

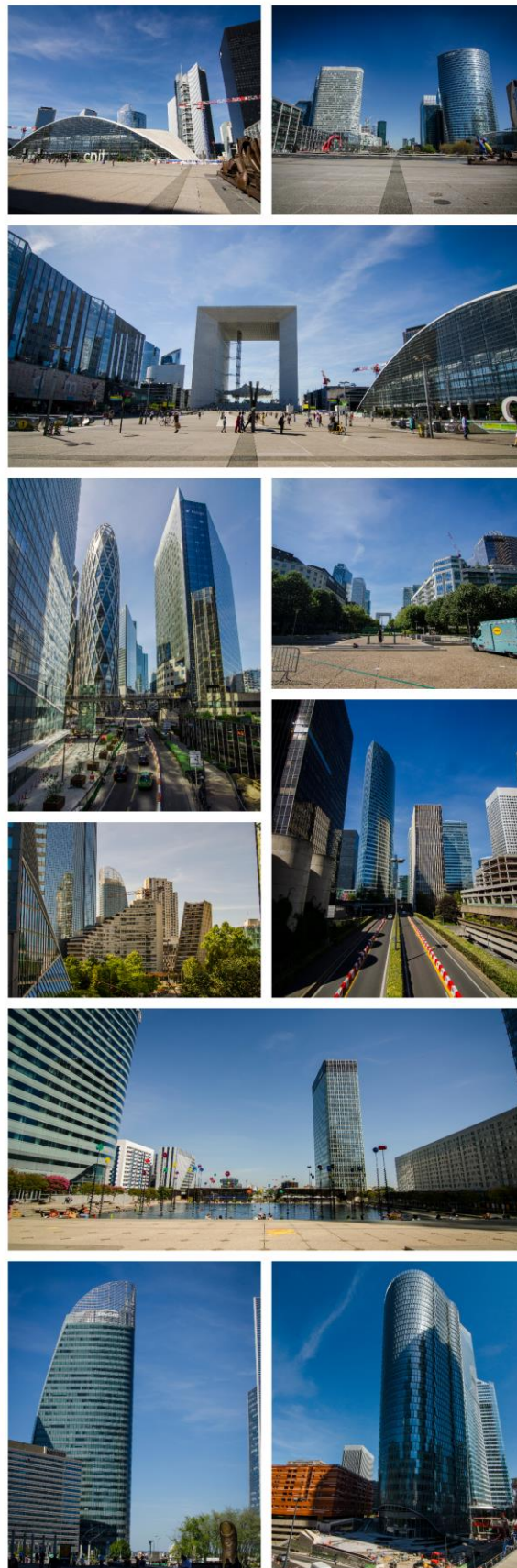
RAPPORT DE STAGE

Chargé d'études mobilité
Paris La Défense

18/05/2020 – 28/08/2020

Guy LE MONNIER DE GOUVILLE

Polytech Tours
DAE 4A - RESEAU



Introduction

Le territoire de la Défense

La Défense est le quartier d'affaires de la région parisienne, dont la construction a débuté à la fin des années 1950 avec la construction du CNIT (Centre des Nouvelles Industries et Technologies). La Défense se développe avec la construction de tours de bureaux et l'arrivée du RER en 1970. Des périodes de stagnation et de développement se suivent dans les années 1980-90, pendant lesquelles on peut noter la construction de centres commerciaux (Les 4 temps en 1981) et de la Grande Arche (1989).¹

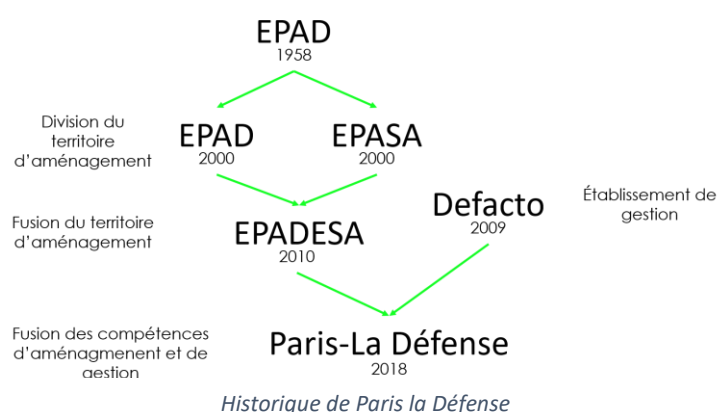
Un plan de renouveau de la Défense est mené depuis 2006. De nouvelles tours sont construites, mais on assiste également à la rénovation du bâti et des espaces publics existants. Sous l'impulsion des pouvoirs publics, la Défense se transforme peu à peu en lieu de vie, avec plus de soins sur les espaces publics, de loisirs ou commerciaux, la présence d'écoles et de logements. Le volet transports est également pris en compte, avec de nouvelles connexions qui seront assurées avec l'arrivée du RER E (2022), ainsi que du Métro 15 (Grand Paris – horizon 2030).

Aujourd'hui, la Défense est le 4^e quartier d'affaires le plus attractif au monde.² Il réunit 180 000 salariés, 42 000 habitants et 45 000 étudiants, et s'articule autour d'une dalle piétonne de 31 hectares, située dans l'axe historique de Paris.³ Les tours de bureaux, d'habitations et les centres commerciaux se situent de part et d'autre de cet axe, à l'intérieur du boulevard circulaire. Le quartier est desservi par une multitude de lignes de transport en commun, accès principal pour les salariés et visiteurs (part modale de 87%).⁴ C'est un exemple très abouti des principes de la Charte d'Athènes, avec une séparation spatiale des flux et des usages.

L'établissement public local Paris-La Défense

La création de l'établissement public local Paris-La Défense a pour mission d'aménager et de gérer le quartier d'affaires. Ce modèle d'établissement public est unique en France et découle du statut d'Opération d'Intérêt National (OIN) de la Défense, déclaré par l'état en 1958. L'OIN rend l'état aménageur en lieu des communes, ce qui est particulièrement pertinent pour un site comme la Défense, à cheval sur les communes de Courbevoie, Puteaux et Nanterre.

Cela mène à la création de l'EPAD (Établissement public pour l'aménagement de la Défense) en 1958 pour assurer ces compétences d'aménagement. L'EPAD s'est vu amputer d'une partie de son territoire d'aménagement en 2000 avec la création de l'EPASA (Établissement public d'aménagement Seine-Arche), créée pour aménager le territoire au-delà de la Grande Arche. Le territoire



¹ Département des hauts de seine. (2020). La Défense : Architecture et urbanisme. Hauts de Seine. <https://www.tourisme92.com/architecture-et-urbanisme-du-cnit-a-la-tour-first-la-defense-92.html>

² BFM BUSINESS. (2017, 22 novembre). La Défense, quatrième quartier d'affaires le plus attractif au monde. <https://bfmbusiness.bfmtv.com/observatoire/la-defense-quatrieme-quartier-d-affaires-le-plus-attractif-au-monde-1309977.html>

³ Données Paris la Défense

⁴ Données Paris la Défense

Le pôle mobilités, dans lequel j'ai effectué mon stage, s'inscrit dans la direction des services urbains (gestion). Le pôle s'occupe de la gestion des infrastructures liées aux mobilités pédestres, cyclables et routières et mène des projets de moyenne ou faible ampleur pour améliorer l'écoulement des flux à certains endroits. Ayant rédigé les schémas directeurs piéton, cyclable et routier, le pôle s'assure de la conformité des projets d'aménagement avec ceux-ci. Il s'occupe également de la gestion des multiples parkings présents à la Défense. Ses compétences sont au croisement de l'aménagement et de la gestion, ce qui implique des interactions régulières avec les acteurs de ces deux milieux.

Missions du stage

L'ensemble de mes missions consistaient à servir d'appui pour différents projets liés à la mobilité, sous maîtrise d'ouvrage Paris La Défense. On peut distinguer plusieurs thèmes distincts :

- Contribuer à l'identification, l'étude et l'engagement de travaux pour la résorption des discontinuités cyclables, et plus largement à la réalisation du plan vélo (aménagements cyclables, zones de stationnement, local café vélo, signalétique, jalonnement). Suite à la crise sanitaire, cette mission s'est étendue non seulement aux aménagements permanents mais surtout aux aménagements temporaires, sur des délais très courts.
- Contribuer à la conception et au suivi de travaux pour le déploiement de la signalétique piétonne, et de la signalisation routière horizontale comme verticale
- Contribuer à la réalisation d'un état des lieux des conditions de circulation et de stationnement des voies gérées par Paris La Défense, faire des études et engendrer des travaux pour améliorer ces conditions si besoin.
- Apporter un appui dans l'émission d'avis sur l'aspect mobilités des projets d'aménagement menés par Paris La Défense

Ces missions et le travail effectué pour y répondre sera précisé par la suite.

Méthodologie et attendus

Mes missions ayant ainsi pour objectif d'aider à mener une multitude de projets, je me suis investi sur ces projets à différents stades de leur réalisation, voire sur l'intégralité du projet pour certains. La trame suivie par le processus de ces projets était la suivante :

- Observations de terrain
- Analyse des dysfonctionnements
- Proposition de solutions, avec un benchmark de ce qui existe déjà sur le territoire de la Défense ou ailleurs, prenant en compte d'éventuels autres projets sur la zone
- Validation du projet auprès des supérieurs hiérarchiques
- Cahier de pose de la solution retenue pour la maîtrise d'œuvre
- Suivi du chantier

Étant dans une logique de faire avancer les travaux rapidement, il était attendu que chaque étape soit suivie, sans non plus rendre un livrable à chaque fois. Des échanges informels étaient souvent sources de réflexions et d'idées, plus que des livrables formels et carrés. Cependant, une attention particulière était portée aux cahiers de pose fournis aux commanditaires, qui devaient être à la fois clairs et concis, dans un but d'éviter les erreurs de pose.

Missions effectuées et rendus

Aménagements cyclables et plan vélo

Aménagements tactiques liés à la crise sanitaire

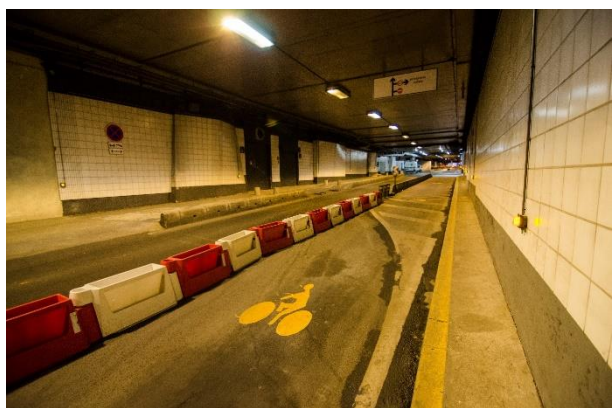
Le contexte de crise sanitaire dans lequel j'ai effectué mon stage a donné une autre dimension à mon stage en y intégrant des enjeux sanitaires. En effet, au vu de la part modale des transports en commun (87%) parmi les 180 000 employés de la Défense, des grands risques de contamination existent à cause de la promiscuité des voyageurs. Un report vers la voiture étant à proscrire pour limiter congestion et pollution, c'est vers le vélo que les collectivités se sont tournées.

Suite à une collaboration politique sans précédent, de nombreuses « coronapistes » ont fleuri un peu partout en France, dans un double objectif de limiter les risques de transmission du Covid-19 par les déplacements, et de permettre de tester à bas coût certains aménagements cyclables. L'ossature des coronapistes de la Défense, l'axe Porte Maillot-la Défense, étant déjà terminé lors de mon arrivée, j'ai davantage contribué à la réalisation de liaisons secondaires, à la résorption de certaines discontinuités, et au déploiement de parkings vélos temporaires.

Paris La Défense souhaitant créer des pistes cyclables de qualité de suite, dans l'objectif qu'elles aient du succès et se voient pérennisées, l'enjeu pour moi a été de trouver des solutions qualitatives et rapides à mettre en place. Pour certains des aménagements réalisés, des esquisses de plans avaient déjà été réalisées, mon travail a consisté à les améliorer en fonction des possibilités d'aménagement rapides. Mon expérience du vélo, renforcée par les allers-retours quotidiens à la Défense, m'a également poussé à proposer des améliorations pour rendre les aménagements plus sécuritaires et directs.



Pistes cyclables temporaires

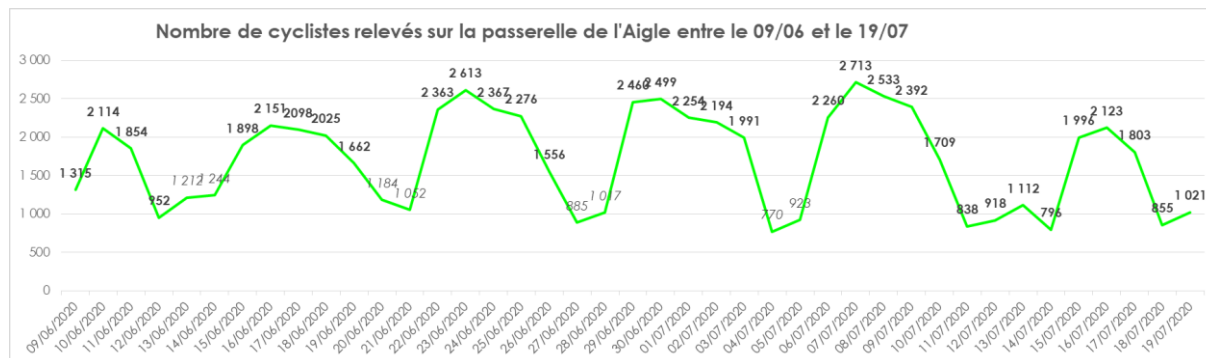


Piste cyclable dans les voies couvertes, séparée par des GBA

Un des projets d'aménagement cyclable temporaire que j'ai le plus suivi est celui d'ouverture des voies couvertes sous-dalle à la circulation des vélos. Outre les plans des pistes cyclables en elles-mêmes, il a également fallu réaliser une étude de la conformité des voies couvertes avec les normes pour les tunnels. En effet, ceux-ci étant légalement fermés aux vélos, afin d'obtenir l'arrêté préfectoral autorisant leur ouverture, il a fallu renforcer l'éclairage à certains endroits, faire poser des panneaux d'évacuation manquants, et faire poser des GBA (glissières en béton adhérent) pour séparer les flux. Ces tâches m'ont été confiées, en collaboration avec les responsables sécurité de Paris la Défense et les prestataires de signalisation routière.

Afin de suivre le succès de ces pistes cyclables et de disposer d'arguments pour les pérenniser, Paris La Défense a mis en place une multitude de compteurs vélos aux différents accès à la dalle. J'ai été missionné de trier et analyser les données. Disposant de comptages limités avant la crise avec lesquels comparer les nouveaux chiffres, les observations portent surtout sur une hausse significative

entre le mois de mai et juillet, au fur et à mesure que les employés revenaient à la Défense et qu'ils adoptaient le vélo. Pour les quelques points de passage dont Paris la Défense disposait de chiffres pré-Covid, la hausse a été plus que significative : de 600 vélos/jour sur le Pont de Neuilly avant la crise à 4500/jour début juillet. Mes analyses ne sont qu'à but purement informatif à ce jour, mais sont un appui de taille pour la pérennisation des aménagements temporaires.



Suivi des comptages sur un des accès à la dalle de la Défense

Les stationnements vélo de la Défense débordant après l'aménagement des nouvelles liaisons cyclables, nous avons posé des parkings vélos temporaires. Dans une logique d'urbanisme tactique, j'ai fait le plan de pose de ces arceaux en observant les endroits où les stationnements vélos existants étaient en surcapacité. Une fois la première vague d'arceaux déployée, j'ai continué mes observations, afin de redéployer des arceaux temporaires en sous-capacité à d'autres endroits où ils seraient plus nécessaires.

Les observations tirées des arceaux temporaires m'ont ensuite servi à établir le plan de déploiement d'arceaux temporaires pour l'année 2020, traité plus tard.

Aménagements permanents

Au vu de l'urgence de réaliser les aménagements temporaires, je n'ai pas traité de projets d'aménagement de pistes cyclables permanentes, bien que l'objectif soit bien que les aménagements temporaires soient pérennisés. Cependant, les enjeux sanitaires ont poussé à la réalisation permanente d'autres projets aidant à la mobilité à vélo.



Relocalisation d'arceaux vélos temporaires d'endroits moins fréquentés (en haut, dépose d'un des deux arceaux) vers des endroits plus fréquentés (en bas)

Le premier de ces projets consistait à la réalisation d'itinéraires vélos pour guider les cyclistes sur la dalle de la Défense et vers les villes l'entourant. Les nombreuses différences de niveau s'accompagnent d'escaliers qui compliquent la circulation à vélo. Me basant sur les itinéraires identifiés par Paris la Défense, j'ai aidé à développer deux différentes manières de guider : une ligne verte peinte au sol qui guide un chemin sans escaliers, ainsi que des panneaux guidant vers les différents points d'intérêt.

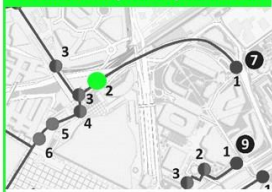
Afin de déployer ces deux dispositifs de jalonnement des itinéraires, je me suis appuyé sur des observations de terrain afin de réaliser les cahiers de pose et ensuite de suivre les travaux conduits par AXIMUM et Métropole, prestataires pour le marquage au sol et les panneaux *Deux manières de guider les vélos* respectivement.

Enfin, Paris la Défense déploie chaque année de nouveaux arceaux de stationnement pour les vélos, et j'ai été chargé de déterminer les implantations pour le déploiement 2020. Le repérage sur terrain effectué pour les arceaux temporaires, et les suivis que j'ai ensuite effectué m'ont permis de déterminer avec précision les besoins de stationnement vélos. Le plan déployant 200 arceaux, pour 400 places de stationnement, devrait ainsi répondre aux besoins de stationnement vélo à la Défense dans un futur proche.


7

Itinéraire 7 – Place Carpeaux et Boulevard Circulaire – Point d'implantation n°2


Localisation du point de jalonnement



Panneau à poser





1



2

Photo

Direction(s) à indiquer : CNIT Place Carpeaux (1) / Courbevoie Gambetta (2)

Localisation / intérêt pour le repérage : Intersection Boulevard Circulaire et accès véhicules place Carpeaux

Mobilier d'implantation : Barrière de ville

Méthode de fixation : Brides de fixation

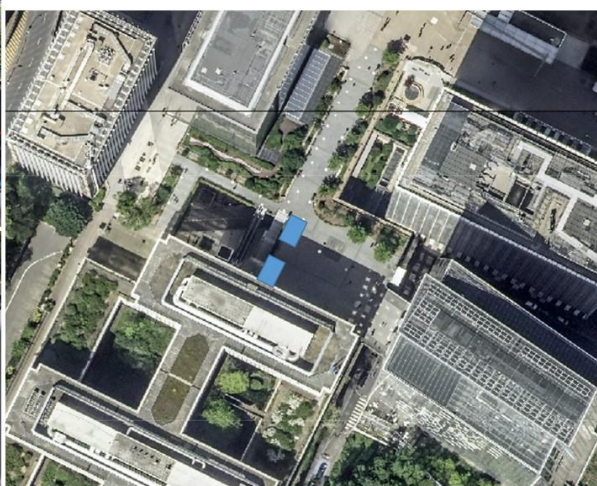
Autres commentaires : Implantation d'un panneau pour chaque direction sur deux supports différents

Cahier de pose pour les panneaux des itinéraires vélo

SECTEUR : MAJUNGA



8 (5+3) arceaux
Prolongement à droite et à gauche de la rangée existante
Platines



Cahier de pose pour les arceaux vélos permanents

Signalétique et cheminements piétons

La Défense étant un territoire particulièrement dense et construit sur plusieurs niveaux, il peut être difficile de se repérer et de se diriger à pied. Même les applications de GPS de type Google Maps ont du mal à guider les usagers avec précision dans cet espace. Cela rend cruciale la présence et la précision de la signalétique destinée aux piétons. La signalétique actuelle, déployée en 2011, consiste de mâts et de plans, guidant les piétons vers des secteurs ayant chacun une couleur distinctive, puis des quartiers dans ces secteurs. Mis en place récemment, on recense des éléments de signalétique

intelligents, comme l'i-girouette qui permet, par interaction avec smartphone, de guider vers des points d'intérêts définis par l'utilisateur.



Mobiliers de signalétique piétonne : mâts, plans, i-girouette

Ce matériel demande de l'entretien courant, réalisé par le prestataire Signaux Girod, en fonction des observations et dysfonctionnements constatés lors des visites de terrain. Afin de réaliser des économies, la maintenance est réalisée une fois par an. J'ai ainsi été chargé de recenser les mobiliers sur lesquels de l'entretien était à faire, et de faire les documents résumant l'entretien à faire.

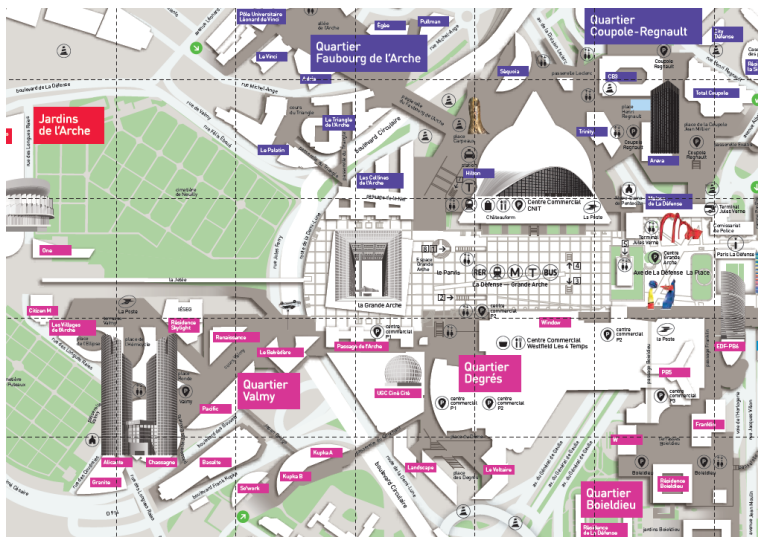
A cet entretien courant vient s'ajouter la dépose et pose de mobilier en fonction des travaux d'aménagement réalisés. En collaboration avec les directions chargées de l'aménagement, j'ai coordonné ces travaux de dépose, entreposage et pose du mobilier de signalétique. Cela a également demandé des visites de chantier avec les maîtres d'œuvre afin de s'assurer de la réalisation des massifs bétons nécessaires à la pose du mobilier. J'ai également aidé à la conception et veillé à la pose de signalétique temporaire venant prendre la place du mobilier déposé pendant les travaux, afin d'assurer la continuité de l'information.



Signalétique piétonne temporaire pendant les travaux

Le système de signalétique étant devenu partiellement obsolète, un grand projet de refonte de la signalétique est en cours. Celui-ci vise à améliorer le système de guidage actuel, en associant un bâtiment distinctif à chaque secteur, en guidant davantage vers les tours au lieu des rues et places, et en indiquant mieux où l'on se trouve. L'objectif est de guider de plusieurs manières différentes pour permettre à tous de se repérer. Il s'accompagne d'un changement total de charte graphique, afin d'épurer les plans et de les rendre plus lisibles.

La réflexion de ce projet ayant déjà été engagée, j'ai davantage pris un rôle exécutif, aidant à relire plans et lames de signalétique, à faire la programmation des lames à placer sur les différents mâts. J'ai également aidé à faire du repérage de terrain pour placer de nouveaux mâts, ou déplacer certains mâts en fonction des besoins. Ces tâches ont demandé un dialogue constant avec bdconseil,



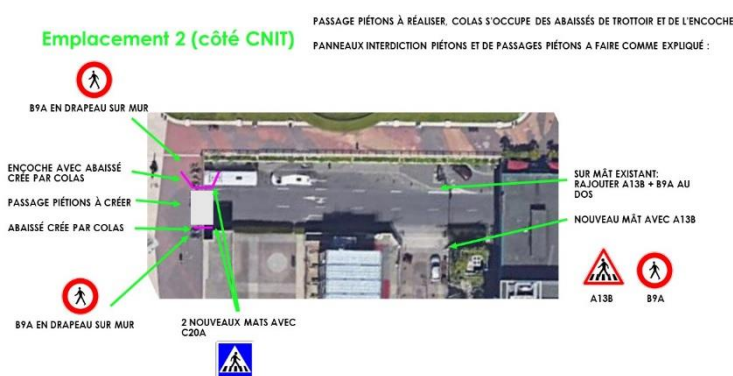
Nouvelle charte graphique pour les plans

agence de design et assistance à maîtrise d'ouvrage dans ce projet, qui réalisait les modifications en fonctions des retours apportés.

Signalisation routière et état des lieux des conditions de circulation

Bien que la part modale de la voiture soit faible parmi les employés de la Défense, les voies de desserte jouent un rôle très important dans la logistique du quartier. En effet, toutes les livraisons et les véhicules de maintenance transitent par ces endroits, ainsi que les bus et cars. Cela demande de créer des espaces bien distincts de livraisons, stationnement, emplacements bus, etc. pour éviter les conflits et permettre de verbaliser les véhicules en infraction.

Paris la Défense rencontre un certain nombre de problèmes sur ces voies de desserte, à cause d'une négligence de gestion qui a instauré des usages informels problématiques. J'ai été missionné d'identifier ces mauvaises pratiques et de faire des plans visant à les résorber en créant des espaces plus lisibles. J'ai également aidé à la création de nouveaux espaces de stationnement à certains endroits. Pour ces missions, j'ai développé les projets de la phase des plans Autocad à la planification des travaux et à l'instruction des arrêtés de voirie, en relation avec les entreprises de signalisation et de voirie.

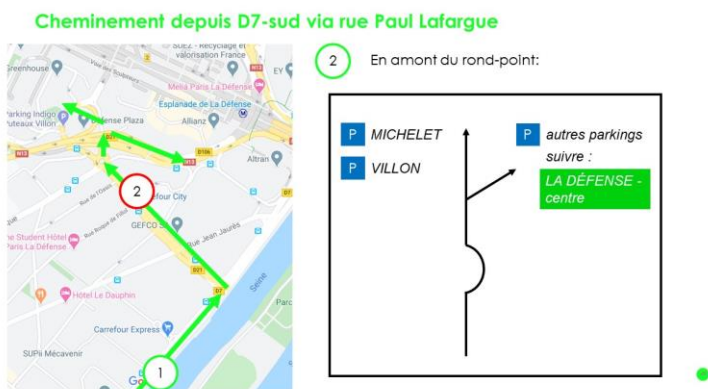


Création d'un emplacement pour les bus et cars

J'ai également contribué à des travaux visant à améliorer le jalonnement routier vers les différents espaces. Il est impossible d'indiquer toutes les tours, parkings et points d'intérêts de la Défense au vu de l'information trop dense, il faut donc synthétiser au maximum, en utilisant les panneaux existants et les mentions « suivre telle direction » pour guider les automobilistes. Parmi ces projets, j'ai notamment aidé à faire des

plans pour améliorer le jalonnement vers les parkings de Paris la Défense Arena, particulièrement mal indiqués avec des panneaux « fait maison » par l'Arena.

Pour ces deux types de projets, j'ai dû me familiariser avec un volet important de réglementation vis-à-vis de la signalisation routière. Des noms de codes pour les différents panneaux,



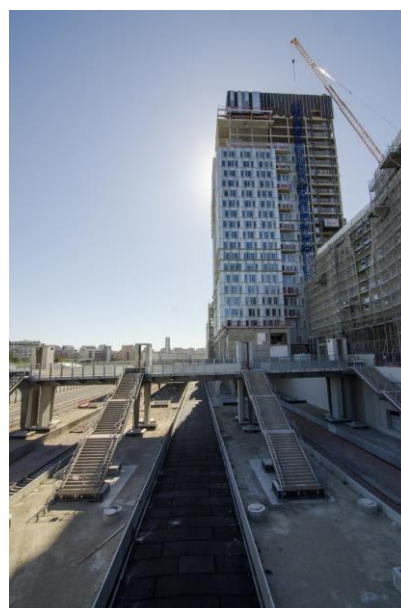
Propositions d'améliorations aux jalonnements vers les parkings

aux limites fixées par rapport aux indications, en passant par l'instruction d'arrêtés afin de permettre la réalisation de travaux. Des documents de formation interne m'ont permis de me familiariser rapidement à ces aspects indispensables.

Avis sur projets

Pressé par le temps et l'urgence des dossiers à traiter, les avis que j'ai pu donner sur les différents projets de Paris la Défense étaient surtout d'ordre opérationnel, visant par exemple à placer des mâts de signalétique sur des plans de nouvelles places piétonnes. J'ai malheureusement peu eu l'occasion de donner des avis plus poussés sur les projets, concernant par exemple l'intégration des schémas directeurs piétons, cyclable et routiers dans les projets.

La construction de la gare du RER E de Nanterre-La Folie (premier plan) et du siège social de Vinci (immeuble en construction) sont accompagnées par des restructurations de l'espace public qui vont devoir repenser la place accordée à chaque mode de transport



Conclusion

Atouts et limites du stage

Ce stage à Paris La Défense m'a permis de travailler dans un des environnements les plus urbains et denses qu'il existe en France. Ce terrain de jeu est un atout majeur du stage, permettant de rencontrer divers acteurs urbains, publics comme privés, remplissant une multitude de rôles.

La double complexité du tissu urbain extrêmement dense et de la gestion atypique du lieu engendrent des contraintes administratives lourdes pour le moindre projet. Cela peut cependant être vu comme un atout de ce stage : en effet, les tâches à réaliser dans environnements moins contraignants seront d'autant plus simples.

Le contexte de crise sanitaire s'est également avouée être un atout, me permettant d'appliquer des principes d'urbanisme tactique dans un milieu qui semble aux abords très rigide et difficile à changer et ainsi peu propice à cela.

La proximité avec le terrain et les multiples sorties effectuées ont également été essentielles à cette bonne application de l'urbanisme tactique, tout comme des autres projets plus pérennes. Certaines erreurs faites par les prestataires de Paris La Défense, présents uniquement ponctuellement sur le terrain, montre bien l'atout d'être immergé dans ses projets quotidiennement. Ce côté terrain a

été un véritable atout et peut ainsi se transformer en limite contraignante pour de futurs stages si les projets traités sont à distance.

La multitude de petits projets que j'ai traités m'a permis d'aborder un bon nombre de thématiques et ainsi de me familiariser avec la plupart des aspects des mobilités à la Défense, assez similaires à ceux que l'on pourrait trouver dans une ville. Cependant, je n'ai pas traité le volet des transports en commun, la RATP et la SNCF en étant les acteurs à la Défense et non pas Paris La Défense.

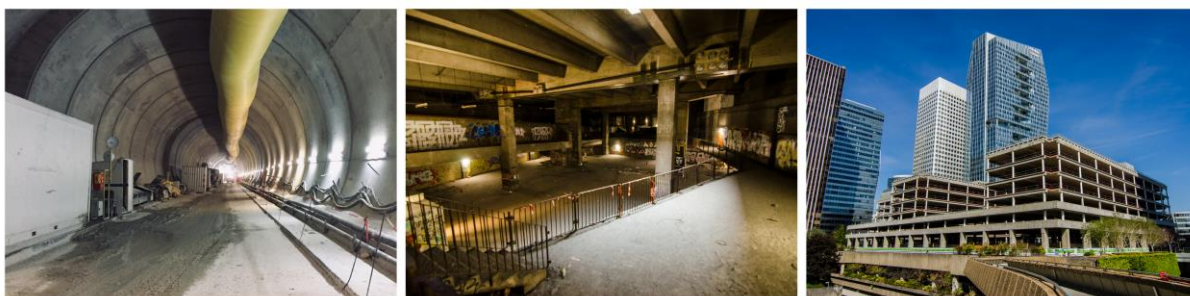
Ce fonctionnement en petits projets m'a amené à conduire certains projets quasiment en intégralité, et ainsi de saisir les enjeux et étapes clés de ce type de projet du début à la fin. Cependant, limité par la durée du stage, je n'ai pas pu suivre de grand projet de la genèse à la réalisation, et de m'en imprégner pour mieux y participer.

Le suivi de plusieurs projets en différentes phases de réalisation m'a cependant permis de mieux me faire une idée sur les différents acteurs et leurs rôles à différentes étapes des projets. Cela m'a notamment aidé à distinguer les rôles de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'œuvre, et donc des bureaux d'étude, chose qui m'était encore floue.

Ce travail sur une multitude de petits projets m'a finalement bien convenu. Bien qu'ils n'aient pas le statut de vitrine des plus grands projets, ils sont bien plus nombreux et ont bien souvent un impact plus important sur le quotidien des usagers, comme j'ai pu le tester sur les aménagements cyclables en allant et revenant de la Défense.

La principale critique de ce fonctionnement par petits projets au cas par cas et qu'il m'a moins permis de réellement travailler sur les documents cadres. Bien que je sentais qu'il y avait une certaine logique derrière les projets, j'avais davantage l'impression qu'il s'agissait d'aménagements circonstanciels que planifiés dans un document cadre.

Enfin, le fait de travailler à La Défense, véritable laboratoire urbain, a été un véritable atout pour ma culture générale d'urbanisme. J'ai pu découvrir, voire même visiter, des projets comme le RER E et sa gare cathédrale sous le CNIT, la valorisation des volumes résiduels situés sous la dalle, ou bien encore la rénovation-rehaussement de certains gratte-ciel, sans oublier une pléthore de petits aménagements du quotidien. Cela montre bien le champ des possibles et trouve tout son intérêt dans l'inspiration qu'il est possible de tirer pour d'autres projets.



Les projets titanesques de construction du RER E (gauche), valorisation des volumes résiduels (centre) ou de rénovation et réhaussement de l'immeuble Ile-de-France (droite) pourront servir d'inspiration

Compétences acquises

Dans l'ensemble, je me suis senti bien épaulé par ma formation Polytech pour ce stage, qu'il s'agisse des compétences techniques ou du savoir. Pour ce premier point, j'ai affiné la maîtrise des logiciels enseignés, notamment Autocad et les logiciels de SIG.

Au niveau du savoir, c'est la réglementation et la culture générale sur l'urbain qui m'ont le plus servi pour ce stage, bien que les autres enseignements aient contribué à l'appréciation de certains aspects. Les cours de transport m'ont aidé à saisir les différents projets sur lesquels j'ai travaillé et leurs enjeux, chose que j'ai pu faire d'autant plus vite avec mes connaissances personnelles des projets spécifiques. J'ai extrêmement apprécié le fait de ressentir que ma culture de l'urbain était valorisée, et je me suis amusé à la compléter au fil des projets.

J'ai également apprécié la continuité mise en place entre les enseignements de 3^e et 4^e année, le PIND et le LabUrbain qui nous a montré à quoi servent ces compétences et nous les ont fait appliquer à petite échelle avec des enjeux faibles, et enfin le stage qui nous a permis de les appliquer à plus grande échelle avec davantage d'enjeux.

Mon stage m'a surtout permis d'améliorer significativement mes compétences opérationnelles et réglementaires. Pour ce premier point, j'ai pris de l'assurance à prendre des décisions de moi-même, conduire des réunions avec aussi bien les prestataires que les supérieurs hiérarchiques, sur le terrain ou bien en bureau. Il m'a été bien plus compliqué d'organiser des réunions avec les prestataires, en tant que qualité de donneur d'ordre, que de faire d'organiser des présentations et faire des présentations avec mes supérieurs hiérarchiques, une démarche qui se rapproche bien plus des démarches universitaires. J'ai également pu superviser des travaux, ce qui m'a également demandé un temps d'adaptation et d'acquiescer de l'assurance pour être capable de dire aux prestataires que leur travail n'était pas à hauteur des attentes.

Pour le second point, ce stage étant ma première expérience professionnelle dans le domaine de l'aménagement, il m'a permis d'appliquer pour la première fois les connaissances juridiques obtenues par ma formation. J'en ai également développé des nouvelles, très spécifiques à la signalisation routière, comme les règles de jalonnement et l'instruction d'arrêtés. Je n'ai pas trouvé contraignant le fait d'apprendre ces règles sur le tas, car j'ai trouvé plus simple de les apprendre en les mettant en pratique plutôt qu'en théorie. En travaillant à la Défense, casse-tête de collectivités territoriales qui ont parfois du mal à s'entendre sur qui fait quoi, je me suis entraîné à travailler dans un environnement rempli de contraintes administratives plus ou moins logiques. Enfin, ce territoire étant un enjeu politique majeur, il m'a permis à mieux prendre en compte les volontés politiques des différents élus. En tant qu'aménageur, j'estime que ces compétences, me seront particulièrement utiles, aussi bien dans le public que le privé.

Enfin, sur le point de vue personnel, ce stage m'a permis de découvrir une taille d'entreprise humaine et chaleureuse, à la fois moins impersonnelle que les grands groupes et plus diverse que les PME dans lesquelles j'ai eu l'occasion de travailler par le passé. Alors que j'imaginai un passage dans le mode professionnel difficile d'un point de vue social, j'ai constaté que dans ce type d'établissement pouvait me convenir, ce qui me donne de la confiance pour ma carrière.