROC qui ne se finalise pas en raison du manque de préparation des entreprises ou lors de la phase d'exécution avec des découvertes de réseaux. Ces aléas remettent en question toute organisation prévue en amont et peuvent causer des modifications dans les plannings. Pendant mon stage, de nombreux ajustement aux calendriers prévisionnels d'opérations ont dû être faits, illustrant à quel point la coordination de chantier à un caractère très évolutif et demande une constante adaptation et une grande réactivité des équipes. A ces nombreux imprévus s'ajoutent également les nombreux événements organisés dans la capitale. Dans Paris Centre, de nombreux événements tels que des tournages et des rassemblements ont lieu chaque semaine. Ces événements impliquent également une occupation de l'espace public et des potentielles modifications de la circulation à prendre en compte lors de la coordination de différentes interventions.

J'ai pu observer et faire face à l'ensemble de ces difficultés lors de mon stage à l'échelle de Paris Centre. La coordination est donc un moyen d'anticiper au mieux les conflits possibles afin d'optimiser les impacts des nombreuses interventions sur l'espace public parisien mais ne permet pas pour autant d'éviter tout conflits. Certains secteurs de Paris Centre sont particulièrement impliqués dans l'enjeu de coordination. L'Ile de la Cité, avec ses importantes contraintes de circulation, de sécurité et de patrimoine, en constitue un exemple très représentatif.

III. Etude de cas : coordination des chantiers de l'Ile de la Cité

III.1. Présentation du site et de ses contraintes

Durant mon stage, l'ensemble des mécanismes de coordination exposés précédemment ont été illustrés sur le cas d'étude de l'Ile de la Cité. L'ensemble des enjeux rencontrés par la subdivision travaux en tant que maîtrise d'œuvre publique dans la gestion de l'espace public sont représentés à l'échelle de ce secteur. Cette île centrale dans Paris concentre un grand nombre de contraintes urbaines, de circulation, patrimoniales et politiques et nécessite donc un travail accru de coordination entre l'ensemble des acteurs.

L'Ile de la Cité, située au cœur historique de la capitale, se place comme un point stratégique de la ville. Elle est un point de passage entre les parties sud et nord de Paris en étant reliée aux rives par un total de 9 ponts. Malgré sa faible superficie de 0,225 km², cette île accueille de nombreux établissements majeurs, d'un point de vue patrimonial, institutionnel et économique, de la Ville de Paris. On y retrouve la cathédrale Notre-Dame de Paris, le Tribunal de Commerce, le Palais de Justice, le Palais de Justice, l'Hôtel-Dieu ainsi que la Préfecture de Police. Chaque jour, l'Ile de la Cité se remplit de visiteurs, de personnels et d'usagers des différents établissements présents. Son espace public est au cœur des besoins administratifs, touristiques, économiques, institutionnels ainsi que de desserte locale de la capitale.



Figure 6 - Carte des établissements de l'Ile de la Cité

On peut observer sur la carte ci-dessus que l'ensemble des équipements structurant présents sur l'île sont en proximité presque immédiate. Les modes de fonctionnements de ceux-ci étant différents, toute modification de circulation ou occupation de la voirie publique porte un impact non négligeable sur la situation de l'île.

La circulation est au cœur des enjeux du secteur. Bien qu'elle soit majoritairement atteinte à pied ou en transports en communs par les visiteurs, l'Ile de la Cité comportent plusieurs axes

de circulations de véhicules majeurs et essentiels à sa bonne desserte. De nombreux véhicules institutionnels, de livraison, de chantier ou encore de secours ont tout au long de la journée la nécessité d'avoir accès à l'ensemble des équipements. Les caractéristiques physiques de l'île compliquent fortement cet enjeu de circulation. En effet, nombreuses voies ont de largeurs très limitées ou sont particulièrement saturées par la circulation piétonne. L'espace très restreint sur l'île entraîne des difficultés d'implantation de base vie ou d'emprises chantier sans impacter la circulation au sein de l'île et entraîne souvent des conflits entre les établissements de l'île et les besoins de travaux. Une intervention sur l'Ile de la Cité a donc, contrairement à un chantier de voirie plus classique, rapidement des conséquences non négligeables sur des fonctions essentielles de l'espace public telles que l'accès aux établissements publics ou la circulation des véhicules de secours. Toute occupation de l'espace public doit prendre en compte l'impact sur la circulation de l'ensemble de l'île et rester compatible avec tous les usages du site.

Les enjeux de circulation et spatiaux de l'île sont complexifiés par des enjeux patrimoniaux importants. Toute conduite d'opérations doit prendre en compte la présence de monuments historiques majeurs. Une attention particulière est alors portée à la préservation du patrimoine, au respect de contraintes très spécifiques liées à ces monuments ainsi que leur attractivité touristique importante. L'ensemble des aménagements liés à la réhabilitation de la cathédrale de Notre-Dame de Paris impactent très fortement l'ensemble de l'île. En effet, toute opération liée à ce projet est généralement prioritaire et peut fortement impacter les plannings prévisionnels d'autres opérations.

Enfin, l'Ile de la Cité est soumise à un contexte institutionnel très particulier. Toutes les voies de l'île sont sous compétence de la Préfecture de Police. Cela implique que toute prise d'arrêtés temporaires ou définitifs se fait par le biais de la Préfecture de Police et que toute prise de décision vis-à-vis d'une occupation de l'espace public ne peut se faire qu'avec l'accord de la Préfecture et en respectant l'ensemble des prescriptions. Une concertation approfondie a donc régulièrement lieu pour tout chantier impactant ce qui implique des délais souvent rallongés. Les contraintes habituelles de l'espace public de Paris Centre sont alors complétées par des exigences de circulation, de maintien d'accès, de maintien de stationnement et de gestion d'événements exceptionnels. De plus, l'île étant à la limite du secteur de Paris Centre, une communication avec la section du sud était nécessaire pour avoir une vision plus globale des impacts des chantiers.

Au vu de tous ces enjeux, j'ai rapidement constaté que la gestion des interventions sur le secteur de l'Ile de la Cité était particulièrement complexe. L'accumulation d'un grand nombre de chantier sur le secteur a fait de la coordination du secteur une mission majeure pour le chef de subdivision. L'ensemble des contraintes de circulation, de prescriptions particulières ou patrimoniales devaient être prise en compte à chaque prise de décision tout en ayant une réflexion élargie à l'échelle de l'île et de ses alentours pour pouvoir anticiper les interactions entre tous les projets en cours. De plus, toutes ces contraintes ont été intensifiées par la coexistence depuis le mois de décembre 2025 de nombreux projets en simultanées sur l'île.

III.2. Les principaux enjeux de coordination de l'Ile de la Cité

La concentration sur l'Ile de la Cité de nombreux projets simultanés gérés par des maîtrises d'ouvrage différentes complexifie fortement la coordination de ceux-ci. Depuis décembre 2025, plusieurs opérations majeures se sont installées sur l'île auxquelles ont été ajoutées des interventions plus ponctuelles de tiers, de concessionnaires ou de services de la Ville.

Sur la figure ci-dessous on retrouve les chantiers majeurs de l'île sur cette période avec une attention particulière sur les zones de conflits entre projets les plus importantes.

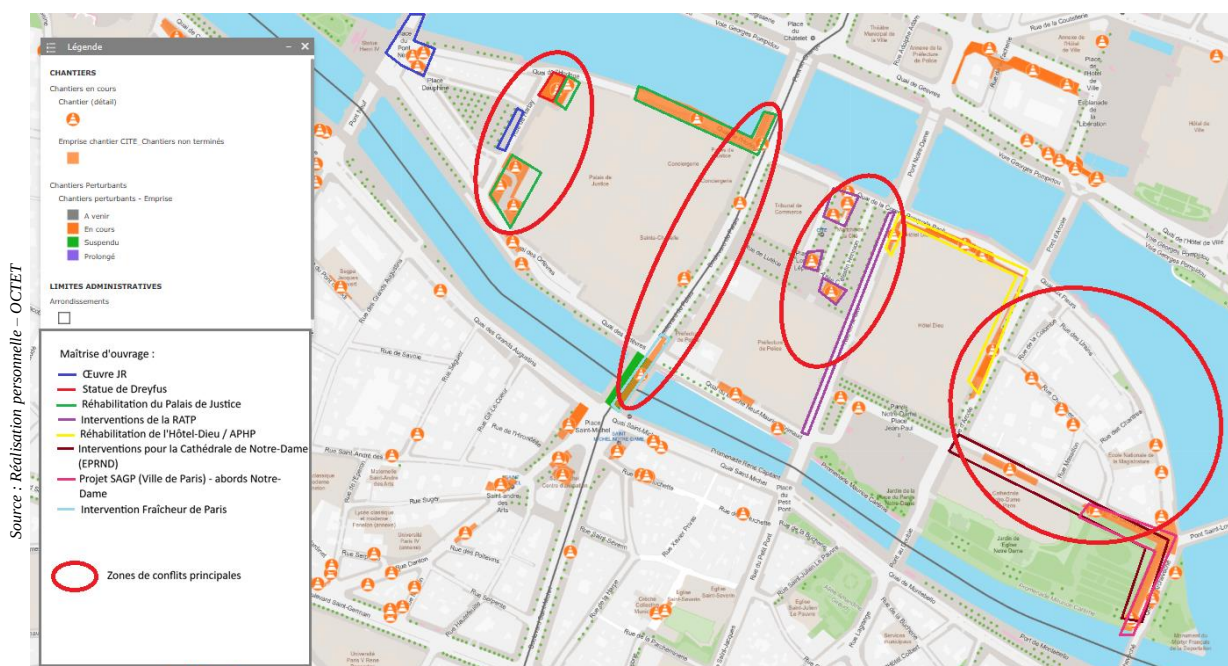


Figure 7 - Carte des emprises chantiers et des principales zones de conflit de l'Île de la Cité

Plusieurs zones de concentration d'interventions et de conflits sont mises en évidence sur la carte. Ces zones mettent en avant les secteurs où, en raison d'une coexistence de plusieurs projets, les enjeux de coordination étaient les plus importants. Des questions d'occupations de l'espace public, de circulation, de sécurité et de calendriers ont dû être abordées et arbitrées pour limiter les impacts des différents projets.

III.2.1. Le secteur de la rue de Harlay

La première zone que j'ai identifiée est la zone la plus à l'ouest de l'Île de la Cité. Elle inclut les alentours du Palais de Justice, ainsi que le quai des Orfèvres et le Pont Neuf. Cette zone a principalement été impactée par l'œuvre de JR sur le Pont Neuf qui a entraîné la fermeture complète du Pont Neuf sur une période de deux mois. L'installation de cette œuvre a impliqué la mise en place d'emprises sur l'Ouest de l'île et notamment sur la rue de Harlay avec la mise en place d'une base vie. Sur le même secteur, la rue de Harlay était fortement impactée par la première phase de la réhabilitation du Palais de Justice. Enfin, des interventions non planifiées ont dû avoir lieu au nord de la rue de Harlay pour le déplacement de la statue de Dreyfus pour laquelle une inauguration a été prévue avec la présence du Président de la République. Des opérations pour la deuxième phase de la réhabilitation du Palais sont également à prévoir sur ce secteur.

La principale difficulté dans ce secteur a été la gestion calendaire de l'ensemble de ces opérations au vu de l'inauguration inattendue de la statue de Dreyfus. Les opérations de ce secteur se coordonnaient avec le secteur plus à l'est sur le quai de l'Horloge afin de ne pas impacter en même temps deux accès à l'île (Pont Neuf et Pont au Change) ce qui imposait des contraintes calendaires très strictes pour l'œuvre de JR. Ces contraintes sont devenues non négociables au vu de l'inauguration de la statue qui impliquait de nombreuses exigences de

sécurité vis-à-vis des chantiers présents aux alentours. De plus, les intempéries ayant des impacts sur l'œuvre du Pont Neuf ont entraîné de nombreux questionnements et arbitrages vis-à-vis du respect des dates prévisionnelles de l'œuvre.

Une vision jointe avec le secteur du quai de l'Horloge et du Boulevard du Palais a été nécessaire tout le long de ces arbitrages car tout changement sur le secteur Ouest de l'île impliquait directement des impacts sur celui du quai de l'Horloge et du Boulevard du Palais.

III.2.2. Le secteur du quai de l'Horloge et du Boulevard du Palais

La deuxième zone de conflit se situe au centre de l'île avec le Boulevard du Palais et le quai de l'Horloge. Toute opération dans ce secteur a été conditionnée par la mise en place d'une emprise sur le quai de l'Horloge et le pont au Change pour la rénovation d'un bâtiment du Palais de Justice. La mise en place de cette emprise nécessitait la fermeture du quai de l'Horloge ainsi que la fermeture de la voie bus sur le pont au Change et le boulevard du Palais. Afin de mettre en place cette emprise, des aménagements ont dû être réalisés à la fois sur la rue de la Cité, avec la création d'une voie bus de substitution, et sur le Pont au Change, avec la création d'une traversée piétonne enterrée au vu de la durée du chantier de 5 ans. Ces aménagements ont entraîné des emprises sur le pont et sur la rue de la Cité de manière répétée. Au sud de l'île, sur le pont Notre-Dame, une intervention de Fraîcheur de Paris entraînant des impacts de circulation était également à traiter en coordination avec la STV Sud.

Les contraintes calendaires et de circulation ont été très importantes dans ce secteur. Tout d'abord, l'ensemble des aménagements en amont de l'emprise du palais de Justice ont été réalisés par la subdivision travaux et étaient conditionnées par les dates de mise en place de celles-ci qui ne pouvaient avoir aucun retard. Ensuite, les emprises souhaitées impliquaient de très forts impacts de circulation, nécessitant un travail sur des itinéraires de substitution pour optimiser les impacts de ces opérations très lourdes. Enfin, de nombreux acteurs étaient impliqués pour ces opérations, impliquant un travail de communication constant avec ceux-ci. La coexistence dans l'espace très restreint de l'île des projets de ce secteur et de ceux de la rue de Harlay a rendu la gestion de la coordination très complexe.

Les aménagements sur la rue de la Cité ont directement impacté la gestion de ce secteur déjà saturé en opérations.

III.2.3. Le secteur de la rue de la Cité

La troisième zone de concentration d'intervention a été identifiée autour de la rue de la Cité. Des premières opérations de la RATP ont impactées la circulation de la rue pour les cyclistes et les piétons. Des emprises de la RATP pour d'autres opérations ont également été mises en place dans l'allée Célestin Hennion, sur la place Louis Lépine et sur le quai du Marché Neuf. De plus, la réhabilitation de l'Hôtel-Dieu a nécessité des emprises sur la rue de la Cité. Les aménagements sur la rue pour la réhabilitation du Palais de Justice ont été le sujet de nombreuses discussions et arbitrages.

De nombreuses difficultés techniques et spatiales ont été rencontrées dans la mise en place des emprises. Les espaces réduits de l'île ainsi que ses contraintes techniques ont rendu difficile la mise en place de la base vie de la RATP sur la place Louis Lépine. Un important travail de communication avec toutes les parties prenantes des opérations a été réalisé allant d'une

communication avec les représentants du marché aux fleurs pour l'emprise dans l'allée à d'importantes discussions avec la Préfecture de Police concernant les aménagements de la rue de la Cité. Ce secteur étant le lieu de déviation des flux pour les projets de l'Ouest de l'île, une forte saturation des flux déjà importants auparavant a dû être surveillée.

Les emprises de l'Hôtel-Dieu s'étendaient jusqu'à la rue d'Arcole, impactant fortement la circulation dans le secteur Notre-Dame.

III.2.4. Le secteur Notre-Dame

Le dernier secteur de concentration identifié se situe à l'est de l'île et regroupe les abords de la cathédrale de Notre-Dame avec la rue d'Arcole et la rue du Cloître Notre-Dame. Les interventions dans ce secteur ont principalement été conditionnées par les travaux de la réhabilitation de la cathédrale réalisés par l'EPRND. Ces opérations ont impliqué des grutages à plusieurs reprises sur la rue du Cloître Notre-Dame, impactant fortement sa circulation déjà difficile pour les véhicules. Ces grutages sont directement rentrés en conflit avec les opérations d'aménagement des abords de la cathédrale par la SAGP. Enfin, les emprises de l'Hôtel-Dieu sur la rue d'Arcole ont entraîné une modification complète de la circulation dans ce secteur avec la fermeture d'un sens de circulation de la rue d'Arcole. Cette nouvelle circulation a vite été mise en difficulté par une intervention d'urgence de CPCU au croisement entre la rue Massillon et la rue du Cloître Notre-Dame nécessitant une emprise pendant plusieurs semaines.

Les contraintes de circulation et de superposition d'emprises sont très fortes dans ce secteur. Toute la circulation du quartier a été modifiée impliquant des mésusages très forts dû à une mauvaise compréhension de certains usagers. La forte fréquentation touristique du secteur entraîne des difficultés de circulation dans des rues comme celle du Cloître Notre-Dame passée en zone de rencontre mais où la forte densité de piéton rend la circulation de véhicules très complexe. La question de sécurité pour les piétons a été centrale dans les arbitrages de ce secteur. De plus, des conflits dans la superposition d'emprises entre l'EPRND, avec de forts enjeux patrimoniaux, et la SAGP ont rendu la coordination du secteur particulièrement complexe.

III.2.5. Une superposition permanente d'opérations

Sur chacun de ces secteurs, les difficultés de coordination ne proviennent pas des caractéristiques individuelles de chaque chantier. C'est la concentration sur un espace particulièrement réduit et la superposition spatiale et temporelle des projets qui complexifie le travail de coordination.

Sur l'ensemble des secteurs, les principales contraintes vont être liées à des problématiques de circulation avec la nécessité de ne pas bloquer les accès à l'île pour les riverains, les véhicules de services, de livraisons et de secours ; à des incompatibilités ou des impératifs calendaires ; à des conflits d'emprises et de logistiques entre maîtrises d'ouvrage ; à des prescriptions sécuritaires strictes liées à la sensibilité du site et à des contraintes spatiales du site.

Les contraintes liées à des impératifs calendaires ainsi que l'importante superposition des projets est visualisée sur l'analyse chronologique ci-dessous.

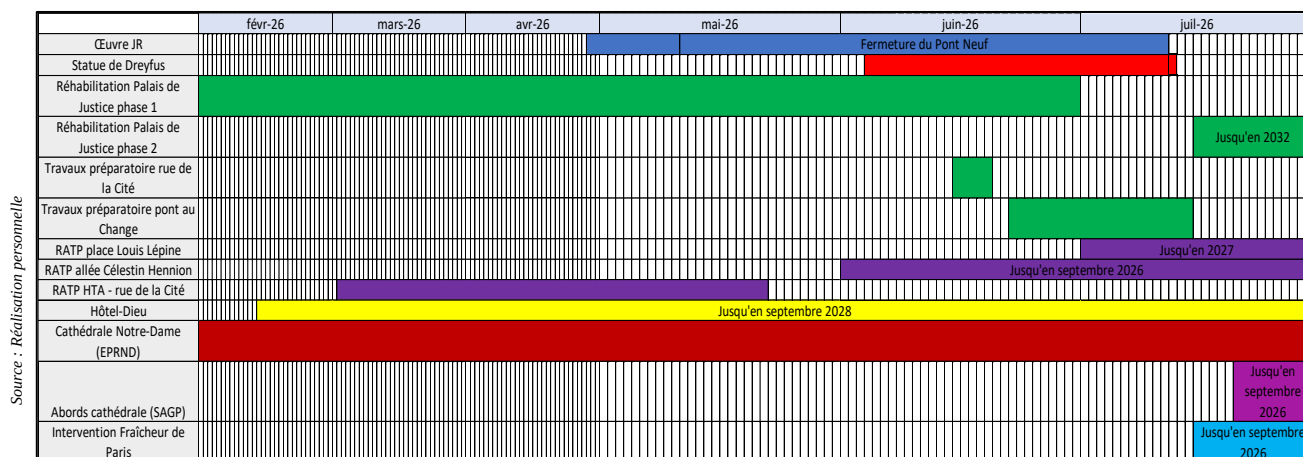


Figure 8 - Calendrier des interventions sur la rue de la Cité

Sur cette frise on peut observer que sur cette période de 6 mois, les opérations se sont régulièrement mises en place de manière simultanée. Lorsque les projets ne sont pas en simultané, ils s'enchaînent avec une marge d'erreur de seulement quelques jours. Les risques d'interactions et de conflits sont exacerbées en particulier dans un espace aussi restreint que l'Ile de la Cité. Il y a une réelle nécessité de coordination continue sur l'ensemble des secteurs ainsi qu'un suivi des opérations pour éviter tant que possible ces éventuels conflits.

L'Ile de la Cité se distingue du reste de Paris Centre à la fois par cette accumulation d'opérations dirigés par une multitude d'acteurs mais également par l'ampleur de certains projets comme la réhabilitation du Palais de Justice. Face à cette situation, le SEE au sein de la DVD a développé un dispositif de coordination renforcé impliquant la subdivision travaux au sein de laquelle j'ai directement été impliquées.

III.3. Mon implication dans le cadre de la coordination des chantiers de l'Ile de la Cité

Une grande partie des missions de mon stage ont été tournées vers le suivi de l'ensemble des opérations située sur l'Ile de la Cité. J'ai participé directement au travail de coordination mené par la subdivision travaux dans le cadre de ce site exceptionnel.

Dans le cadre du dispositif renforcé de coordination mis en place par le SEE, des comités de coordination ont été organisés chaque mois depuis le mois de janvier. Ces comités, présidés par Emma Lestang, regroupent l'ensemble des maîtrises d'ouvrage souhaitant réaliser ou réalisant des travaux sur l'Ile de la Cité, la Préfecture de Police, les STV impliquées dans la gestion de l'île et du sud de l'île (STV Centre et STV Sud) ainsi que tous les acteurs dont les opérations des intervenants impactent l'activité tels que IDFM, la RATP et SSOA pour les opérations sur les ponts. Chaque comité avait pour but de faire le point sur l'avancé de l'ensemble des interventions ainsi que de solutionner les conflits majeurs liés aux interventions. A l'issue de chaque comité, un CR était rédigé et envoyé à l'ensemble des parties prenantes pour correction. Dans le cadre de ces comités il était de mon ressort de fournir en amont des comités l'ensemble des nouveaux éléments d'informations vis-à-vis des opérations sur l'île ainsi que d'intervenir en cas de besoin lors du comité pour des questions ou des éclaircissements. Entre les comités

mes missions se concentraient sur la gestion de l'espace public de l'île de la Cité par le biais de différentes missions.

Dans un premier temps, j'étais impliquée dans tout le travail amont des projets de l'île. Pour des opérations comme la réhabilitation du Palais de Justice, de nombreuses réunions de travail ont été réalisées avant la ROC afin d'arbitrer des questions en amont avec la présence de différents acteurs. Ce travail implique également de nombreux échanges par mail ou par téléphone entre les réunions afin de répondre aux éventuelles questions des intervenants. Ces réunions sont nécessaires afin d'établir l'ensemble des éventuels impacts d'un projet en amont et de prescrire des modifications avant la ROC. La participation à l'ensemble des ROC sur l'île m'a permis d'avoir tous les éléments actés directement et pouvoir aider le chargé de secteur à arbitrer grâce à ma vision globale sur l'ensemble des opérations de l'île. Avant toute réunion de ce type, il était important pour moi d'avoir l'ensemble des informations sur les opérations à proximité afin de pouvoir voir directement les éventuelles incompatibilités. Je devais ensuite collecter le maximum d'informations afin de les analyser par la suite pour alimenter les futurs échanges sur le sujet.

Par la suite, un travail de suivi des opérations doit être réalisé. Je me suis régulièrement rendue sur site au moment de la mise en place d'emprises, pendant la réalisation de travaux ou lors d'un signalement de conflit ou de mésusage lié à une emprise sur l'île. J'ai pu faire les observations nécessaires et prendre des décisions en conséquence pour solutionner des conflits. Il est également important de pouvoir visualiser, en cas d'impact sur les cheminements, l'efficacité des solutions mise en place par les intervenants et proposer des modifications en cas de besoin. Un suivi régulier permet d'anticiper au mieux tout conflit et gérer au mieux l'espace public de l'île.

Enfin, un travail important de communication et d'interface entre les différents acteurs a été réalisé. Les réunions et le suivi des opérations m'ont permis d'informer au mieux l'ensemble des acteurs impliqués dans les projets à la moindre modification. L'Île de la Cité étant de compétence Préfecture, il est important que toute modification de dates ou d'emprises soit directement communiqué à celle-ci.

Dans le cadre de la réhabilitation du Palais de Justice, j'ai été au cœur de l'ensemble de ces missions. Le projet, séparé en deux phases, implique l'installation d'une emprise sur le quai de l'Horloge et le pont au Change et une extension par la suite sur le boulevard du Palais (comme illustré sur le plan ci-dessous).

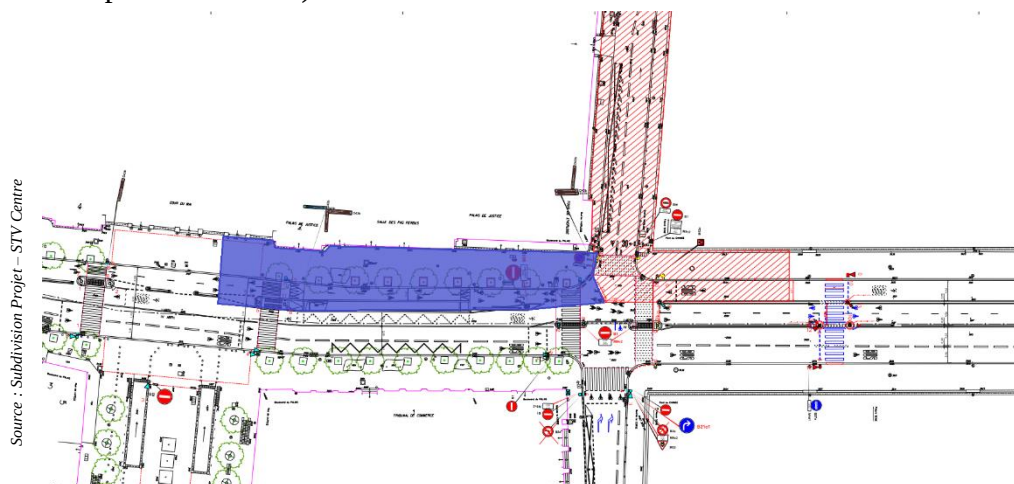


Figure 9 - Plan d'emprise pour la réhabilitation du Palais de Justice

La première phase (en rouge) s'est installée le 15 juillet et va durer jusqu'en novembre 2026 puis l'emprise étendue au boulevard du Palais (en bleu) sera présente jusqu'en 2032 avec l'installation d'une base vie sur le quai de l'Horloge.

Ce projet d'une énorme ampleur a impliqué un important travail en amont piloté par ma maître de stage et moi. Au total, 3 réunions de travail, une pré-ROC et une ROC ont été organisées avec entre chacune de nombreux échanges avec l'entreprise et la maîtrise d'ouvrage. Dans tous ces échanges, le service SSOA de la Ville a été très impliqué pour avis sur les opérations sur le pont et le parapet de l'île. Les réunions de travail ont été l'occasion d'aborder les questions de circulation avec notamment la déviation des bus sur la rue de la Cité, la déviation des piétons sur une partie du pont au Change et la déviation des véhicules ne pouvant plus accéder au quai de l'Horloge. De nombreuses questions techniques ont également été réglées avec l'étude des charges, du mobilier ... Toutes ces réunions se sont complétées par des envois répétés de plans que nous annotions avec nos prescriptions afin d'arriver à une version finale présentée en ROC. En plus d'aborder l'ensemble des questions liées à l'emprise en elle-même, la subdivision a rapidement été impliquée dans la réalisation d'importants travaux en amont. Ces travaux ont à leur tour été l'objet d'une ROC à part entière. Ces travaux incluaient la réalisation de nouveaux marquages sur la rue de la Cité, la création d'une traversée enterrée sur le pont au Change et le déplacement d'une caméra. Pour chacune de ces opérations de nombreuses questions ont été soulevées avec un arbitrage qui ne dépendait pas toujours uniquement de la subdivision. Lors de l'ensemble de ces réunions j'ai pu exposer mon avis, mes prescriptions ainsi que les prescriptions d'autres acteurs comme la Préfecture qui m'avaient été transmises. J'ai par la suite réalisé un suivi presque quotidien des travaux préparatoires réalisés sur le pont au Change et sur la rue de la Cité, ce qui m'a permis de régulièrement informer la maîtrise d'ouvrage des avancées lors de nos réunions. Je me suis également rendue au constat d'huissier réalisé en amont de la mise en place de l'emprise afin de mettre l'accent sur les éléments à observer au moment de la dépose de l'emprise. Enfin, lors de la mise en place de l'emprise, j'ai pu observer la manière dont les cheminements se faisaient afin d'étudier des pistes d'amélioration.

Une difficulté importante rencontrée lors de ce projet a été l'arbitrage de décisions. En effet, les travaux préparatoires sur la rue de la Cité ont impliqué une modification des voies de circulation dont l'arbitrage a été soumis à la préfecture de Police. Des changements ont dû être réalisés en urgence en raison des délais de ces arbitrages, entraînant des retards dans la réalisation des travaux. La contrainte d'une date de mise en place de l'emprise inflexible a également été une difficulté pour la bonne réalisation des travaux avec des aléas tels que la canicule empêchant toute avancée des travaux. Enfin, la multiplicité d'acteurs impliqués a nécessité un suivi très précis de l'ensemble des opérations. Nous avons également fait face au besoin de monter le dossier le plus complet possible. En effet, ce projet ayant une durée de plus de 5 ans, les personnes en charge ne seront sûrement plus les mêmes au moment de la dépose de l'emprise. Ainsi, le dossier doit être compréhensible pour une personne n'en ayant jamais eu connaissance. Pour cela, nous avons rajouté beaucoup d'éléments comme des plans de mobilier, des plans des modifications apportées à la voirie, des éléments de contexte avec à chaque fois des liens vers les dossiers en lien. Ce travail de collecte et de restitution est d'autant plus important avec la multiplicité des acteurs impliqués dans le projet.

Ce projet a été l'occasion pour moi d'assurer l'ensemble des missions de coordination tout en faisant face à des difficultés très spécifiques améliorant mes aptitudes à solutionner des problématiques variées.

III.4. Les difficultés rencontrées et les solutions proposées

L'Ile de la Cité est une étude de cas particulièrement représentatives des difficultés de coordinations de chantiers car elle concentre un grand nombre d'entre elles sur un même territoire restreint.

Une première problématique à laquelle j'ai rapidement fait face a été le grand nombre de projets et donc d'acteurs impliqués. Les différentes maîtrises d'ouvrage, les entreprises, les concessionnaires ainsi que les différents services de la ville devaient être consultés et informés pour toute prise de décision ce qui demande un bon suivi et une bonne circulation de l'information. Des réunions ou points réguliers ont été mis en place en plus des comités de coordination, étant un très bon point de départ pour la bonne transmission d'informations. Au sein de la subdivision, l'ensemble des informations et documents relatif à chaque projet sur l'île étaient regroupés dans des dossiers partagés. Malgré les évolutions, nous veillons à ne supprimer aucun élément afin d'avoir la vision la plus complète possible. Aux difficultés de transmission de l'information s'ajoutent les obstacles rencontrés lors de l'obtention de certaines informations. Il peut être souvent compliqués d'obtenir des informations quant à des structures d'éléments de l'île au vu de son ancienneté. Ce manque d'information demande alors régulièrement un arbitrage d'autres services.

En permanence, nous avons rencontré la difficulté de la gestion calendaire. Chaque maîtrise d'ouvrage souhaite imposer ses contraintes sans connaître l'ensemble des contraintes du site ce qui peut entraîner une pression sur les services de la subdivision. Des retards ont régulièrement lieu pour différentes raisons. Certains intervenants se présentent en ROC avec des dossiers incomplets malgré des rappels en amont de la nécessité de tous les éléments. Cela entraîne des reports de ROC avec un travail d'échanges constant. Des aléas climatiques peuvent également avoir des conséquences importantes sur les délais. Enfin, des interventions d'urgence peuvent obliger des interventions à être décalées. Afin d'assurer la meilleure gestion possible des calendriers, un travail d'anticipation constant est réalisé. Nous avons régulièrement travaillé en amont avec les entreprises pour assurer un bon déroulé de la ROC dans les bons délais.

La contrainte de circulation a été centrale dans le travail de coordination sur l'île. Le nombre important de flux et de déviations mises en place simultanément est régulièrement la source de conflits. Pour optimiser les circulations, il est important de toujours analyser chaque opération à l'échelle de l'île en entier. Avant toute ROC ou réunion, il est important d'avoir en tête les potentiels axes fermés ou déviés pour pouvoir rapidement réagir à des questions de circulation. De plus, un travail de communication avec les usagers est important par le biais notamment de la signalétique.

Des problématiques d'arbitrage ont également souvent été rencontrées. L'île étant de compétence préfectorale, toute décision doit être soumise à l'arbitrage de la Préfecture de Police. Ces arbitrages peuvent dans certains cas comme celui de la rue de la Cité, impliquer des délais importants et du travail à réaliser en accéléré. Nous veillons à faire en sorte d'informer au mieux les services de la Préfecture dès qu'un arbitrage peut s'avérer être nécessaire. L'arbitrage peut également être compliqué car la ville et ses services communiquent des prescriptions et non des décisions ce qui met régulièrement des prises de décisions en suspens.

L'ensemble des solutions mise en œuvre pour faire face aux difficultés se basent principalement sur un bon travail d'anticipation par la collecte et l'analyse d'informations, de concertation grâce à des réunions et échanges réguliers et de communication avec l'ensemble des parties

prenantes des opérations de l'île. Néanmoins, les difficultés restent présentes et doivent toujours être au cœur des réflexions sur la coordination.

III.5. Analyse critique du dispositif de coordination

Cette étude de la coordination de chantiers sur l'île de la Cité illustre des dispositifs de coordination pertinent. Les comités de coordination mis en place par la DVD sont des outils efficaces pour le bon suivi des opérations, le partage d'informations et la possibilité d'avoir une vision globale des projets à l'échelle de l'île. En effet, ce cadre de coordination régulier apparaît comme très pertinent au vu de la diversité d'acteurs, d'opération et de la complexité du secteur. Ces réunions permettent d'avoir l'opportunité pour chaque opération de l'île d'identifier d'éventuels conflits et d'y apporter des solutions de manière collective, évitant un nombre important d'échanges supplémentaires.

Cependant, la bonne efficacité de ce dispositif repose majoritairement sur la qualité des informations fournies et donc du travail préparatoire réalisé en amont de chaque comité. Il est nécessaire d'avoir des informations les plus précises possibles et dont les parties prenantes sont informées en amont. Ce travail de collecte et d'analyse de l'information est la fondation pour une bonne coordination pour laquelle les réunions mensuelles ne sont qu'un outil formel. C'est un travail continu que j'ai réalisé durant mon stage et que la subdivision travaux réalise quotidiennement.

Ce système connaît cependant certaines limites dont une première liée à la grande diversité d'acteurs impliqués. Le travail de mise en cohérence réalisé par la subdivision Travaux doit se faire avec des maîtrises d'ouvrage différentes avec chacune ses propres contraintes et objectifs. Ces différents acteurs n'ont pas la même vision des contraintes du site ni de l'importance des informations qu'ils communiquent et des délais dans lesquels ils les communiquent. Il est nécessaire de constamment vérifier la pertinence et la validité des informations communiquées par les différents intervenants ce qui peut s'avérer particulièrement chronophage.

La réelle capacité de la subdivision à arbitrer certaines décisions est également une limite que j'ai pu observer à plusieurs reprises durant mon stage. Malgré que la subdivision soit au centre de l'analyse des opérations, de leur coordination et de leur instruction, tous les arbitrages ne relèvent pas nécessairement de son niveau. De nombreuses décisions relatives aux arrêtés, à la circulation ou à la sécurité du site nécessitent un arbitrage extérieur de la Préfecture de Police, dont l'île est sous la compétence. Dans le cas où la décision n'est pas en accord avec celles de la mairie ou de la DVD, il faut attendre des délais d'arbitrages supplémentaires qui mènent généralement au respect des prescriptions de la Préfecture. J'ai directement observé cette limite dans le cas des travaux préparatoire sur la rue de la Cité : un désaccord entre les volontés de la mairie et de la Préfecture a entraîné des délais d'arbitrage rallongés et la réalisation de certains travaux en urgence. Un pôle de décisions mieux défini pourrait faciliter la résolution de situations de ce type.

Enfin, la complexité des caractéristiques de l'île pose des limites à la bonne action du dispositif. Les conflits peuvent être anticipés mais rarement supprimés. Au vu des espaces très restreints, la mise en place, le décalage ou le déplacement d'emprises peut s'avérer très compliqué alors que les besoins d'emprises des différents intervenants ne font qu'augmenter. La coordination sur l'île de la Cité se présente comme un travail constant de recherche de compromis et

d'hiérarchisation des priorités. L'absence d'un pôle décisionnel précis complique régulièrement ce travail de hiérarchisation.

En analysant le dispositif de coordination, on constate que son efficacité repose sur deux éléments complémentaires. Le premier, plus institutionnel, comprend l'ensemble des outils formels mis en place tels que les comités de coordination, les calendriers, les réunions de travaux, les ROC et les comptes rendus. Le deuxième repose davantage sur des aptitudes humaines et organisationnelles avec la circulation d'information, la bonne anticipation, la réactivité des différents acteurs. Ce deuxième aspect de la coordination, bien qu'il ne relève qu'en partie du travail de la subdivision, est essentiel dans un contexte aussi particulier que celui de l'Île de la Cité. Bien que les outils soient importants, leur bonne alimentation et utilisation collective les rend efficaces.

Globalement le dispositif actuel est pertinent, offrant une vision globale et partagée du site, mais le manque de maîtrise de la prise de décisions et des aléas par la subdivision limite parfois son efficacité. Ainsi, l'étude de cas de l'Île de la Cité illustre que la coordination constitue moins une recherche de suppression des conflits qu'une démarche d'anticipation, d'arbitrage et d'adaptation constante.

IV. Enseignements de l'étude de cas et perspectives

Mon étude de la coordination de chantiers de l'Ile de la Cité m'a permis de tirer des enseignements sur la gestion de l'espace public au sein d'un espace particulièrement contraint. Les difficultés de coordination d'un secteur reposent généralement sur la nécessité de prendre en compte les interactions entre l'ensemble des opérations et non uniquement sur la complexité individuelle des chantiers. Cette analyse me permet de réfléchir plus largement à la façon dont une maîtrise d'œuvre publique telle que la subdivision travaux réussit à assurer la coexistence d'un grand nombre de projets parfois contradictoires.

IV.1. Une approche à l'échelle du territoire

Tout d'abord, l'étude de cas nous a montré la nécessité dans le cadre de la coordination de chantier de raisonner à une échelle large telle qu'un secteur. Durant mon stage, j'ai pu faire l'expérience du fait que toute opération doit être étudiée en prenant en compte l'ensemble de son environnement. En effet, les besoins d'une opération peuvent ne pas coïncider avec ceux de projets aux alentours et créer des conflits majeurs de circulation. Le cas de l'Ile de la Cité illustre cette réalité à l'échelle d'un territoire restreint et complexe, mais cette approche est valable pour toute opération de Paris Centre où les plans de circulation ont fortement été affectés ces dernières années.

Le besoin d'avoir une approche territoriale constitue la majeure différence avec une gestion strictement opérationnelle de chantiers. Lors de l'étude d'une nouvelle demande d'occupation, en plus de l'étude de la faisabilité technique, j'ai réalisé pour chaque opération une étude approfondie de l'environnement de celle-ci. Cette étude implique un contrôle des cheminements, qui doivent être maintenus ou déviés de manière sécurisée, un maintien des accès aux établissements, un maintien constant des accès des véhicules de secours ainsi qu'une vérification des emprises présentes ou futures aux alentours et leurs impacts potentiels sur la circulation. Il faut que le fonctionnement global du territoire soit impacté le moins possible.

On peut donc considérer la coordination de chantiers comme une gestion territoriale. L'ensemble des emprises d'un espace constituent un système global qui doit être étudié dans son ensemble chacune pouvant avoir un impact direct ou indirect sur les autres. Pour visualiser globalement ce système différents outils comme Cité ou OCTET sont indispensables. On peut ainsi replacer toute demande d'emprise dans son environnement et arbitrer en cas de conflit majeur ou d'incompatibilité de circulation entre deux opérations.

Cette approche territoriale, en plus d'avoir un suivi toujours global d'un secteur, est de permettre à la subdivision une meilleure anticipation. Certaines périodes, en cas d'intervention, sont moins impactantes pour les usagers. Il peut être alors préconisé pour les intervenants un décalage de dates. Tout le travail d'étude d'impact et calendrier que j'ai pu réaliser a permis de proposer à de nombreuses reprises des adaptations d'emprises ou de dates lorsque cela était encore possible et le moins impactant.

Cet enseignement est l'un des principaux que mon étude de cas a pu m'apporter : un espace contraint avec un grand nombre de projets implique nécessairement le besoin d'avoir une vision à une échelle territoriale.

IV.2. La coordination comme exercice d'arbitrage

Un deuxième enseignement de mon travail sur la coordination de chantiers a été la dimension d'arbitrage de décisions. J'ai rapidement pu constater qu'un travail de vérification de la compatibilité et d'étude des plannings des différentes interventions n'est pas suffisant. Il y a une réelle nécessité de hiérarchiser les différentes contraintes de l'ensemble des parties prenantes d'un projet et de faire des compromis entre des intérêts qui peuvent s'avérer être divergents.

Chaque intervenant présente son projet avec des objectifs et contraintes qui lui sont propres. Ces objectifs et contraintes ne sont pas toujours compatibles avec d'autres opérations et une solution répondant aux attentes de chacun n'est pas toujours envisageable. C'est alors le rôle de la subdivision d'acter sur l'organisation à suivre. Cela implique d'optimiser au mieux les impacts sur l'espace public quitte à dans certains cas repousser ou même refuser l'autorisation d'une emprise.

Durant mon travail sur l'Ile de la Cité, des situations nécessitant un arbitrage se sont régulièrement posées. J'ai été amenée à refuser des demandes d'emprises notamment de la part de la RATP, d'autres opérations étant davantage urgentes ou prioritaires. Cependant, d'autres situations relevaient d'un arbitrage d'autres acteurs. Le secteur de Notre-Dame a régulièrement été soumis à des besoins d'arbitrage entre la SAGP et l'EPRND. Les besoins de grutage pour la cathédrale empêchaient la finalisation des travaux de revêtements des abords amenant les deux entités à mener des échanges afin de trouver des compromis et permettre une réalisation des deux opérations.

L'arbitrage ne consiste donc pas dans chaque situation à choisir entre deux projets. Il est généralement question de déterminer de quelle manière une intervention peut être réalisée tout en maintenant la continuité des opérations en cours ainsi que des fonctions de l'espace public.

Chaque arbitrage doit être réalisé sur la base d'information les plus complètes possibles. Celles-ci sont obtenues par le biais de nombreux échanges et réunions avec les parties prenantes. Il est du ressort de la subdivision, avec l'aide d'autres service de la ville, de prendre des décisions claires particulièrement dans le cas de potentiel danger pour les usagers. Dans le cas du projet du Palais de Justice, nous avons, avec ma maître de stage, acté des décisions telles que la création d'un passage piéton sur le pont ou encore la gestion des sorties de véhicules de l'emprise. Les réunions répétées ont permis de formuler des prescriptions qui ont ensuite été intégrées jusqu'à l'obtention d'une solution plus optimale.

La coordination est donc un travail à la fois technique et décisionnel. En plus d'une compréhension globale du site, la nécessité d'arbitrage est très importante. J'ai pu comprendre que la solution techniquement la plus simple n'est pas nécessairement la plus pertinente à l'échelle du territoire et cet arbitrage repose en partie sur le travail de la subdivision.

IV.3. Des pistes d'amélioration issues de l'expérience de terrain

J'ai pu grâce au travail de coordination réalisé pendant mon stage identifier des pistes d'améliorations et perspectives envisageable. Leur objectif est de renforcer des dispositifs existants déjà très pertinents.

Tout d'abord, il est important de continuer et de renforcer le travail régulier de centralisation et d'actualisation de l'ensemble des informations. Les réunions tels que les comités sont très pertinents sur une échelle globale. Cependant, les projets de longue durée tels que le Palais de Justice nécessitent une conservation d'un historique clair des décisions et modifications réalisées pour que le dossier repris soit le plus clair possible.

Ensuite, le suivi calendaire amont doit fortement être utilisé pour anticiper les conflits entre opérations. Cette vérification doit de date doit se faire bien en amont de toute ROC afin de permettre des échanges entre les différents intervenants en cas de conflit. Il est important de réussir à faire ressortir le plus tôt possible les situations sensibles pour les traiter en amont. Cette piste d'amélioration repose cependant sur la capacité des intervenants à déposer leurs demandes d'emprises en amont.

Les problématiques d'arbitrage nécessitent également des améliorations. Il est nécessaire de pouvoir repérer plus tôt les décisions nécessitant des arbitrages d'acteurs extérieurs à la subdivision Travaux. Ces arbitrages peuvent entraîner comme dans le cas de la rue de la Cité des retards calendaires pouvant avoir d'importants impacts sur les projets. Ces sujets doivent être identifiés dès les premières phases afin de mieux intégrer les délais de décision et limiter les impacts calendaires sur les opérations.

Enfin, le suivi des opérations doit être continu pour compléter au mieux les outils de planification. En effet, les visites de terrains permettent d'identifier des problématiques notamment de circulation et de les résoudre le plus vite et limiter les impacts sur l'espace public.

Le fonctionnement actuel de la subdivision ne doit donc pas nécessairement être profondément modifié. Ces pistes visent à identifier au plus tôt les situations nécessitant une attention et coordination particulière afin de limiter au maximum les impacts des différents projets sur l'espace public.

Conclusion

Mon stage au sein de la subdivision Travaux de la STV Centre m'a permis de comprendre tous les enjeux liés à la gestion de l'espace public de Paris Centre. J'ai découvert le fonctionnement concret d'une maîtrise d'œuvre publique comme la subdivision ainsi que l'ensemble des missions qui reposent sur elle. Grâce à mon travail sur les chantiers de l'Ile de la Cité, j'ai compris à quel point un secteur saturé en projets nécessite une coordination approfondie afin d'anticiper les interactions entre interventions et optimiser les impacts sur l'espace public.

La subdivision Travaux se positionne comme interface entre les nombreux acteurs de l'espace public pour contribuer à une coordination efficace des interventions impactant celui-ci. Les réunions de coordination et d'ouverture de chantier, le suivi d'opérations, les outils de gestion et de cartographie ainsi que les nombreux échanges avec les intervenants permettent d'avoir une connaissance globale des opérations en cours et à venir afin d'identifier des possibles conflits entre les chantiers. L'ensemble de ces informations, collectées et analysées, peuvent être ensuite partagées et être la base d'arbitrages. Certaines décisions relèvent cependant d'autres services ou institutions. La subdivision a pour rôle de faciliter les nombreux échanges tout en recherchant des solutions optimales pour avoir un espace public le moins impacté.

Mon travail réalisé sur l'Ile de la Cité s'inscrit particulièrement bien dans cette problématique. Ce secteur est complexifié par une forte concentration d'opérations sur un espace à faible disponibilité et concentrant une forte diversité d'usages. Une gestion indépendante des chantiers étant inenvisageable, une coordination est nécessaire à l'échelle de tout le secteur et dans la durée. J'ai dû trouver un équilibre entre échanges, adaptation et anticipation. Grâce à cette étude, j'ai pu apporter une réponse à ma problématique en illustrant que l'efficacité de la coordination repose à la fois sur la pertinence des outils mis à disposition et sur la capacité des intervenants à fournir des informations fiables pour une meilleure anticipation des interactions et des décisions nécessaires.

Ce stage a constitué une expérience formatrice sur le plan professionnel. J'ai développé des compétences techniques sur le plan de suivi d'opérations, de l'analyse de plans d'emprises, de l'utilisation de nombreux outils de suivi et d'analyse ainsi que de la compréhension des contraintes de circulation d'un secteur. Mes capacités de collecte, d'analyse et de restitution d'informations ont également été améliorées. J'ai pu observer les conséquences concrètes de nombreux choix grâce à de nombreuses observations sur le terrain. Sur le plan organisationnel et relationnel, la multiplicité des acteurs rencontrés m'a appris à mieux visualiser les responsabilités de chacun afin d'adapter ma communication. J'ai tout le long du stage gagné en autonomie dans l'ensemble de mes missions grâce notamment au travail collectif de l'équipe de la subdivision. J'ai trouvé progressivement ma place au sein de la subdivision en échangeant avec les différents membres de l'équipe et en participant à l'ensemble des réunions.

J'ai également, grâce à cette immersion, précisé mon orientation professionnelle en tant que fonctionnaire de la Ville de Paris. L'ensemble des missions réalisées m'ont offert une vision plus concrète des métiers de la maîtrise d'œuvre publique, de la gestion de l'espace public et de l'aménagement urbain. J'ai également mieux compris l'intérêt de postes avec des dimensions à la fois techniques, opérationnelles et de coordination. Cette expérience est donc un point d'appui pour la suite de mon parcours et pourra m'aider à orienter mes recherches vers des

fonctions dans lesquelles je pourrai mobiliser à la fois mes compétences techniques et ma capacité à travailler sur des projets impliquant de nombreux acteurs.

Les enjeux de coordination que j'ai constaté durant mon stage vont devenir de plus en plus important avec la complexification des chantiers urbains. La transformation des usages de l'espace public, la multiplication du nombre d'opérations ainsi que les enjeux d'accessibilité rendent nécessaire une coordination transversale et anticipée. L'étude de cette coordination sur l'Ile de la Cité illustre que la gestion de l'espace public ne peut plus se faire opération par opération mais envisagée à une échelle territoriale en prenant en compte l'ensemble de ses usages.

Bibliographie

STV Centre (2024). *Bilan 2024 et perspectives 2025_Paris-ParisCentre*

STV Centre (2026). *FIL BLEU STVC_T1 2026*

STV Centre (2025). *FIL BLEU STVC_T1 2025*

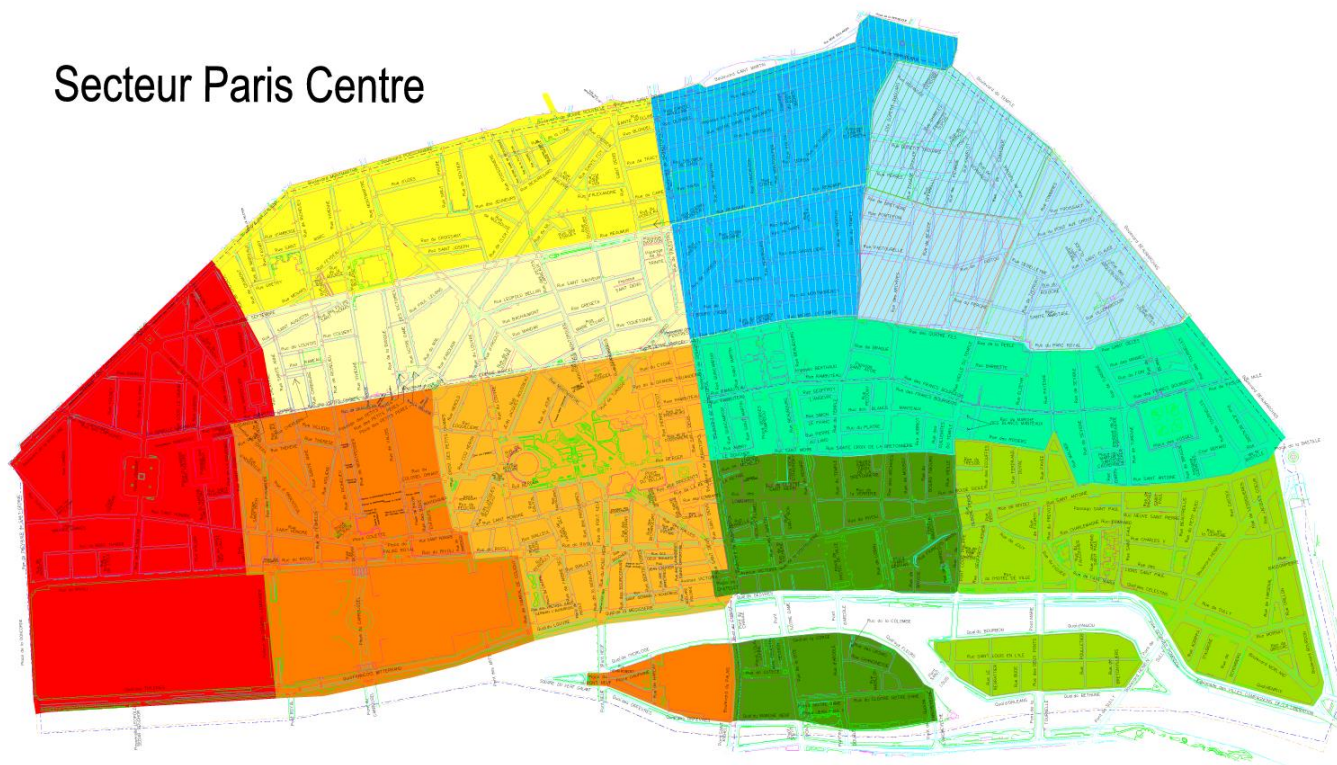
STV Centre (2025). *FIL BLEU STVC_T2 2025*

STV Centre (2025). *FIL BLEU STVC_T3 2025*

Annexes

Annexe I : Cartographie des secteurs de Paris Centre

Secteur Paris Centre



■ Gilbert LETOURNEUR	■ Ludovic PERREIRA	■ Kadidiatou DOUCOURE par intérim	■ Seda DROUILLARD-BELKAHIA
■ Abdelhakime SALAH	■ Didier LORSONG	■ Kenny EUSTACHE ROOLS par intérim	■ Kadidiatou DOUCOURE
■ Malyk OUARAB	■ Abdelhakime SALAH par intérim	■ Ludovic PERREIRA par intérim	■ Kenny EUSTACHE ROOLS
	■ Malyk OUARAB par intérim		



Mise à jour du 06/03/2026