

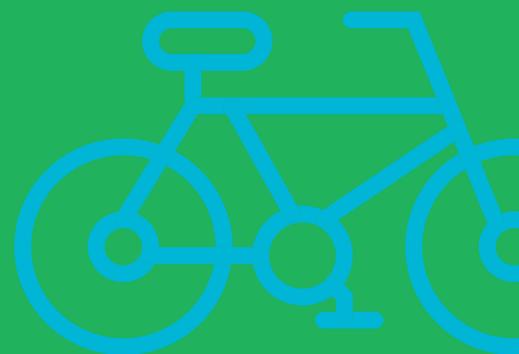
**NOUVELLE**

# PORTE MAILLOT

Aménagement de la place de la Porte Maillot

La concertation  
de la nouvelle  
Porte Maillot

COMPTE-RENDU  
DE LA RÉUNION  
PUBLIQUE  
DU 27.02.2017



## INTRODUCTION

Lieu : École élémentaire publique, 221 Boulevard Pereire 75017 Paris

Nombre de participants : 200 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.
- Pénélope Komitès, Adjointe à la Maire chargée des Espaces verts, de la Nature, de la Biodiversité et des Affaires funéraires.
- 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.

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 projets 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.

## 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.

Le réaménagement de la porte Maillot va être positif pour le 16<sup>e</sup> arrondissement. La nouvelle gare Éole va permettre d'améliorer la desserte en transports en commun pour les habitants du 16<sup>e</sup>, notamment pour rejoindre l'ouest parisien. L'arrivée du tramway va permettre d'améliorer la desserte de l'université Paris-Dauphine. Le dialogue avec la Mairie de Paris en amont a permis une excellente concertation avec les élu(e)s, les conseils de quartier, les riverains. La Mairie du 16<sup>e</sup> sera très attentive aux travaux de ces différents chantiers afin de préserver la qualité du cadre de vie des habitants.

La porte Maillot est aussi une entrée vers le Bois de Boulogne. Le 16<sup>e</sup> va profiter du réaménagement d'une coulée verte, un passage entre la porte Maillot et le Bois de Boulogne qui va désenclaver et valoriser le square Parodi.

Julie Boillot termine son allocution par une question concernant le cirque Romanès : la Mairie de Paris va-t-elle pérenniser son autorisation d'implantation temporaire dans le square Parodi ? La Mairie du 16<sup>e</sup> ne souhaite pas de construction dans le Bois de Boulogne et propose de trouver d'autres espaces possibles dans le 16<sup>e</sup> pour son implantation.





## 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 », « Places 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, cyclistes.
- La création d'un pôle intermodal majeur. La porte Maillot rassemblera le RER E, RER C, la ligne de métro 1, le T3, la gare routière internationale et des 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 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 JO 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.

Jean-Louis Missika explique ensuite qu'en accord avec Brigitte Kuster, une autre réunion publique sera organisée prochainement. Celle-ci permettra aux personnes qui n'ont pas pu entrer dans la salle (pour des raisons de sécurité) d'avoir accès aux informations.



## 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.

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 commencées bien en amont concernant le projet de prolongement du tramway T3, du RER E, la création d'une nouvelle gare.

La Ville de Paris s'est fortement impliquée sur ces projets, notamment financièrement. Le prolongement et la nouvelle gare pour le RER E ont fait l'objet d'un investissement de 128 millions d'euros. Ces projets ont pour ambition d'améliorer les transports en commun à l'échelle des quartiers, de la métropole, voire de la région.

## PÉNÉLOPE KOMITÈS

Ce projet de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot 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.

Pénélope Komitès, Adjointe à la Maire chargée des Espaces verts, de la Nature, de la Biodiversité et des Affaires funéraires termine cette mise en contexte par la place des espaces verts dans le projet.

Le projet va permettre d'appuyer la présence des espaces verts sur ce site et de donner une véritable place au Bois de Boulogne. Il va permettre d'offrir une requalification paysagère d'espaces verts aujourd'hui morcelés et peu valorisés. L'accès à ces espaces doit être facilité par des cheminements doux et en faire des lieux accueillants, propices à la promenade. Ce site va permettre de faire un lien naturel avec le bois et d'autres sites importants : le jardin d'acclimatation, la fondation Louis Vuitton.

L'ambition végétale portée par la Ville de Paris doit se traduire sur ce secteur, par la plantation d'arbres. Les abattages parfois nécessaires font l'objet d'une compensation plus importante et positive.







## UN SECTEUR EN MUTATION

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, offre l'opportunité de créer 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 4,3km. 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 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.



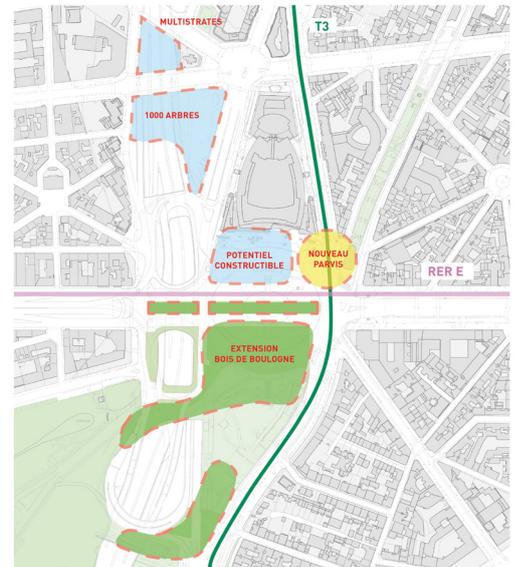
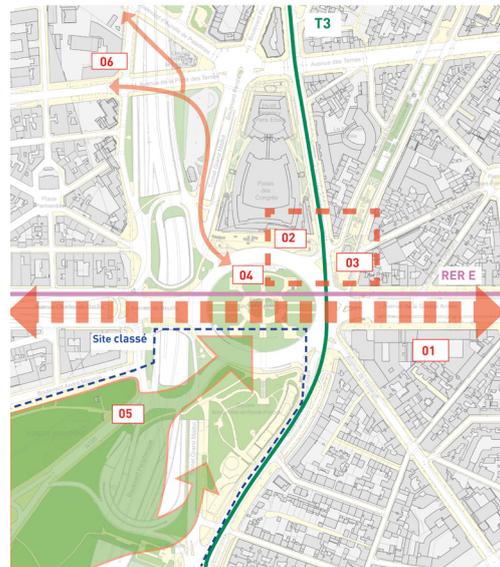
## LE PROJET DE LA PORTE MAILLOT

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 articule 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 créés ;
- 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 accessibles 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.



# QUESTIONS / RÉPONSES

## ESPACES PUBLICS

Habitant.

« Est-il possible de revenir sur la partie constructible située devant le Palais des Congrès qui vient amputer l'espace public et déséquilibrer le projet. Cet espace ne peut pas plutôt permettre de faire du lien avec le projet « Ville multi-strate » et « Mille arbres » et augmenter la surface des espaces verts ? »

Jean-Louis Missika indique que le potentiel constructible imaginé dans le projet doit permettre 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 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.

Habitante.

« Pouvons-nous en savoir plus sur cette extension du Palais des Congrès sur le parvis ? N'est-il pas possible de le surélever pour gagner en espaces publics ? »

Jean-Louis Missika répond que des discussions sont en cours avec Viparis, l'exploitant notamment du Palais des Congrès et du Parc des expositions de Versailles. Un projet dessiné par l'architecte Christian de Portzamparc a été proposé mais reste à l'état d'esquisse et doit encore être travaillé pour être montré au public.

Il explique également qu'il ne faut pas tenir compte aujourd'hui des dessins de l'extension du Palais des Congrès qui ne représentent qu'un volume théorique. Le projet n'est pas suffisamment avancé et les images ne permettent pas de montrer le travail sur l'esthétique et l'insertion dans le paysage urbain.

Brigitte Kuster explique qu'il y a eu des ébauches de projet pour l'extension du Palais des Congrès. Il sera présenté au fur et à mesure de son avancée.

## DÉPLACEMENTS

Habitante.

« Je voudrais réagir sur les transports. La majorité des personnes travaille dans Paris, et la ligne 1 est surchargée. Qu'est ce qui est prévu pour régler cela dans le projet ? »

Brigitte Kuster explique que le RER E va permettre de répondre à la saturation de la ligne 1, avec un arrêt porte Maillot, un arrêt la Défense en direction de Mantes. Il va venir doubler la ligne 1. La nouvelle gare qui accueille le RER E a été conçue par l'architecte Jean-Marie Duthilleul. Elle sera enterrée avec un système de verrières pour faire passer un maximum de lumière naturelle.

Habitant.

« Sur les dessins présents dans les brochures, il est compliqué de voir le sens de circulation des différents axes routiers (sens Malakoff vers boulevard Gouvion-Saint-Cyr, sens avenue de la Grande-Armée vers boulevard Gouvion-Saint-Cyr, Boulevard de l'Amiral-Bruix vers boulevard Gouvion-Saint-Cyr). De plus 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. »

Brigitte Kuster explique que le boulevard Gouvion-Saint-Cyr à partir de la porte Maillot ne comportera plus qu'une voie en raison de l'insertion du tramway. Les décisions sont prises par la Mairie de Paris en concertation avec les Mairies d'arrondissement. La réunion publique est aussi là pour permettre d'avoir les retours des habitants, des riverains concernant ces questions.

Habitante.

« Vous parlez de la circulation est/ouest mais qu'en est-il de la circulation nord/sud ? La circulation va se reporter Boulevard Pereire, Avenue des ternes, etc. »

Sandrine Gourlet répond que le projet souhaite fluidifier les circulations, y compris pour les mouvements nord/sud le long du périphérique. Le réaménagement de la porte Maillot va permettre de hiérarchiser les axes de circulations : axes de dessertes locales pour les riverains, axes de transit, pour relier le 16<sup>e</sup> au 17<sup>e</sup>.

Habitant.

« Je trouve le projet intéressant mais je me pose des questions concernant la circulation automobile. Va-t-elle être enterrée sur partie centrale ? À quelle date l'axe en ligne droite est-il prévu pour fluidifier la circulation ? »

Jean-Louis Missika revient sur le calendrier prévisionnel du projet.

- 2017 : le bilan de la concertation devrait être fait 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 obtenu. Les travaux de réaménagement des espaces publics commenceront par phases. Ils dépendent de la finalisation des travaux de la gare Éole pour le RER E.
- Fin 2023 : date de livraison prévisionnelle de ce nouvel axe routier.

Habitant.

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

Christophe Najdovski indique que le stationnement résidentiel, notamment Boulevard de l'Amiral-Bruix, a fait l'objet d'un travail commun avec la Mairie du 16<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Les capacités de stationnement ont bien été conservées.

Habitant.

« Lors de la concertation en 2016, nous pouvions voter pour 3 projets de tracés de tramway dont un proposait un passage souterrain. Pourquoi ce n'est pas ce projet qui a été retenu ? Il avait l'avantage de ne pas gêner la circulation automobile de la porte Maillot. »

Christophe Najdovski répond que le tracé du tramway a fait l'objet d'une concertation publique. Des études de faisabilité ont été réalisées sur les différentes options envisagées. Pour des raisons techniques et de coûts, la variante qui proposait un tracé en surface a été privilégiée. C'est une variante qui a été portée par la Mairie de Paris et les Mairies d'arrondissement. Elle est aussi plus avantageuse pour des questions d'intermodalité des usagers et de prolongement jusqu'à la porte Dauphine.

Habitante.

« Est-ce que le tunnel qui part de la porte Dauphine jusqu'à la porte des Ternes sera supprimé ? »

Christophe Najdovski indique que le tunnel n'est pas supprimé et reste dans sa fonction actuelle de franchissement routier pour passer du 16<sup>e</sup> au 17<sup>e</sup> arrondissement.

Habitante.

« Sur le boulevard Gouvion-Saint-Cyr, il y a un espace de vélo assez large et peu fréquenté. Est-il possible de réduire cet espace pour agrandir la surface dédiée à la circulation automobile ? »

Christophe Najdovski indique que le développement des itinéraires cyclables est important, notamment pour les déplacements domicile/travail. Dans l'ouest parisien, la concentration de population et la concentration d'emplois rendent ces aménagements nécessaires. Au regard de la surface de voirie dédiée et de la quantité d'usagers, le vélo est un moyen très capacitaire. L'ambition est de développer les pistes cyclables, de les sécuriser.

Habitant.

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

Brigitte Kuster indique que la question des stationnements répond à un engagement de la politique municipale parisienne. Les Mairies d'arrondissement n'ont pas une marge de manœuvre importante concernant les négociations pour les stations Autolib' et Vélib'. Une politique plus souple et moins drastique sur ces questions pourrait améliorer certaines situations.

Christophe Najdovski explique qu'il ne faut pas s'intéresser qu'au nombre de places de stationnement mais aussi à leurs usages. La révolution numérique tend à déconnecter la propriété et l'usage. Aujourd'hui le partage de véhicule grâce à Autolib' permet justement de consommer moins d'espace.



Jean-Louis Missika revient quant à lui sur la question des circulations motorisées à l'échelle parisienne. La politique actuelle vise à réduire le nombre d'automobiles, de cars, de bus au cœur de Paris d'ici 2030. Pour cela, différents moyens sont envisagés :

- Le « Grand Paris express », un des plus grands projets en transports en commun d'Europe voire du monde. Il représente 30 milliards d'euros d'investissements. Une fois terminé, toute personne habitant la métropole parisienne sera à moins de 2 km d'une gare. Une fois les transports en commun plus accessibles, l'utilisation de la voiture ne sera plus aussi pratique.
- La fin du diesel afin que les cars ne puissent plus circuler au sein du centre-ville de Paris. Ils seront remplacés par des navettes électriques et de plus petite taille.
- Le développement des véhicules autonomes (véhicules automobiles sans intervention d'un conducteur). Ils vont diminuer de façon drastique l'usage des véhicules. Aujourd'hui un véhicule reste immobile pendant 95% de sa durée de vie.

Habitante.

« Comment faciliter la circulation des piétons devant le Palais des Congrès. L'extension vient réduire l'espace public disponible. »

Jean-Louis Missika indique que l'espace piétonnier disponible correspond à la largeur de l'avenue de la Grande armée. Le parvis à cet endroit sera important et tout à fait capable d'accueillir les piétons et usagers.

Habitant.

« Je ne comprends pas pourquoi le tramway s'arrête à porte Dauphine et pas au niveau du pont Garigliano ? »

Brigitte Kuster répond que le projet de tramway devait s'arrêter porte de Maillot et la Ville de Paris a décidé de le prolonger jusque porte Dauphine. Ce projet est porté par la Ville de Paris et a bien évidemment l'intention de finir sa boucle. Ce sont des coûts importants, avec un phasage complexe.

Christophe Najdovski complète la réponse. Des études du Stif indiqueraient qu'il n'y a pas suffisamment de trafic pour ce mode de déplacement pour le tronçon Porte Dauphine – Pont du Garigliano. De plus la longueur du tronçon pourrait perturber la régularité du tramway. Brigitte Kuster, Julie Boillot, Jean-Louis Missika et Christophe Najdovski étant membres du Conseil d'administration du Stif peuvent faire remonter cette proposition. Un bus à haut niveau de service pour réaliser le tronçon porte Maillot-pont du Garigliano peut être un début de solution.

Habitante.

« Pouvez-vous revenir sur le budget de la gare Éole et du prolongement du tramway ? »

Christophe Najdovski répond que le projet Éole correspond à un investissement de 128 millions d'euros pour la Ville de Paris. Ce projet a été financé à la fois par l'État, la région Île-de-France, des départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine. Les coûts du projet se comptent

en milliard car c'est un projet d'intérêt national.

Le prolongement du tramway entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine est quant à lui estimé à 161 millions d'euros dont 60% pris en charge par la Ville de Paris.

Habitant.

« J'habite depuis 35 ans à la porte Maillot, et à l'époque un projet de recouvrement du périphérique était prévu. Aujourd'hui rien n'est fait, ce n'est que de la couverture partielle. »

Brigitte Kuster explique que la couverture du périphérique avait été envisagée par le plan État-Région sur plusieurs secteurs : porte de Vanves, porte des Lilas et porte de Champerret. Une concertation porte de Champerret avait abouti au souhait d'agrandir le périmètre de couverture du périphérique. Le dossier s'est complexifié, les coûts ont augmenté. Le projet a alors été abandonné. L'appel à projet « Réinventer Paris » permet certes de revenir sur ce point mais de manière incomplète.

## PROJET RÉINVENTER PARIS

Habitante.

« Concernant le projet « Mille arbres » j'ai bien l'impression que les piétons ne vont pas pouvoir profiter des arbres qui semblent en hauteur. »

Jean-Louis Missika répond que le projet « Mille arbres » prévoit 2 « forêts » : une accessible depuis la rue et une autre au sommet. La première sera ouverte au public et offrira une liaison piétonne arborée entre la ville de Paris et la ville de Neuilly-sur-Seine.

Habitante.

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

Brigitte Kuster répond que la gare inclura un nombre d'emplacements identique à celui de la gare actuelle, sera enterrée sous le projet « Mille arbres », et que les bus arriveront en sous-sol.

## TRAVAUX

Habitante.

« Je voudrais savoir où nous pourrons prendre les bus pendant les travaux, notamment en direction de Beauvais. »

Christophe Najdovski explique que la fermeture de la gare routière interviendra en 2018. Une réflexion est en cours à la Direction de la Voirie et des Déplacements pour définir une solution temporaire.

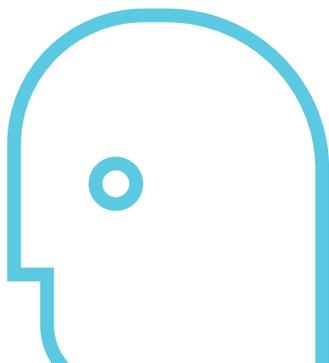
Habitante.

« J'ai une question très pratique. Si j'ai bien compris nous allons subir des nuisances (poussières, camions de transports de matériaux, etc) jusqu'en 2024. Je me préoccupe pour mon bien-être de riverain. »

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 maximum 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. Concernant les poussières, les chantiers sont soumis à des normes et la Mairie du 17<sup>e</sup> sera très vigilante. 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 insiste ensuite sur deux enjeux majeurs du projet :

- La qualité des transports en commun permettant au 17<sup>e</sup> arrondissement d'être un des mieux desservi de Paris.
- La concertation autour du projet permet d'entendre les différents retours. Néanmoins, il faut toujours réfléchir aux différents éléments d'une proposition : « qui est le propriétaire, quels sont les coûts, quelle est la faisabilité ? »



Valérie Nahmias, Conseiller de Paris, déléguée auprès de la Maire du 17e 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). De plus, elle annonce qu'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)