

**NOUVELLE**

# **PORTE MAILLOT**

Aménagement de la place de la Porte Maillot

La concertation  
de la nouvelle  
Porte Maillot

COMPTE-RENDU  
DE LA RÉUNION  
PUBLIQUE  
DU 22.03.2017



## INTRODUCTION

Lieu : Hôtel Hyatt Recency Paris Étoile

Nombre de participants : 160 participants

Intervenants :

Élu(e)s :

- Brigitte KUSTER, Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris
- Valérie NAHMIAS, Conseiller de Paris, déléguée auprès de la Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris du CCQ Ternes/Maillot
- Julie BOILLOT, Conseiller de Paris, déléguée auprès du maire du 16<sup>e</sup> arrondissement de Paris, chargée des transports et du quartier Auteuil Nord.
- Jean-Louis MISSIKA, Adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du projet du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité.
- Christophe NAJDOVSKI, Adjoint à la Maire de Paris chargé de toutes les questions relatives aux transports, à la voirie, aux déplacements et à l'espace public.
- Geoffroy BOULARD, Premier Adjoint à la mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

Ville de Paris :

- Sandrine GOURLET, Adjointe au Directeur de la Voirie et des Déplacements.
- Valérie MANCRET-TAYLOR, Directrice adjointe de l'urbanisme.

APUR :

- Paul BAROIN, Architecte-urbaniste

Animation par Traitclair :

- Romain MOREAU, Directeur de projet

## BRIGITTE KUSTER

Brigitte KUSTER, Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, revient sur les objectifs de la réunion publique et les composantes du projet.

Il s'agit d'une réunion organisée par la Mairie de Paris afin d'échanger sur un projet porté bien au-delà du 16<sup>e</sup> et du 17<sup>e</sup> arrondissement. C'est un projet majeur pour le 17<sup>e</sup> arrondissement, qui vient en continuité des travaux engagés depuis quelques années porte Pouchet, porte d'Asnières, pour arriver aujourd'hui à la porte Maillot. Les questions de l'aménagement de l'espace public, des parcs, des jardins vont pouvoir être abordées ce soir.

Ce projet est marqué par l'arrivée du tramway, le T3. Parallèlement, le RER E sera prolongé et passera par la porte Maillot avant d'arriver à la Défense et au-delà au pays Mantois. Cela viendra soulager le RER A, le RER C et la ligne 1, et permettra d'améliorer la desserte en transports en commun à l'instar du nord de l'arrondissement (avec le T3 et le prolongement de la ligne de métro 14). Il s'agit d'une desserte en transports en commun lourde de travaux mais nécessaire.

L'idée est de reconstituer l'axe majeur de Neuilly jusqu'à l'Étoile. La place va être réaménagée pour permettre le passage de cet axe longitudinal. Côté 17<sup>e</sup>, il y aura un prolongement du parvis du Palais des Congrès, et côté 16<sup>e</sup>, l'agrandissement d'un espace vert. D'autres projets vont accompagner ce réaménagement grâce à l'appel à projet urbains innovants « Réinventer Paris », avec les projets « Mille Arbres » et « Ville Multi-Strate ».

La concomitance de ces différents chantiers va être source de nuisances. Un travail de concert, avec tous les acteurs concernés par ces différents chantiers, va permettre d'établir un calendrier avec un phasage. Des comités de pilotage réguliers vont coordonner le projet, permettre de donner l'information en temps réelle aux habitants et de limiter les nuisances.

Brigitte KUSTER termine cette introduction en insistant sur fait que ce projet est une chance pour le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris notamment afin « d'ouvrir » la porte Maillot.

## JEAN-LOUIS MISSIKA

Jean-Louis MISSIKA, Adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du projet du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité revient quant à lui sur les enjeux du projet de réaménagement.

La porte Maillot répond à différents enjeux parisiens :

- La reconfiguration de l'axe historique allant de la Concorde jusqu'à l'arche de la Défense dont elle est un maillon essentiel ;
- La transformation des portes de Paris en places du Grand Paris, c'est-à-dire de la métropole. Un nouveau modèle d'organisation des portes est nécessaire afin d'apaiser les relations entre Paris et les communes voisines, de favoriser les circulations piétonnes et cyclables ;
- La création d'un pôle intermodal majeur à la porte Maillot rassemblera le RER E, RER C, la ligne 1 du métro, le T3, la gare routière internationale et les lignes de bus ;
- La continuité de la « ceinture verte de Paris », le développement des espaces verts de la porte Maillot. Le projet de réaménagement va permettre de renforcer l'accessibilité du terre-plein central et de « faire rentrer » le Bois de Boulogne dans Paris.

Depuis 2014, une série d'ateliers accompagnent le projet (3 ateliers se sont tenus à ce jour). Ces ateliers ont réuni les parties prenantes privées et publiques (Mairies d'arrondissement, Mairie de Neuilly-sur-Seine, Conseil départemental des Hauts-de-Seine, etc). Ce dialogue en amont permet de gagner du temps et de réaliser des projets intelligents.

Les projets d'aménagements des espaces publics de la porte Maillot vont se réaliser en concomitance avec les travaux d'infrastructures. Une date de livraison est envisagée à l'horizon 2024 dans l'optique des Jeux Olympiques pour lesquels Paris est candidate.

Une concertation avec les riverains sur le réaménagement des espaces publics a commencé début janvier. Elle va permettre d'anticiper les nuisances des différents chantiers. Le projet de la porte Maillot est un projet d'aménagement ambitieux qui vise à articuler diverses composantes pour produire un espace public plus qualitatif, plus apaisé, et repenser le secteur de manière globale et cohérente.

## CHRISTOPHE NAJDOVSKI

Christophe NAJDOVSKI, Adjoint à la Maire de Paris chargé de toutes les questions relatives aux transports, à la voirie, aux déplacements et à l'espace public explique l'implication de la Ville de Paris dans ce projet et les objectifs attendus.

C'est un projet de transformation majeur de l'espace public qui concerne la place de la porte Maillot. Il vise différents objectifs :

- Replacer la porte dans sa perspective historique ;
- Augmenter la surface en espaces verts ;
- Augmenter la taille des trottoirs et sécuriser les cheminements doux ;
- Améliorer la desserte en transports en commun afin de créer un pôle multimodal majeur.

La Ville de Paris s'est fortement impliquée sur ces projets, notamment financièrement. La Ville participe à hauteur de 128 Millions d'euros au financement du prolongement d'Éole à l'Ouest et à hauteur d'environ 100 Millions d'euros au prolongement du Tramway T3 (dans le cadre du Contrat État Région). Ces projets ont pour ambition d'améliorer les transports en commun à l'échelle des quartiers, de la métropole, de la région.

La concertation publique autour du projet de réaménagement de la porte Maillot est importante. Les discussions entre la Mairie de Paris et les Mairies d'arrondissement ont commencé bien en amont concernant le projet de prolongement du tramway T3, qui a fait l'objet d'une concertation en janvier 2016, et du RER E qui a été soumis à enquête publique en 2012.

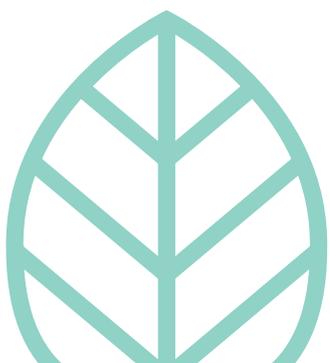
## JULIE BOILLOT

Julie BOILLOT, Conseiller de Paris, déléguée auprès du Maire du 16<sup>e</sup> arrondissement de Paris, chargée des transports et du quartier Auteuil Nord, énonce les différents chantiers du projet de réaménagement de la porte Maillot.

Elle ajoute que ces projets sont menés en bonne intelligence avec la Ville de Paris et les mairies d'arrondissements.



Crédits photo.: J. LEROY – photographe à la ville de Paris – Direction de l'Urbanisme

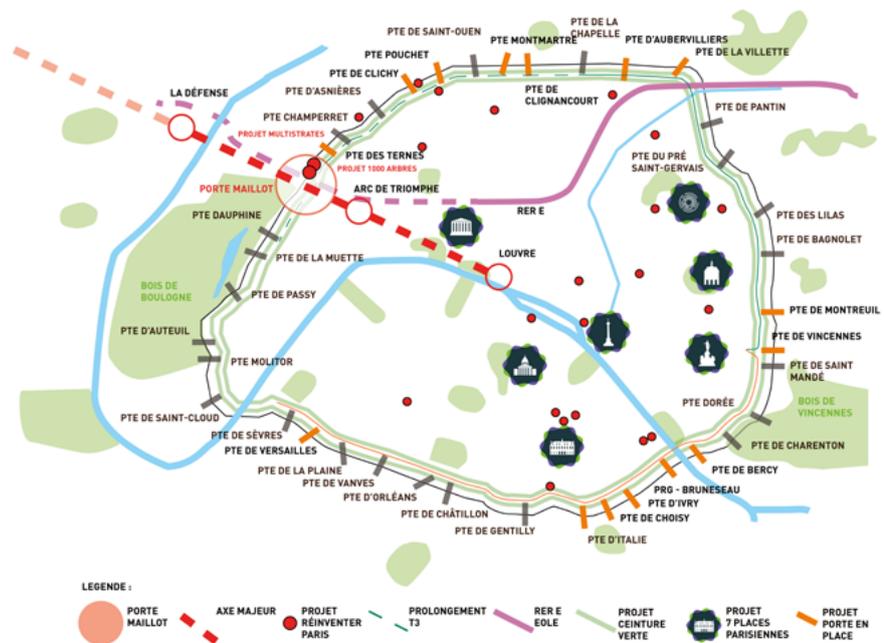


# EXPLICATION DU PROJET

Après la projection à l'assemblée d'un film retraçant l'histoire, le contexte et les enjeux de la Porte Maillot, Paul BAROIN, architecte-urbaniste à l'APUR revient sur différents éléments du projet.

La présentation reprend les différents éléments de contexte, le diagnostic, les enjeux de développement, la présentation des différents projets en cours et les principes du projet global à son stade d'avancement actuel.

## ÉLÉMENTS DE CONTEXTE



Située au croisement de l'axe majeur et la route de la Révolte, la porte Maillot est inscrite historiquement et symboliquement au Bois de Boulogne. Cet axe a été rompu par les aménagements routiers successifs et par la création simultanée du Boulevard Périphérique et du Palais des Congrès. Le Bois de Boulogne a été ainsi morcelé créant les squares Soljenitsyne, Parodi et Anna de Noailles. Ils sont aujourd'hui peu fréquentés voire inaccessibles à l'instar du rond-point central.

L'organisation de l'espace public est peu adaptée aux cheminements piétons, avec notamment des liaisons difficiles entre l'est et l'ouest. L'accès au Bois est peu lisible et complexe depuis Paris : trottoirs étroits et problèmes de nivellements. Les itinéraires cyclables et piétons sont difficiles, avec de nombreuses discontinuités dans les parcours.

La porte Maillot est une des principales entrées de Paris, notamment pour les flux routiers, importants dans ce secteur. La porte additionne les flux de l'axe majeur et ceux du Périphérique : la place est devenue un rond-point encerclé par les véhicules. Cette présence provoque des bruits intenses et continus qui nuisent à la qualité de l'environnement. Actuellement, la porte est un nœud pour les transports en communs et les cars : les connexions permettent de rejoindre de nombreuses destinations, notamment d'autres villes grâce aux bus aéroportuaires.

## UN SECTEUR EN MUTATION

Le diagnostic met en évidence deux entités attractives qui n'ont pas de relation entre elles : le secteur du Palais des Congrès / grands hôtels au Nord-Est de la place, et celui du Bois de Boulogne. Ce dernier concentre des activités culturelles et de loisirs, la Fondation Vuitton par exemple, alors que le Palais des Congrès a un rayonnement international.

Enfin, le sous-sol de la porte Maillot représente un véritable défi : les transports en communs, les réseaux, le parking et le périphérique s'accumulent et façonnent la complexité des infrastructures.

De nombreux projets sont déjà en cours à la porte Maillot. Le projet de réaménagement les intègre dans sa réflexion.

Le prolongement du RER E vers l'Ouest, depuis la gare Saint Lazare, prévoit une gare à la porte Maillot. Ce projet a fait l'objet d'un débat public (d'octobre à décembre 2010) et d'une enquête publique de janvier à février 2012. Le début des travaux a eu lieu en 2016 et une livraison est prévue à l'horizon 2022.

Le prolongement du tramway T3 a fait l'objet d'une concertation publique de janvier à février 2016. Il est parti du Pont du Garigliano pour rejoindre la Porte d'Ivry en 2006, puis s'est étendu jusqu'à la porte de la Chapelle en 2012, et atteindra prochainement la Porte d'Asnières. Son tracé entre porte d'Asnières et porte Dauphine est long de 4,3 km. L'enquête publique est prévue pour la fin de l'année 2017 ou le début de l'année 2018.

Les contraintes du sous-sol de la porte Maillot sont prises en compte pour la bonne réalisation du projet T3 et Éole. Leur maîtrise est indispensable pour articuler les différents moyens de transport par une bonne intermodalité.

Les projets « Mille Arbres » et « Ville Multi-Strate » sont issus de l'Appel à projets urbains innovants « Réinventer Paris ». Ces deux immeubles ponts au-dessus du périphérique ont chacun un programme spécifique. Logements, bureaux, hôtel, crèches, halte-garderie, espaces ludiques, une « rue gourmande », reconstitution de la gare routière en sous-sol et parc fortement planté ouvert au public pour « Mille Arbres ». Logements, bureaux, commerces, espace pédagogique autour de l'horticulture et agriculture urbaine en toiture, notamment production de thé pour « Ville multi-strate ». Le début des travaux est prévu au premier semestre 2019 avec une livraison à l'horizon 2023.

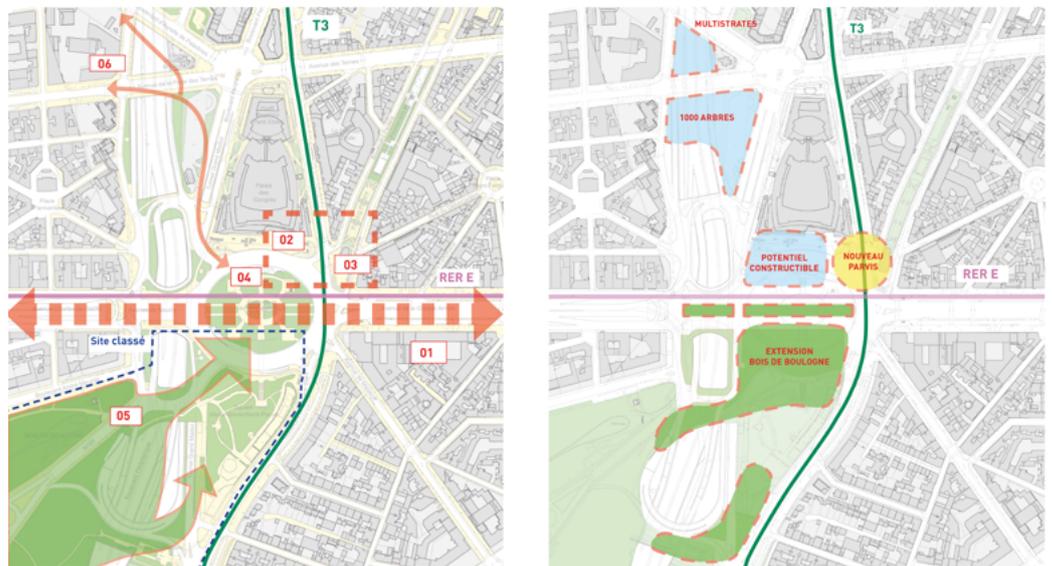
## LE PROJET DE LA PORTE MAILLOT

Les enjeux et opportunités se cristallisent autour de six axes de travail :

- le renforcement de la lisibilité de l'axe historique reliant la Défense au Louvre ;
- le développement d'un espace public piéton qui s'articule avec les transports en communs ;
- l'inscription du projet dans la dynamique des projets T3 et Éole en cours ;
- l'amélioration des circulations douces et du confort des usagers ;
- le développement de la végétalisation entre la place et le bois de Boulogne afin de reconstituer le site classé ;
- le développement de la relation et des usages entre la place et les projets « Réinventer Paris » sur l'axe Neuilly-porte Maillot.

Ainsi, le projet se définit par :

- la reconstitution de l'axe majeur ;
- la création d'une place à la croisée des transports en communs existants et futurs ;
- la reconnexion du bois avec les trames urbaines, la Seine et les éléments remarquables de sa Vallée ;
- la valorisation du site classé ;
- le développement des espaces verts en les rendant accessible dans une logique de requalification de la ceinture verte parisienne ;
- la volonté de retrouver la relation avec le bois de Boulogne afin de restaurer l'unité du site classé ;
- la création de nouvelles continuités piétonnes et cyclables de qualité entre Paris et Neuilly-sur-Seine ;
- le développement d'un potentiel constructible au sud du Palais des Congrès en lien avec ce dernier, et dont l'architecture et la programmation ne sont pas encore définis.



Une transformation de la Porte articulant l'ancien et la modernité.

# QUESTIONS / RÉPONSES

## CIRCULATIONS DOUCES ET TRANSPORTS EN COMMUN

Habitant (membre de l'association les droits du piéton de Paris)

« On parle beaucoup d'aménagements pour les cyclistes et les piétons, mais seront-ils groupés ou séparés ? Les cyclistes sont très indisciplinés sur la voirie parisienne ! »

Christophe NAJDOVSKI rappelle que les circulations douces seront améliorées et qu'une plus grande compacité de la voirie facilitera les traversées piétonnes (moins longues et plus fréquentes). Les voies cyclables seront séparées des flux piétons et automobiles.

Habitante

« Les cheminements cyclables ne semblent pas évidents. »

Christophe NAJDOVSKI explique que les différents aménagements seront sécurisés. De réelles continuités cyclables seront aménagées : Ouest-Est (Avenue Charles De Gaulle/Avenue de la Grande Armée) et Nord-Sud (Avenue Amiral Bruix/Boulevard Gouvion-Saint-Cyr), leur tracé précis n'étant pas encore défini.

Habitant

« J'habite le 17<sup>e</sup> arrondissement, sur le Boulevard Gouvion-Saint-Cyr. Le tramway doit passer par ce boulevard. Dans quelle mesure cela va-t-il impacter la circulation, quid du report de la circulation sur le Boulevard Pereire ? »

Christophe NAJDOVSKI indique qu'en raison de l'insertion du tramway, le boulevard Gouvion-Saint-Cyr ne comportera plus qu'une voie, en sens unique, du sud vers nord. Ce boulevard va retrouver un caractère plus urbain et apaisé, il redeviendra une voie de desserte locale. Il permettra de remonter vers le Nord du quartier Pereire mais il ne permettra plus d'aller directement vers le 16<sup>e</sup> arrondissement.

Habitante

« Pourquoi le RER A ne s'arrêterait-il pas à la Porte Maillot ? »

Christophe NAJDOVSKI indique qu'au-delà du coût financier que représente la création d'une station RER, le sous-sol de la Porte Maillot est déjà très encombré. Il n'y avait pas la place pour deux stations de RER. Aussi, le STIF a choisi de mettre l'accent sur le RER E pour équilibrer les flux entre les deux lignes et ainsi dessaturer le RER A.

Brigitte KUSTER souligne que le réseau Éole a fait l'objet d'un travail de concertation. Il va permettre de répondre à la saturation de la ligne 1, avec un arrêt porte Maillot et un arrêt la Défense en direction de Mantes (il vient doubler la ligne 1). De plus, la Porte Maillot a déjà une situation favorable en terme de desserte en transport : RER C, M1, bientôt le T3 et le RER E.

## CIRCULATION AUTOMOBILE

Habitant

« Aujourd'hui la Porte Maillot est un véritable goulot d'étranglement, comment seront gérées les congestions dans le projet d'aménagement ?

Sandrine GOURLET explique que, actuellement, tous les flux se mélangent sur l'anneau routier (quels que soient leurs origines et destinations) et que l'évacuation de la circulation n'est pas toujours satisfaisante. Le projet vise à séparer les flux Nord-Sud et Est-Ouest en les isolant pour un meilleur fonctionnement. Les flux de transit seront ainsi distingués de la desserte locale.

Paul BAROIN précise que le projet souhaite fluidifier les circulations. Le réaménagement de la Porte va permettre de hiérarchiser les axes de circulations : axes de dessertes locales pour les riverains, axes de transit inter-quartier, pour relier le 16<sup>e</sup> et le 17<sup>e</sup> arrondissement.

Brigitte KUSTER ajoute que des études seront menées pour étudier les reports de flux entre les boulevards Gouvion-Saint-Cyr et le Boulevard Pereire.

Habitant

« Que prévoyiez-vous le long de l'Hôtel Hyatt et du Palais des Congrès ? Nous sommes souvent à l'arrêt sous le tunnel de la porte Maillot dès que les camions viennent faire des livraisons pour des expositions. »

Christophe NAJDOVSKI explique que les livraisons seront internalisées en sous-sol pour éviter au maximum que les nuisances aient lieu dans la rue.

Valérie MANCRET-TAYLOR indique que le projet doit intégrer cette problématique car le sous-sol du Palais des Congrès est rapidement encombré lors des événements les plus importants. Les réunions publiques sont là pour prendre en compte ces remarques, ce point de vigilance est retenu.

Habitante

« Les espaces verts sont cantonnés au 16<sup>e</sup> arrondissement, dans le 17<sup>e</sup> nous sommes lésés. Pourtant, ils sont vitaux pour le 17<sup>e</sup> puisque nous allons avoir une fréquentation automobile majorée ! »

Valérie MANCRET-TAYLOR pense qu'il ne faut pas opposer le 16<sup>e</sup> et le 17<sup>e</sup> arrondissement, il faut raisonner à l'échelle de la ville, la ville de Paris. Aujourd'hui, ce projet vise à rétablir un axe majeur entre Paris et La Défense dont la symétrie n'a jamais existé au niveau de la Porte Maillot : face à un Nord urbanisé se tient un Sud plus végétal lié à la présence historique du Bois de Boulogne. Ce sont les modifications au fil du temps qui font que l'espace s'est façonné ainsi.

Par ailleurs, précise Christophe NAJDOVSKI, les aménagements des espaces verts seront adaptés aux besoins, leurs accès seront simplifiés et améliorés, en particulier vers le Square

## EXTENSION DU PALAIS DES CONGRÈS ET ESPACES PUBLICS

Parodi et le Bois de Boulogne. Les espaces de voiries seront plus compactés pour permettre une meilleure perméabilité entre les différentes entités. De plus, le projet de réaménagement faisant rentrer le Bois de Boulogne dans la ville vise à redonner des continuités vertes entre le 16<sup>e</sup> et le 17<sup>e</sup> arrondissement. Cette entrée dans la ville se veut être une invitation à aller vers le Bois de Boulogne.

Habitant

« Le bâtiment prévu devant le Palais des Congrès n'est pas un projet architectural mais bel et bien un projet d'urbanisme puisqu'il vient amputer l'espace public et déséquilibrer le projet ! Quel urbaniste va donner son nom et signer une absurdité pareille ? »

Habitant

« Qui sera l'architecte de l'extension ? »

Habitante

« Le programme d'extension du Palais des Congrès comprend-t-il des hôtels, des bureaux ? »

Jean-Louis MISSIKA indique que cette « absurdité » n'en est pas une : le support visuel identifie ici le potentiel constructible imaginé dans le projet. Ce potentiel constructible permet d'envisager une extension du Palais des Congrès. La Ville de Paris est dans une compétition internationale, notamment concernant le tourisme d'affaires et l'organisation de congrès internationaux. Comme indiqué par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la région Paris Île-de-France, qui gère le Palais des Congrès au travers de la société Viparis, celui-ci doit être rénové. Il n'a pas aujourd'hui la taille critique pour être en compétition avec les autres villes européennes comme Londres, Amsterdam, Milan, etc.

Jean-Louis MISSIKA explique que Christian de Portzamparc travaille actuellement sur l'extension envisagée, après avoir été l'architecte de l'extension réalisée entre 1997 et 1999 et de l'imposante façade en plan incliné. Le programme de ce bâtiment est également à l'étude.

Habitant

« Le parvis devant le Palais des Congrès doit être protégé, sauvegardé et végétalisé. Cette esplanade devrait être conçue à la dimension du XXI<sup>e</sup> siècle et on pourrait imaginer une façade du Palais des Congrès plus emblématique qui s'intégrerait dans l'espace public. »

Jean-Louis MISSIKA explique qu'en terme d'urbanisme, l'extension du Palais des Congrès s'insérera dans une continuité urbaine harmonieuse et selon un modèle haussmannien



cohérent. Il signale qu'il ne faut pas tenir compte aujourd'hui des représentations actuelles de l'extension du Palais des Congrès. Ces dernières représentent l'espace et le volume théorique consacrés au futur bâtiment et non une œuvre architecturale. Le projet n'est pas suffisamment avancé et les images ne permettent pas à ce jour de montrer le travail sur l'esthétique et l'insertion dans le paysage urbain. Il sera présenté dès que possible. Le parvis situé entre cette extension et le Palais des Congrès aura une dimension d'environ 100 x 100 m.

Paul BAROIN ajoute que quand les parvis ou les places sont trop importants, il y a un sentiment de vide peu agréable pour les piétons. À cet endroit, il est nécessaire d'avoir une occupation physique du lieu pour limiter le vide qui est très important.

## PROJETS « RÉINVENTER PARIS » ET COUVERTURE DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

Habitant

« Pourquoi ne pas couvrir davantage le Boulevard Périphérique pour créer une continuité avec le 17<sup>e</sup> arrondissement ? »

Brigitte KUSTER rappelle que les deux projets « Réinventer Paris » — Ville Multi-Strate et Mille Arbres — prennent financièrement en charge la couverture de la partie du Boulevard Périphérique qu'ils surplombent. Si la couverture entre Porte de Champerret et Porte des Ternes était prévue il y a quelques années au Contrat de Plan État-Région, l'engagement n'a pas été tenu et elle n'a finalement pas été réalisée.

Christophe NAJDOVSKI explique que si l'on couvrait davantage le Boulevard Périphérique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » s'appliquerait à partir de 300m de longueur de tunnel. Très contraignante, cette réglementation oblige notamment à creuser des galeries et issues de secours de part et d'autre des voies pour évacuer les personnes, ainsi que des puits d'évacuation des gaz d'échappements ou d'imposants systèmes de ventilation. L'équilibre économique n'est donc pas atteignable pour une couverture importante dans ce secteur.

Habitante

« Quid de la santé publique ? Les habitants des logements qui donneront sur le périphérique ne pourront pas ouvrir leur fenêtre à cause de la pollution ! (projet Ville Multi-strates) »

Christophe NAJDOVSKI explique qu'aucun logement du projet « Ville Multi-Strate » ne donnera directement sur le Boulevard Périphérique. La lutte contre la pollution est une lutte globale à Paris et les différents projets intègrent cette dimension dans les études préalables.

## TRAVAUX

Commerçante

« Devant chez moi, se trouve une station de pompage de la nappe phréatique. C'est assez gênant. »

Sandrine GOURLET répond que les travaux actuels sont ceux de la SNCF pour la nouvelle gare Éole. Elle indique qu'il va inévitablement y avoir des nuisances liées aux travaux d'aménagement de la place. Cependant, la Mairie de Paris travaille à améliorer l'organisation globale des chantiers pour préciser la concomitance des travaux et limiter les nuisances. Le calendrier au mois sera affiné prochainement. La Mairie de Paris réfléchit également à la manière d'informer les riverains et les commerçants. Le planning des travaux sera affiné en fonction des enjeux qui auront été soulevés durant la phase de concertation.

Brigitte KUSTER propose que les commerçants bénéficient de la mise en place d'une Commission de Règlement Amiable, à l'instar de ce qui est pratiqué pour le tramway afin d'informer et de soutenir ces derniers lors des travaux à venir.

Habitante

« À propos du calendrier, quand est-ce que l'espace de la gare Éole sera comblé ? »

Jean-Louis MISSIKA revient sur le calendrier prévisionnel du projet. Il précise que l'aménagement de la place dépend de la libération des emprises de travaux de la gare Éole.

- 2017 : le bilan de la concertation devrait être terminé avant le mois de Juillet. Le programme définitif et le périmètre des travaux seront alors fixés ;
- 2018 : les études de conception et l'évaluation environnementale seront effectuées ;
- 2019 : l'enquête publique et l'approbation de la déclaration de projet seront réalisées ;
- 2020 : le permis d'aménager sera déposé. Les travaux de réaménagement des espaces publics commenceront par phase. Ils dépendent notamment de la finalisation des travaux de la Gare Éole pour le RER E ;
- 2023 : date de livraison prévisionnelle de ce nouvel aménagement.

Brigitte KUSTER indique qu'elle comprend les inquiétudes des riverains concernant les nuisances. Dans chaque projet, il y a des avantages et des inconvénients. Les nuisances vont être anticipées au mieux avec un calendrier précis des chantiers. Elle précise que les habitants, riverains, usagers auront accès à ce calendrier. Des réunions régulières permettront d'en discuter, notamment dans le cadre du conseil de quartier. L'idée est d'avancer pas à pas afin de produire un projet intelligent qui perturbe le moins possible les circulations, la tranquillité, etc.

Elle indique, pour finir, que c'est le début d'une grande aventure et donne rendez-vous aux participants pour les prochaines étapes du projet.

Valérie NAHMIAS, Conseillère de Paris, déléguée auprès de la Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris du CCQ Ternes/Maillot explique la suite de la concertation. Une adresse mail est à disposition afin d'envoyer des remarques concernant le projet : [dvd-placemaillot@paris.fr](mailto:dvd-placemaillot@paris.fr). En raison de la période électorale, la prochaine réunion du conseil de quartier aura lieu en septembre prochain.

Romain MOREAU clôt la réunion publique en indiquant les différents moyens pour s'informer :

- Accéder aux informations et aux questions les plus posées : [www.paris.fr/portemaillot](http://www.paris.fr/portemaillot) ;
- Transmettre vos remarques : [dvd-placemaillot@paris.fr](mailto:dvd-placemaillot@paris.fr).