



**NOUVELLE**

# **PORTE MAILLOT**

Aménagement de la place de la Porte Maillot

la concertation  
de la nouvelle  
Porte Maillot

**BILAN DE LA  
CONCERTATION**





<b>I. Le contexte du projet d'aménagement</b> .....	<b>P. 2</b>
1. Contexte du projet.....	P.4
2. Enjeux et définition du projet.....	P.5
3. Pilotes et acteurs du projet.....	P.5
4. Contexte réglementaire de la concertation.....	P.6
5. Modalités et objectifs de la concertation.....	P.6
6. Organisation effective de la concertation.....	P.7
7. Participation à la concertation.....	P.10
8. Éléments constitutifs du bilan et méthode de traitement.....	P.10
<b>II. Synthèse des contributions « grand-public »</b> .....	<b>P. 11</b>
1. Guide de lecture.....	P.11
2. Traitement des contributions par thématiques.....	P.11
A. Accessibilité, transports et déplacements.....	P.11
i. Éléments de diagnostic.....	P.11
ii. Attentes et propositions des participants.....	P.15
B. Urbanisation.....	P.16
i. Projets « Réinventer Paris ».....	P.16
ii. Potentiel constructible.....	P.17
C. Couverture du périphérique.....	P.17
D. Espaces publics.....	P.18
i. Requalifier la place.....	P.18
ii. Favoriser la végétalisation.....	P.19
E. Autres thématiques.....	P.19
3. Traitement des contributions spécifiques.....	P.20
<b>III. La poursuite du projet</b> .....	<b>P. 21</b>
<b>IV. Les enseignements de la concertation</b> .....	<b>P. 22</b>

# I. Le contexte du projet d'aménagement

## 1. CONTEXTE DU PROJET

Située au croisement de l'Axe majeur Louvre – Défense et de la route de la Révolte, la porte Maillot est inscrite historiquement et symboliquement dans le Bois de Boulogne. Cette appartenance a été rompue par les aménagements routiers successifs et la création simultanée du Boulevard Périphérique et du rond-point de la place de la Porte Maillot. Le Bois de Boulogne à la Porte Maillot a été ainsi morcelé, créant les squares Soljenitsyne, Parodi et Anna de Noailles. Ils sont aujourd'hui peu fréquentés, voire inaccessibles à l'image 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, 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 boulevard 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 métropolitain pour les transports en commun et les cars : les connexions permettent de rejoindre de nombreuses destinations, notamment d'autres villes grâce aux liaisons internationales et aéroportuaires par cars.

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, le Jardin d'Acclimatation ou 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 public Maillot, le sous-sol du Palais des Congrès, le tunnel du Grand Maillot et le boulevard périphérique s'accumulent et façonnent la complexité des infrastructures.

De nombreux projets sont déjà en cours à la porte Maillot, indépendamment du présent projet de réaménagement qui les prend en compte dans sa réflexion.

Le prolongement du RER E vers l'Ouest, depuis la gare Saint Lazare, comprend la réalisation d'une gare à la porte Maillot. Ce projet a fait l'objet d'un débat public d'octobre à décembre 2010, d'une enquête publique de janvier à février 2012 et d'une déclaration d'utilité publique le 31 janvier 2013. Le début des travaux préparatoires a eu lieu en 2016 et une mise en service est prévue à l'horizon 2022.

Parti du Pont du Garigliano pour rejoindre la Porte d'Ivry en 2006, puis prolongé jusqu'à la porte de la Chapelle en 2012, le tramway T3 atteindra prochainement la Porte d'Asnières. Son prolongement au-delà de la Porte d'Asnières a fait l'objet d'une concertation publique préalable de janvier à février 2016, dont le bilan a été approuvé par le STIF à l'été 2016, actant un prolongement jusqu'à la Porte Dauphine et un tracé qui, à hauteur de la porte Maillot, privilégie un passage en surface par les boulevards Gouvion Saint Cyr et Amiral Bruix, pour une longueur totale de 3km

Les contraintes du sous-sol de la porte Maillot sont prises en compte pour la bonne réalisation des projets T3 et ÉOLE. Leur maîtrise est indispensable pour articuler les différents moyens de transport et leur intermodalité.

Les projets « Mille Arbres » et « Ville Multi-Strates » sont issus de l'Appel à projets urbains innovants « Réinventer Paris ». Ces deux immeubles enjambant le boulevard 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-strates ». Le début des travaux est prévu au premier semestre 2019 avec une livraison à l'horizon 2023.

## 2. ENJEUX ET DÉFINITION DU PROJET

### Les enjeux et opportunités s'organisent autour de six axes :

- le renforcement de la lisibilité de l'axe historique reliant la Défense au Louvre ;
- le développement d'un espace public piéton articulant les transports en commun ;
- 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 et la reconstitution du site classé du Bois de Boulogne ;
- 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 commun existants et futurs ;
- la reconnexion du bois avec les trames urbaines, la Seine et les éléments remarquables de sa Vallée ;
- la volonté de retrouver la relation avec le bois de Boulogne et de valoriser le site classé ;
- le développement des espaces verts en les rendant accessibles dans une logique de renforcement de la ceinture verte parisienne ;
- la création de nouvelles continuités piétonnes et cyclables de qualité entre Paris, Neuilly-sur-Seine et le Bois ;
- 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 définies.

## 3. PILOTES ET ACTEURS DU PROJET

La Ville de Paris est le maître d'ouvrage du projet.

La Maire de Paris, Anne Hidalgo, a chargé plusieurs de ses adjoints de porter le projet et notamment de le présenter dans le cadre de la concertation et de présider les réunions publiques :

- Jean-Louis Missika, adjoint chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité ;
- Christophe Najdovski, adjoint en charge des transports, des déplacements, de l'espace public et de la voirie ;
- Pénélope Komitès, adjointe en charge des espaces verts, de la nature, de la biodiversité.

Ce projet implique plusieurs directions de la Ville de Paris : Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), Direction des Espaces Verts et de l'Environnement (DEVE), Direction de l'Urbanisme (DU), etc.

Les orientations proposées pour ce projet ont été élaborées en coopération avec l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR). Elles ont fait l'objet, préalablement à cette phase de concertation, d'échanges avec divers acteurs institutionnels concernés par ce territoire, dans le cadre de plusieurs Ateliers Maillot ayant pour vocation de débattre des orientations et des principes du projet et de son articulation avec les autres projets en cours dans le secteur.

Les mairies d'arrondissements ont été associées au projet et à l'organisation de la concertation afin de permettre l'expression des Parisiens qui le souhaitent, riverains ou non du projet.

Les réunions publiques et la concertation en ligne du projet ont été animées par l'agence Traitclair, mandatée par la Ville de Paris et chargée également d'établir le bilan de la concertation. La conception graphique des différents supports de la concertation a été assurée par l'agence Traitclair et l'agence AME.

## 4. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

La concertation est une obligation légale, inscrite au Code de l'urbanisme. L'article L103-2 du Code de l'urbanisme prévoit « d'associer les habitants, les associations et les autres personnes concernées » à l'élaboration des « projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ». La concertation a pour objectif de consulter les riverains, les habitants, les associations, les acteurs économiques, et toutes les personnes qui s'estiment concernées par la définition du projet d'aménagement global.

La Ville de Paris souhaite associer en amont les habitants et usagers de la capitale et de la métropole au projet de réaménagement de ce secteur stratégique qu'est la Porte Maillot. Pour cela, un dispositif a été mis en place afin de concerter avec le grand public : affichage, réunions publiques, exposition, dépliant et brochure explicatifs, registre, carte T, page internet dédiée, adresse mail dédiée.

## 5. OBJECTIFS ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les objectifs et modalités de la concertation préalable pour l'aménagement du secteur de la Porte Maillot sont définis dans la délibération du Conseil de Paris du 13 décembre 2016.

Les objectifs poursuivis pour l'aménagement de ce secteur et soumis à la concertation sont les suivants :

- **Passer d'une logique de porte d'entrée dans Paris à une logique de place publique de dimension métropolitaine.**
- **Réinscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur :**
  - › Retrouver la configuration de l'axe historique et renforcer sa lisibilité.
  - › Donner en même temps à la Porte une composition qui la singularise des sections courantes, notamment par l'épaississement de l'axe central et par un traitement différencié des deux rives, avec une emprise à bâtir au nord, et pas de construction au sud (extension du square Parodi / du Bois de Boulogne).
- **Retrouver la relation avec le Bois de Boulogne :**
  - › Reconnecter le Bois avec les franges urbaines de Paris, les communes limitrophes, la Seine et les éléments remarquables de sa Vallée (grands parcs, Mont Valérien...).
  - › Valoriser le site classé en lui redonnant son unité.
  - › Développer la végétalisation entre la place et le Bois.
  - › Améliorer la lisibilité de l'accès au Bois.
- **Assurer la continuité des espaces verts de la ceinture verte et leur connexion entre eux et les espaces métropolitains.**
- **Proposer un espace public à l'échelle du piéton :**
  - › Améliorer les circulations douces et le confort des usagers.
  - › Créer de nouvelles continuités piétonnes entre Paris et Neuilly-sur-Seine.
  - › Reconnecter les rives de la place et ses différents pôles d'attractivité.
  - › Retrouver des itinéraires cyclables de qualité.
  - › Diminuer la place des circulations motorisées.

## 6. ORGANISATION EFFECTIVE DE LA CONCERTATION

### → S'inscrire dans la dynamique des projets de transports en commun :

- › Accompagner la constitution du nouveau pôle intermodal majeur de transport comprenant RER E / RER, C / M1 / T3 / Gare routière internationale et aéroportuaire.
- › Développer des espaces publics piétons qui articulent les transports en commun.

L'objectif de la concertation était de faire s'exprimer l'ensemble des Parisiens sur le projet, mais également l'avis et les propositions des métropolitains. Elle s'est organisée selon quatre voies de contributions :

- 2 réunions publiques dans le 17e arrondissement. Des panneaux d'information ainsi que des dépliants et brochures explicatifs du projet ont permis de transmettre des informations aux participants.
- Une distribution postale d'un dépliant explicatif du projet avec une partie en Carte T afin de donner son avis.
- Un dispositif d'information (brochure et dépliant) avec une exposition et des registres dans les mairies des 16e et 17e arrondissements et en mairie de Neuilly-sur-Seine.
- Une concertation en ligne avec une adresse mail dédiée (dvd-placemaillot@paris.fr) et une page internet sur le site [www.paris.fr](http://www.paris.fr) (<http://www.paris.fr/portemaillot>).

### LES RÉUNIONS PUBLIQUES :

Deux réunions publiques se sont tenues dans le 17e arrondissement de Paris, à proximité de la Porte Maillot. Chaque réunion a fait l'objet d'une information par affichage légal et par internet.

Les réunions se sont déroulées de 19h à 21h à l'école primaire Pereire pour la première et de 20h à 22h à l'hôtel Hyatt Regency Paris Étoile pour la deuxième. La traduction en langage des signes était assurée lors de ces réunions publiques.

Chaque réunion a été organisée selon le même format avec un déroulé standard :

#### **SÉQUENCE 1 :**

Introduction et rappel des enjeux de la réunion

Accueil par les maires d'arrondissements ou le cas échéant leurs adjoints, et les adjoints à la Maire de Paris

Présentation de l'ordre du jour par l'animateur de la réunion de l'agence Traitclair mandatée par la Ville de Paris

#### **SÉQUENCE 2 :**

Présentation du contexte, du projet et de ses objectifs par l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme)

#### **SÉQUENCE 3 :**

Prise de parole de la salle pour formuler des remarques, des questions ou des propositions Réponses données par les adjoints à la Maire de Paris présents à la tribune ainsi que les représentants des maires d'arrondissement, avec compléments techniques éventuels par les services de la Ville de Paris.



MAIRIE DE PARIS 16

**NOUVELLE PORTE MAILLOT**  
Aménagement de la place de la Porte Maillot

### La concertation

La Ville de Paris souhaite associer en amont les habitants et usagers de la capitale et de la métropole au projet d'aménagement de la porte Maillot. En menant une concertation ouverte et large, elle vous invite à prendre connaissance des projets en cours, à exprimer vos avis en matière de usages de l'espace public, de déplacements, de reconstruction d'espaces verts...

Les rencontres avec les habitants, les usagers, les associations, les partenaires institutionnels permettront d'identifier les attentes de plus grand nombre et de définir les grands objectifs des futurs aménagements.

**COMMENT PARTICIPER ?**

Il existe plusieurs moyens pour vous informer, donner votre avis et partager vos remarques :

- Le mail [avis-placemaillot@paris.fr](mailto:avis-placemaillot@paris.fr) pour faire part de vos avis et remarques.
- Le site internet [www.paris.fr](http://www.paris.fr) pour s'informer tout au long du projet.

Du 16 janvier au 03 mars 2017, les expositions en mairie du 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissement et à la mairie de Neuilly-sur-Seine ou des registres sont mis à la disposition du public.

MAIRIE DE PARIS 16

**NOUVELLE PORTE MAILLOT**  
Aménagement de la place de la Porte Maillot

### Les grands axes du projet

Le prolongement du RER E-EOLE et le nouveau gare pavillonnaire la Porte Maillot au cœur de la métropole. Espace pour une verdure, le grand viaduc s'intègrera dans le socle-entrelacs du port public souterrain et le métro.

Le projet de tramway T3b, prolongement de la ligne de la Porte Maillot à la gare de Neuilly-sur-Seine, permettra d'offrir une desserte optimale de la place. Une large esplanade pavillonnaire accueillera les principes du futur RER et la station de tramway.

Aussi, la place sera configurée pour permettre la réouverture du patrimoine du site classé du Bois de Boulogne par l'extension du square Alexandre et Berni Perrot. Les traitements paysagers, avec le cœur du bois mettra en avant cette liaison verte rénovée.

Au cœur de l'avenue de la Porte des Saules, les logements de 1000 unités et 4 000 arbres vont couvrir le périmètre et renforcer la liaison avec Neuilly. Ces bâtiments innovants intégreront une dimension végétale forte. Devant le palais des congrès, une nouvelle parcelle à bâtir permet d'envisager un immeuble qui accompagne le réaménagement de la place.

Ce projet de requalification de la Porte Maillot permet la constitution d'une véritable place publique métropolitaine à l'échelle du plateau, inscrite dans l'axe majeur, restaurant des dimensions de qualité pour les croisières douces, entre Paris et Neuilly-sur-Seine, entre la ville et le bois.

## LES REGISTRES :

Des registres ont été mis à la disposition de toute personne souhaitant s'exprimer dans les mairies du 16e et du 17e arrondissement de Paris et de Neuilly-sur-Seine.

## L'EXPOSITION :

Les expositions avaient pour objectif de permettre à ceux qui le souhaitaient de s'informer sur le projet. Ces expositions apportaient de l'information préalablement aux réunions publiques et à l'utilisation des cartes T.

## LA CONCERTATION EN LIGNE :

- une page internet sur le site [www.paris.fr](http://www.paris.fr) permettait de prendre connaissance du projet et de développer différentes composantes : le contexte, les grands axes du projet, les transports, le bois de Boulogne et la ceinture verte, le pôle économique, les projets innovants, la concertation. L'internaute pouvait également avoir accès aux documents liés au projet : comptes rendus, délibérations, présentations des réunions publiques, dépliants et brochures, etc.
- une adresse mail dédiée au projet permettait de recueillir les avis, les préconisations, les retours des habitants de Paris et du Grand Paris. Lorsqu'il s'agissait de demandes d'informations concernant les dates des réunions publiques, une réponse adaptée était apportée en retour.

MAIRIE DE PARIS 16

**NOUVELLE PORTE MAILLOT**  
Aménagement de la place de la Porte Maillot

### Le contexte

Le secteur de la Porte Maillot est un des sites parisiens qui va connaître d'importantes mutations dans la période à venir. Situé sur l'axe majeur entre le Palais de Lausanne et le Défense, il s'inscrit dans le cadre d'une création d'axe gare, qui correspondra à l'axe majeur de la capitale, entre Neuilly-sur-Seine et le Bois de Boulogne.

Ce secteur est marqué par des infrastructures majeures de transport : le boulevard périphérique, ligne 1 du métro, RER C et gare routière, assurant des liaisons interrégionales, interurbaines et internationales.

Le Palais des Congrès de Paris y occupe une vaste emprise qu'il partage avec une tour de grande hauteur abritant l'Hotel Hyatt Regency Paris Etoile. Ces équipements constituent un pôle d'attractivité de premier ordre pour le tourisme d'affaires.

**ENJEUX IDENTIFIÉS**

Le projet de requalification de la Porte Maillot se fera pour objectif de mieux valoriser l'axe historique et symbolique, d'accompagner les projets de transports tout en requalifiant la liaison avec Neuilly-sur-Seine et le bois de Boulogne.

- Placer dans l'agèbe de Paris et dans l'axe majeur de la capitale une place publique de dimension métropolitaine.
- Rattacher la Porte Maillot dans l'axe majeur.
- Retrouver la relation avec le bois de Boulogne et restaurer l'unité du site classé.
- Proposer une espace public à l'échelle du plateau.
- S'inscrire dans la dynamique des projets de transports en commun en accompagnant la constitution du nouveau pôle intermodal majeur de transport comprenant les RER E, RER C, M, T3, Gare routière interrégionale et européenne.

MAIRIE DE PARIS 16

**NOUVELLE PORTE MAILLOT**  
Aménagement de la place de la Porte Maillot

### Un peu d'histoire

1854 : Le plan de la ville de Paris, montrant le site de la Porte Maillot et le Bois de Boulogne.

1856 : Le plan de la ville de Paris, montrant le site de la Porte Maillot et le Bois de Boulogne.

1933 : Le plan de la ville de Paris, montrant le site de la Porte Maillot et le Bois de Boulogne.

1970 : Le plan de la ville de Paris, montrant le site de la Porte Maillot et le Bois de Boulogne.

1976 : Le plan de la ville de Paris, montrant le site de la Porte Maillot et le Bois de Boulogne.

2004 : Le plan de la ville de Paris, montrant le site de la Porte Maillot et le Bois de Boulogne.

Concernant le calendrier de la concertation :

- Les panneaux d'exposition, les registres et les brochures ont été mis en place du 16 janvier au 31 mars 2017 dans les mairies d'arrondissement (16e et 17e) et de Neuilly-sur-Seine.
- La première réunion publique a eu lieu le 27 février 2017
- La deuxième réunion publique a eu lieu le 22 mars 2017
- Les contributions via les cartes T ont été prises en compte du 16 janvier jusqu'au 31 mars
- Les contributions via l'adresse mail dédiée ont été prises en compte du 16 janvier jusqu'au 31 mars

## 7. PARTICIPATION À LA CONCERTATION

Cette partie détaille le nombre de participants aux réunions publiques, le nombre de contributions et de commentaires via les mails et les cartes T, les registres.



**119**  
mails reçus



**125**  
cartes T  
réceptionnées



**27**  
contributions  
dans les registres



**2**  
réunion  
publiques  
dont



**360**  
participants



**34**  
contributions  
orales

Au total la concertation a mobilisé **631 participants**<sup>1</sup>. Tous supports confondus, ce sont **305 contributions différentes** qui ont été apportées au cours de la période de concertation.

## 8. ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU BILAN ET MÉTHODE DE TRAITEMENT

Le bilan est élaboré à partir de diverses sources :

- les propositions et commentaires postés sur l'adresse mail dédiée au projet,
- les propositions et commentaires écrits sur les registres,
- les avis et commentaires reçus par les retours de cartes T,
- les interventions orales formulées lors des 2 réunions publiques,

L'ensemble de ces données a été traité pour refléter fidèlement l'expression des contributeurs et alimenter la réflexion de la Ville de Paris.

Chaque contribution du grand public (mails, cartes T, registres, réunions publiques) a été traitée en répartissant son contenu dans une grille structurée autour des thématiques abordées. La récurrence des propositions et les tendances globales ont été prises en compte dans l'analyse transversale.

<sup>1</sup> Ce chiffre correspond au nombre de participants recensés par les mails, les retours de cartes T, les registres présents en mairie, lors des réunions publiques. Certains participants ont bien sûr pu contribuer via ces différents outils, auquel cas ils sont comptabilisés plusieurs fois.

# II. Synthèse des contributions

## « grand public »

### 1. GUIDE DE LECTURE

Ce chapitre synthétise les contributions du grand public : les contributions effectuées via l'adresse mail dédiée, les cartes T, les registres, lors des réunions publiques.

Le traitement des différentes contributions met en exergue des questions et des propositions autour de 4 thématiques principales :

- Accessibilité, transports et déplacements
- Urbanisation
- Couverture du périphérique
- Espaces publics

Par ailleurs, d'autres thématiques ont également été soulevées, mais dans une moindre mesure et figurent ci-dessous dans une 5e rubrique

Chaque thématique articule des éléments de diagnostic et des propositions réalisées. Toutes contributions confondues, **54 %** abordent uniquement des éléments de diagnostic (description de l'état actuel de la porte Maillot, des dysfonctionnements), **22 %** des attentes, des propositions et **24 %** traitent ces deux volets.

Afin de faciliter la lecture, les citations issues des temps de concertation sont indiquées en italique.

Les éléments statistiques également fournis n'ont qu'une valeur indicative, ils permettent d'analyser les grandes tendances exprimées par les contributeurs lors de la phase de concertation. Cette analyse n'est en aucun cas un sondage d'opinion représentatif.

### 2. TRAITEMENT DES CONTRIBUTIONS PAR THÉMATIQUES

#### A. ACCESSIBILITÉ, TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

La thématique « Accessibilité, transports et déplacements » a suscité le plus grand nombre de contributions. Cette thématique est abordée dans 55 % des contributions. En effet, c'est un des enjeux majeurs de ce projet de réaménagement : comment coordonner l'aménagement de la porte avec les différents projets de transports en commun ? Comment conjuguer efficacement les différents modes de déplacements ? Comment partager l'espace public entre piétons, cyclistes et automobilistes ?

Alors que beaucoup de contributeurs prônent une plus juste distribution de l'espace public en faveur des modes actifs, d'autres s'inquiètent de la saturation des flux automobiles au niveau de la Porte Maillot.

Cette thématique étant la plus étoffée concernant les contributions, elle est traitée à deux niveaux : les éléments de diagnostic et les propositions, les attentes des contributeurs.

Parmi les contributions abordant la thématique « Accessibilité, transports et déplacement », **42 %** citent des éléments de diagnostic, **22 %** des attentes, des propositions et **36 %** les deux volets.

##### i. ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC



##### → Le trafic automobile

La majorité des contributions ont un regard critique sur la circulation automobile actuelle au niveau de la porte Maillot. Les contributeurs évoquent notamment les nuisances sonores, la pollution, les conflits d'usages et les embouteillages.

Les avis des contributeurs sont partagés. Certains prônent la diminution de l'emprise dédiée aux voitures afin de favoriser le développement des déplacements actifs alors que d'autres participants estiment que la priorité est de fluidifier les circulations automobiles.



« Il faut faire en sorte que la Porte Maillot soit moins embouteillée. Le trafic est rarement fluide et les risques d'accidents nombreux. »



« Il y a trop d'embouteillages entre le rond-point de la porte Maillot et la porte des Ternes. C'est un endroit que j'essaie d'éviter car la circulation est pénible et dangereuse. »



« J'aimerais que vous encourager d'améliorer l'infrastructure pour les cyclistes lorsque vous concevez les circulations a Porte Maillot. Maintenant, il n'est vraiment pas facile de naviguer la porte.



« J'ai été informée du projet de rénovation de la Porte Maillot et en tant que cycliste urbaine, je me permets d'insister sur la nécessité urgente de mettre en place des pistes cyclables dans cette zone. Elle est pour le moment impraticable et dangereuse pour les cyclistes. »



« Les cheminements cyclables ne semblent pas évidents. »

L'aménagement actuel de la porte Maillot pose des difficultés pour les différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) et le projet doit améliorer cette situation.



« Ce projet d'aménagement va enfin donner l'opportunité de transformer le quartier de la Porte Maillot en un véritable lieu de vie et non pas complexifier ce gigantesque carrefour de mégalopole qu'il est actuellement »



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

Les contributeurs craignent d'ailleurs que le projet de réaménagement et le nouveau schéma de circulation prévu aient un impact négatif sur la circulation automobile. Beaucoup de questions sont posées sur les répercussions en termes de circulation et de trafic au niveau des rues adjacentes : boulevard Pereire, boulevard Gouvion Saint-Cyr, boulevard de l'Amiral Bruix, avenue des Ternes, etc.



« Comment peut-on prendre le boulevard Pereire en venant de la place des Ternes afin d'arriver sur la rue Brunel ? Quid sur l'augmentation du trafic boulevard Gouvion Saint-Cyr car il semble que les voitures ne pourront plus l'emprunter ? » (

« Le projet insiste beaucoup sur les aspects architecturaux, sur la circulation douce mais serait-il possible de préciser les impacts en matière de circulation automobile de ces différents projets. »



« Est-ce que notamment une des conséquences de ces projets serait d'aggraver encore plus la circulation automobile et les embouteillages ? »

Certaines contributions évoquent également la présence importante de camions et de car dans le quartier due notamment à l'activité du Palais des Congrès et des hôtels. Les questions concernent à la fois la gestion future du trafic des camions et des cars à la porte Maillot et l'impact des travaux sur le trafic



« Nous sommes parfois à l'arrêt sous le tunnel de la porte Maillot dès que les camions viennent faire des livraisons pour des expositions. Il y a de quoi s'inquiéter de la circulation pendant les travaux. »

Quelques participants demandent également si la gare routière intégrée en sous-sol du projet « Mille arbres » entrainera une augmentation du nombre de cars.



« La gare routière enterrée va-t-elle entraîner un nombre de bus et de cars plus importants ? C'est déjà un quartier envahit par les bus des transports en commun, des hôtels, etc »



### → Les circulations piétonnes :

Les participants estiment qu'aujourd'hui les traversées piétonnes sont souvent longues et difficiles. C'est pourquoi le projet de réaménagement de la porte Maillot et son objectif de « proposer un espace public à l'échelle du piéton » sont appréciés.

L'emprise de la voiture au niveau de la place Maillot et des rues adjacentes est jugée trop importante et peu sécurisante pour les piétons.



« Il faut faciliter les circulations piétonnes avec le moins de croisements possibles avec des véhicules à moteur. Ce afin qu'il puisse exister une vie piétonnière dans ce quartier autre que les galeries »



« Enfin le cheminement piéton ne doit pas être entravé par une circulation dense ou les piétons sont obligés de se réfugier dans les sas au milieu de la chaussée. »

La traversée piétonne de la porte Maillot se fait en plusieurs temps. Elle est tributaire de la circulation automobile qui génère des temps de parcours importants selon les contributeurs.

L'espace central de la porte Maillot est considéré comme un rond-point et non comme une place. Il reste peu fréquenté à cause de son manque d'accessibilité, mais également parce qu'il est entouré par la circulation.

La porte Maillot semble aujourd'hui n'être qu'un lieu de passage pour les piétons, pas une destination.

Une partie des contributeurs souhaite une amélioration des déplacements piétonniers. Les attentes sont notamment fortes en matière de sécurité et de confort de cheminement.



### → Les circulations cyclables :

La question des circulations cyclables revient de façon récurrente. La majorité des contributions sur ce sujet a été effectuée via l'adresse mail dédiée. L'évaluation des contributeurs est assez consensuelle. Ils insistent sur :

- des déplacements peu fluides,
- une circulation automobile excessive et rapide,
- un partage de la voirie défavorable aux vélos,
- des croisements dangereux,
- une insécurité des déplacements.



« Je souhaite insister tout particulièrement sur les pistes cyclables. C'est à dire en faire un élément central et principal du réaménagement, et non un élément rapporté a posteriori et casé dans les interstices des autres aménagements. » (Adresse mail)



« Je me permets d'insister sur la nécessité urgente de mettre en place des pistes cyclables dans cette zone. Elle est pour le moment impraticable et dangereuse pour les cyclistes. » (Adresse mail)

Une partie d'entre eux félicitent les ambitions municipales en termes de circulations cyclables. La porte Maillot est un espace charnière qui doit respecter les principes fixés en la matière lors de la concertation. Les contributeurs souhaitent que le projet permette de remédier à la situation actuelle.



« La Porte Maillot est aujourd'hui un espace quasiment infranchissable pour les usagers du vélo. Vaste zone de croisements automobiles. Il s'agit d'une véritable coupure urbaine qui agit comme un mur entre Paris et sa périphérie. »



« Dans ce projet, les déplacements à vélo sont assez bien mis en avant. Il ne reste plus qu'à transcrire cette volonté dans la réalité. »

Certains contributeurs proposent d'associer les associations d'usagers du vélo à la réflexion sur le projet.



#### → **Desserte en transports en commun :**

La porte Maillot est aujourd'hui un nœud de circulation routier mais également un nœud intermodal.

Le projet de réaménagement qui prévoit d'accompagner la constitution du nouveau pôle intermodal majeur de transport comprenant RER E / RER C / M1 / T3 / Gare routière internationale et aéroportuaire questionne les contributeurs sur ses impacts en matière de :

- circulation automobile ;
- travaux engendrés ;
- calendrier de réalisation du projet.



« La connexion RER E et C / T3 est un projet ambitieux, dérangent mais nécessaire. J'espère qu'il arrivera assez vite. »



« Les transports publics sont sous dimensionnés »

Il est vu positivement car certaines lignes sont considérées surchargées, peu adaptées aux fréquentations.

Certains des contributeurs insistent sur l'importance de faciliter les déplacements piétons pour connecter les transports en commun souterrains avec ceux situés en surface.

D'autres demandent des précisions quant à l'articulation entre le trafic automobile sur le futur axe majeur et le passage du T3 et craignent les embouteillages.



#### → **Offre de stationnement :**

Certains des participants abordent la question du stationnement dans leurs contributions. Les avis sont de deux ordres :

- il semble aujourd'hui compliqué de trouver une place de stationnement dans le secteur de la porte Maillot (à la fois pour les résidents et les usagers). Cela implique des stationnements sauvages venant empiéter sur l'espace public et gêner les circulations.
- l'impact du projet de réaménagement sur l'offre de stationnement pendant les travaux et à terme.

Il manque également de stationnement pour les vélos.



« Je voudrais savoir ce qu'il en est concernant le stationnement résidentiel, en particulier du côté du 16e. »



« Je voulais vous interroger concernant le stationnement dans le 17e arrondissement. Avec les stations Autolib' et Vélib', il n'y a plus de places pour stationner. »



« Enfin, l'offre de stationnement vélo doit être conséquente afin de faire de la Porte Maillot un véritable centre multimodal, en cohérence avec son statut de futur hub de l'ouest parisien. »

---

## ii. ATTENTES ET PROPOSITIONS DES PARTICIPANTS

---



### → Fluidifier le trafic automobile :

Le nouveau schéma de circulation de la porte Maillot ne semble pas satisfaire l'ensemble des participants.

Certaines propositions évoquent la création de voies de « contournement » comme par exemple :

- la création d'une voie reliant le boulevard Thierry de Martel à l'Avenue de la Grande Armée ;
- la création d'une voie derrière la gare de RER C afin de permettre les demi-tours.

D'autres proposent de renforcer la signalétique et de placer les panneaux d'information sur le temps de circulation de façon plus judicieuse.



« Une demande accessoire qui ne coûte pas un centime: le panneau annonçant la durée de circulation sur le périph' doit être placé avenue Charles de Gaulle, avant la rampe d'accès »

« Tous les accès au Périphérique sont équipés de panneaux lumineux indiquant si la circulation du périphérique est fluide et combien de temps est nécessaire pour atteindre la porte suivante. Cela permet, dans le cas d'embouteillages, de prendre la décision d'emprunter le Périph ou les boulevards extérieurs. Seul l'accès de la rampe de l'avenue Charles de Gaulle, lorsqu'on vient de la Défense, ne propose pas cette information. »

Même si la majorité des contributions va dans le sens d'un rééquilibrage des surfaces dédiées à chaque mode de transports, les participants s'interrogent sur la possibilité de réduire les gabarits de voies tout en maintenant une circulation assez fluide.



### → Vers un partage de la voirie :

Les participants proposent de réduire l'emprise de l'automobile au bénéfice d'espaces dédiés aux cyclistes et aux piétons.

Concernant les circulations cyclables, les contributions évoquent :

- une séparation claire des usages : piétons, vélos, voitures ;
- des pistes d'une largeur confortable ;
- un revêtement adapté, non glissant (les pavés sont cités en contre-exemple) ;
- une continuité réelle des pistes avec une signalétique ou des modérations de la vitesse automobile aux sections dangereuses ;
- une signalétique « lisible » (marquage au sol, directions, etc)



« Dans le cadre de la concertation Porte Maillot il faut réduire la place des voitures sur cet autodrome et prévoir des aménagements vélos - piétons sécurisés et continus. »

À ce titre, la piétonisation de certains axes adjacents aux places a été évoquée comme un moyen d'augmenter les espaces dédiés aux piétons et de supprimer certaines traversées :

- les contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly ;
- les contre-allées de l'avenue de la Grande Armée

Certains participants souhaitent également des cheminements piétons sécurisés du Bois de Boulogne au parvis du Palais des Congrès, allant dans le sens du projet envisagé. Concernant le parvis, ils souhaitent qu'il offre un large espace pour la promenade piétonne, animé et végétalisé.

## B. URBANISATION

**30 %** des contributions abordent soit le volet urbanisation du projet de réaménagement de la porte Maillot, à savoir le potentiel constructible devant le Palais des Congrès, soit la construction, hors projet de la porte Maillot, de deux immeubles issus de l'appel à projets « Réinventer Paris » et .

Pour certains participants, cette urbanisation semble contraire aux ambitions du projet telles qu'« assurer la continuité des espaces verts de la ceinture verte et leur connexion » ou « proposer un espace public à l'échelle du piéton ». L'arrivée de nouveaux habitants, de bureaux, d'un hôtel, de commerces peut selon eux « saturer le quartier », augmenter le trafic automobile, faire concurrence aux commerces existants. Le potentiel constructible devant le Palais des Congrès vient « empiéter » sur l'espace piéton.



« Vous prévoyez de construire 3 nouveaux immeubles côtés 17e dans un quartier déjà saturé d'infrastructures. Inutile de continuer de densifier un lieu qui l'est déjà. »

Certains participants montrent une certaine défiance vis-à-vis du projet. Ils voient le projet de réaménagement de la porte Maillot tout d'abord comme un projet de densification.

### i. PROJETS « RÉINVENTER PARIS »

Bien qu'ils ne fassent pas l'objet de la présente concertation, relative au projet de réaménagement de la porte Maillot dont ils sont indépendants, les projets « Mille arbres » et « Ville Multi-strates » soulèvent des inquiétudes, Mais ils sont aussi perçus comme des potentiels de développement du quartier, permettant une couverture partielle du périphérique.



« Je pense que les quatre projets Éole, T3, Mille arbres et Multi-strates lorsqu'ils seront achevés valoriseront beaucoup le 17e arrondissement mais aux prix de beaucoup d'efforts et de patience pour les habitants du quartier dont je suis. »

Néanmoins, ils sont jugés comme imposants, volumineux. Les participants restent également dubitatifs sur le cadre de vie offert par ces deux projets à leurs futurs occupants (nuisances sonores, visuelles, pollution).



« Ce projet comporte la construction de deux bâtiments, qui sont tous les deux beaucoup trop gros et beaucoup trop hauts. Il faut laisser plus d'air et réduire ou supprimer les bâtiments. »



« Les bâtiments qui doivent être construits sont beaucoup trop imposants. Il faut limiter la taille et le volume. »



« Les projets de construction de deux bâtiments Mille arbres et Multi-strates sont tous les deux beaucoup trop haut et beaucoup trop gros ! Ils vont boucher la vue et doivent être massivement réduits. »

Certains participants apprécient la présence du parc planté et ouvert au public du projet « Mille arbres ». Mais le trafic des cars lié à la gare routière située en sous-sol pose question. Ils apprécient également que ces projets participent à couvrir une partie du boulevard périphérique au niveau de la porte Maillot (voir point II-2-c p15)

## ii. POTENTIEL CONSTRUCTIBLE

**44 %** des contributions de la thématique « urbanisation » abordent le potentiel constructible situé devant le Palais des Congrès. Les avis sont majoritairement négatifs concernant ce sujet, souvent par manque d'informations sur son architecture et son contenu, qui ne sont pas encore définis.



« Le sujet du potentiel constructible devant le Palais des Congrès n'est pas abordé, alors qu'il est extrêmement important pour la place et son devenir. »



« Je trouve le projet très attractif mais je suis totalement opposé à la construction d'un immeuble devant la belle façade du Palais des Congrès. »

Ce potentiel est notamment remis en question pour des raisons esthétiques, de cheminements piétons, de création d'une véritable « place Maillot ». Dans ce sens, quelle que soit la programmation de ce potentiel constructible, plusieurs participants proposent de réaliser une surélévation du Palais des Congrès plutôt que de prévoir une nouvelle construction devant, ce qui permettrait de végétaliser cet espace.

## C. COUVERTURE DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

La question du recouvrement partiel du périphérique apparaît en 3e position dans les contributions. **15%** des contributions abordent ce sujet.

Hors périmètre de la présente concertation, les projets « Mille Arbres » et « la Ville Multi-strates » prévoient en effet de recouvrir une partie du périphérique grâce à deux « immeubles-ponts » issus de l'Appel à projets urbains innovants « Réinventer Paris ». Pour les contributeurs, si ces couvertures sont perçues positivement, elles ne sont néanmoins pas suffisantes.

L'absence de toute couverture du boulevard périphérique dans le cadre du projet de la Porte Maillot, venant en complément des projets issus de Réinventer Paris, a été remise en question, avec différentes propositions de couvertures possibles : côté 16e entre le Bois de Boulogne et le square Parodi, au sud du projet « Mille arbres » jusqu'à l'avenue de Neuilly, au nord du boulevard Aurelle de Paladines jusqu'au stade Paul Faber.

Les raisons évoquées sont de 3 ordres :

- de santé publique et de lutte contre la pollution ;
- l'amélioration du cadre de vie – nuisances sonores et visuelles, reverdissement, nouveaux usages – pour les habitants actuels et futurs ;
- d'accessibilité, de développement des cheminements doux



« Tant de crèches, d'écoles et d'immeubles d'habitation longent cette source de pollution intense...Ce devrait être une priorité de s'occuper de ce point... à l'instar de la problématique des transports. »



« Il faudrait absolument que les 4 trouées du périphérique, entre l'immeuble Mille arbres et la boucle routière qui donne accès au périphérique en venant du bois, soient recouvertes. »



« Et la pollution? La couverture du périphérique prévue depuis 20 ans ! »



« Je ne comprends pas pourquoi la couverture du périphérique n'a pas été prévue de façon plus complète afin que l'on puisse accéder au bois sans voir et surtout respirer les voitures en circulation sur le périphérique. »



« Pas assez de couverture sur le périphérique!! Il y aurait un projet pour couvrir jusqu'au stade Paul Faber, avec une promenade piétonne et cycliste. Cela serait plus écolo et meilleur pour les poumons de tous. »

Pour certains d'entre eux, c'est un projet attendu depuis trop longtemps. Le réaménagement de la porte Maillot d'une part et « Réinventer Paris » d'autre part sont une occasion pour pallier ce manque.

## D. REQUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ET DÉVELOPPER LA VÉGÉTALISATION

La thématique des espaces publics est abordée dans 10 % des contributions. Elle est liée à la thématique « accessibilité, transports et déplacements ». Près de **45 %** des contributions concernant les espaces publics abordent également les déplacements.

### i. REQUALIFIER LA PLACE :

Il s'agit ici d'offrir un espace public de qualité afin de permettre une réappropriation de la place de la porte Maillot.

Les contributeurs soulignent que le caractère routier dissuade sa pratique. Perçue essentiellement comme un rond-point, elle est considérée « surdimensionnée ».

À ce titre, plusieurs contributions évoquent l'idée de profiter de ce projet de réaménagement pour offrir une place centrale, piétonne, animée, permettant de lier le 16e, le 17e et Neuilly.



« Faire une place devant le palais des Congrès, il en manque à Paris : restaurant, terrasse, extension arborée. »



« Une place doit avoir un centre et réunir ses rives. Il y a suffisamment d'exemples dans Paris pour comprendre ! Au lieu de cela vous allez créer un axe automobile qui coupe complètement les 16e et 17e arrondissements. »

C'est pourquoi certains des contributeurs s'étonnent de la programmation du projet, notamment le potentiel constructible et de la reconstitution de l'axe majeur entre la Défense et le Louvre qui va favoriser la vitesse des véhicules, perçues comme deux composantes du projet contradictoires avec l'ambition de créer une place publique apaisée, de dimension métropolitaine.



« La création d'une place, coincée devant la petite gare et les arrêts de tramway, n'est qu'un petit espace ridicule au regard des objectifs d'une grande place de la métropole. »



« Ce serait vraiment dommage - une occasion perdue - si le nouveau parvis se limitait à la future station du tramway T3 »

Certains des contributeurs ont élaborés des propositions comme :

- intégrer la place du Général Koenig et l'avenue Charles de Gaulle au périmètre du projet afin de créer du lien avec les projets « Réinventer Paris » (Mille arbres et Ville Multi-strate) et Neuilly-sur-Seine ;
- permettre l'installation de restaurants, de café sur la nouvelle place ;
- animer la future place par des spectacles/animations extérieurs en lien avec le Palais des Congrès.

---

## ii. FAVORISER LA VÉGÉTALISATION :

---

Augmenter la végétalisation est une demande de la part de certains des contributeurs. Ils soulignent qu'aujourd'hui les espaces verts de la porte Maillot (square Soljenitsyne, place de la porte Maillot, square Parodi) sont peu qualitatifs et peu utilisés par les habitants, les riverains. Des efforts de végétalisation sont à mener pour valoriser, apaiser la Porte Maillot.



« Excellente initiative de reboiser le quartier avec la porte Maillot et la périphérie. On ne respire plus. »



« C'est moins une extension du Bois de Boulogne que de lui permettre de retrouver des surfaces que la voirie lui avait soustraites. »

L'idée de poursuivre cette « extension » végétale jusqu'au parvis du Palais des Congrès apparaît dans quelques contributions.

Certains d'entre eux s'interrogent néanmoins sur le confort de « l'extension du bois de Boulogne », notamment en termes de sécurité (traversées piétonnes à prévoir) et de nuisances sonores (proximité immédiate avec la périphérie).

La végétation est également envisagée comme une solution pour embellir et améliorer le cadre de vie. Dans ce sens, quelques participants souhaitent une végétalisation plus importante de la porte Maillot côté 17e.

## E. AUTRES THÉMATIQUES

Certaines thématiques ont été abordées de façon ponctuelle dans les différentes contributions. Afin de restituer les éléments de la concertation le plus exhaustivement possible, cette dernière partie permet de les mettre en lumière.

- **Réactions générales au projet :** Dans certaines contributions les participants donnaient leur avis (positifs ou négatifs) sur le projet de réaménagement global, l'intérêt d'un tel projet. D'autres se sont exprimés sur des sujets autres que celui de la porte Maillot.
- **Concertation et information sur le projet :** C'est surtout dans les demandes par mails et dans les registres que les participants se sont exprimés sur la concertation mise en place pour le réaménagement de la porte Maillot : horaires des réunions publiques, objectifs de la concertation, marges de manœuvre sur le projet. D'autres ont fait part de leur souhait d'être mieux informés sur le projet (calendrier, coûts, impacts sur les taxes locales, etc.) et ce tout au long du projet. Un des contributeurs demande si une maquette sera à disposition du grand public pour visualiser le projet.
- **Travaux :** Le projet de réaménagement de la porte Maillot et ses conséquences en termes de nuisances inquiètent certains des contributeurs : poussière, accessibilité résidentielle, impacts des travaux sur les structures des immeubles
- **Biodiversité :** Des contributeurs ont questionné l'impact du projet sur la faune présente jusqu'alors sur la porte Maillot (notamment lapins). D'autres participants ont fait part du problème de nuisibles dans le secteur de la porte Maillot (notamment rats).
- **Services et équipements publics :** Un des contributeurs souhaite que le projet de réaménagement de la porte Maillot s'accompagne de l'arrivée de services et d'équipements publics dans le 17e arrondissement.
- **Tourisme :** le quartier de la porte Maillot est aussi un quartier touristique. Dans ce sens, certains contributeurs insistent sur cette composante : favoriser les circulations piétonnes, aménager des espaces verts de qualité, valoriser les perspectives sur l'Arc de Triomphe, La Défense.

### 3. TRAITEMENT DES CONTRIBUTIONS SPÉCIFIQUES

Lors de cette concertation, des contributions spécifiques ont été envoyées par différentes structures :

- Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France ;
- Association Paris en Selle ;
- Fédération Française du bâtiment Grand Paris.

L'association des Usagers des Transports milite pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement. Les ambitions du projet en termes de développement des transports en commun, d'intermodalité, de valorisation des espaces publics piétons sont appréciées.

Deux attentes sont néanmoins évoquées dans leur contribution :

- l'amélioration de l'accessibilité piétonne de la gare routière depuis la gare Éole (RER E) ;
- la connaissance des emplacements des futurs arrêts de bus de la porte Maillot et leur accès piéton.

L'association Paris en Selle vise à l'amélioration des conditions et du confort de la circulation des cyclistes, à Paris et en connexion avec sa périphérie. Les ambitions portées par le projet en termes d'aménagement cyclable sont saluées. Actuellement la porte Maillot est contournée par les usagers car jugée dangereuse. L'association souhaite que son réaménagement propose des pistes cyclables d'une largeur confortable, séparées physiquement des autres flux, avec des itinéraires clairs et lisibles. L'offre de stationnement cyclable doit également être suffisante, toujours dans une optique de pôle multimodal.

La Fédération Française du Bâtiment Grand Paris (F.F.B.G.P) assure la défense de la profession auprès de l'administration, des Pouvoirs Publics, des décideurs économiques et des acteurs de la construction. Leur contribution tient à signaler que la majorité des professionnels du bâtiment utilise la voiture pour se rendre au travail. La FFBGP souhaite qu'une étude des impacts du projet de réaménagement de la porte Maillot sur le trafic automobile soit effectuée. L'amélioration du trafic grâce au projet et les impacts environnementaux de ce dernier sont remis en question. Plus largement, elle souhaite être consultée par la Ville de Paris et avoir une meilleure visibilité sur le projet.

# III. La poursuite du projet

Le secteur de la Porte Maillot va connaître d'importantes mutations dans les années à venir. La Ville de Paris a souhaité associer en amont les habitants et usagers de la capitale et de la métropole au projet de réaménagement de la porte Maillot.

Cette démarche de concertation, ouverte et large, a permis de faire connaître et de prendre connaissance des orientations du projet dans sa globalité et de recueillir les avis des riverains, des Parisiens. Elle est une première étape qui va à être poursuivie.

Les études de conception du projet vont maintenant être menées sur ses différentes composantes. Une étude d'impact sera également engagée.

D'autres moments permettront de concerter autour du projet de réaménagement de la porte Maillot, et notamment une enquête publique.

Un comité de suivi du projet va être constitué et se réunira pour débattre des grandes étapes de son évolution.

Les travaux de réaménagement des espaces publics commenceront par phases à l'horizon 2020-2021, en coordination avec les autres projets du périmètre (gare du RER E, tramway, Mille Arbres, Ville Multi-strates, etc.) pour une date de livraison prévisionnelle des nouveaux espaces publics à l'horizon vers 2024.

L'ensemble des informations concernant ce projet sont disponibles en ligne, sur la page [www.paris.fr/portemaillot](http://www.paris.fr/portemaillot).

# IV. Les enseignements de la concertation

- Une concertation attendue, qui a permis d'apporter des informations et des éléments de diagnostic au plus grand nombre ;
- Une concertation qui souhaite être poursuivie et ce tout au long du projet :
  - Sur les différentes phases et projets connexes
  - Sur les échéances calendaires
  - Sur les éléments programmatiques
- Une large proportion des contributions liées aux questions d'accessibilité et de déplacement :
  - Un accord sur la congestion actuelle de la porte Maillot et donc une volonté de maîtriser et fluidifier le trafic. Des craintes s'expriment quant à l'impact de l'arrivée du T3 et de la reconfiguration des voiries et de la gare routière sur la circulation. Une attention particulière est également à porter sur le report de la circulation dans les rues adjacentes au projet.
  - Une volonté affichée pour un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes).
  - Des attentes sur l'intermodalité future découlant notamment du prolongement du RER E et du T3, et de la reconstitution de la gare routière Pershing.
  - Des demandes précises sur la création de pistes cyclables dans le secteur de la porte Maillot (continues, lisibles, séparées des autres flux, etc)
- Des préoccupations par rapport aux travaux. Certains habitants souhaitent que les impacts soient limités en termes d'accessibilité résidentielle et de stationnement de proximité ;
- Une vigilance face aux nuisances sonores, et visuelles dues au chantier ;
- Des attentes pour garantir un quartier mixte, offrant différentes activités ;
- Une attention particulière concernant la préservation des vues, des perspectives (La Défense, l'Arc de Triomphe). Ce quartier doit conserver son confort, son attractivité touristique ;
- Une inquiétude face à l'urbanisation du secteur de la porte Maillot par le potentiel constructible situé devant le Palais des Congrès) ou par les deux projets issus de l'appel à projets innovants Réinventer Paris- lesquels ne sont néanmoins pas l'objet de la présente concertation. De plus larges informations sur les projets est demandées ;
- Un accueil favorable concernant l'extension du Bois de Boulogne :
  - Une demande de végétalisation pour embellir l'espace public.
  - Un souhaite de limiter l'aspect minéral et autoroutier actuel de la porte Maillot pour permettre une réappropriation piétonne de la place de la porte Maillot.
- Des attentes en matière de couvertures du périphérique venant compléter celles, perçues comme trop limitées, issue des projets « Réinventer Paris ».