

cndp Commission nationale
du **débat public**

SYNTHÈSE DES GARANTS

Opération de réaménagement des
espaces publics de la Porte Maillot,
du parc public de stationnement de
la Porte Maillot et de ses accès

Participation du public par voie
électronique (PPVE)

16 SEPTEMBRE – 25 OCTOBRE 2020

Sylvie DENIS DINTILHAC

Jean-Louis LAURE

François NAU

Désignés par la Commission nationale
du débat public

Remise le 20 novembre 2020

Synthèse des garants

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement de la Porte Maillot et de ses accès

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris par déclaration de projet
Permis d'aménager

16 SEPTEMBRE – 25 OCTOBRE 2020

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT ET DU DOCUMENT D'URBANISME	3
CHIFFRES CLÉS DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE	15
PRINCIPES DE GARANTIE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE.....	17
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE	23
SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE.....	29
Thème n°1 : Les mobilités et les usages	32
Thème n°2 : L'aménagement des espaces publics.....	43
Thème n°3 : Le projet immobilier.....	52
Thème n°4 : L'environnement.....	57
Thème n°5 : Questions Diverses.....	61
ANALYSE DES GARANTS SUR LE DÉROULÉ DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE	64
DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC	66
LISTE DES ANNEXES	67

FICHE D'IDENTITÉ DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT ET DU DOCUMENT D'URBANISME

MAÎTRE D'OUVRAGE DE L'OPÉRATION ET AUTORITÉ RESPONSABLE DU DOCUMENT D'URBANISME

L'opération de réaménagement des espaces publics, du parc de stationnement public et de ses accès, Porte Maillot, est portée par la Ville de Paris, en qualité de maître d'ouvrage. Une maîtrise d'ouvrage déléguée a été attribuée à la SPL PariSeine pour les travaux de réaménagement des espaces publics.

La mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme relève de l'autorité de la Ville de Paris, compétente pour l'élaboration et l'évolution du Plan local d'urbanisme communal applicable sur son territoire.

CONTEXTE

La Porte Maillot, sur le territoire des 16ème et 17èmes arrondissements de Paris et en limite communale de Neuilly-sur-Seine, se situe sur l'axe historique majeur qui relie le Palais du Louvre à La Défense et est un élément de la « ceinture verte de Paris ». D'autre part, elle se caractérise par la présence d'infrastructures routières et par un pôle d'attractivité économique d'importance.

Le projet de réaménagement des espaces publics et du parc de stationnement de la Porte Maillot s'inscrit de manière plus large :

- Comme une composante du projet global d'aménagement de la Porte Maillot qui englobe le prolongement du RER E « Eole », le prolongement du tramway T3b, la construction des immeubles « Ville Multistrates » et « Mille Arbres » et l'aménagement des contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine. Ces projets participent soit à la création d'un pôle multimodal, soit aux effets cumulés pris en compte dans l'évaluation environnementale ;
- Comme un carrefour de futures voies olympiques, permettant la liaison entre le boulevard périphérique vers l'avenue de la Grande Armée et l'avenue Malakoff et les sites olympiques, et l'hébergement des membres du Comité international olympique prévu Porte Maillot. Ainsi, le Décret n°2019-1164 du 8 novembre 2019 considère la Porte Maillot comme « *située à proximité immédiate d'un site nécessaire à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques ou Paralympiques* ».

La réalisation des différents ouvrages ou travaux est prévue pour l'horizon 2024, à l'exception du projet immobilier sur la parcelle à bâtir au droit du Palais des Congrès. Celui-ci fera l'objet d'une programmation après 2024. Aujourd'hui, les caractéristiques et la destination de ce programme immobilier ne sont pas arrêtées et pendant la phase transitoire, un parvis provisoire végétalisé sera aménagé sur cette parcelle.

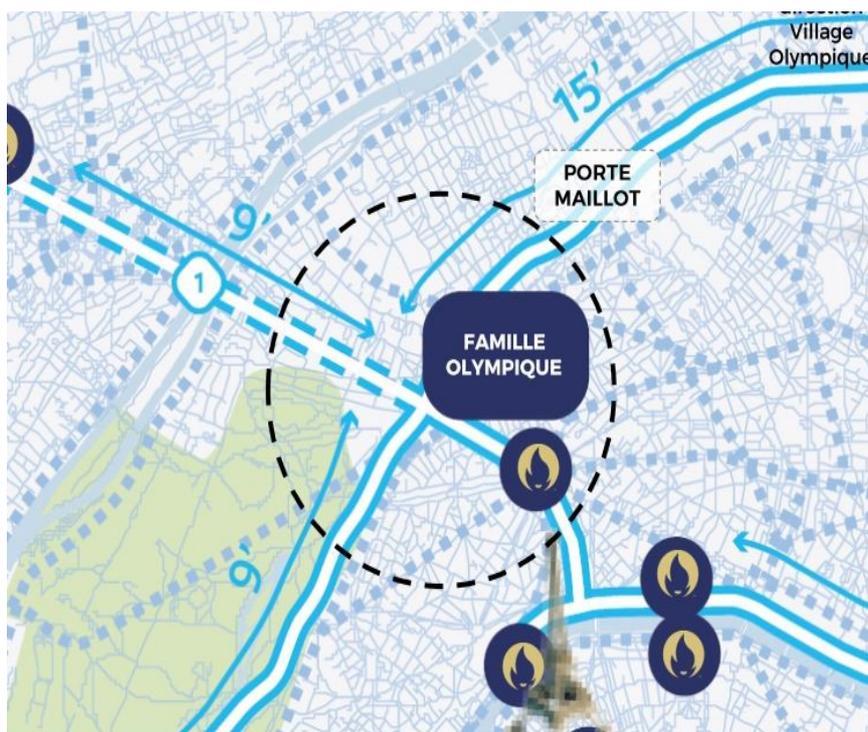
Le **Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris** a été approuvé les 12 et 13 juin 2006 et a fait, depuis cette date, l'objet de plusieurs procédures d'évolution. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) fixe plusieurs objectifs auxquels répond la présente opération d'aménagement, tels que « améliorer le cadre de vie des parisiens », « changer la politique de déplacements », « offrir un meilleur environnement ».

Toutefois, l'opération de réaménagement de la Porte Maillot nécessite une **mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris** portant sur les documents graphiques du règlement. La redéfinition du zonage de la Porte Maillot devra permettre l'implantation des différents éléments du programme, notamment les voiries et espaces verts et la parcelle constructible prévue au nord de l'Axe Majeur.

D'autre part, l'opération de réaménagement des espaces publics suppose la délivrance d'un **permis d'aménager** du fait de l'opposabilité de deux servitudes de protection, le site classé du bois de Boulogne et le périmètre de protection des abords de la Chapelle Notre Dame de Compassion, classée monument historique.

CARTES DU PROJET ET DU DOCUMENT D'URBANISME

Plan de l'aménagement de voies olympiques réservées à la circulation des personnes accréditées par le Comité d'organisation Jeux Olympiques et Paralympiques



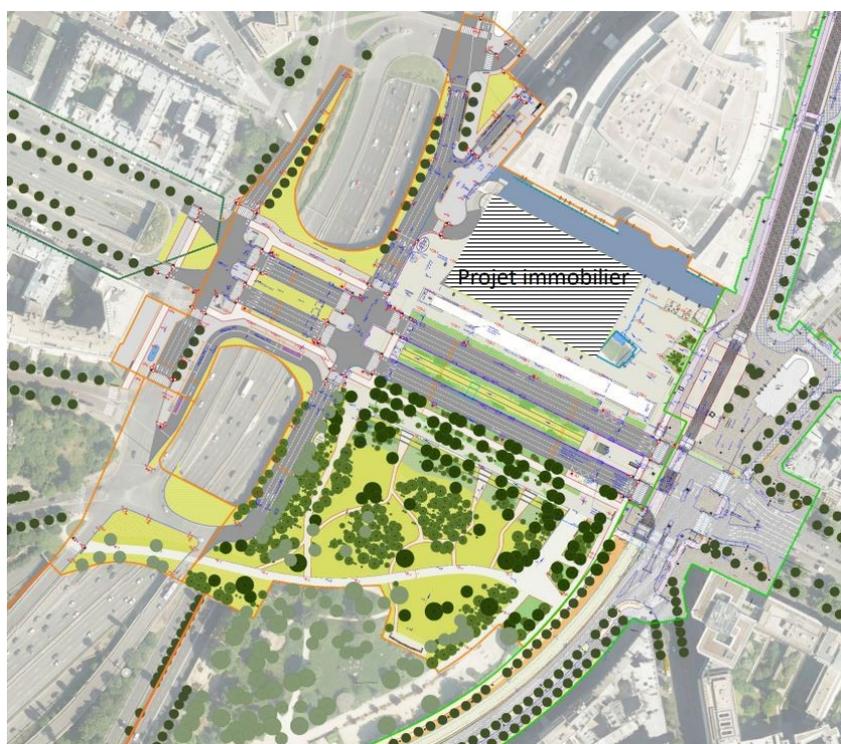
(Source : Dossier de Candidature aux JO)

Plan de l'opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot (Horizon 2024)



(Source : Dossier Carnet de plans, p.10)

Plan de l'opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot (Horizon 2027)



(Source : Dossier Carnet de plans, p.13)

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

L'opération d'aménagement de la place de la Porte Maillot

Le programme d'aménagement du projet arrêté par le Conseil de Paris en septembre 2017 est le suivant :

- La création d'une nouvelle voie, l'Axe majeur, comportant un terre-plein central ;
- La modification du carrefour au sud du boulevard Pershing ;
- L'adaptation et le recalibrage des voiries environnantes, en fonction de cette nouvelle configuration et au bénéfice de nouvelles surfaces végétalisées et circulations piétonnes ;
- La création d'itinéraires cyclables, reliés aux réseaux existants et à venir du secteur, et permettant notamment d'assurer la continuité du Réseau Express Vélo à l'ouest de l'avenue de la Grande Armée ;
- La création d'un nouvel espace vert, en prolongement du square Parodi, ayant vocation à mettre en relation le Bois de Boulogne, l'Axe Majeur et le pôle de transports, tout en réaffirmant la porte Maillot comme l'un des accès majeurs au Bois ;
- L'aménagement d'une parcelle à bâtir au nord de la voie à créer, devant la façade du Palais des Congrès, avec une constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) et pour lequel plusieurs options de destinations, non exclusives, peuvent être envisagées ;
- La création d'une nouvelle place publique piétonne, au nord-est de l'actuelle Porte Maillot, se prolongeant le long de la parcelle à bâtir, et qui intègrera notamment les accès aux transports en communs : nouvelle gare Eole, station de tramway, gare du RER C ;
- L'adaptation du parking Maillot et de ses accès à la nouvelle configuration de voirie, par la mise à double sens de la rampe nord-ouest existante. Sauf impossibilité fonctionnelle, les deux rampes (entrée / sortie) existantes au sud du rond-point seront abandonnées afin de favoriser la qualité de l'aménagement de l'extension du square Parodi.

La mise en compatibilité du PLU de Paris

La mise en compatibilité du PLU avec le projet nécessite l'évolution des documents graphiques du règlement. La redéfinition du zonage de la Porte Maillot doit permettre l'implantation des différents éléments du programme, avec les modalités suivantes :

- Évolutions du zonage résultant de la transformation du rond-point existant en voie droite, dans le prolongement de l'avenue de la Grande Armée.
Il s'agit de classer en zone UG les emprises de la nouvelle voie de circulation publique, l'axe Majeur, au centre de l'actuel rond-point, et de leur affecter le poste de légende « voie publique ou privée ». Ces emprises sont actuellement en zone UV et correspondent à environ 12.000 m² ;
- Évolutions du zonage résultant de l'extension du square Parodi et du Bois de Boulogne vers le nord.
Il s'agit de classer en zone UV les emprises de l'extension du square Parodi jusqu'au futur axe Majeur, actuellement au sud du rond-point. Ces emprises sont actuellement en zone UG et identifiées comme « voie publique ou privée » et couvrent une surface d'environ 7.600 m².
Cette extension du square Parodi constituera la nouvelle entrée du Bois de Boulogne.
- Évolutions du zonage résultant de la création d'un terrain à bâtir au sud du Palais des Congrès.
Il s'agit de classer en zone UG des emprises aujourd'hui pour partie identifiées comme « voie publique ou

privée », donc déjà en zone UG (environ 5.350 m²), et pour partie en zone UV (environ 1.300 m²).

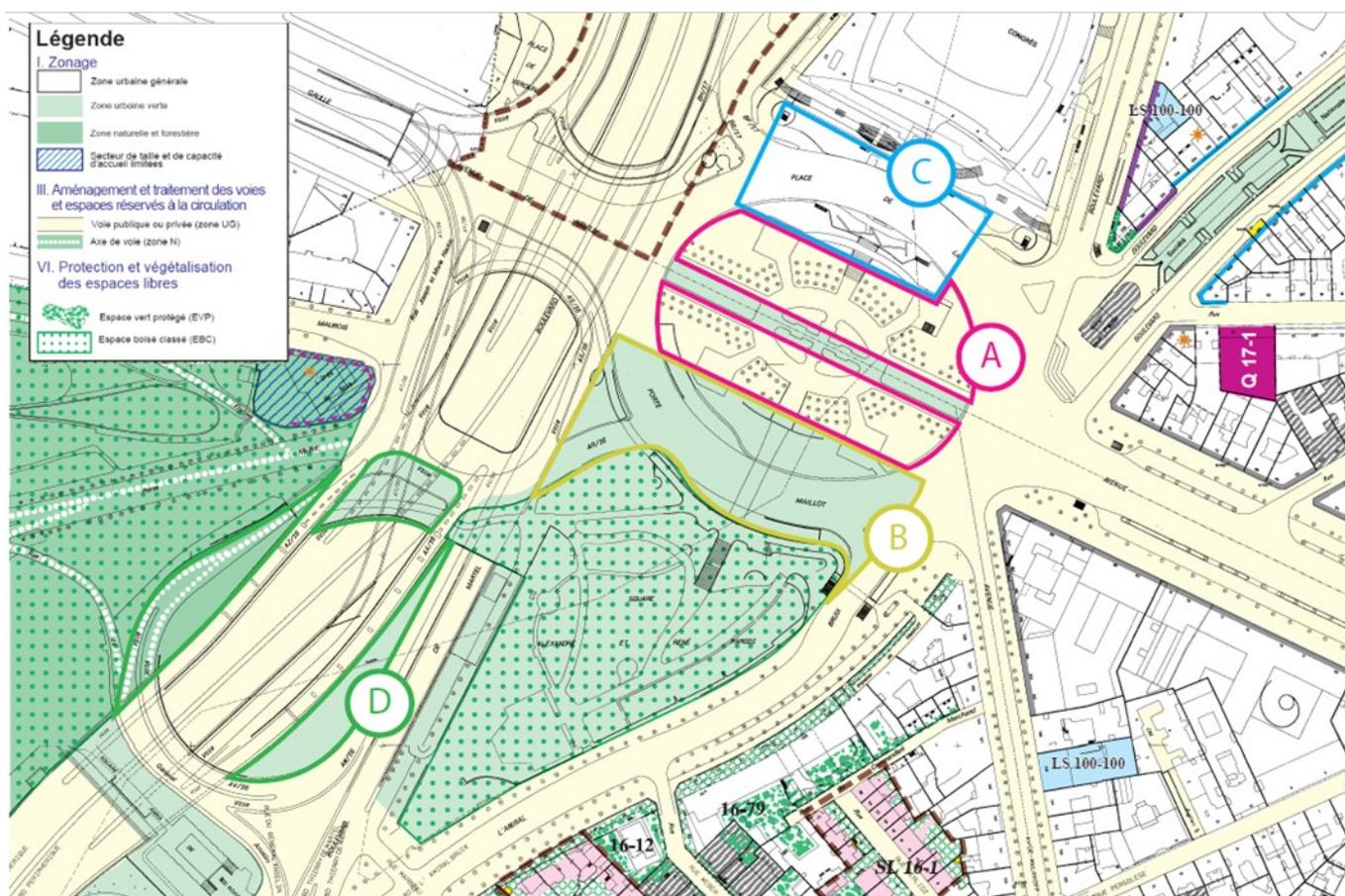
Ces emprises seront soumises aux règles de constructibilité en vigueur, en cohérence avec les îlots environnants et la sectorisation définie par le PLU et son PADD.

- Évolutions du zonage visant à conforter le lien entre les entités végétales et assurer la protection des espaces verts et du Bois de Boulogne.

Il s'agit de classer en zone UV des emprises aujourd'hui en zone UG et identifiées comme « voie publique ou privée » :

- L'assiette du terre-plein dont l'aménagement est prévu en surplomb du boulevard périphérique, sur l'emprise de la voie dénommée AR/16, sur une surface d'environ 1.750 m² ;
- Le talus boisé du boulevard périphérique situé entre ce dernier et le square Parodi, sur une surface d'environ 2.200 m².

Il s'agit en outre de classer en zone N le talus boisé du boulevard périphérique et de la voie situés entre ce dernier et le Bois de Boulogne, emprises actuellement en zone UG et identifiées comme « voie publique ou privée », et d'une surface d'environ 3.000 m².



(Source : Dossier Note 3.2.2 p. 11)

Le bilan des évolutions apportées aux dispositions du PLU présentant un caractère protecteur de l'environnement (zone N et zone UV) s'établit de la manière suivante :

- Suppression de zones UV / N : 13.300 m² ;
- Création de zones UV / N : 14.500 m².

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

Modification du périmètre de dispositions particulières Ternes-Maillot.

Le périmètre de dispositions particulières Ternes-Maillot définit des règles spécifiques au regard :

- De l'article UG 2.2.1 relatif aux dispositions visant au rééquilibrage territorial de l'habitat et de l'emploi. Le périmètre Ternes-Maillot n'est pas soumis aux dispositions de cet article.
- De l'article UG 6 relatif aux règles d'implantation des constructions par rapport aux voies. Dans le périmètre Ternes-Maillot, les dispositions générales de l'article 6 sont adaptées afin d'autoriser les surfaces de plancher des CINASPIC (Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif) établies en sous-sols jusqu'à l'alignement ou la limite de fait de la voie, le cas échéant en saillie par rapport au plan vertical de la façade.

Les limites de ce périmètre de dispositions particulières suivent l'axe des voies existantes. Dans le secteur du rond-point de la Porte Maillot, l'évolution future de la voirie qui découlera du projet justifie, afin de conserver ce même principe, une modification à la marge des limites du périmètre, afin de l'adapter au nouveau dessin de voirie, sans modifier les dispositions s'appliquant dans le périmètre.

PHASES ANTÉRIEURES DE PARTICIPATION DU PUBLIC

L'opération d'aménagement de la place de la Porte Maillot

En application de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme, les projets d'aménagement ayant pour objet de modifier de façon substantielle le cadre de vie au sens de l'article L 122-1 du Code de l'environnement font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

Par délibération des 12, 13, 14 et 15 décembre 2016, le Conseil de Paris a approuvé les objectifs poursuivis et les modalités de concertation préalable pour le réaménagement de la place de la Porte Maillot.

La concertation préalable relative au projet de réaménagement de la place de la Porte Maillot s'est déroulée du 16 janvier au 31 mars 2017.

Le bilan de la concertation a été approuvé par délibération du Conseil de Paris des 25, 26 et 27 septembre 2017.

Les enseignements de cette concertation retenus par la Ville de Paris sont les suivants.

Une large proportion des contributions est liée 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, 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, ...) ;
- 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, devant conserver son confort et son attractivité touristique ;
- Une attention particulière concernant la préservation des vues, des perspectives (La Défense, (Arc de Triomphe) ;
- Une inquiétude face à l'urbanisation par le potentiel constructible situé devant le Palais des Congrès ou par les deux projets issus de l'appel à projets innovants « Réinventer Paris » ;
- Un accueil favorable concernant l'extension du Bois de Boulogne ;
- Une demande de végétalisation pour embellir l'espace public et un souhait 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 ».

La mise en compatibilité du PLU de Paris

La mise en œuvre du projet de réaménagement de la place de la Porte Maillot nécessite de faire évoluer localement le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris.

Ainsi, en application de l'article L 121-17-1 du Code de l'environnement, une déclaration d'intention, en date du 4 février 2019, a été publiée sur les sites internet de la Ville de Paris et de la Préfecture de Paris et d'Île-de-France les 5 et 7 février 2019. Pendant le délai du droit d'initiative défini par l'article R 121-25 du Code de l'environnement, soit 4 mois, le Préfet n'a été saisi d'aucune demande d'organisation de concertation. Néanmoins, la Ville de Paris a souhaité organiser une concertation préalable sur la mise en compatibilité du PLU nécessaire à la mise en œuvre du projet d'aménagement de la place de la Porte Maillot.

Cette nouvelle phase de concertation a fait l'objet d'un arrêté de la Maire de Paris en date du 12 juin 2019, définissant les objectifs ainsi que les modalités de concertation préalable relative à la mise en compatibilité du PLU de Paris. Elle s'est déroulée du 9 juillet 2019 au 9 septembre 2019, selon les modalités prédéfinies. Par arrêté en date du 9 octobre 2019, la Maire de Paris a approuvé le bilan de cette concertation préalable portant sur la mise en compatibilité du PLU de Paris.

Les enseignements de cette concertation retenus par la Ville de Paris sont les suivants.

Concernant la mise en compatibilité du PLU avec le projet de réaménagement de la place de la Porte Maillot, les évolutions du PLU envisagées consistant à créer de la zone N ou UV, ou de la zone UG pour la création d'une voie, n'ont fait l'objet d'aucune remarque.

Les contributions concernent toutes la création d'une parcelle en zone UG afin de permettre l'édification d'un projet immobilier. Elles questionnent tant le déclassement de zone UV au bénéfice de la zone UG estimant que ce serait contraire aux objectifs du projet, que l'absence de destination précise.

Les participants ont des attentes quant au devenir de cette parcelle constructible : quel projet, quel programme, quelle architecture... ? Une contribution spécifique (Viparis) demande des évolutions complémentaires concernant les destinations autorisées, le plafond des hauteurs maximum, le gabarit enveloppe, les règles d'espaces libres et de pleine terre, etc.

La Ville de Paris en conclut que la création d'une parcelle en zone UG non affectée à de la voirie, envisagée par la mise en compatibilité, répond parfaitement aux objectifs du projet tel que votés par le Conseil de Paris et n'entre pas en contradiction avec les principes du projet. Ce terrain s'implante partiellement sur une actuelle zone UV, et majoritairement sur des surfaces déjà en zone UG, identifiées comme voie publique ou privée. A l'échelle du projet, la création de surfaces en zone UV ou N est supérieure à la suppression de zone UV.

En conséquence, il n'est pas envisagé de faire évoluer le contenu de la mise en compatibilité du PLU suite à la concertation.

PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'opération d'aménagement de la Porte Maillot

Au regard de l'emprise de l'opération projetée (6,6ha) et du projet immobilier envisagé (Surface de Plancher maximum de 30 000m²), le projet est soumis à examen au cas par cas conformément à la rubrique 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

Le Préfet de région, saisi par la Ville de Paris le 28 février 2019, a prescrit, par sa décision en date du 2 avril 2019, la réalisation d'une procédure d'évaluation environnementale comportant l'élaboration d'une étude d'impact, pour le projet d'aménagement de la Porte Maillot. Cette décision souligne que « les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale (...) concernent notamment :

- L'intégration urbaine et paysagère du projet ;
- La gestion du trafic routier et la praticabilité de l'espace public ;
- La protection des populations face aux nuisances et pollutions ;
- Le développement de la trame verte ;
- L'articulation des différents projets sur le secteur et le cumul de leurs incidences, en ce qui concerne notamment la phase chantier, le paysage, la circulation et les nuisances associées ».

La mise en compatibilité du PLU de Paris

Conformément à l'article R 104-8 du Code de l'Urbanisme, la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme est soumise à évaluation environnementale après examen au cas par cas. En l'espèce, la Ville de Paris a fait le choix de s'y soumettre d'office.

L'avis en date du 11 mars 2020 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet, ainsi que pour la mise en compatibilité du PLU associée, sont :

- La composition du paysage (forme urbaine, patrimoine et mise en lumière) ;
- La présence de nature en ville (biodiversité, sols et conditions climatiques) ;
- La qualité de l'espace public (usages et intermodalité) ;
- La qualité de l'air et l'ambiance sonore (trafic routier et chantiers).

Les principales composantes du projet sont susceptibles d'avoir un impact positif sur l'environnement, en particulier sur la composition du paysage, la présence de nature en ville, la qualité de l'espace public, et des impacts négatifs induits liés au transfert de circulations automobiles avec les pollutions et les nuisances sonores associées. Des précisions sont nécessaires pour définir et qualifier ces différents impacts.

À ce titre, la MRAe recommande notamment de :

- Déterminer la future composition urbaine en prenant en compte le programme immobilier, dont la construction, certes programmée dans un second temps, est constitutive du projet ;
- Préciser les caractéristiques et la planification effective des plantations envisagées ;
- Préciser la répartition des espaces publics et approfondir l'analyse de leurs usages au droit du parvis temporaire, du terre-plein central, du « Pont de Neuilly » et des itinéraires cyclables ;
- Réaliser un plan détaillé des connexions entre les différents moyens de transport et une évaluation des flux piétons après mise en œuvre du projet ;
- Justifier les choix de conception des carrefours au regard des situations de congestion nouvelles ;
- Proposer des mesures pour réduire la concentration des nuisances et pollutions, due aux reports de trafics et aux effets cumulés, au droit de la rue Gustave Charpentier et de la Porte des Ternes ;
- Définir des mesures spécifiques aux zones les plus impactées par le cumul des chantiers ;
- Justifier plus précisément les choix de conception retenus au droit du Boulevard périphérique.

Enfin, en ce qui concerne la mise en compatibilité du PLU, la redistribution des espaces verts et de la voirie est cohérente avec l'étude d'impact. En revanche, les incidences d'une ouverture à la construction du parvis ne sont pas suffisamment évaluées. La MRAe recommande donc que le dossier soit complété en ce sens.

Le mémoire en réponse du 7 août 2020 de la Ville de Paris à l'avis de la MRAe

Le mémoire en réponse précise les principales caractéristiques du programme immobilier.

Le programme immobilier s'implante à la verticale du parking Maillot en intégrant l'essentiel du premier niveau de sous-sol à l'exception des surfaces nécessaires à l'accès et au fonctionnement du parking.

La programmation sera composée de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC). Il n'est pas prévu d'habitations. La programmation devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser les fonctions et pratiques en cohérence avec les activités et usages actuels.

Le mémoire en réponse liste les règles d'implantation et de hauteur des constructions s'appliquant à la zone UG au droit de la future parcelle à bâtir. La hauteur maximale sera de 31 m.

Il présente une vue perspective du volume enveloppe du programme immobilier au niveau de l'axe majeur ainsi que des coupes transversales de ce projet entre le Palais des Congrès et le square Parodi.

Il indique les caractéristiques des plantations prévues en lisière sud et de celles prévues pour le square Parodi et son extension.

Par ailleurs, le mémoire en réponse porte sur les demandes de précisions de la MRAe suivantes :

- La justification des choix pour la conception du projet ;
- Les consommations énergétiques relatives au projet d'éclairage des espaces publics ;
- Les abattages d'arbres ;
- Les modalités de compensation des prairies de fauche ;
- L'influence de la fréquentation humaine sur la biodiversité ;
- Les modalités de calcul du coefficient d'imperméabilisation et de son amélioration ;
- Les effets du projet (réaménagement des espaces publics et projet immobilier) sur l'ensoleillement et la quantification du confort au vent ;
- La répartition des nouveaux espaces publics et l'analyse de leurs usages, notamment les espaces piétons

et les aménagements cyclables, l'analyse des différents itinéraires, ainsi que les modalités de calcul des surfaces affectés aux différents modes et aux espaces partagés ;

- Le plan détaillé des interconnexions entre les différents moyens de transports ;
- Les modalités d'évaluation des futurs trafics routiers, de gestion de certains carrefours, ainsi que la justification des choix d'organisation de la circulation ;
- L'évaluation de l'ambiance sonore et de l'exposition à la pollution de l'air ;
- Des indications sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation relatives aux nuisances de bruit, de pollution de l'air et des différents chantiers.

COÛT

Le budget alloué au projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot est le suivant :

Budget global d'opération	21,8 M€ TTC
<i>Dont budget travaux</i>	<i>18 M€ TTC</i>

Le financement de l'opération est réalisé via le budget d'investissement de la Ville de Paris, maître d'ouvrage du projet.

CALENDRIERS PRÉVISIONNELS

Les calendriers prévisionnels des projets du secteur de la Porte Maillot

	2019				2020				2021				2022				2023				2024				2025			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Aménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement de la Porte Maillot et de ses accès	Etudes				Travaux				Travaux				Travaux				J e u x				O l y m p i q u e s				2 0 2 4			
Projet immobilier (au droit du parvis provisoire) Planning prévisionnel au plus tôt (à confirmer)																					Travaux (à confirmer)							
Prolongement du Tram T3O	Etudes				Travaux				Travaux				Travaux				Travaux											
RER EOLE	Travaux (démarrés en 2016)				Travaux				Travaux				Travaux				Travaux											
Réaménagement des Allées de Neuilly	Travaux				Travaux				Travaux				Travaux				Travaux											
Mille Arbres									Travaux (à confirmer)				Travaux (à confirmer)				Travaux (à confirmer)											
Ville Multi Strates									Travaux (à confirmer)				Travaux (à confirmer)				Travaux (à confirmer)											

(Source : Dossier Note 3.1 p.3)

Le calendrier prévisionnel lié aux procédures de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris par déclaration de projet et de permis d'aménager les espaces publics

Après réception de la synthèse des garants, le Conseil de Paris, après s'être prononcé sur l'intérêt général du projet, pourra adopter la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Paris, éventuellement modifiée pour tenir compte du résultat de la procédure de participation du public.

Par ailleurs, la Ville de Paris, autorité compétente en la matière, pourra délivrer l'autorisation d'urbanisme nécessaire, à savoir le permis d'aménager, sous réserve de l'autorisation du Ministre compétent en matière de sites classés.

Dans un second temps (postérieurement à 2024), un permis de construire sera délivré pour le programme immobilier d'environ 30 000 m² de surface de plancher devant s'implanter à la place du parvis provisoire.

CHIFFRES CLÉS DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Cette partie décrit de manière factuelle le dispositif de participation qui a été retenu. L'analyse de ce dispositif et du déroulement de la procédure de participation du public par voie électronique se trouve dans les parties suivantes.

QUELQUES DATES CLÉS

Saisine de la Commission nationale du débat public

Madame la Maire de Paris a, par courrier du 23 décembre 2019, saisi la Commission nationale du débat public pour la désignation d'un garant pour la conduite de la participation du public par voie électronique, sur le fondement des articles 9 et 12 de la Loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

Désignation des garants

Sylvie DENIS DINTILHAC, Jean-Louis LAURE et François NAU ont été désignés comme garants de la Participation du public par voie électronique par décision de la Commission nationale du débat public n°2020/23/PORTE MAILLOT/1, en date du 5 février 2020.

Les garants ont reçu le 28 février 2020 une lettre de mission de la Commission nationale du débat public.

Dates de la participation du public par voie électronique

16 septembre 2020 : ouverture de la Participation du public par voie électronique

25 octobre 2020 : clôture de la Participation du public par voie électronique

Remise de la synthèse des garants de la participation du public par voie électronique

La synthèse des observations, des réponses et, le cas échéant, des évolutions apportées par la Ville de Paris, et établie par les garants a été remise à la Ville de Paris, maître d'ouvrage et autorité organisatrice de la Participation du public par voie électronique le 20 novembre 2020, conformément à l'article 9 de la Loi n°2018-202 du 26 mars 2018.

PÉRIMÈTRE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Le périmètre géographique de la Procédure de participation du public par voie électronique est délimité par l'implantation de l'opération visée. L'opération de réaménagement de la Porte Maillot se situe sur les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissement de la commune de Paris et en limite communale avec la Ville de Neuilly-sur-Seine. Elle s'étend sur une surface d'environ 6,6ha et est bordée au sud-est par le bois de Boulogne, site naturel classé comprenant le square Alexandre-et-René-Parodi ; au nord par le Palais des Congrès ; à l'ouest par le boulevard périphérique et à l'est par le boulevard des maréchaux où sera implantée la future extension du tramway T3.

Le public concerné par la Participation du public par voie électronique comprend, outre les acteurs institutionnels et différents opérateurs, trois grandes catégories de personnes ou d'acteurs en fonction de leur proximité de voisinage ou d'usage avec le projet. Cette approche extensive des publics doit aussi intégrer une dimension temporelle de la fréquentation (journée/soirée, semaine/week-end, temps actif/pause, etc.).

- Les riverains ;
- Les usagers ;
- Les « commuters ».

DOCUMENTS DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Dossier soumis à la Participation du public par voie électronique

Un exemplaire du dossier a été mis en ligne sur le site dédié et un exemplaire papier mis à disposition dans les Mairies des 16ème et 17ème arrondissement de Paris. Accompagné d'un guide de lecture et d'un carnet de plans placés en exergue, le dossier est structuré en cinq parties :

1. la présentation des procédures liées au projet de réaménagement de la Porte Maillot : note relative à toutes les procédures antérieures, actuelles et à venir et pièces administratives de la présente procédure de participation ;
2. les documents relatifs aux procédures antérieures de participation du public portant sur le projet et le document d'urbanisme : actes administratifs et bilans des concertations menées par la Ville de Paris ;
3. le projet de réaménagement de la Porte Maillot : note préliminaire permettant une appréhension globale et documents liées aux deux procédures poursuivies (projet soumis à déclaration d'intérêt général, mise en compatibilité du document d'urbanisme et projet soumis à permis d'aménager) ;
4. la phase d'évaluation environnementale : un guide de lecture, l'étude d'impact et ses annexes, l'Avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale du 11 mars 2020, le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et les avis émis au titre de l'article L122-1-V du Code de l'environnement ;
5. les avis relatifs au permis d'aménager.

Plaquette présentant le projet, la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Paris et la procédure de participation du public par voie électronique : mise à disposition sur le site dédié (6 pages format A4) au format numérique et téléchargeable, et en format papier dans les mairies (16ème et 17ème arrondissement de Paris, Neuilly-sur-Seine) ;

Flyers : 21 600 exemplaires (2 pages format A5) rappelant les modalités d'information et de participation. Ce tract a été distribué dans les boîtes aux lettres à l'intérieur d'un périmètre large couvrant les 16ème et 17ème arrondissement et un secteur de Neuilly sur Seine, ainsi que lors de la réunion de lancement ou mis à disposition dans les mairies ;

Affichage de l'avis légal : 55 points dont 50 sur site et les autres à l'Hôtel de Ville de Paris et en mairies des 16ème et 17ème arrondissement de Paris et de Neuilly-sur-Seine ;

Parution de l'avis légal dans la presse :

- 28 août 2020 : Le Parisien 75, Les Echos 75 et Libération
- 29 août 2020 : Le Parisien 92

Journaux électroniques d'information : diffusion de 6 messages successifs au cours de la Participation du public par voie électronique sur tous les panneaux lumineux des 16ème et 17ème arrondissement de Paris.

ÉVÉNEMENTS PUBLICS

Réunion de lancement de la procédure de participation : le 22 septembre 2020, à la Fédération Française du Bâtiment – 10 rue du Débarcadère – 75017 PARIS – Salle Pradeau, 56 participants

Web-conférence portant sur les thématiques « mobilité et environnement » : le 1er octobre 2020, 35 participants

Réunion de restitution de la participation du public : le 24 novembre 2020 à 19h30, en visioconférence

MOBILISATION

5 800 connexions au site internet. 146 contributions déposées sur le registre électronique

PRINCIPES DE GARANTIE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Cette procédure de Participation du public par voie électronique a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris, par déclaration de projet et la délivrance du permis d'aménager les espaces publics de la Porte Maillot.

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris, par déclaration de projet, intervient, en principe, selon les dispositions des articles L 153-54 et L 300-6 du Code de l'urbanisme, après la phase procédurale de l'enquête publique, diligentée selon les articles L 123 et suivants du Code de l'environnement.

En ce qui concerne le permis d'aménager, l'article L 123-2 du Code de l'environnement dispose, par exception, que « *des demandes... de permis d'aménager portant sur des projets ... d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale...font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19* ».

PROCÉDURE DÉROGATOIRE INSTITUÉE PAR LA LOI N°2018-202 DU 26 MARS 2018

La Loi n° 2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques prévoit un régime spécifique de participation du public pour les projets nécessaires à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques. Le champ d'application est déterminé par l'article 9 pour les projets nécessaires à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Par Décret n°2019-1164 du 8 novembre 2019 « *L'opération de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot, du parc public de stationnement de la porte Maillot et de ses accès, ...* », est identifiée comme « *située à proximité immédiate d'un site nécessaire à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des jeux Olympiques ou Paralympiques, et [...] susceptible d'en affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation* ». Elle entre donc dans le champ d'application de la Loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques, en vertu de l'article 12 alinéa 4 de la Loi.

Les modalités de la participation du public sont définies tant par l'article 9 de la Loi du 26 mars 2018 que par l'article L123-19 du Code de l'environnement auquel il est renvoyé. Toutefois, si la procédure de la Participation du public par voie électronique se substitue à l'enquête publique dite environnementale, elle doit respecter les principes de valeur constitutionnelle contenus dans l'article 7 de la Charte de l'environnement.

MISSION DES GARANTS

L'article 9 de la Loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques

- Affirme, par renvoi à l'article L121-1-1-III du Code de l'environnement, le rôle du garant à savoir « veiller à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public, au bon déroulement de la concertation préalable et à la possibilité pour le public de formuler des questions, et de présenter des observations et propositions » ;

- Prévoit la rédaction, par les garants, de « la synthèse des observations et propositions déposées par le public... dans un délai d'un mois à compter de la clôture de la participation du public par voie électronique... Elle mentionne les réponses et, le cas échéant, les évolutions proposées par le maître d'ouvrage du projet ou la personne publique responsable du plan ou du programme pour tenir compte des observations et propositions du public ».

Désignés par la Commission nationale du débat public, les garants, neutres et indépendants, inscrivent leur action, aussi, dans le respect des principes qui conditionnent de manière permanente le bon déroulement d'une procédure de participation du public :

- La transparence : l'information doit être disponible, de qualité, sincère, partagée et compréhensible, et les prises de position sont rendues publiques ;
- L'équivalence : chaque personne ou organisation, quel que soit son statut, a le droit de s'exprimer et de contribuer aux débats, et tous les arguments exprimés sont considérés de manière équivalente ;
- L'argumentation : chaque intervention ou prise de position doit être argumentée.

Les garants doivent faire preuve, par leur attitude et leurs prises de parole, d'indépendance par rapport aux diverses parties prenantes. Ils n'ont aucun intérêt au projet et ne prennent jamais position sur le fond du dossier. La Commission nationale du débat public ajoute le principe de l'inclusion : les garants veillent à ce que le dispositif recherche la parole de tous les publics, même les plus éloignés, et facilite leur expression.

Pour la présente procédure de Participation du public par voie électronique, la Commission nationale du débat public, par sa lettre de mission du 28 février 2020, a dégagé des points de vigilance pour la conduite de la procédure de participation. On peut citer, notamment : les enjeux des mobilités et du stationnement, la clarté de l'information relative à la temporalité de réalisation de l'opération, les enjeux économiques relatifs au projet immobilier, les éléments constitutifs de l'intérêt général du projet.

Par ailleurs, la Commission nationale du débat public considère que « *Ces éléments et d'autres justifient, au premier abord et en accord avec votre appréciation de terrain : L'organisation de dispositifs participatifs en présentiel, ... L'attachement à débattre avec le public des enjeux du projet* ».

ENTRETIENS PRÉALABLES

Pour la préparation des différents types de participation du public sur des projets sous son égide, la Commission nationale du débat public (CNDP) recommande aux personnes qu'elle désigne la prise de contacts préalables avec les parties prenantes concernées, pour améliorer leur connaissance du contexte territorial et des enjeux des projets.

Ainsi, pour la PPVE de l'opération d'aménagement de la Porte Maillot, les garants ont pris contact avec les acteurs suivants afin de les informer de la mission des garants, des modalités prévisibles de la PPVE, et de recueillir leur avis sur la concertation et sur le projet :

- La Mairie de Neuilly-sur-Seine, le territoire de Neuilly étant riverain du projet ; en outre, la Ville de Neuilly est maître d'ouvrage du projet de requalification des contre-allées de l'Avenue Charles de Gaulle, projet concomitant du projet soumis à la présente PPVE, participant au pôle multimodal de la Porte Maillot et à l'analyse des effets cumulés ;

- Viparis, gestionnaire du Palais des Congrès de la Porte Maillot, riverain du projet, directement concerné par le réaménagement de la Place et du parc de stationnement, la création du pôle multimodal, notamment pour le fonctionnement et la logistique du Palais des congrès, et potentiellement intéressé par l'extension éventuelle du Palais des Congrès dans le cadre du projet immobilier devant être implanté en façade du Palais ;
- Indigo, Société délégataire du service public pour le parc de stationnement de la Porte Maillot, ouvrage dont les accès et la capacité sont modifiés par le projet soumis à la PPVE ;
- La Mairie du 16ème arrondissement. Les garants ont été reçus par des adjoints au Maire d'arrondissement. Les garants avaient souhaité rencontrer également la Mairie du 17^{ème}, mais cette sollicitation n'a pu aboutir. Ces contacts avaient pour objectif d'inciter ces deux Mairies à contacter les associations locales et les Conseils de quartier pour leur faire connaître la tenue de cette PPVE et les inciter à y participer. Les deux Mairies ont confirmé l'impossibilité de contact avec les Conseils de quartiers, leur mise en place après les élections municipales n'étant pas encore opérationnelle.

Les garants ont rendu compte au maître d'ouvrage des entretiens correspondants.

PREMIERE ANALYSE DU PROJET ET DU CONTEXTE

Dès la première réunion du 3 mars 2020 des garants avec la maîtrise d'ouvrage, il est apparu nécessaire de préciser la définition de l'opération soumise à PPVE, son périmètre, et les procédures engagées (concertations préalables pour le projet de réaménagement et pour le projet de mise en compatibilité du PLU, évaluation environnementale, instruction de la demande de permis d'aménagement).

Les garants ont demandé d'explicitier pour le public la dimension olympique de l'opération considérée comme site connexe JOP et son phasage.

Selon les représentants de la Ville, la Porte Maillot est un carrefour de voies olympiques (voies réservées aux personnes accréditées) : boulevard périphérique intérieur et extérieur ; avenue de la Grande Armée et Boulevard Malakoff (entrée / sortie dans Paris vers les sites olympiques de l'ouest de la ville) ; RN13 (entrée / sortie vers Paris la Défense Arena). Les hôtels Hyatt et Méridien de la Porte Maillot accueilleront les membres du CIO.

Les garants ont participé le 12 mars 2020 à une visite des lieux avec les représentants de la Mairie de Paris et de PariSeine, ce qui leur a permis de prendre la mesure de l'importance du chantier du projet Eole (l'extension à l'ouest du RER E avec la gare de la Porte Maillot devant être mise en service fin 2022) occupant la presque totalité de la Porte Maillot depuis près de 2 ans. Ce chantier a nécessité la suppression du terre-plein-central de la Place de la Porte Maillot et de ses plantations, la réorganisation de la circulation ainsi que des itinéraires des piétons et des cyclistes empruntant la Porte Maillot et ses abords.

Ainsi, l'état du site de l'opération lors de la PPVE est considérablement différent de son état initial tel que décrit dans son évaluation environnementale, ce qui doit être souligné lors de la présentation du projet pour éviter toute confusion sur ces deux situations.

Par ailleurs, compte tenu de la multiplicité des projets devant se réaliser dans le secteur de la Porte Maillot, le périmètre de l'opération soumise à la PPVE et son articulation avec les autres projets nécessitait une clarification. Le public doit comprendre que l'aménagement de la partie Est de la place de la Porte Maillot ne fait pas partie de la présente opération, mais du projet de prolongement à l'ouest du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine avec la création d'une station Porte Maillot.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale du projet et l'avis de l'Autorité environnementale ont retenu pour l'analyse des effets cumulés avec la présente opération (en application des articles L 122-1 et R 122-5 du Code de l'environnement) les 5 projets suivants situés dans le secteur de la Porte Maillot :

- Le prolongement de la ligne du RER E (Prolongement d'EOLE d'Hausmann Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;
- Le prolongement du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ;
- Le projet de requalification des contre-allées de l'Avenue Charles de Gaulle à Neuilly ;
- Les projets Mille Arbres et Paris Multistrates ;

Les 3 premiers projets (extensions du RER E et du T3, Avenue Charles de Gaulle à Neuilly) participant au pôle multimodal de transports de la Porte Maillot ;

Les 5 projets étant liés par leurs effets cumulés sur une même zone géographique, leurs liens fonctionnels et leur temporalité.

LA PRÉPARATION DU DOSSIER DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Au vu de la première version du dossier de la PPVE, les garants ont estimé nécessaire de le faire évoluer afin de faciliter l'accès et la compréhension du public, notamment sur les différents points présentés précédemment :

Le dossier, totalisant un nombre total d'environ 1 500 pages, comprenait 74 pièces listées dans un sommaire de 4 pages ; la seule évaluation environnementale avec l'étude d'impact de 568 pages était complétée par 14 annexes portant sur différentes thématiques, l'autorité environnementale soulignant l'importance des informations contenues dans ces annexes.

Les garants ont estimé nécessaire de clarifier le dossier et de l'explicitier, compte tenu du caractère complexe du projet dans son contexte et du cadre législatif et réglementaire de l'opération. Ils ont proposé une possibilité de restructuration et l'ajout de synthèses.

Ce dossier intégrait notamment le dossier de demande de permis d'aménager, de mise en compatibilité du PLU et d'évaluation environnementale du projet ; mais il ne présentait pas le projet soumis à déclaration de projet. Or le décret 2019-1164 du 8 novembre 2019 rattachant la présente opération à la loi Olympique n° 2018-202 du 26 mars 2018 vise l'opération soumise à déclaration de projet dont le périmètre diffère de celui du permis d'aménager.

La distinction des décisions à prendre au terme des procédures de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, d'une part, et de permis d'aménager, d'autre part, imposait l'ajout dans le dossier de la présentation de l'opération soumise à déclaration de projet.

Pour mener à bien cette démarche, les garants ont proposé au maître d'ouvrage d'engager un travail important tant sur la forme que sur le fond pour constituer le dossier de la PPVE. Toutefois, cette ambition a été limitée en raison de l'impossibilité de modifier la rédaction des documents faisant déjà partie de procédures déjà engagées :

- Le permis d'aménager ;
- La mise en compatibilité du PLU ;
- L'évaluation environnementale.

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

Enfin, les garants ont veillé à l'insertion dans le carnet de plans des illustrations du projet les plus utiles à sa compréhension par le public.

Le sommaire du dossier

Pour le sommaire, les garants ont proposé la création d'une partie dédiée à la présentation du projet comprenant :

- Une note synthétique de présentation globale ;
- Une note de présentation de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU ;
- Les notes du dossier initial de présentation de la demande de permis d'aménager ;
- Une note de présentation des projets connexes.

Le maître d'ouvrage a retenu la structure du sommaire proposée par les garants ainsi que sa forme, faisant apparaître distinctement les notes synthétiques les plus importantes.

Les notes synthétiques

La rédaction de ces notes a donné lieu à de nombreux échanges entre les garants et la maîtrise d'ouvrage, notamment sur leur structure et leur contenu, afin de conserver leur caractère synthétique tout en étant complètes et explicites.

Les garants ont rédigé la note d'information relative aux procédures, aux décisions ultérieures et à la place de la PPVE dans ces procédures. Il apparaissait important que le public puisse s'approprier, facilement et clairement, l'ensemble des étapes procédurales liées au projet de la Porte Maillot, de la concertation préalable jusque l'approbation de la déclaration de projet et la délivrance du permis d'aménager.

Pour les autres notes, les garants ont proposé des plans détaillés, sélectionné les éléments d'information les plus pertinents, ainsi que les illustrations. Ils ont conseillé au maître d'ouvrage d'éviter une présentation trop emphatique du projet.

Pour la définition de l'intérêt général du projet soumis à déclaration, les garants ont souligné l'importance de bien décrire la participation du projet aux enjeux retenus dans leur lettre de mission (notamment sa participation au pôle multimodal), les services rendus par le projet et ses effets, et les thèmes retenus par le maître d'ouvrage pour justifier l'intérêt général du projet). Leurs propositions ont été retenues et la version finale de la note de présentation de la déclaration de projet retient les thèmes suivants :

- Le paysage et le patrimoine culturel ;
- La qualité environnementale ;
- La qualité de l'air et l'acoustique ;
- Les déplacements doux ;
- Le pôle multimodal ;
- Les usages et l'attractivité ;
- Les Jeux Olympiques ;
- La mise en compatibilité du PLU.

Pour les 5 projets retenus dans le cadre de l'évaluation des effets cumulés, les garants ont proposé de retenir leur présentation avec leur définition, leur programme et leurs principales caractéristiques, l'état d'avancement de leurs procédures, leurs articulations avec le projet soumis à la PPVE, leur coût et leur calendrier.

La partie consacrée à l'évaluation environnementale en cours d'instruction ne pouvant pas être modifiée, les garants ont proposé de créer, pour faciliter l'appropriation par le public, un guide de lecture de l'évaluation environnementale, ce qui a été retenu par le maître d'ouvrage.

Les réunions hebdomadaires

Tout ce travail sur le dossier de la PPVE a rendu nécessaire le principe de nombreux échanges de rédaction, faisant l'objet de réunions téléphoniques entre les garants pour la préparation des réunions hebdomadaires avec la Ville de Paris et PariSeine, notamment du 6 mai jusqu'au 31 juillet 2020.

Le report de la PPVE du mois de mai au mois de septembre 2020 a permis de mener à bien cette démarche.

Ainsi, pour la plupart des documents qui pouvaient être encore modifiés après la désignation des garants, le maître d'ouvrage s'est montré ouvert aux suggestions des garants et à leur prise en compte dans le dossier définitif de la PPVE.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Les modalités de la procédure de participation du public par voie électronique ont été arrêtées et ajustées par la ville de Paris, en l'espèce à la fois autorité organisatrice et maître d'ouvrage, sur les recommandations et après avis des garants. La SPL PariSeine a été largement associée à ces échanges et a assuré la mise en œuvre opérationnelle du programme.

Qu'il s'agisse des modalités propres à la participation ou de la communication d'accompagnement, toutes les propositions des garants n'ont pas été acceptées par la Ville, soit pour des raisons budgétaires, soit pour des raisons d'opportunité. Néanmoins les modalités retenues, adaptées au contexte spécifique et aux particularités du projet soumis à la PPVE, ont globalement correspondu, par leur diversité et leur impact, aux nécessités d'une procédure de cette nature.

ENJEUX DE LA PPVE

Le projet d'une part, la procédure de participation d'autre part ont été confrontés à plusieurs enjeux repérés par les garants au cours de l'analyse de contexte, enjeux que ces derniers se sont attachés à prendre en considération dans l'élaboration des modalités de la procédure.

- Le portage du projet étant assuré conjointement par la ville de Paris maître d'ouvrage et son maître d'ouvrage délégué la SPL PariSeine les garants ont alerté sur le risque de confusion, aux yeux du public, entre le rôle de la ville de Paris et celle de son délégataire et demandé une clarification, notamment sur la signature des pièces du dossier de la PPVE ;
- La Procédure de participation du public par voie électronique portant sur l'élaboration de plusieurs décisions de natures différentes (permis d'aménager, déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU) et l'opération étant elle-même directement associée à d'autres projets urbains inscrits dans la même temporalité (tramway T3 Ouest, Allées de Neuilly...) ou envisagés ultérieurement (extension immobilière du Palais des Congrès...) les garants ont demandé que la plus grande clarification soit apportée dans la présentation du périmètre du projet soumis à PPVE pour garantir une meilleure lisibilité de l'objet de la procédure ;
- La nature même de l'opération de réaménagement, par sa participation au pôle multimodal de la Porte Maillot et par ses impacts à terme sur les déplacements locaux et régionaux, qualifiée de « métropolitaine » par le maître d'ouvrage, a conduit les garants à analyser finement le panel des publics concernés (riverains, usagers réguliers ou occasionnels des pôles d'activités, passagers - ou *commuters* - ...) et à proposer les modalités appropriées de communication et de participation (ces différentes catégories d'usagers se sont d'ailleurs souvent signalées comme telles dans leurs contributions) ;
- La qualification olympique de l'opération d'aménagement - qui permet le recours à la procédure particulière de Participation du public par voie électronique sous l'égide de la CNDP en application des

articles 9 et 12 de la Loi n° 2018-202 du 26 mars 2018 - constitue une caractéristique perçue comme accessoire de l'opération soumise à PPVE dans la mesure où ni la conception générale du projet d'aménagement, ni l'héritage (comme installation sportive ou autre fonction) ne sont directement influencés par cet événement (comme le précise par ailleurs le maître d'ouvrage : « *le contenu du projet de la Porte Maillot et les choix d'aménagement n'ont pas été faits en fonction des JOP* »). Seule la nécessité de livrer l'aménagement à temps pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024, la porte Maillot étant à la fois carrefour majeur de « voies olympiques » et site d'hébergement de la « famille olympique », fonde cette qualification olympique et le recours à cette procédure dérogatoire ;

- Enfin le calendrier de la procédure a été particulièrement contraint : réfléchi et organisée pour l'essentiel pendant la période de confinement (généralisée puis sélective pour les agents de la Ville et les garants) la préparation de la PPVE a souffert tout d'abord de nombreuses incertitudes liées à l'épidémie de la Covid 19. Le report d'une procédure initialement prévue avant l'été, recommandé par les garants, à la mi-septembre (16 septembre / 25 octobre) a été opportunément décidé par l'autorité organisatrice, bien que ce nouvel agenda ait nécessité un lancement formel de la publicité légale avant la fin des congés d'été et conduit à un recouvrement partiel des vacances d'automne.

Pour tenir compte de ces conditions calendaires et sanitaires - sans obérer le calendrier du projet - les garants ont milité pour un allongement à 45 jours de la période minimale de 30 jours pour le déroulement de la PPVE.

MODALITÉS DE LA PPVE

Les principales dispositions relatives à l'organisation de la PPVE ont été débattues avec la Ville et la SPL avant un premier arbitrage du directeur de l'Urbanisme, précisé le 2 juillet 2020. Cet arbitrage s'appuie en grande partie sur les propositions et observations des garants sans toutefois retenir toutes leurs recommandations. Les raisons invoquées pour appuyer ces choix restrictifs relèvent selon les cas du contexte sanitaire contraignant, du caractère essentiellement dématérialisé de la procédure, d'un équilibre à trouver entre les moyens déployés et l'ampleur du projet, enfin d'un « souci raisonnable de l'argent public ». Il est indiqué ci-après les actions engagées et les initiatives non agréées.

○ Supports de la participation

Le **site internet** (<https://www.ppve.maillot.contribuez.net>¹), toujours accessible en consultation à la date de publication de la présente synthèse, mais rendu inactif depuis le 26 octobre 2020 au lendemain de la clôture de la PPVE, a constitué le support essentiel de la PPVE. Le public pourra y consulter la synthèse, dès sa publication, par le biais d'un onglet désigné à cet effet.

Outre la page d'accueil permettant un accès direct aux modalités, à l'actualité de la PPVE et aux garants d'une part, à la synthèse des garants le moment venu d'autre part, le site support de la procédure dématérialisée est organisée en trois grandes séquences principales :

¹ Le site internet de la PPVE a été opéré par *Publilégal* pour le compte de la ville de Paris selon une formule aménagée pour tenir compte des retours d'expérience et des spécificités de la PPVE.

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

- *S'informer* : cette première séquence permet l'accès à l'intégralité des pièces du dossier, avec lien hyper texte permettant la consultation comme le téléchargement ;
- *Consulter* : cette deuxième séquence - le registre numérique proprement dit - permet la consultation de l'ensemble des observations déposées et des réponses apportées par le maître d'ouvrage au fur et à mesure ;
- *Participer* : cette partie permet d'accéder au formulaire de dépôt (avec la possibilité de joindre jusqu'à 15 pièces additives).

La page d'accueil présente, outre le « mode d'emploi » de la PPVE, la plaquette de présentation de présentation du projet et de la PPVE (document également téléchargeable).

Le **dossier papier** disponible en mairie d'arrondissement n'a été que très peu consulté et le public n'a pratiquement pas eu recours à la **borne numérique** associée pour accéder au site de la PPVE.

Sur proposition des garants une **ligne téléphonique dédiée** (01 83 62 94 65)² a été ouverte pendant toute la durée de la PPVE, en complément du site internet, pour le dépôt d'observations orales ; l'appelant pouvant enregistrer, réécouter, modifier puis confirmer son message, les garants assurant ultérieurement la retranscription et le versement de la contribution sur le registre de la PPVE. Cette possibilité alternative de participation n'a pas été utilisée par le public.

Une **réunion publique de lancement** de la PPVE a été organisée le mardi 22 septembre en soirée en présence des garants. Elle s'est tenue dans les locaux de la Fédération parisienne du bâtiment (rue du Débarcadère dans le 17^e arrondissement) dans des conditions satisfaisantes, tant logistiques que sanitaires, malgré les contraintes d'organisation.

Cette réunion, d'une durée de deux heures environ, a rassemblé quelque cinquante participants, parmi lesquels seulement une vingtaine de riverains ou autres usagers, le principal de l'assemblée étant composé d'élus parisiens (adjoints à la maire de la capitale, maire et adjoints de mairies d'arrondissement, collaborateurs...) et de représentants de la maîtrise d'ouvrage élargie et de la maîtrise d'œuvre. Un support de présentation visuel a structuré le déroulement de la réunion ; ce support a été mis à la disposition du public sur le site de la PPVE le 16 octobre, accompagné du compte-rendu de la réunion.

Différents sujets (questions, interpellations, suggestions...) ont été abordés par les participants au cours de la réunion, notamment le bien-fondé de l'abattage des tilleuls du jardin Alexandre-Soljenitsyne et l'insuffisance des mesures compensatoires par replantation prévues, l'opportunité, la vocation et les conditions de réalisation du projet immobilier devant le Palais des congrès, l'implantation et l'exploitation de la gare routière, l'organisation

² Un message d'accueil invitait les appelants à déposer leur observation, tout en renvoyant au site internet de la participation : « Bonjour. Le répondeur enregistreur de la participation du public par voie électronique pour le projet de la porte Maillot est complémentaire au site internet mis à la disposition du public : ppve.maillot.contribuez.net. Sur le site internet vous pouvez accéder au dossier, poser une question ou publier un avis, consulter les observations du public et les réponses apportées au fur et à mesure par la ville de Paris. » Ce numéro est inaccessible depuis la clôture de la PPVE. Sur ce répondeur enregistreur vous avez également la possibilité de déposer une observation. Sauf impossibilité matérielle ou nécessité de modération celle-ci sera transcrite par les garants sur le registre dématérialisé et traitée au même titre que les autres contributions. Nous vous remercions de votre participation. Vous avez la parole. »

du stationnement des véhicules à moteur (automobiles, deux roues...), la fluidité des circulations Est-Ouest relativement à la réduction du nombre de voies et aux nouveaux flux traversants Nord-Sud (tramway T3O...), la reconfiguration de l'avenue de la Grande-Armée dans le cadre d'un plan de circulation global du secteur à élaborer, la couverture du boulevard périphérique...

Une **web conférence** de deux heures environ a été organisée le 1^{er} octobre en deux séquences thématiques successives (mobilité et environnement). Elle a réuni au total quelque 35 participants autour des services de la ville de Paris, maître d'ouvrage, de la SPL ParisSeine et du groupement de maîtrise d'œuvre, en présence des garants. Le compte-rendu de cette web conférence a été mis en ligne sur le site de la PPVE le 21 octobre.

La web conférence a permis d'aborder de nombreux sujets, tant relatifs aux aménagements qu'aux usages et au fonctionnement du site à terme, tant en ce qui concerne ses caractéristiques intrinsèques que son insertion urbaine et ses impacts. Au travers du thème des mobilités les internautes ont ainsi notamment questionné les circulations, piétonnes, cyclables (implantation, configuration, sécurité, stationnement...) ou automobiles, les transports publics (offre, accessibilité, correspondances...), la relation au bois de Boulogne, les modifications apportées au parking public et leurs effets. Au travers du thème de l'environnement ont été principalement abordées les questions de la biodiversité, du bruit, de la qualité de l'air, de la sécurité, du traitement des espaces, du remaniement du square Parodi... La couverture du boulevard périphérique et le projet immobilier ont également fait l'objet de questions et commentaires.

Une **réunion de restitution** du déroulement la Procédure de participation du public par voie électronique est programmée le mardi 24 novembre à 19 heures 30 sous la forme d'une web conférence au cours de laquelle les garants présenteront leur synthèse et le maître d'ouvrage son analyse de la PPVE et les éventuelles évolutions qu'il entend apporter à son projet.

- **Publicité légale**

Outre la publication de l'arrêté municipal au bulletin officiel de la ville de Paris et sur le site internet Paris.fr, **l'affiche légale** de l'avis d'ouverture (format A2) a été apposée en 50 points, dans un périmètre comprenant une partie des 16^e et 17^e arrondissements de Paris et une partie de la commune de Neuilly-sur-Seine, quinze jours avant le début de la procédure de participation conformément aux prescriptions du code de l'Environnement. La combinaison de cette affiche administrative avec une affiche visuelle plus communicante, recommandée par les garants, n'a pas été retenue par la ville pour des raisons budgétaires.

L'annonce légale, visant à annoncer la PPVE à venir, a été publiée dans les éditions locales et nationales du Parisien des 28 et 29 août, des Échos du 28 août et de Libération des 28 et 31 août, soit 15 jours avant le début de la procédure. L'option du Figaro, suggérée par les garants en raison d'une probable meilleure adéquation de ce média avec le public riverain concerné, n'a pas été retenue par la ville pour des raisons budgétaires.



Les conditions de cet affichage administratif, par ailleurs formellement apposé, ne sont malheureusement pas toujours optimales (photo ci-dessus) et de nature à mobiliser le public.

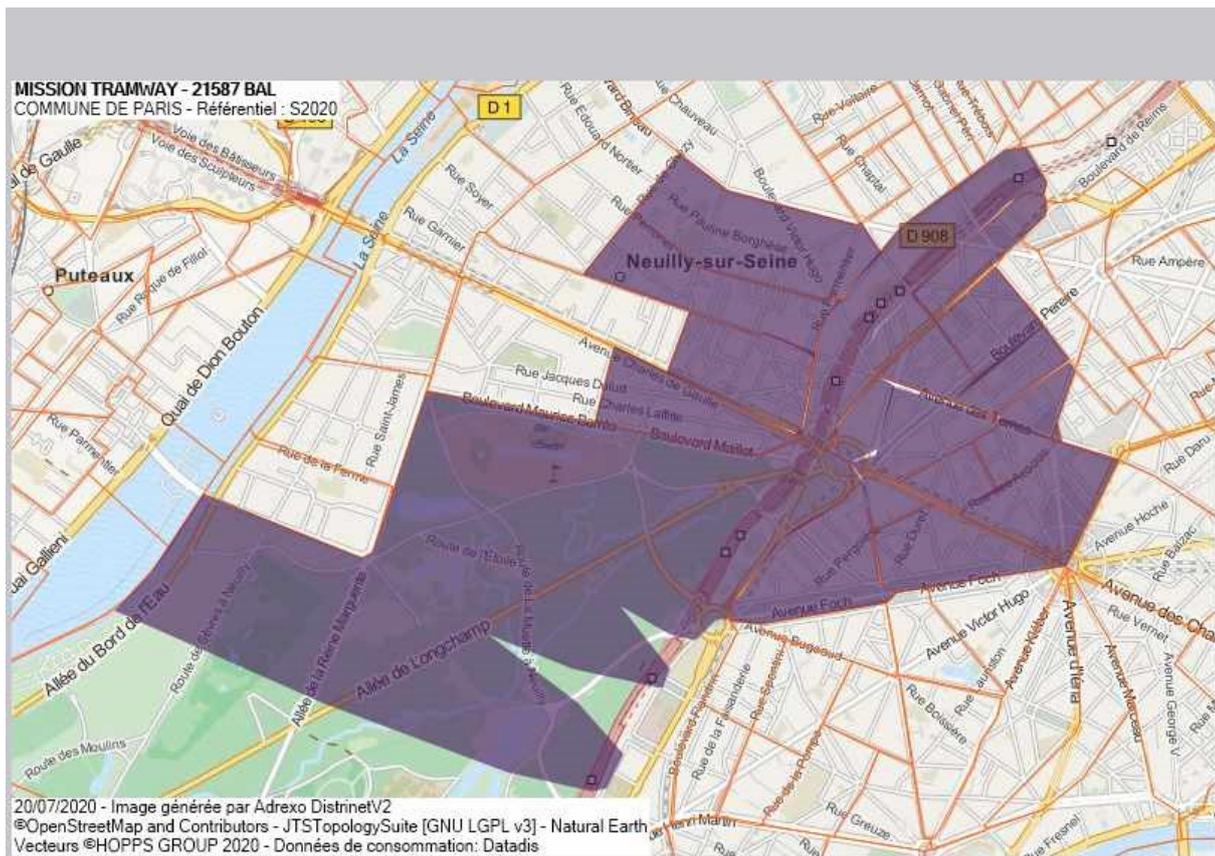
- **Communication**

En complément de la publicité légale une **plaquette de présentation** synthétique du projet et de la procédure (dépliant 3 volets, document présenté en annexe) a été mise au point par la direction de la communication de la SPL PariSeine pour le compte de la ville de Paris ; ce document était disponible sur le site internet de la PPVE, en consultation et en téléchargement. Le document imprimé (1 000 ex.) a été mis à la disposition, à raison de 200 exemplaires chacune, des mairies d'arrondissement et de la ville de Neuilly (cette dernière n'a finalement pas souhaité assurer sa diffusion) ; la plaquette a été également remise aux participants à la réunion publique de lancement. Les documents non distribués par ces canaux ont été diffusés par le Palais des Congrès.

150 **affiches complémentaires** à l'affiche légale au format A3 et 50 au format A4, conçues par la SPL PariSeine, ont été mises à la disposition des mairies associées à raison de 50 exemplaires chacune (un refus de livraison a été opposé par la mairie de Neuilly). Les mairies d'arrondissement ont également été destinataires d'un **kit de communication** (PDF et visuels) pour relayer l'information sur leur sites internet et autres publications.

Le recours aux **panneaux lumineux à message variable** de la ville de Paris a été proposé par le maître d'ouvrage et mis en œuvre pendant la durée de la PPVE (6 messages) sur les zones à proximité du site au sein des 16^e et 17^e arrondissements (cet affichage lumineux a été réactivé pour l'annonce de la réunion de restitution). En revanche la Ville n'a pas retenu l'utilisation du réseau d'affichage publicitaire municipal suggéré par les garants.

Des **flyers**, à destination principale des riverains, ont été boîtés en début de la période d'information légale sur la zone concernée (21 600 ex) selon le plan de diffusion ci-après. Le *flyer* reprenait les informations de l'affiche promotionnelle.



Les **relations avec la presse** ont fait l'objet d'un traitement particulier, le maître d'ouvrage ayant fait le choix de privilégier initialement deux titres, grand public (Les Échos) et professionnel (Le Moniteur) ; en revanche la proposition d'un partenariat avec un média télévisuel régional proposé par les garants n'a pas été retenu. Un **dossier de presse** a été diffusé mais aucune réunion de presse n'a été organisée. D'une façon générale la presse s'est peu intéressée à la procédure, ni pour l'annoncer ni pour l'expliquer, privilégiant le commentaire du projet. Les garants ont diffusé pour leur part un **communiqué** aux principaux acteurs recensés pour signaler la dernière semaine de la participation.

Le principe d'une **exposition sur site** et dans les mairies concernées, suggérée par les garants et initialement étudiée par la Ville, n'a pas reçu l'agrément de la direction de l'Urbanisme, de même que l'organisation de **visites guidées** sur site à l'intention du grand public, susceptibles de favoriser la compréhension des grands enjeux de l'opération de réaménagement.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Les garants ont pris connaissance, lu et analysé chacune des observations des participants et la synthèse thématique qui suit rend compte de la façon la plus complète et la plus fidèle de ces contributions. En préalable à cette synthèse un commentaire général sur la tonalité de la participation est ajouté à l'examen des contenus. L'ensemble de ces éléments se veut ainsi représentatif du dialogue territorial engagé entre le public et le porteur de projet, dans la forme comme sur le fond.

ANALYSE GÉNÉRALE DE LA PARTICIPATION

Les 146 observations, émanant essentiellement de particuliers (ou de contributeurs apparaissant comme tels) ont été déposées de façon régulière, dès le premier jour, tout au long de la procédure. Deux pics de contributions ont néanmoins été enregistrés, les 13 et 25 octobre, jour de la clôture. Parmi les riverains participants identifiés les habitants de Neuilly-sur-Seine semblent moins représentés que les résidents des 16^{ème} et 17^{ème} arrondissement de Paris.

L'organisation des Jeux olympiques et paralympiques et son éventuel impact sur le projet de réaménagement de la Porte Maillot est, de façon attendue, peu mentionnée.

○ Tonalité générale des contributions

D'une façon générale la tonalité des contributions est respectueuse et apaisée, les questions sont précises et argumentées. Les interactions entre les observations, ou entre les observations et les réponses apportées par le maître d'ouvrage (environ les deux tiers des observations avaient reçu réponse dans le temps de la PPVE), voire avec les réunions publiques et web conférence, témoignent de la dynamique de cette procédure de participation : « il suffit de lire les observations », « reprenant l'idée d'un participant à l'enquête », « je rejoins les dernières contributions », « j'ai assisté à la présentation du projet »... Cette possibilité de rebond, offerte spécifiquement par la procédure de Participation du public par voie électronique, trouve toutefois parfois sa limite quand elle donne lieu - rarement dans le cas d'espèce, mais spécialement à propos du projet immobilier - à un jeu de « ping-pong » entre les participants. D'autres références sont sollicitées, telles que l'avis de l'Autorité environnementale.

De nombreux contributeurs entendent préciser d'« où » ils parlent en faisant explicitement référence à leur propre expérience (comme habitant, riverain, acteur économique, usager des transports publics, automobiliste, cycliste...) valorisant ainsi leur expertise d'usage et apportant poids et crédibilité à leur propos : « je travaille dans le 16^e », « pour avoir vécu quelques temps à côté et l'avoir traversée tous les jours », « habituée de devoir traverser la Porte Maillot pour aller de Paris à Neuilly », « en tant que cycliste quotidien », « je travaille dans une entreprise à proximité », « traversant {à bicyclette} 3 fois par semaine Paris d'est en ouest », « j'organise de nombreux congrès nationaux et internationaux au Palais des Congrès de Paris », « en tant qu'habitant du quartier », « faisant partie des principaux acteurs économiques de la Porte Maillot », « j'emprunte tous les jours le périph et la nationale 118 »... Cette posture est aussi l'occasion de mentionner à plusieurs reprises d'autres expériences considérées comme réussies, à Paris, en Ile-de France ou en régions, dont il est recommandé de s'inspirer. Les observations sont aussi fréquemment enrichies de propositions et suggestions.

○ Points de vue et positions de principe

De nombreuses contributions expriment une adhésion au projet de réaménagement dans son ensemble, d'autres, moins fréquentes, en critiquent plutôt telle ou telle dispositions. Mais lorsqu'il s'agit d'approuver le projet c'est toujours pour assortir cette adhésion de principe de réserves, d'interrogations ou de points de vigilance sur tel ou tel aspect, structurant ou moins important, commentaires qui justifient l'observation déposée.

« J'approuve l'inspiration d'ensemble », « un projet qui va dans le bon sens », « ce projet me paraît plutôt réussi », « beau projet dans son ensemble », « vivement la disparition de ce carrefour », « projet très enthousiasmant », « le projet est magnifique », « du point de vue du vélo, le projet constitue un progrès », « oui à la suppression du rond-point »... Hormis l'association FNE Paris qui émet un « avis défavorable » à l'ensemble du projet, les refus et les réserves s'appliquent donc plus généralement à un aspect particulier (« je manifeste ma complète opposition à ce projet {de construction d'un bâtiment devant le Palais des Congrès} », « non à l'espace vert du square Parodi », « je suis opposé au projet de construction d'un immeuble »)...

○ Qualité des réponses du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a répondu à chacune des observations.

Généralement, les réponses de la ville de Paris sont adaptées, circonstanciées et généralement complètes³ ; elles apportent des précisions utiles par rapport au dossier soumis à la participation, pièces auxquelles il peut être couramment renvoyé ; des inexactitudes factuelles peuvent néanmoins parfois être relevées (cohérence de chiffres...). Le maître d'ouvrage n'accueille cependant pas les idées et propositions articulées par le public, renvoyant *de facto* par ce silence à une hypothétique prise en compte ultérieure et pouvant laisser douter de sa sincérité. Certaines réponses du maître d'ouvrage renvoient à des perspectives plus globales ou plus lointaines qui ne s'accordent pas avec suffisamment de précision aux préoccupations concrètes des citoyens.

Plusieurs observations questionnent d'autre part des domaines qui ne relèvent pas des strictes compétences de la Ville mais d'autres opérateurs (SNCF, RATP, Ile-de-France Mobilités, Jardin d'acclimatation, projets immobiliers privés...) et ne peuvent recevoir immédiatement de réponse suffisante. Les questions sont alors le cas échéant transmises aux organisations compétentes.

○ Les questionnements liés à la présente procédure de participation

Peu d'observations, environ une dizaine, comportent une remarque sur la présente Participation du public par voie électronique. Les interrogations portent sur plusieurs points de nature différente : la lisibilité des documents du dossier soumis à la participation du public, la complétude du dossier, la sincérité en soulevant le périmètre retenu pour cette procédure et la notion de prise en compte par le maître d'ouvrage des arguments du public.

A titre liminaire, il convient de noter quelques contributions liées au déroulement de la procédure : appréciation de certaines modalités (**« meilleure visibilité dans la diffusion des placards d'information – échéance fixée un jour**

³ Les dernières réponses du maître d'ouvrage ont été rendues publiques le 10 novembre.

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

férié à minuit au lieu d'un vendredi 17h précédemment »), demande de précisions relatives aux compte rendus de la réunion publique du 22 septembre et de la webconférence du 1er octobre ou font état d'incidents de fonctionnement.

La Ville de Paris, autorité organisatrice et maître d'ouvrage, a apporté sans tarder les réponses nécessaires.

La lisibilité des documents soumis à participation du public

Si le caractère « *très bien documenté* » du dossier est souligné par un déposant, certains ont fait part de leur difficulté pour l'appréhender de manière « *exhaustive* » et ont émis le regret de n'avoir disposé d'un document synthétique : par exemple, « *le résumé non technique de l'étude d'impact disponible sur le site paris.fr ne vulgarise et synthétise pas assez pour être appréhendé facilement* ».

La Ville de Paris mentionne que « *Le dossier de la PPVE intègre des notes de synthèses facilitant la compréhension du projet.* »

Par ailleurs, la lisibilité de certains documents a été remise en cause, principalement les plans : « *C'est bien sur le principe de rassembler les principaux plans. Mais quand on veut zoomer pour mieux voir, on est déçu par la mauvaise qualité des agrandissements. Il fallait mettre en pdf des plans à une plus grande échelle, au format A2 ou A1 ou A0, et non les plans au format A3 des documents papier* »

Enfin, un contributeur considère que « *L'importance donnée à ce réaménagement, dont il a été amplement rappelé qu'il est sur l'Axe Majeur, méritait qu'une maquette du projet soit réalisée et à disposition du public.*

Avec les possibilités de l'impression en 3D, il n'y a pas d'excuse pour ne pas avoir présenté une telle maquette.

Cela aurait permis de mieux imaginer la place de ce fameux cube transparent qui fait débat, à juste titre ! ».

La complétude du dossier soumis à participation du public

Le public, dont l'Association FNE, interroge la complétude du dossier soumis à la participation du public en soulignant, notamment, trois points :

- L'absence de présentation du projet Mille Arbres : « *Les documents à disposition n'évoquent pas plus, concernant le réaménagement de la Porte Maillot, les projets Mille arbres et La Ville Multi-strate, pourtant très problématiques en matière de santé environnementale* » ;
- Un carnet de plans qui ne permet pas « *de repérer aisément la masse et la hauteur des constructions projetées. On s'aperçoit avec surprise qu'aucun des plans du début n'indique une construction dense.* » ;
- Les éléments financiers liées à cette opération de réaménagement : « *le chiffrage du montant de l'opération (21,8 M€) ainsi que le financeur (Ville de Paris) sont mentionnés. Le mode financement (impôts ou emprunt) par contre n'est pas précisé.* ».

Le maître d'ouvrage apporte une réponse claire sur le périmètre retenu pour le projet : « *Le projet Mille Arbres est un projet mené par un maître d'ouvrage privé et ne fait pas partie du projet de réaménagement de la Porte Maillot. Le périmètre de ce dernier n'intègre pas les abords de Mille Arbres, à l'exception du carrefour à l'extrémité sud du boulevard Pershing.* »

En ce qui concerne le financement de l'opération, la Ville de Paris précise « *le coût de l'opération est financé par la Ville de Paris. Son budget d'investissement est abondé par l'impôt et l'emprunt, comme dans toute collectivité, mais les règles de la compatibilité publique interdisent, sauf exception, l'affectation des recettes. Il est donc impossible de préciser « l'origine » des dépenses d'investissement* »

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

La sincérité de la présente procédure de participation

Des déposants semblent remettre en cause la sincérité de cette procédure de participation en invoquant l'absence de prise en compte du projet dans sa globalité et un sentiment d'information volontairement dissimulée, parcellaire. Ainsi, l'Association FNE conclut son observation en soulignant « **La vision métropolitaine est insuffisante, ce projet n'est pas considéré dans la globalité de son territoire.** ».

Cette association met ainsi en doute la sincérité de cette procédure : « **Il nous paraît tout à fait regrettable que cette consultation aujourd'hui concentrée sur le réaménagement de voirie occulte le volet construction tout à fait majeur que ces modifications visent ou permettent. Les informations à disposition sur le site de la ville ne concernent que l'espace public mais n'évoquent pas la totalité du projet à l'œuvre. Nous devons dénoncer une fois encore ce type de consultations saucissonnées qui nuisent à la conscience publique et à une bonne information mais plus grave à la qualité de réflexion et de conception des espaces futurs de la ville.** » et un autre contributeur met en exergue, en se référant à l'Avis délibéré de la MRAE, que « **le découpage qui permet que la demande de permis d'aménager, objet de la présente enquête publique n'a pas pour objet d'autoriser la construction d'un projet immobilier sur cette emprise alors même que la construction d'un immeuble de 30 000 m² est programmée est litigieux.** »

La Ville de Paris, maître d'ouvrage, rappelle la multiplicité des procédures qui permettent la réalisation d'une opération et la nécessité d'actualiser l'étude d'impact : « **Dans toute opération d'aménagement classique, le projet à réaliser se traduit généralement par différentes autorisations d'urbanisme et non par une seule autorisation unique initiale : permis d'aménager, en général, pour les espaces publics et l'aménagement du périmètre, un ou plusieurs permis de construire pour les constructions. Ces autorisations s'échelonnent alors nécessairement dans le temps en fonction du phasage de l'opération globale. L'évaluation environnementale initiale porte alors sur l'intégralité du projet, conformément au Code de l'Environnement, et en évalue tous les impacts en relation avec le niveau de définition de chaque composante du programme à ce stade d'avancement du projet. L'étude d'impact est ensuite complétée quand le niveau de définition des composantes du projet est suffisamment avancé – ce sera le cas ici pour le projet immobilier. C'est d'ailleurs le cheminement préconisé par la MRAE ...** »

La prise en compte des observations du public par le maître d'ouvrage

Un déposant exprime une crainte en des termes très directs : « **Je sais que ce message ne sera jamais pris en compte et qu'il ne changera rien car toutes les décisions ont déjà été prises** ».

CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS

Thème n°1 : Les mobilités et les usages

Le thème des mobilités et des usages représente l'un des plus importants motifs d'expression dans le cadre de cette PPVE.

Ces motifs s'appuient sur les expériences des contributeurs en tant qu'usagers du site de la Porte Maillot lors de leurs déplacements à l'échelle métropolitaine ; ils citent notamment les liaisons avec la Défense et la saturation

du boulevard périphérique. Ils défendent la lisibilité, la capacité, le confort et la sécurité de leur mode de déplacement et présentent des propositions pour les améliorer.

Les possibilités de changer de mode de déplacement à l'occasion de la desserte nouvelle de la Porte Maillot par les extensions du RER E et du T30 ne sont en revanche pas évoquées.

Les sujets les plus fréquemment traités sont la circulation avec l'incidence du passage du tramway, les aménagements cyclables, les liaisons est-ouest pour les véhicules et les deux roues, ainsi qu'avec le Bois de Boulogne pour les piétons et les cyclistes.

Sont aussi abordés les conflits d'usages, le stationnement des deux roues et le réaménagement des accès au parking de la Porte Maillot. Le sujet de l'incidence du projet sur le stationnement de surface n'apparaît pas.

La place des différents modes

o La place de la voiture

La réduction de la place donnée à la voiture dans la future Porte Maillot est contestée par plusieurs contributeurs au nom de la liberté de circulation, de l'attractivité de cette zone comme espace de développement économique nécessitant la fluidité de la circulation, de la saturation actuelle de la circulation notamment celle du boulevard périphérique :

« Vouloir en faire un lieu de promenade, de détente ou de "mobilité douce" constitue un handicap majeur à trois principes clés : la liberté de circulation, l'attractivité de cette zone comme espace de développement économique et le décloisonnement entre les quartiers ». « **L'aménagement de la Porte Maillot, nœud de circulation très important entre Paris, les villes de la première couronne et la Défense, ne doit pas privilégier la promenade, la détente et les mobilités douces, ces usages pouvant se reporter au Bois de Boulogne et au Parc de St Cloud au risque d'accroître la saturation du réseau routier notamment celle du boulevard périphérique ».** « **Je déplore la volonté de saturer encore plus le périph pour procéder à des aménagements et céder au lobbying du tout vélo ».** « **L'on ne peut que se réjouir de la création de pistes cyclables supplémentaires. Néanmoins, la portée des déplacements domicile/travail en vélo (même électrique) en région Ile de France, demeurera limitée ».** « **Le pôle multimodal par définition créera de l'attractivité. Les besoins de mobilité et d'accès au centre de Paris demeurant importants, le trafic va se reporter de la Porte Maillot sur la Porte Dauphine et sur l'avenue Foch ».** « **La création de voies de circulation additionnelles sur la Porte Maillot pour la désengorger irait dans le bon sens ».**

La place de la voiture est défendue par le public ne pouvant pas emprunter d'autres modes de transport pour leurs activités professionnelles, par les seniors ou les personnes ayant des handicaps (ou leur représentants).

« Il est urgent de faciliter leurs déplacements avec des véhicules individuels, seuls à même de préserver leur santé ; ce sont d'ailleurs le plus souvent leurs aidants qui les utilisent pour les accompagner ».

« Merci de ne pas oublier l'accès à La Défense par voiture/moto. Il s'agit d'un axe important pour l'économie de la région et tout le monde n'a pas la possibilité de s'y rendre en transport en commun ou à vélo ».

L'argument des progrès futurs de l'automobile en matière de nuisances et d'énergie est également présenté.

« En réduisant de 41% les surfaces de voirie, la guerre engagée contre l'automobile dans Paris va connaître un nouvel épisode. Alors que les véhicules vont devenir majoritairement hybrides ou électriques lorsque le chantier sera achevé, l'argument de la santé publique contre la voiture ne tiendra plus. C'est le carburant qui pollue et pas les véhicules en eux-mêmes ». « **Paris n'est pas une ville musée et les progrès de l'énergie hydrogène rendront les véhicules totalement propres d'ici une dizaine d'années ».**

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

o La place des mobilités douces

Des contributeurs estiment impératif **« de réaménager cet espace et de le rééquilibrer au profit de l'ensemble des usagers du site, surtout avec l'ouverture d'une troisième ligne de transport au niveau de cette place »**. Selon eux, **« la Porte Maillot est une coupure urbaine majeure entre Paris et Neuilly qui entrave l'accès à la Défense au profit des seuls automobilistes. Le réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot permettra de redonner aux mobilités douces d'importantes surfaces dédiées actuellement à la voiture, d'établir des liaisons piétonnes et cyclables sécurisées sur l'ensemble du périmètre du projet, d'apaiser et gérer les flux de circulation avec une vitesse très limitée »**.

En réponse à l'ensemble de ces observations, la Ville de Paris souligne que **« le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante, un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le rééquilibrage est permis par l'amélioration considérable de la desserte en transports en commun (Eole, T3) et par les tendances et dynamiques en matière de déplacements des franciliens, le développement de l'usage du vélo y compris pour motifs professionnels : l'assistance électrique permettant des déplacements plus longs et souvent plus performants en temps de parcours, le développement et la sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important, qui permet en outre la promotion d'une mobilité moins polluante.**

Le développement des véhicules à hydrogène comme combustible, peut, à terme, permettre une lutte contre l'effet de serre et contre la pollution de l'air.

Néanmoins, d'autres éléments sont à prendre en compte en matière d'aménagements routiers, tels que l'encombrement de l'espace public, la sécurité routière et l'accessibilité d'une manière générale.

Les modes de déplacement personnels doux tels que le vélo, la trottinette ou la marche peuvent être encouragés car ils répondent avantageusement à des déplacements rapides, de courte distance et contribuent à l'amélioration immédiate de la qualité de l'air, et en utilisant moins d'espace, permettent d'envisager d'autres destinations de l'espace public.

La restructuration des voies de circulation permettra la création de voies bus sur l'ensemble de la traversée est-ouest de la Porte Maillot.

Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, le projet s'inscrit dans la logique de diversification des mobilités, gage de résilience ».

Les transports

De nouveaux services de transports sont suggérés par le public tels que :

- Créer des liaisons directes avec la Défense par tram et navettes (Association FNE) ;
- Créer une ligne de bus entre Boulogne et Paris 17ème par le Bois de Boulogne et la Porte Maillot

La Ville de Paris **« transmettra la proposition de création d'une nouvelle ligne de bus à Ile-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice des transports en Ile de France, la création de lignes de bus, ne relevant pas de sa compétence »**.

Un contributeur demande une entrée du métro/RER E porte Maillot à la Porte des Ternes sur le boulevard des Maréchaux compte tenu de la densité actuelle et de la future densité autour de cette porte.

En réponse, la Ville de Paris rappelle que **« la création de nouveaux accès au RER ou au métro ne relève pas de sa compétence mais d'Ile-de-France Mobilités (IDFM), et des exploitants respectifs, SNCF et RATP. Cette demande lui sera transmise »**.

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

Un contributeur cite le cas de l'autobus 73 « **qui bénéficie actuellement d'un couloir uniquement dans le sens descendant de l'avenue de la Grande Armée ; après réalisation d'un couloir aussi dans le sens montant, ces aménagements pourraient se prolonger le long de la nouvelle avenue Porte Maillot pour aboutir avenue Charles de Gaulle** ».

Pour la Ville de Paris, « **le projet de la Porte Maillot prévoit la réalisation de couloirs réservés aux bus dans les deux sens entre Neuilly et l'avenue de la Grande Armée, qui bénéficieront aux lignes 73 et 82. Le projet de réaménagement de la Porte Maillot ne prévoit pas d'interventions sur l'avenue de la Grande Armée, située en dehors du périmètre de l'opération** ».

« **Utilisatrice du 244 je m'étonne de l'emplacement qui est prévu pour le terminus. Il sera situé, a priori, au milieu de l'axe nord-sud complètement dégagé et donc particulièrement glacial l'hiver et une fournaise l'été. Il faudrait vraiment revoir l'emplacement. Apparemment le PC va être supprimé à l'arrivée du TRAM, pour me rendre de la porte de Villiers à la porte de Saint-Cloud, il me faudra désormais prendre le TRAM puis le PC et donc subir un changement avec tous ses inconvénients alors qu'actuellement je monte dans le PC qui m'amène directement porte de St Cloud...** ».

La Ville de Paris précise que « **le projet ne prévoit pas de déplacer le terminus de la ligne 244. Ce terminus sera amélioré et pourrait accueillir l'arrivée de la ligne PC en provenance du sud. En effet, dans la partie au nord de la Porte Maillot, le PC sera supprimé et remplacé par le tramway jusqu'à la Porte d'Asnières. Au-delà, vers le sud, une réorganisation de la ligne est à l'étude et une des hypothèses prévoit ainsi un terminus à la Porte Maillot. Il est également envisagé d'étudier la transformation à terme de cette ligne en Ligne à Haut Niveau de Service (LHNS), en lui permettant notamment de bénéficier d'un site propre.**

Entre la porte de Villiers et la porte de Saint Cloud, un changement sera ainsi nécessaire. À l'inverse, d'autres voyageurs, sur d'autres trajets le long des boulevards des Maréchaux, verront leur nombre de correspondances diminuer. Les modalités d'exploitation du tramway sont incompatibles, pour garantir une bonne qualité de service globale, avec la mise en œuvre d'une seule et unique ligne qui ferait tout le tour de Paris – elle serait alors trop longue. Le tramway permettra en tout état de cause des gains de temps en comparaison de la situation actuelle ».

D'autres contributeurs suggèrent de faire arriver le Petit Train du Jardin d'Acclimatation sur la Porte Maillot et aussi le prolonger jusqu' au musée Louis Vuitton.

La Ville de Paris rappelle que « **le Petit Train du Jardin d'Acclimatation est un équipement privé ; son éventuel prolongement ne relève pas de sa compétence. L'exploitant de ce train n'a pas proposé de projet dans ce sens** ».

La circulation

L'incidence de l'opération de réaménagement de la Porte Maillot sur la circulation et la saturation du trafic suscite beaucoup d'inquiétudes : « **Les Portes Dauphine, Maillot, Champerret, Asnières et Clichy sont toutes saturées** ». L'association FNE « **juge inévitable que la localisation de futures densités à proximité immédiate de la ceinture périphérique parisienne entraîne une aggravation de la circulation** ».

D'autres contributeurs sont dubitatifs sur la présentation de l'étude d'impact :

« **Supprimer le rond-point pour passer à des feux fluidifierait le trafic d'après la présentation. C'est faux et cette place avant les travaux actuels a toujours connu un trafic fluide grâce à son grand rond-point** ». « **Tout ce qui sera fait sur cette place aura des répercussions sur le trafic côté Grande Armée et Etoile, et aussi côté Neuilly sur l'Avenue qui la relie à la Défense et Neuilly, et enfin sur le périphérique pour en sortir ou s'insérer** ». « **Après**

lecture de l'annexe 8, la circulation sera un enfer avec des reports de trafic à cause du plan vélo et du passage du tramway. Cela va engendrer un trafic saturé sur le périph' qui est la voie le plus empruntée d'Europe et qui, de fait, permet l'accès à de nombreuses autoroutes, nationales, héritage de la centralisation de notre pays ».

Citant l'étude d'impact, plusieurs observations soulignent la dégradation des conditions de circulation due au passage du T3 : **« La mise en place du tramway est la principale responsable de la dégradation des temps de parcours, mais le projet de réaménagement devrait y remédier et non pas nous laisser une situation dégradée »**

« La mise en carrefour de la porte Maillot et l'arrivée du tram risquent en se conjuguant de créer une congestion invraisemblable de la Porte Maillot qui se reportera sans doute sur les portes voisines (Champerret / Dauphine) faisant de l'Ouest parisien un enfer toute la matinée et toute la fin de journée ». « L'arrivée du tramway va perturber le trafic et générer des embouteillages comme c'est le cas à toutes les portes où passe ce tramway » « notamment à la Porte d'Asnières où nous constatons tous les jours des embouteillages à des heures où il n'y en avait pas auparavant » .

Ils remarquent en outre que **« le tramway doit être prioritaire, car c'est un moyen de transport de masse. Il faut prêter une attention particulière au fait que les véhicules ne puissent le bloquer en s'arrêtant sur ses voies »**

La Ville de Paris rappelle les éléments suivants relatifs à l'insertion du projet de prolongement du tramway T3.

« Les études de circulation menées dans le cadre du projet T3 Ouest comparent, avec un même nombre de déplacements d'origine et de destination, l'organisation du trafic, sans et avec projet. Ces études montrent une diminution forte du trafic le long du tracé, liée à la réduction des files de circulation et la priorité aux feux du tramway qui entraîne mécaniquement moins de temps de vert en radiale. Les reports se font principalement sur le boulevard périphérique. Les accès à la porte Maillot, dont la capacité est réduite, se diffusent sur les portes à proximité, porte Dauphine ou porte des Ternes. Ainsi, le projet de prolongement du T3 Ouest aura des répercussions sur la circulation automobile, mais il s'inscrit dans le cadre d'une politique de déplacements qui promeut une meilleure répartition de l'espace entre les transports collectifs et la circulation automobile ».

Pour la jonction Bd Pereire- Bd Gouvion St Cyr, un contributeur estime nécessaire de prévoir 2 voies de circulation derrière la gare afin d'éviter le blocage Avenue de la Grande Armée.

La Ville de Paris rappelle que **« l'arrivée du Tramway T3 Ouest à la Porte Maillot nécessite une adaptation du plan de circulation à la jonction entre les boulevards Pereire et Gouvion Saint-Cyr et l'avenue de la Grande Armée. Les adaptations suivantes sont prévues :**

- **Le boulevard Gouvion Saint Cyr va être mis à sens unique (une voie unique du sud vers le nord) le long des futures voies du tramway ;**
- **L'accès au boulevard Gouvion Saint Cyr et la Porte des Ternes depuis l'avenue de la Grande Armée se fera par une voie de bouclage aménagée derrière la gare du RER C sur le boulevard Pereire ».**

L'organisation de la circulation et le nombre de voies de circulation sont interrogées :

« Le projet n'est guère explicite sur le nombre de carrefours classiques qui viendront se substituer au rond-point où débouchent actuellement une vingtaine de voies routières. Même en comptant sur "l'évaporation", de nombreux embouteillages viendront engorger la future voie ». « Créer quatre voies de circulation automobile tant en direction de Neuilly qu'en direction de l'Etoile alors que l'avenue de la Grande Armée n'en présente plus que trois demande une justification. Toutefois, si on garde ce parti, il serait judicieux de réserver cette quatrième voie aux vélos plutôt que de les faire circuler sur les trottoirs tant au Nord (mélangée avec les piétons) qu'au Sud. » . « Je préférerais une Porte Maillot avec d'avantages de voies de circulation et plus larges pour les voitures/bus/BHNS futurs possibles en conservant tous les tunnels des alentours ». « Il est injustifiable

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

36

de limiter le nombre de voies à 3 par sens + 1 voie de bus alors qu'il est possible d'en faire plus ce qui fluidifiera le trafic aussi bien pour les véhicules que pour les transports publics ». « Il conviendrait de réduire le nombre de voies de circulation des voitures au risque de faire passer ce projet pour une route interurbaine à 4X4 voies »

Répondant à ces différents arguments, la Ville de Paris donne les justifications suivantes.

« Le projet de la Porte Maillot tient compte des évolutions récentes des files de circulation de l'avenue de la Grande Armée et ne prévoit ainsi pas quatre voies de circulation dans chaque sens, mais trois voies uniquement pour la circulation générale. La quatrième voie, dans chaque sens, est une voie réservée aux bus/vélos, qui permettra de faire baisser les temps de parcours des lignes appelées à traverser la Porte Maillot.

Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en commun, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des franciliens, y compris professionnels ».

Un contributeur souhaite *« le maximum de circulation auto enterrée »*. D'autres rappellent que *« les tunnels étaient si pratiques et rapides »* ou *« qu'il serait sage, de maintenir, le tunnel souterrain qui relie le boulevard de l'Amiral Bruix à la Porte des Ternes et de reconfigurer la circulation sur cette porte, toujours congestionnée par les tournes à gauche vers Neuilly »* ou de réaffecter ce tunnel : *« Avec la diminution du trafic liée à l'ouverture du tramway, il sera surdimensionné. Il faudrait le fermer et utiliser cet espace pour la gare routière, ou pour un parking pour encourager les gens à ne pas utiliser leur voiture dans Paris, ou, encore mieux, pour installer des équipements sportifs »*. A l'inverse : *« Condamner le tunnel Pershing qui prend trop de place, est inutile, et défigure la porte des Ternes au niveau du Palais des Congrès notamment »*.

La Ville de Paris souligne que *« le projet ne prévoit aucune suppression de tunnel routier aux abords de la Porte Maillot - notamment ce tunnel - ni d'en créer de nouveaux. La densité d'occupation du sous-sol de la Porte Maillot et le coût très important de tels ouvrages ne permettent pas d'envisager de telles options »*.

Un contributeur demande si la circulation entre l'Avenue des Ternes et l'Avenue du Roule sera fluidifiée pour le passage des bus (43 ou Air France) et voitures, taxis.

La Ville de Paris répond qu'*« aucune intervention n'est prévue sur l'avenue des Ternes ni sur l'avenue du Roule à Neuilly-sur-Seine »*.

Un chauffeur de taxis demande *« comment se feront tous les mouvements des taxis en venant de la Grande Armée, du périphérique sud, de l'avenue Charles de Gaulle de Neuilly, de l'Amiral Bruix vers l'Hôtel du Méridien puisque qu'il manque un accès vers cet hôtel à partir du Bd Pereire. Il suffirait de faire cet accès en face de la rue du Débarcadère. D'autre part comment se fait l'accès au Bd Pereire en venant de Neuilly ou du bois ? »*

En réponse, la Ville de Paris précise que *« l'accès au boulevard Gouvion Saint Cyr et la Porte des Ternes, donc à l'hôtel Méridien, depuis l'avenue de la Grande Armée et la Porte Maillot, se fera par une voie de bouclage aménagée derrière la gare du RER C sur le boulevard Pereire. L'accès au boulevard Pereire depuis Neuilly ou le Bois de Boulogne pourra se faire comme avant les travaux de la gare Éole, en tournant à gauche au carrefour entre la Place de la Porte Maillot et l'avenue de la Grande Armée »*.

Les aménagements cyclables

Un grand nombre de cyclistes ont déposé des observations sur le projet de réseau des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot demandant une amélioration de ses caractéristiques :

« Des pistes cyclables larges, sécurisées et dédiées, bien différenciées des cheminements piétons, en dehors des trottoirs, réduisant les nombreux croisements, les feux mal synchronisés et les ruptures de continuité entre les

différentes pistes cyclables ; il faut pouvoir traverser la place en toute sécurité et de manière rapide ». « Ne pas faire des virages à angles droits pour les trajectoires vélo ».

Les cyclistes sont unanimes pour créer une piste bidirectionnelle côté nord en site propre dans le cadre des liaisons est-ouest compte tenu de leur importance croissante et de la nécessité d'améliorer la sécurité d'un site partagé.

« Créer une piste bidirectionnelle Paris-Neuilly au nord en site propre au lieu d'un site partagé, cette piste conduisant à La Défense ; cette piste permettrait d'ancrer les nouvelles pratiques de circulation douce dans le temps en connectant en sécurité la petite couronne à la capitale (l'absence de sécurité sur une seule portion d'un trajet à vélo peut remettre en cause son utilisation et donc l'utilité dans sa globalité de l'aménagement dévolu à cet effet) ». « Il est important d'imaginer la traversée de cette place par une voie vélo roulante, c'est à dire suffisamment large pour y accueillir un grand nombre de cyclistes, en ligne droite, n'étant pas ponctuée de trop feux de circulation qui rallongent le temps de transport, en liaison avec les pistes en amont et en aval de cette place côté Neuilly et avenue de la Grande Armée ». « Il faut absolument prévoir une piste cyclable des deux côtés de la place. Les cyclistes sont aujourd'hui plus nombreux que les motorisés sur certains axes à Paris, ne ratons pas ce tournant en faisant des aménagements au rabais ». « Réserver la quatrième voie de l'axe central aux vélos plutôt que de les faire circuler sur les trottoirs tant au Nord qu'au Sud ».

Les liaisons avec le Bois de Boulogne sont également très attendues.

« Repenser les accès du bois de Boulogne pour les piétons et les vélos ».

« Un trajet vélo sécurisé pour assurer la continuité de la promenade verte du quartier Porte Maillot Nord (Boulevard Pereire) au Bois de Boulogne (Route de la Porte des Sablons à la Porte Maillot - N185) ».

Des pistes cyclables côté nord-ouest sont également demandées.

« Il est très important de bien étudier la mise en place de pistes cyclables, notamment en provenance de Neuilly/Seine & Levallois-Perret. Pistes cyclables qui devraient se prolonger sur l'Avenue des Ternes (il n'y en a actuellement pas) et l'Avenue Charles de Gaulle - Avenue de la Grande Armée ».

Des stationnements cyclables sécurisés sont demandés avec insistance pour **« assurer une multimodalité primordiale au niveau d'une porte de Paris ».**

L'association « Paris en selle » présente une justification complète et détaillée de ses propositions dont les principales sont les suivantes :

« Le projet doit faciliter non seulement la déambulation des piétons mais aussi la circulation des cyclistes entre Paris, Neuilly et surtout La Défense et ses 180 000 salariés. Si le projet de réaménagement de la Porte Maillot constitue une indéniable avancée dans son ensemble, puisqu'il permettra de résorber la dernière rupture cyclable majeure sur le trajet de la ligne 1 du Vélopolitain, certains aspects posent toujours problème.

L'association demande de :

« Créer une piste cyclable bidirectionnelle en site propre de 4 m de largeur implantée entre la chaussée et la verrière en continuité avec le projet porté par la ville de

Neuilly qui comprend l'aménagement d'une contre-allée nord, au lieu de l'aire piétonne où piétons et vélos se partagent une largeur de 2,20 m, ce qui pose la question de la sécurité des piétons. Les flux vélo importants sur cet axe sont incompatibles avec le statut d'aire piétonne ;

Créer une piste cyclable à double sens à l'ouest du Palais des Congrès, depuis le parvis vers le boulevard Pershing et la gare routière ;

Créer coté Neuilly une courte piste transversale à double sens côté Neuilly, permettant de faire jonction entre le grand axe et la rue de Chartres, et de rejoindre la piste cyclable de l'avenue du Roule ;

Aménager la jonction par le sud-ouest de la place avec le Bois de Boulogne par l'allée de Longchamp, axe majeur pour les cyclistes. La traversée du boulevard André Maurois devra être sécurisée pour les cyclistes ».

Par ailleurs, « Paris en selle » formule ses souhaits pour l'aménagement de l'ensemble des pistes cyclables prévues dans le cadre du projet Porte Maillot et du tramway T3 pour assurer leur lisibilité, leur confort, leur visibilité et leur sécurité en respectant les recommandations de son Guide des aménagements cyclables.

En réponse à toutes ces observations et propositions, la Ville de Paris présente les arguments suivants.

« Les itinéraires cyclables qui sont aménagés dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris.

Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :

Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux, depuis la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ;

Suivant l'Axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. Cette piste sera différenciée par un traitement spécifique et séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol.

La contre-allée nord de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly est traitée comme une zone de rencontre (pas de restriction de circulation, priorité piétons). Le projet dans sa structure initiale prévoyait une cohérence entre les zones partagées parisienne et neuilléenne : une piste cyclable bidirectionnelle au-dessus du boulevard périphérique (suite à la demande du Comité vélo) ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 m de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée.

L'avenue des Ternes se trouve en dehors du périmètre de projet de la Porte Maillot. La proposition de prolonger les pistes cyclables sur l'Avenue des Ternes sera transmise aux services chargés du développement du réseau cyclable à Paris.

L'amélioration des continuités, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Pour cela, la Ville de Paris privilégie une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot. La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. Une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos, démarrera à l'est de la Porte Maillot, traversera l'extension du square Parodi et franchira le boulevard périphérique sur le pont réaménagé, puis se raccordera aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.

Concernant l'absence de tout aménagement cyclable au nord-ouest de la place (Boulevard Pershing et à l'ouest du périphérique côté Neuilly). D'un point de vue urbain, le secteur ouest du parvis est très contraint par la présence :

- *De flux piétons importants attendus entre la nouvelle entrée du RER E à l'extrémité ouest de la verrière et le Parc autocars Pershing (gare routière) et le Palais des Congrès ;*
- *D'émergences techniques en surfaces, notamment une ventilation principale du tunnel routier qui relie le boulevard Pershing au boulevard Thierry de Martel ;*
- *De voies pompiers sur le parvis piétons ;*
- *De l'accès (entrée / sortie) au parking public Maillot.*

L'installation d'une piste cyclable sécurisée aurait donc des impacts sur d'autres usages et mobilités.

Enfin, pour le segment à l'ouest du boulevard périphérique, ce secteur ne rentre pas dans les limites opérationnelles du projet. La proposition de l'association « Paris en selle » sera transmise aux services chargés du développement du réseau cyclable à Paris avec qui des échanges auront lieu.

Les pistes cyclables sur l'ensemble du projet sont caractérisées par un béton poncé de couleur beige, permettant la distinction des espaces piétons et vélos. Une signalétique horizontale spécifique sera développée sur l'ensemble des pistes cyclables.

La question de la giration a été prise en compte pour faciliter les circulations vélos sur l'ensemble des aménagements cyclables. Les plans du dossier de PPVE indiquent schématiquement des angles droits. Des angles ouverts avec courbures sont néanmoins bien prévus dès lors que cela est possible et seront mis en œuvre. Dans le périmètre de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, comme dans le périmètre du projet T3 Ouest, toutes les possibilités sont recherchées afin de prévoir des emplacements de stationnement vélo, sécurisé ou non, notamment vers le boulevard Pershing. Une réflexion plus large sera également engagée par la Ville sur cette question dans le cadre des États généraux de la mobilité et du stationnement, lancés prochainement par la Ville ».

Les autres mobilités douces (piétons, rollers, trottinettes, etc.).

Concernant l'espace entre les sens de circulation comprenant 8 voies pour les véhicules (4 dans chaque sens), un contributeur l'estime inutile pour les piétons et les riverains car étant trop isolé des zones de vie.

La Ville de Paris répond que *« l'aménagement proposé sur l'axe majeur permet d'offrir des traversées piétonnes sécurisées et directes d'un côté à l'autre de l'Axe. Le terre-plein joue également un rôle important dans la gestion des circulations motorisées (mouvements de tourne à gauche) et répond à des contraintes techniques (existence d'une issue de secours du métro) ».*

Un contributeur demande quelle serait la taille de l'espace laissé aux piétons pour circuler sur le trottoir (accueillant les principales sorties du RER E).

En réponse, la Ville de Paris précise *« qu'à terme, le trottoir offrira une largeur de 21 m aux piétons entre la façade du projet immobilier et la voirie comprenant une zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès de 3 m de large ».*

Des habitants du 17^{ème} demandent de prévoir un accès facilité planté d'arbres pour rejoindre le bois de Boulogne à pied et en vélo à partir du boulevard Pereire pour assurer la continuité de la promenade verte. *« Il faut donc repenser les accès du bois de Boulogne pour les piétons et les vélos ».*

Pour la Ville de Paris, *« le projet va compacter les espaces de voirie et faciliter la circulation piétonne entre le 16e et le 17e arrondissement. Plusieurs traversées piétonnes seront créées, protégées par des feux. L'aménagement d'un terre-plein central contribuera également à la sécurisation de la traversée ».*

Le stationnement

La société Indigo, délégataire du service public pour le parking de la Porte Maillot, estime non adapté l'aménagement du futur accès au parking. Il risque de générer d'importants problèmes de circulation et d'exploitation, en particulier lors des événements importants du Palais des Congrès qui se caractérisent par des pointes élevées. Elle rappelle l'aménagement prévu lors de la consultation pour le renouvellement de la Délégation de Service Public : une rampe Nord-Ouest composée d'une bretelle d'entrée et d'une de sortie, séparées par un îlot, les accès ne semblant contraints par aucun feu de circulation.

La configuration retenue présente les difficultés suivantes :

Pour les flux entrants, le tracé sinueux de l'accès à double sens sera source de ralentissement, et probablement de collision. Le temps d'accès au parking pour les automobilistes sera probablement assez long compte tenu du fait de la concentration de tous les flux vers une seule entrée ;

Les flux sortants débouchent directement au droit d'une station de taxi. Lors de grosses manifestations, les taxis en attente risquent de bloquer la sortie du parking et occasionner de nombreux bouchons à la fois sur la voie extérieure mais aussi dans le parking. Les temps d'attentes des clients seront donc rallongés.

La temporisation des feux situés à proximité du croisement permettant d'accéder au parking sera un élément primordial de régulation de la fluidité. Indigo propose de positionner l'entrée du parking en amont du feu de circulation, ce qui facilitera l'accès au parking, et aussi d'éviter les croisements dangereux des flux en entrée /sortie de la bretelle, chaque flux étant indépendant.

Pour la Ville de Paris, *« l'aménagement de cette partie du futur parvis du Palais des Congrès, et notamment de l'accès à la rampe du parking, est provisoire, dans l'attente du futur projet immobilier. Le choix a été fait de ne pas modifier la rampe actuelle et de la raccorder au futur réseau viaire. Le secteur ouest du parvis, où se situe l'entrée/sortie du parking, est très contraint par la présence :*

- *De flux piétons importants attendus entre la nouvelle entrée du RER E à l'extrémité ouest de la verrière, le Parc autocars Pershing (gare routière) et le Palais des Congrès ;*
- *D'émergences techniques en surface, notamment une ventilation principale du tunnel routier qui relie le boulevard Pershing au boulevard Thierry de Martel ;*
- *D'un arrêt et d'une voie de bus sur le boulevard Pershing ;*
- *De voies pompiers sur le parvis piétons.*

Ces contraintes ne permettent pas de mettre en œuvre une voie d'entrée dissociée sur le parvis, qui serait incompatible notamment avec les flux envisagés, le confort et la sécurité des déplacements piétons ou le fonctionnement de l'arrêt de bus. Au-delà de ces contraintes techniques, la mise en place d'une voie d'entrée dissociée entraînerait un morcellement de l'espace piétonnier, la multiplication des traversées piétonnes non sécurisées, et donc de des conflits d'usages entre les piétons et les véhicules dans cette zone très fréquentée.

A l'horizon 2024, cette voie de raccordement sera donc protégée vis-à-vis des piétons, permettant la circulation piétonne de part et d'autre de cette voie, vers les principaux points générateurs de flux, tout particulièrement le Palais des Congrès, le Parc autocars Pershing ou bien l'accès au RER E.

La gestion de la sortie du parking par un carrefour à feux permet aussi bien la sécurisation des flux piétons à la sortie de cette voie et qu'une gestion rationalisée de ce nouvel accès pour les voitures.

Le fonctionnement global pourra être revu à l'avenir avec l'intégration dans le futur projet immobilier de l'accès du parking, en adaptant l'infrastructure de la rampe au futur bâtiment, et inversement.

Il est également précisé que la zone « Taxis » située au sud du boulevard Pershing, à proximité de l'accès au parking, est dédié exclusivement à la dépose. La prise en charge des clients se fait via la station de taxis située

plus au nord sur le boulevard Pershing, où 12 places sont aménagées, permettant ainsi de limiter les conflits d'usage dans cette zone. La modification de cette zone de dépose pourrait faire l'objet de nouvelles discussions. En ce qui concerne le fonctionnement du carrefour, le système peut absorber en sortie du parking jusqu'à 550 véhicules/heure sans impacts sur la circulation générale, à rapprocher des pointes à 400 véhicules/jour annoncées dans la contribution, soit les flux attendus dans un fonctionnement classique (événements courants et journée classique) et les pointes les plus fréquentes.

Certains événements exceptionnels, très ponctuels dans l'année, pourraient générer des flux un peu supérieurs. Dans ce cas, il est prévu d'adapter les cycles de feux pour fluidifier la capacité en sortie du parking.

Pour les flux entrants, la gestion permet d'absorber les flux attendus dans un fonctionnement classique et les pointes les plus fréquentes. Une voie « tourne à droite » est également mise en place sur le boulevard Pershing au niveau de la ligne de feux, et un régime de feux spécifique est à l'étude afin de faciliter l'accès au parking.

Un intervenant écrit que **« l'étude d'impact indique que la construction du programme immobilier n'a pas été prise en compte par l'étude du trafic, [et je n'ajoute ni du stationnement : le nombre de places du parking en sous-sol doit passer de 1780 à 1470] ».**

Pour la Ville de Paris, **« la réduction du nombre de places de stationnement dans le parking Maillot, de 1780 à 1470, ne résulte pas du projet immobilier ni du réaménagement des espaces publics, mais de la construction de la gare du RER E dans le cadre du prolongement d'Éole à l'ouest ».**

Avec une offre de transport inédite (métro, deux ligne RER, tram et bus), un contributeur estime que **« la Porte Maillot pourrait avoir un grand parking pour inciter les gens à laisser leur voiture à la Porte et prendre les transports en commun pour circuler dans le centre de Paris ».**

La Ville de Paris rappelle que **« la Porte Maillot dispose déjà à ce jour d'un parking relais, le parking Maillot proposant précisément des tarifs forfaitaires spécifiques en ce sens ».**

Un contributeur demande quel est l'avenir du parking situé à l'extrémité du Bd Pereire juste derrière la gare RER. En réponse, la Ville de Paris précise que **« le boulevard Pereire ne fait pas partie du périmètre du projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot et aucune intervention n'est programmée dessus à ce jour. La Ville de Paris envisage une réflexion prospective sur la possible transformation de ce parking en extension de la promenade Pereire, et pourrait mener une étude en ce sens à l'avenir ».**

Les livraisons du Palais des Congrès

Le stationnement des camions de livraison lors de manifestations importantes est questionné. Par ailleurs, un contributeur considère que, **« dans le cadre du projet immobilier, il est indispensable de prévoir enfin un nouvel accès pour les camions de livraison et remplacer l'accès actuel qui est sujet à de nombreux embouteillages à chaque exposition, la traversée du carrefour du Bd Pershing pouvant prendre parfois un quart d'heure voire une demi-heure ».**

La Ville de Paris précise que **« le fonctionnement des livraisons du Palais des Congrès ne sera pas modifié. Seuls les itinéraires d'accès à la gare de livraison souterraine du Palais des Congrès seront impactés par les modifications du plan de circulation induites par le réaménagement. Le cas échéant, le sujet du fonctionnement logistique de cet équipement majeur devra être analysé ».**

La sécurité des déplacements, les feux de signalisation, les conflits d'usages.

Plusieurs intervenants soulignent le danger pour les piétons et enfants de traverser la multiplicité des voies.

« *Ce projet d'autoroute urbaine sans aménagement correct pour les mobilités douces me semble à revoir entièrement. Les enfants, usagers vulnérables, ou cyclistes souhaitant garder la vie sauve devront traverser deux fois les 8 voies de circulation, depuis le côté sud, même quand ils vont vers l'ouest. Depuis Paris vers Neuilly, le seul aménagement direct pour les cyclistes est une voie partagée avec les bus. Jamais je n'y mettrais mes enfants* ». « *J'habite à Neuilly. Les voitures qui sortent vite du périphérique grillent le feu rouge au carrefour avec Charles de Gaulle. Je dois courir pour traverser la route pour aller au bois de Boulogne. J'espère que je pourrai me sentir en toute sécurité et confort quand je passerai pour aller à Paris ou au bois en famille en vélo* ».

L'espace partagé piéton/vélo au nord « *est annonciateur de nombreux conflits d'usages facilement évitables si on voulait bien se donner la peine de délimiter clairement une piste cyclable. Il est incompréhensible sur un espace si vaste de choisir cette solution qui est déjà déconseillée dans les espaces restreints* ».

La Ville de Paris indique « *qu'un soin particulier sera apporté à la sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes à travers l'implantation de feux tricolores. Le développement et la sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important pour la Ville de Paris.*

La refonte des espaces publics permettra d'améliorer la lisibilité des accès aux différents modes de transports, de favoriser les mobilités douces, par la création d'itinéraires cyclables sécurisés et continus, et d'espaces piétons repensés sur l'ensemble du périmètre du projet. Des aménagements, menés par la Ville de Neuilly, sont en cours pour sécuriser et faciliter les liaisons piétonnes et cyclables entre les deux côtés de l'avenue Charles de Gaulle.

Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier la voie partagée côté nord » .

Un contributeur demande de « *sécuriser de manière plus importante toutes les pistes cyclables et laisser la priorité aux cyclistes sur tout le site (feux prioritaires). Les bandes cyclables restent dangereuses, ainsi que la voie partagée proposée au sud du Palais des Congrès : il faudrait en faire de réelles pistes protégées et sécurisées* ».

La Ville de Paris ne répond pas à la demande de feux prioritaires pour les cyclistes.

Thème n°2 : L'aménagement des espaces publics

Le thème de l'aménagement des espaces publics est l'un des plus importants motifs d'expression. Ceux-ci sont relatifs au parti d'aménagement, au principe de construire sur le parvis du Palais des Congrès, à l'absence de couvertures du boulevard périphérique évoquée dans de très nombreuses observations.

Ce thème présente les autres prises de position ou questions sur le projet d'aménagement, sur sa cohérence avec l'aménagement de l'Avenue Charles-de-Gaulle à Neuilly et avec l'Avenue de la Grande Armée, sur les propositions d'animation de la Place, la localisation des aires de stationnement, les revêtements, les aménagements pour les PMR et mal voyants, les équipements de protection des aires piétonnes et cyclables, l'éclairage, le mobilier urbain et la place de l'eau dans l'aménagement.

Les objectifs de l'opération et le parti d'aménagement

Les objectifs de l'opération et le parti d'aménagement sont globalement acceptés par les contributeurs.

Cependant, une part importante d'entre eux conteste le principe de construire devant le Palais des Congrès, préférant l'extension de l'espace public pour l'affecter aux déplacements liés au pôle multimodal, à l'animation ou au verdissement de la Place.

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

De nombreuses propositions de couvertures du boulevard périphérique pour améliorer les connexions de la Place de la Porte Maillot avec le Bois de Boulogne ou Neuilly sont aussi formulées.

- L'implantation du projet immobilier sur le parvis du Palais des Congrès.

L'expression relative au projet immobilier fait principalement l'objet du thème n°3 qui lui est consacré (cf infra). L'argumentation de la plupart des contributions qui s'opposent au projet immobilier portent sur l'inopportunité par principe de construire sur cet espace public, synonyme de densification et de bétonisation, sur le besoin d'espace de respiration et d'espaces verts, en raison notamment de leur insuffisance dans le 17^{ème} sud.

« Le projet de réaménagement de la Porte maillot est intéressant par deux aspects : étendre le bois jusqu'à la Porte Maillot ; réaliser une place sans rond-point et réduire le nombre de bretelles au périphérique ; Le gain en espaces naturels est réduit même s'il reste légèrement positif. Il aurait pu être encore plus ambitieux sur la place d'espaces publics rendus aux piétons et aux espaces de circulations douces ou espaces de rencontres et attractions.

Le parti d'aménagement initial, très louable, est contrarié par le projet de construction mal justifié ».

« L'existence d'une esplanade majestueuse devant le Palais des Congrès doit être à la hauteur des ambitions que mérite le futur de la Porte Maillot ; elle est vraiment la bienvenue pour ne pas hypothéquer l'avenir. L'idée de rétablir l'axe est bonne, mais une "respiration" orthogonale à cet axe au niveau de la Porte Maillot doit être envisagée ».

« L'espace public objet rare dans une ville, a une valeur immense par sa rareté. Il est essentiel pour la mobilité urbaine, le partage de l'espace public entre les différents modes de mobilité et surtout le transfert modal. ».

Pour la Ville de Paris, **« la construction future d'un bâtiment répond, quant à elle, à divers objectifs :**

- **Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne ;**
- **Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud ;**
- **Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques.**

Le projet immobilier prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition. Il n'impacte pas, en outre, la perspective sur l'Arche de la Défense et sur l'Arc de Triomphe depuis la Porte Maillot, son implantation se faisant dans la continuité du front bâti existant déjà tout au long de cet axe, et qui le caractérise. Le parti d'aménagement envisage de rapprocher les deux rives nord et sud de la Porte Maillot, et ainsi sortir d'une opposition entre arrondissements et d'une représentation de l'Axe Majeur comme une sorte de frontière ».

- Le parti d'aménagement et les couvertures du boulevard périphérique

Un nombre important de contributions met en cause le parti d'aménagement s'il ne prévoit pas la couverture du boulevard périphérique, notamment pour assurer la jonction avec Neuilly et le Bois de Boulogne. Ce sujet sera développé infra.

« La jonction entre le Bois de Boulogne et Paris est la clé du succès de ce projet. Pourquoi ne pas couvrir le périphérique au niveau de la Porte Maillot pour optimiser ce lien ? Cette couverture peut être partielle, mais

une couverture complète serait de nature à totalement changer le visage du lieu et pourrait créer une nouvelle dynamique ». « Le projet est totalement à l'opposé de l'ambition annoncée d'étendre le bois de Boulogne et les espaces verts ». « Faire cet aménagement sans couvrir le périphérique à la Porte Maillot, au moins partiellement et / ou avec des ponts / passerelles permettant d'améliorer l'accès au Bois de Boulogne et à Neuilly-sur-Seine, me semble inutile ». « Couvrir le périphérique pour vraiment relier le Square et le bois de Boulogne » et « afin d'accroître encore la zone boisée ».

- Les autres avis sur le parti d'aménagement

Les contributions suivantes montrent la diversité des prises de position sur la globalité du projet et le parti d'aménagement.

Certaines sont favorables sans réserve.

« Beau projet dans son ensemble avec des principes directeurs que je trouve pertinents ».

« Ce projet de réaménagement de la Porte Maillot est intéressant sur plusieurs points : la disparition du rond-point central qui incitait à la vitesse et faisait du square central un élément à part ; la traversée de la place retrouvant le tracé rectiligne de l'axe royal en continuité avec les avenues de la Grande Armée et Charles-de-Gaulle : le square Parodi, pourra ainsi aligner ses plantations le long de la nouvelle avenue ; cette avenue rectiligne accompagnée d'une diminution du nombre de bretelles permettra de mieux assurer la traversée des piétons en surface, (impossible avant les travaux du RER) et aussi d'assurer la continuité des aménagements cyclables ».

« Ce projet va dans le bon sens, c'est une bonne chose de réduire la place de la voiture et d'augmenter les espaces verts ».

Un contributeur est seulement opposé à l'extension du square Parodi.

« Oui à la suppression du rond-point inutile et le retour à un axe rectiligne : respect de l'Histoire et fin du gaspillage d'espace ; Oui à la construction entre RER E et Palais des congrès : nul besoin de parvis extérieur pour le Palais des Congrès, puisque son intérieur joue déjà le rôle d'un parvis avec ses boutiques ; Oui à toutes les infrastructures de mobilité ;

Mais, non à l'espace vert du square Parodi : ne pas construire en un lieu si bien desservi est criminel pour le climat ;

Il faut continuer de couvrir le Périph de façon à supprimer la nuisance du bruit. »

Une partie du public estime que la place des espaces verts et le verdissement sont insuffisants.

« L'extension des espaces verts manque d'ambition. Les espaces publics sont extrêmement minéralisés ».

« Mettre des vrais arbres pour végétaliser et avoir de l'ombre plutôt que des arbustes qui ne tiennent pas la chaleur, la pollution et la vie collective ».

« Aménageons tout l'espace gagné sur la voiture pour le végétal et la mobilité en douceur. Assainissons la ville, au lieu de l'appesantir. L'extension des espaces verts manque d'ambition, la voirie reste très prégnante. Les espaces publics sont extrêmement minéralisés » (Association FNE).

Concernant le verdissement de l'esplanade, la Ville de Paris précise les raisons qui s'opposent à la plantation d'arbres de haute tige : *« Au niveau du parvis devant le Palais des Congrès, sur la partie nord du projet, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis. La problématique de l'îlot de chaleur y a été prise*

en compte dans la conception, en particulier dans le choix d'un revêtement de sol clair qui permettra de limiter l'accumulation de chaleur, ou par la végétalisation de larges parties du parvis ».

Les propositions de couvertures du boulevard périphérique

En fonction des motivations des contributeurs qui retiennent toujours le besoin de réduction du bruit et de la pollution, les propositions de couverture du boulevard périphérique portent sur des localisations et des étendues très diverses, ainsi que sur plusieurs affectations possibles.

« Les 12 km du périphérique en tranchée doivent être couverts. Faire un grand plateau au-dessus du périphérique satisferait les besoins des congrès et créerait quasiment autant de m² de végétalisation, améliorant l'air parisien » ;

« De la porte de Champerret à la porte Dauphine, mais sans construire dessus, juste pour ajouter des espaces verts ! pourquoi pas une grande ferme urbaine » ;

« Il aurait été judicieux de couvrir le périphérique sur toute la partie du bois » ;

« Assurer une meilleure continuité entre le bois de Boulogne et le square Alexandre et René Parodi en couvrant le périphérique à ce niveau » ;

« Relier de square Parodi au bois de Boulogne pour avoir un plus espace de passage plus large qu'un petit chemin entre l'avenue Charles-de-Gaulle et la rue Joseph et Marie Hackin / boulevard A. Maurois », ou « par une couverture légère comme il est prévu porte de Montreuil ; sur cette couverture, ce serait l'occasion de créer une nouvelle pelouse » ;

« Au sud de l'avenue Charles de Gaulle entre le square et le bois de Boulogne pour une meilleure circulation des piétons, des espaces verts qui soient de véritables lieux de vie (donc facilement accessibles, bien reliés et animés) ;

« Entre l'immeuble Mille Arbres et l'Avenue de Neuilly « car il paraît vraiment dommage qu'un futur aussi bel endroit soit si bruyant pour mettre un bel espace vert de plus ou au moins une toile ? isolant phonique » ;

« Au Sud de la place, les deux tronçons du périphérique non couverts, la liaison avec le bois de Boulogne serait ainsi facilitée et celui-ci deviendra une véritable forêt urbaine » ;

« Le périphérique n'est-il couvrable qu'à la condition d'y faire pousser des dizaines de milliers de mètres carré de bureau et de boutiques (inutiles) supplémentaires ? » ;

« Dans les contrats de plan Etat/ Région/ Ville de Paris des années 2000, les couvertures du périphérique étaient subventionnées pour faire des squares ou des jardins (Porte des Lilas et Porte de Vanves)» (Association FNE).

A toutes ces propositions de couverture du boulevard périphérique, la Ville de Paris oppose les arguments suivants.

« L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Il s'agit de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.

La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. A partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la

hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché.

Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or, le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.

La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant Paris au Bois pour améliorer leur connexion.

Par ailleurs, la Ville développe ses arguments en matière de pollution sonore et de pollution de l'air (cf le thème n°4 L'environnement) ».

La question précise de la couverture porte des Ternes, sans prolonger jusqu'à la porte Maillot « la simple vue aérienne du projet démontre que la porte Maillot devient le lieu de stockage du Co2 qui ne se déverse plus à la Porte des Ternes » suscite de la Ville de Paris la position suivante.

« Les projets Mille Arbres et Ville Multistrates, projets sous maîtrise d'ouvrage privée qui viendront couvrir le boulevard périphérique aux abords de la Porte des Ternes, ne sont pas une composante du projet de la Porte Maillot. Tous deux ont fait l'objet d'une étude d'impact, soumise au public, qui ont permis de mesurer les impacts en matière de pollution atmosphérique. Les deux porteurs de projet attachent une attention particulière à cette problématique dans la mise en œuvre de leur projet ».

A défaut de pouvoir couvrir le boulevard périphérique, plusieurs contributeurs proposent de réaliser des passerelles affectées aux liaisons piétonnes et cyclables, notamment avec le Bois de Boulogne.

« La liaison Paris / Neuilly-Bois de Boulogne à pied et à vélo est compliquée et dangereuse, car il faut notamment traverser les voies d'accès au périphérique, dotées de feux de circulation. Mettre en place une couverture sur une portion de petite taille, afin de permettre une voie d'accès dédiée au Bois de Boulogne pour les cyclistes et les piétons ». « De telles passerelles, beaucoup moins onéreuses qu'une couverture du périphérique, existent au niveau du square Robert Schuman et du square Debussy ».

A ces propositions de passerelles, la Ville oppose les mêmes arguments que ceux présentés précédemment pour les propositions de couvertures.

Une proposition est « *la création d'une butte paysagée dans l'Axe Majeur pour amener le Bois de Boulogne jusqu'au Palais des Congrès, la circulation restant à niveau et traversant cette butte en tunnel* ».

Pour la Ville de Paris, « *cette proposition se heurte à des contraintes des infrastructures existantes en sous-sol (ici notamment la ligne 1 du métro ou la gare Éole en construction) qui ne sont pas capables de supporter un tel poids. Par ailleurs, les objectifs du projet visent notamment à réinscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur. La création d'une butte, donc d'un obstacle potentiel à la perspective existante, paraît dès lors contraire à l'objectif patrimonial visé* ».

Les connexions à assurer avec l'aménagement de l'Avenue de la Grande Armée, et de l'Avenue Charles de Gaulle à Neuilly, en continuité et en cohérence.

Plusieurs contributeurs sont attentifs aux continuités à assurer avec Neuilly et avec l'Avenue de la Grande Armée : **« le moins de "ruptures" doivent être senties par les piétons et les cyclistes ; il faut penser à la requalification future de l'avenue de la Grande Armée sur le modèle de l'avenue Charles de Gaulle, cela s'inscrirait dans un plan plus large qui est le projet de rénovation des Champs Élysées et de la place de la Concorde » ; « le projet oublie les cohérences et continuité avec Neuilly et notamment le projet des Allées de Neuilly » ; « Rien n'est mentionné concernant une éventuelle coopération avec la municipalité de Neuilly sur Seine dont l'avenue Charles de Gaulle est une autoroute urbaine saturée ».**

Pour la Ville de Paris, **« les liaisons piétonnes et cyclistes vers Neuilly, et en particulier vers l'avenue Charles de Gaulle ont été conçues en intégrant le projet de réaménagement neuilléen. Des échanges réguliers ont bien eu lieu avec la mairie de Neuilly qui porte le projet de réaménagement des contres allées de l'avenue Charles de Gaulle (l'avenue elle-même relevant de la compétence de l'État).**

L'avenue de la Grande Armée a déjà connu des évolutions ces dernières années : création d'un couloir bus dans le sens Etoile-Maillot, aménagement de pistes cyclables latérales en site propre. Des réflexions sur un éventuel réaménagement de plus grande ampleur pourraient être envisagées à plus long terme. Le projet de réaménagement de la Porte Maillot ne prévoit néanmoins pas d'interventions sur l'avenue de la Grande Armée ».

L'aménagement de certains espaces

Des questions sont posées par les contributeurs sur le traitement de certains espaces.

« Faciliter les sorties des gares de métro et RER est primordial »

Pour la Ville de Paris, **« la correspondance entre les différents transports en commun sera assurée en surface, mais également en souterrain. La refonte des espaces publics permettra d'améliorer la lisibilité des accès à ces différents modes de transports. A terme, le trottoir offrira une largeur de 21 m aux piétons entre la façade du projet immobilier et la voirie, comprenant une zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès de 3 m de large ».**

« La grande verrière de la gare ne semble pas faire partie du projet d'aménagement, mais elle paraît une vraie stupidité du point de vue urbain (fuites garanties, glissades, sensation de malaise lorsqu'on marche dessus...) »

La Ville de Paris rappelle que **« la verrière de la gare EOLE fait partie du projet porté par la SNCF, autorisée par un permis de construire délivré en juillet 2016. Le réaménagement des espaces publics s'est construit autour de cet invariant ».**

« L'esplanade ne prévoit pas la "couture" par un espace de cheminement ombragé et couvert des intempéries entre les grandes installations des transports en commun et les "cars macron" repositionnés dans le projet mille arbres. L'absence de cette couture témoigne que le projet n'a pas été pensé dans sa globalité dans une vision prospective. »

La Ville de Paris souligne que **« le parti d'aménagement va rapprocher les deux rives nord et sud de la Porte Maillot, et compacter les espaces de voirie. Côté parvis, les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) y rendent impossible la plantation d'arbres et la création d'un véritable jardin ».**

« L'intégration des émergences d'Eole dans le projet immobilier »

Pour la Ville de Paris, le projet immobilier a vocation, à terme, à intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens ...), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur ...) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. L'aménagement de ce dernier intègre néanmoins bien cette contrainte dans sa conception.

« L'accès au parking souterrain le long du boulevard Pershing est particulièrement raté, on ne comprend pas le circuit en courbe et contre courbe qui tue complètement ce côté de la place, rendant les circulations piétonnes particulièrement difficiles. Ne pouvait-on pas faire plus simple ? »

La Ville de Paris apporte les justifications suivantes. **« L'accès au parking public Maillot fait partie du parvis temporaire aménagé à l'horizon 2024. Sa configuration finale sera définie en relation avec le projet immobilier programmé après 2024, dans lequel il a vocation à s'intégrer. Dans la configuration provisoire, la rampe existante est conservée et le tracé de la voie de raccordement, permettant de rejoindre le réseau viaire, est conditionné par sa forme, tout en laissant la place pour des aménagements piétonniers adaptés. L'installation de feux tricolores en sortie du parking permet la sécurisation des circulations piétonnes ».**

« Quel est le devenir du Parking situé à l'extrémité du Bd Pereire juste derrière la gare RER ? »

La Ville de Paris précise que **« le boulevard Pereire ne fait pas partie du périmètre du projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot et aucune intervention n'est programmée dessus à ce jour. Elle envisage une réflexion prospective sur la possible transformation de ce parking en extension de la promenade Pereire, et pourrait mener une étude en ce sens à l'avenir ».**

L'animation de la Place. Les équipements associés.

Les propositions suivantes sont présentées en faveur d'équipements d'animation.

« La porte Maillot mérite mieux que de devenir un immense carrefour des quatre vents. Il faut qu'elle se hisse à la hauteur du prestige du fameux Axe majeur et, pour y parvenir, il faut qu'elle dépasse le statut vibrionnant de « station d'échange multimodale » qui résultera du projet proposé. La porte Maillot doit échapper à ce destin pour devenir une étape de cet Axe ». « Il ne faudrait pas que la place reste un milieu sans vie et lugubre »... « Cette esplanade pourrait constituer un lieu de rencontre aussi agréable que le parvis de la Défense devant le CNIT d'autant que la longue verrière de la gare souterraine EOLE pourrait être mise en valeur par exemple par des jeux d'eau comme les fontaines Agam à la Défense et non pas être simplement rejetée au pied d'un immeuble. Des constructions légères pourraient aussi constituer des lieux de convivialité (bars - restaurants comme sur la place de la République) en accord avec la qualité du mobilier urbain ».

« Le projet pour cette place pourrait être « jardins du monde ».

« Quelles animations/activités seront installées sur la place ? »

« Rompre avec le caractère fade et linéaire que l'actuel projet de construction d'un immeuble devant le Palais des Congrès réserve à la porte Maillot :

Lui substituer une large esplanade qui procure un instant de détente et, à cette fin, agrémentée de statues, d'un ou de bassins offrant la vue reposante de l'eau et peut-être même le doux bruissement de fontaines (songer à Pei et à l'actuelle esplanade du Louvre) ;

La peupler de carrousels où pourra venir qui se désaltérer, qui se détendre après une séance de travail acharnée au cours d'un congrès, qui s'entretenir du spectacle qu'il va voir ou qu'il a vu ;

Disposer quelques manèges semblables à l'un de ceux qui ornent aujourd'hui les deux côtés du pont de l'Alma afin de rappeler que, là-même, Luna Park se tenait il y a un siècle et que, sur l'avenue de Neuilly, aujourd'hui avenue Charles de Gaulle, avait lieu jusque dans les années 1940 la Fête à Neu Neu chantée par Maurice Chevalier. »

Sur ce sujet, la Ville de Paris *« considère que côté nord, l'installation d'équipements, par exemple des tracés ludiques et sportifs au sol, et de mobiliers urbains (qui restent pour partie à définir) sur le parvis provisoire permettra aux usagers des activités diversifiées. L'animation de ces espaces piétons par des activités de restauration mobiles ou autres pourrait également être envisagée et ils bénéficieront également des flux liés au pôle multimodal et de la présence du Palais des Congrès. À terme, le futur projet immobilier aura aussi pour fonction de participer à cette animation et diversité des usages ».*

La localisation des aires de stationnement de surface

« Le stationnement cyclable (sécurisé et arceaux) doit être massif pour permettre la multimodalité notamment (métro, RER, Eole) ». « Il est important d'accorder un maximum d'espace au stationnement des vélos ». Concernant les deux roues, la Ville de Paris que *« le projet prévoit la mise en place de plusieurs zones de stationnement réservées et sécurisées sur le secteur de la Porte Maillot, notamment vers le boulevard Pershing. Une réflexion plus large sera également engagée par la Ville sur cette question dans le cadre des États généraux de la mobilité et du stationnement, lancés prochainement par la Ville. Dans le périmètre de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, comme dans le périmètre du projet T3 Ouest, toutes les possibilités sont recherchées afin de prévoir des emplacements de stationnement vélo, sécurisé ou non ».*

La Ville de Paris ne précise pas le nombre d'emplacements de stationnement pour deux roues qui seront créés.

Les revêtements

Les contributions demandent des explications sur leur choix et des précisions concernant leur confort, la sécurité des déplacements et leur pérennité.

« Pourquoi pas utiliser les mêmes revêtements de sol que les contre allées de Neuilly pour avoir une seule continuité ? Ne pas mettre des pavés au niveau des chaussées (car bruyants) mais mettre du bitume.

Faire de même sur l'avenue de la Grande Armée (pavés à recouvrir de bitume et pistes cyclables à élargir) et y ajouter par exemple des bandes d'espaces verts entre les 2 sens de circulation. »

« Penser à tous les autres modes de déplacements que la voiture et notamment le roller, en ne faisant pas appel à des revêtements et jointures rugueux ».

« Les revêtements des parvis seront comme place de la République faits de dalles béton ; or dans les espaces très fréquentés comme celui-ci ou République, ce matériau au sol ne tient pas et est presque aussi cher que la pierre naturelle ». (Association FNE)

Le choix de la Ville de Paris *« a été fait de développer un revêtement spécifique à la nouvelle "place publique", afin de marquer ce point singulier sur cet axe historique. Prenant la forme de dalle béton rappelant la couleur claire des cheminements en stabilisé du Bois de Boulogne, ce revêtement participe également à la lutte contre les îlots de chaleur du fait de sa couleur. Il intègre en outre des matériaux de réemploi. Ce nouveau matériau est déployé au nord sur le parvis et au sud le long de l'extension du square Parodi. Les aménagements connexes au niveau du débouché de l'avenue de la Grande Armée et coté Neuilly reprennent des aménagements classiques parisiens (bordures granits et asphalte noir).*

Le choix des revêtements extérieurs s'est fait en concertation avec les services gestionnaires de voirie pour s'assurer de la cohérence avec les différentes normes qui s'appliquent en matière d'espace public.

Les voiries à créer dans le projet ne seront pas pavées.

Le projet de réaménagement de la Porte Maillot ne prévoit pas d'interventions sur l'avenue de la Grande Armée ».

Les aménagements pour les PMR et mal voyants

« Notre quartier parisien est un parcours du combattant pour promener enfants, personnes âgées / handicapées / blessées en fauteuil »

Pour garantir l'accessibilité des espaces publics, la Ville de Paris affirme que **« le projet intègre toutes les dispositions pour garantir l'accessibilité des espaces publics. Le nivellement de la place et des trottoirs est conforme aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Les passages piétons seront accompagnés de bandes podotactiles en bordure de trottoir sur toute la largeur de la traversée. Les entrées majeures des transports en communs (gare RER E, tramway ...), les arrêts de bus sur trottoirs et les passages piétons sont marqués par un fil d'Ariane gravé dans le revêtement de sol minéral, facilitant une circulation sécurisée pour les malvoyants.**

Le projet intègre une réflexion sur la sécurisation des traversées piétonnes au droit des aménagements cyclables, dans le respect des normes PMR ».

Les équipements de protection des zones piétonnes et des pistes cyclables

« Il me semble opportun de bien réfléchir à tout faire pour que les vélos, trottinettes et scooters ne puissent emprunter l'esplanade de la Porte Maillot qui risque avec tous les échanges de moyens de transports être fortement empruntés par les piétons. Nous ne souhaitons pas être vus comme sur tous les trottoirs du quartier comme des poteaux de slalom par tous les deux roues »

« Rien n'a été prévu pour "écarter" les stationnements des "deux roues" de l'espace public sur toute la nouvelle Place Maillot alors que le Palais des Congrès est la cause régulière des stationnements sauvages de ces véhicules. Si rien n'est prévu la place ce sera la jungle ! »

La protection des pistes cyclables est demandée avec des blocs béton et en faisant des passages piétons surélevés.

Concernant les deux roues, la Ville de Paris précise que **« le projet prévoit la mise en place de plusieurs zones de stationnement réservées et sécurisées sur le secteur de la Porte Maillot, notamment vers le boulevard Pershing. Les aménagements cyclables principaux sont tous en site propre et isolés des autres flux. Les vélos disposeront en rive sud de l'Axe majeur d'une piste bidirectionnelle en site propre, qui sera différenciée par un traitement spécifique (revêtement en béton poncé de couleur beige, bordures béton, etc.) et séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol. »**

La Ville de Paris ne précise pas quels dispositifs seront implantés pour assurer la protection des zones piétonnes contre la circulation et le stationnement des deux roues et quels seront les équipements de protection des pistes cyclables en site propre dissuadant l'utilisation de ces pistes par les piétons.

Le mobilier urbain

« Il est souhaité que le mobilier urbain de la gare Eole s'harmonise avec la gare du RER C et les nouvelles plantations ».

Sur ce point, la Ville de Paris indique que **« le mobilier de la gare Éole est défini par son maître d'ouvrage, la SNCF, et qu'elle lui transmettra votre remarque. Le mobilier urbain sera choisi dans le catalogue de la Ville de Paris, à l'exception de certains éléments spécifiques, comme les ombrières, qui ne sont pas encore dessinés. Un travail de coordination inter-projets a été réalisé pour veiller à une cohérence dans la conception des mobiliers urbains ».**

L'éclairage

Un contributeur souhaite « **un niveau d'éclairage plus important que place de la Nation bien trop sombre la nuit** ».

La Ville de Paris décrit le projet d'éclairage des espaces publics. « **Conçu par un bureau d'études spécialisés, il respecte les normes qui s'appliquent, en particulier dans les espaces routiers. Dans les espaces verts, une réflexion spécifique sur l'éclairage a été menée, cherchant à conjuguer sécurité et respect de la biodiversité et de la trame noire** ».

« **Serait-il envisageable de privilégier des lampadaires à énergie solaire grâce à des panneaux photovoltaïques sur le toit du Palais des Congrès par exemple ?** » ; « **Les énormes mâts d'éclairage, immenses et inesthétiques, d'une hauteur de 40 mètres seront-ils tous remplacés ou resteront-ils en l'état ?** »

« **Dans le cadre du nouveau plan lumière, la Ville de Paris prévoit la suppression de ces mâts soucoupes et la mise en place de luminaires à une altimétrie plus réduite, permettant un éclairage différencié des différentes zones du projet :**

- **Sur l'Axe Majeur, mise en place de mâts assurant un éclairage directif sur les voiries et carrefours ;**
- **Sur les espaces piétonniers, un accompagnement des principaux cheminements est mis en œuvre ;**

Dans l'extension du square Parodi, seule la voie verte est éclairée, permettant de restituer la trame noire sur les espaces végétalisés ».

La place de l'eau dans l'aménagement

« **Il faudrait penser à rajouter des fontaines / miroirs d'eau, afin de ne pas souffrir de la chaleur en été et d'être couvert en cas de légère pluie** »

Sur la partie nord du projet, la Ville de Paris cite les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent compliquée l'implantation de miroirs d'eau.

Thème n°3 : Le projet immobilier

Beaucoup d'observations, plus de 4 sur 10, comportent une remarque liée au projet immobilier même si certaines dressent le constat suivant : « **je n'ai pas vu d'information sur la nature du projet immobilier** » ou « **rien n'est dit sur l'immeuble susceptible d'être bâti en 2027 porte Maillot devant le Palais des Congrès. Il s'agit pourtant d'un emplacement symbolique et extrêmement visible. Un point déterminant pour la réussite du projet dans son ensemble** » ou bien encore « **Ce vocabulaire me paraît très abstrait et se révèle être aussi confus que l'information qui entoure le projet de construction d'un immeuble de 30 000 m²** ».

Le public, à travers ses contributions, a interrogé l'opportunité de la construction ou de l'extension du Palais des Congrès, la programmation ou affectation éventuelles, les caractéristiques du projet mais a, également, formalisé des propositions alternatives en l'absence du projet immobilier. Enfin, il a évoqué des incidences de cette réalisation à divers égards et la régularité de la procédure de déclaration de projet pour cet élément immobilier.

L'opportunité de construire ou d'étendre la Palais des Congrès

A travers les observations, il apparaît que la question de l'opportunité se dédouble : est-il opportun de réaliser une opération immobilière et, dans l'affirmative, l'extension du Palais des Congrès serait-elle justifiée ?

Un déposant résume : « **Pourquoi faut-il absolument édifier quelque chose sur la parcelle constructible ? C'est cette question qu'il faut oser se poser en premier ! En quoi est-ce indispensable ? Pourquoi construire ?** ». Il apparaît que beaucoup d'arguments développés par le public au cours de cette procédure de participation sont majoritairement négatifs et évoquent :

- Le refus de bétonisation (« **inacceptable de bétonner à mauvais escient** », « **nouvel exemple de bétonisation inutile et dommageable** ») ;
- Des éléments de contexte, « **Après une crise sanitaire inédite, n'est-il pas raisonnable d'éviter la construction.** » Ou « **opposition totale avec le projet de verdissement de la capitale porté par la nouvelle majorité municipale.** » ;
- L'impact visuel : « **grande chance que cela gâche la perspective entre la défense et l'arc de triomphe** » ;
- L'utilité sociale, économique de cette construction, en ces termes « **Il est déjà prévu la construction d'un immeuble " paquebot" derrière le palais des Congrès** », « **'augmenter encore la surface constructible devant ce Palais des Congrès, ce qui va rendre ce lieu encore plus inhumain et irrespirable.** »

Dès lors que la construction apparaît opportune, les observations portent, presque à l'unanimité, sur l'extension du Palais des Congrès. De multiples arguments sont exprimés.

Sur un plan architectural, pour certains déposants, « **Etendre le Palais des Congrès sur le parvis permettrait de masquer et d'absorber ces éléments techniques afin d'assurer une cohérence urbaine et architecturale de bien meilleure qualité.** », « **nécessaire pour ne pas laisser une place trop vaste, vide et occupée par des émergences diverses et variées.** »

L'extension du Palais des Congrès est, aussi, pour des contributeurs, une condition nécessaire pour conforter l'attractivité actuelle du centre de congrès : « **renforcer son attractivité à l'échelle internationale pour l'accueil d'événements professionnels et grands public** », « **opportunité pour avoir des espaces modernes adaptés** ».

Ainsi, l'extension du Palais des Congrès devient un élément incontournable : « **Si Paris veut garder son leadership mondial en termes d'attractivité et de compétitivité sur le segment événementiel (et plus particulièrement dans le secteur du Congrès/exposition) une extension du Palais des Congrès de Paris semble plus que jamais nécessaire.** »

La programmation et les destinations de cet ensemble immobilier

Un déposant pose ainsi les termes du débat : « **Même si nous avons compris que rien n'est encore planifié, quelles seraient les options de ce projet** » et le public, par ses observations, fait part de souhaits divers qui démontrent une réflexion autour d'une « **mixité des fonctions du site (et donc des usages)** ». Toutefois, une observation est critique « **le fait de créer un mix entre bureaux, commerces, hôtel et résidentiel n'est pas la solution. Selon moi, il faudrait attendre que le Palais des Congrès et la Tour Hyatt deviennent obsolètes ou en mauvais état afin de créer un projet harmonieux** ».

Si « **l'activité principale de congrès et de spectacles** » est mentionnée, la programmation de commerces est suggérée par « **restaurants avec terrasses et en toiture** », ou bien « **L'implantation de zones mixtes à travers la**

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

construction d'un restaurant panoramique, d'un hôtel lifestyle et d'espaces de vie, permettrait de développer des synergies avec l'activité affaires afin d'en renforcer son développement » par exemple.

Le développement de bureaux suscite des réserves en terme architectural « *certes il serait bien placé par rapport aux transports mais il ne s'inscrirait pas dans une logique architecturale, quoiqu'il arrive* », en termes d'opportunité « *la crise sanitaire a eu des effets non négligeables sur les immeubles de bureaux : la part plus importante donnée au télétravail va permettre aux entreprises de réduire leurs surfaces* ».

L'offre de services est souvent soulignée comme une attente forte du public : « *espace culturel, des services aux riverains et usagers des transports* », « *faire vivre la place au lieu d'un espace de transit* » ou bien « *pourquoi ne pas créer un immeuble plus petit (1 ou 2 étages) qui pourrait servir de maison des associations par exemple ?* »

La fonction résidentielle est évoquée, pour être rejetée : « *Cet endroit restera très bruyant et en faire un immeuble résidentiel (logements sociaux ou non) serait une erreur.* »

Enfin, à la lecture du dossier soumis à la participation du public, un déposant relève « *la catégorie CINASPIC du PLU de Paris étant relativement large, la description donnée ne donne que peu d'information...* » et pose la question « *Avez-vous davantage de détails à nous donner quant à la programmation envisagée sur cette emprise ?* ».

La Ville de Paris répond, de manière uniforme : « *La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier devant le Palais des Congrès prévue au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général. En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont le projet reste à préciser. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La création de commerces, restaurants, ou autres activités de loisirs et service qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre. La construction de surfaces de bureaux n'est pas conforme au PLU et ne fait pas partie des destinations possibles. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier. La programmation devra donc contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. La Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment très attentive à l'insertion architecturale et au dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés. L'articulation du futur projet avec le Palais des Congrès, qu'il existe ou non des liens fonctionnels entre les deux, constituera un enjeu important de ce point de vue.* »

Les caractéristiques du projet immobilier

A ce titre, le public exprime une opinion très réservée : « *Le projet est magnifique, mais l'extension prévisible du Palais des Congrès choque à deux titres : 30.000 m2 dont 3000 m2 au sol c'est beaucoup trop* », « *Je suis très*

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

54

très dubitatif sur le futur bâtiment » ou « J'ai fini par comprendre que la réserve immobilière devant le Palais des Congrès était destinée à une seconde extension de ce dernier. J'espère qu'elle sera moins moche que la précédente et saura arranger le tout et tout le monde ».

Des attentes sont formulées à un double niveau :

- La volumétrie doit respecter le Palais des Congrès existant qui doit rester **« présent ou visible depuis la place, d'une part pour préserver l'œuvre de De Portzamparc et d'autre part pour marquer la stratification de la ville, la fabrique de la ville sur la ville qui est une des grandes caractéristiques de Paris et qui contribue beaucoup à sa personnalité unique »** et **« la volumétrie de ce projet immobilier ...doit impérativement créer une liaison entre le Palais des Congrès d'un côté, et l'axe majeur/le parc de l'autre. Il faut éviter que le Palais des congrès soit relégué à un arrière-plan, à moitié caché et sans réel ouverture sur l'espace public. »**
- Les usages doivent être aussi pris en compte dans la définition des caractéristiques de ce projet : **« les RDC soient vivants, principalement avec des cafés et restaurants ouverts sur la place », « Ne serait-il pas dans la logique du projet d'aménager un espace de plein pied ou cafés et restaurants, en vis à vis du bois, viendraient accueillir les nombreux visiteurs du Palais des congrès ».**

La Ville de Paris précise, dans ses réponses, **« la constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue un maximum. La surface réelle du projet ne sera connue qu'une fois celui-ci défini. Le terrain à bâtir dont le classement en zone UG est envisagé représente 6650 m², mais n'indique pas l'emprise au sol du futur projet, qui reste également inconnue. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. La Ville de Paris sera bien évidemment attentive à l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés ».**

Les propositions d'aménagement du parvis en l'absence du projet immobilier

Beaucoup de contributeurs expriment un souhait, une volonté, une nécessité : avoir **« davantage d'espaces verts que de béton », « planter des arbres »,** que ce **« soit vert, mais très vert de façon à ce qu'il y ait plus de vert que de béton »,**... De fait, certains envisagent, proposent des alternatives au projet immobilier sur le parvis : **« Il serait bon que la partie C dite constructible et tout le "parvis" du Palais des Congrès soient plutôt plantés d'arbres que d'un énième bâtiment »,** plus généralement **« aménager un espace vert devant le Palais des Congrès », « de grands bacs pour planter des arbres et de grosses jardinières pour planter des fleurs et rendre une âme humaine à cet environnement bétonné ».**

Un internaute suggère, quant à lui, de créer une pépinière : **« Pépinière pour nos étudiants en espace vert mais aussi pour nos parcs et jardins. En effet à l'issue des 2 ans, les arbres arbustes, plants et plantes serviront à remplacer les arbres et plantes malades ou mortes de la capitales et nos banlieues. Visons le recyclage, bien entendu ».**

Si la Ville de Paris, dans sa réponse, souligne les contraintes de sous-sol auxquelles elle est soumise (**« absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment »**), elle rappelle, également, la végétalisation prévue tant pour l'espace (**« au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis. »**) que pour le projet immobilier stricto sensu (**« façades comme toiture, et contribuer à assurer la**

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

55

continuité de la Ceinture Verte de Paris »).

Enfin, en ce qui concerne une éventuelle pépinière, la Ville de Paris mentionne qu'elle « *dispose déjà d'une pépinière qui produit la grande majorité des plantes et arbres de Paris* ».

Les incidences du projet immobilier sur l'environnement, la circulation, le stationnement, les livraisons,...

Certaines contributions traitent de l'interface de la réalisation du projet immobilier avec la vie de tous les jours, à travers la densification ou l'environnement, mais aussi les fonctionnalités de la Porte Maillot, par, notamment, la circulation, le stationnement, les livraisons. Si ces items sont analysés dans le paragraphe qui leur est consacré, ce lien doit être souligné.

Ainsi, la programmation d'un projet immobilier, à la lecture de certaines observations, serait facteur de « *densification inacceptable dans un secteur qui l'est déjà beaucoup* », ou bien « *une verrue devant celui-ci et qui aboutirait au résultat paradoxal d'accroître la densité immobilière sur la place.* »

Les incidences environnementales sont, également, soulignées : « *si la percée vers le parvis est supprimée, le projet Milles Arbres n'aura d'ouverture que sur le périphérique* », « *sur le futur bâtiment sur la place, l'espace entre celui-ci et le palais des congrès risque de devenir un couloir de vent peu confortable* », « *les immeubles végétalisés qui seront construits sur l'ancien parking, sont le garant de l'envahissement du quartier par les rongeurs* »

Le stationnement, vélo et automobile, suscitent inquiétudes nées d'un constat, « *le Palais des Congrès est la cause régulière des stationnements sauvages de ces véhicules. Si rien n'est prévu la place ce sera la jingle* », et apparaît comme une condition majeure de la réussite du projet immobilier : « *sans qu'aucune place de parking supplémentaire ne soit envisagée* » ou bien « *Pour assurer une réelle renaissance économique de ce quartier, sa refonte doit être pensée par le réaménagement de ses espaces publics, de son parc public de stationnement et de l'ensemble de ses accès* ».

A ce titre, la Ville de Paris apporte une réponse large : « *Concernant les deux roues, le projet prévoit la mise en place de plusieurs zones de stationnement réservées et sécurisées sur le secteur de la Porte Maillot, notamment vers le boulevard Pershing. Une réflexion plus large sera également engagée par la Ville sur cette question dans le cadre des États généraux de la mobilité et du stationnement, lancés prochainement par la Ville.* »

Certains déposants posent la question : « *Où se gareront les camions de livraison lors de gros congrès ?* », d'autres émettent des demandes : « *indispensable de prévoir enfin un nouvel accès pour les camions de livraison et remplacer l'accès actuel qui est sujet à de nombreux embouteillages à chaque exposition.* »

La réponse de la Ville de Paris n'est pas uniforme : dans un premier temps, elle assure que « *le fonctionnement des livraisons du Palais des Congrès ne sera pas modifié. Seuls les itinéraires d'accès à la gare de livraison souterraine du Palais des Congrès seront impactés par les modifications du plan de circulation induites par le réaménagement.* » puis elle suggère une piste de réflexion « *Le cas échéant, le sujet du fonctionnement logistique de cet équipement majeur devra être analysé* ».

Le projet immobilier et la procédure de déclaration de projet

Une observation soulève ce point en ces termes : **« la question se pose enfin de la régularité de l'usage de la procédure de déclaration de projet pour faire évoluer le PLU en l'absence, au droit de cette nouvelle parcelle classée en zone UG, de tout projet concret ».**

La Ville de Paris, dans sa réponse, ne relève pas cet argument.

Thème n°4 : L'environnement

L'environnement au sens large (thème qui a fait l'objet d'un échange avec le public à l'occasion de la web conférence) est abordé régulièrement par les contributeurs. Ces observations peuvent se regrouper en deux grandes catégories : d'une part les incidences du projet sur l'environnement et les améliorations attendues en matière de réduction des nuisances et des pollutions de toutes natures, le climat et la biodiversité, d'autre part les espaces verts (y compris le bilan des surfaces affectées aux espaces verts et celui des plantations), notamment l'aménagement du square Parodi questionné par plusieurs participants.

Ces deux aspects sont néanmoins souvent associés et perçus comme interdépendants (**« je trouve la Porte Maillot et l'avenue de la Grande-Armée très polluées et aimerais que ces zones soient davantage végétalisées »** ou, selon l'approche de l'association FNE Paris, considérant simultanément **« les espaces verts et la sobriété climatique des projets »**). **« Notre ville a besoin pour demain, de respirer, de faire respirer ses habitants et visiteurs »** conclut un contributeur.

Les impacts environnementaux

- Le bruit et la pollution de l'air

Le bruit et la pollution atmosphérique, attribués principalement à la circulation automobile, sont pointés à différentes reprises, les uns demandant une couverture du boulevard périphérique (voir supra), d'autres jugeant, en l'absence de cette solution, **« nécessaire d'envisager tous les moyens qui permettraient d'atténuer ce fléau (mur anti-bruit, végétaux plantés dans cette optique... ou autre technique) »** ; d'autres encore demandent une limitation de la vitesse des véhicules (**« quelle sera la limitation de vitesse dans ce nouvel espace ? Serait-il possible de limiter la vitesse à 30 km/h au sein de ce nouvel espace ? »**).

Hormis le rappel de sa position relative à la couverture du boulevard périphérique (développée dans le cadre du thème 2 cf supra) la ville de Paris répond à ces préoccupations et interrogations de façon constante que **« la réduction de la pollution atmosphérique nécessite une approche globale. Les actions d'amélioration de la qualité de l'air sont menées à l'échelle de la Ville de Paris et permettent de réduire globalement les concentrations de polluants, et donc de les réduire également sur cette zone en particulier »** rappelant simultanément les différentes initiatives que la collectivité locale a prises dans ce domaine :

« - mise en place dès 2017 d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) visant à interdire la circulation des véhicules les plus polluants, menée en collaboration avec la Métropole du Grand Paris qui a lancé la création de la ZFE Métropolitaine, avec de nouvelles étapes programmées pour 2021 notamment ;

« - préparation, en lien avec les services de l'État et la Métropole du Grand Paris, de l'instauration d'un contrôle automatique des véhicules autorisés en 2021 ;

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

« - mise en place d'une Mission d'information et d'évaluation sur l'avenir du Boulevard Périphérique, dont le rapport a été présenté en Conseil de Paris en juin 2019 comprend un certain nombre de préconisations telle la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution) ;

« - création de l'Atelier du périphérique en 2019, instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur, qui travaille à établir une vision commune du devenir du Périphérique, et à fixer un cadre partagé pour engager des évolutions qui amélioreront la qualité de vie des riverains et les déplacements, en particulier collectifs et partagés ».

La ville de Paris fait également référence aux évolutions des pratiques et des usages : *« la qualité sonore du secteur bénéficiera dans les années à venir de l'évolution des motorisations, en particulier le développement des moteurs électriques, peu bruyants ».*

« La création de couvertures constitue une réponse possible localement pour les nuisances sonores, mais sans impact sur les émissions polluantes elles-mêmes ».

Pour le boulevard périphérique, la Ville de Paris évoque la perspective de la mise en place dans les prochaines années d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et de la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution). La pose d'enrobés phoniques coté 16e arrondissement est envisagée en complément de celle déjà réalisée dans le secteur de la Porte Maillot coté 17e arrondissement.

Enfin la Ville de Paris met en évidence la reconfiguration de la Porte, avec une réduction des espaces dédiés à la voiture, permet une réduction du bruit dans le cœur du square Parodi, *« l'extension de ce square étant en contrebas de l'Axe majeur et du boulevard périphérique ».*

« À propos de la gestion des déchets, serait-il possible de disposer de poubelles de tri (ménagers et emballages) et intégrer un ou plusieurs composts publics ? » questionne un participant.

- Les effets de vent

Une intervention porte sur le risque d'accélération des effets de vent liés aux mesures préconisées évoquant *« un effet couloir puissamment décrit en son temps par Le Corbusier, contrarié tout au plus par l'intersection des voies de circulation. Dans le village de mon enfance, il y avait ainsi un carrefour très animé qui s'appelait le Carrefour des Quatre vents ».*

À ce sujet, la Ville précise que la future place *« profitera d'une amélioration de la situation, notamment l'hiver, à l'exception de l'extrémité sud de celle-ci ; il est néanmoins tout à fait possible que les études aérauliques spécifiques qui devront être menées en phase de conception du projet immobilier puissent permettre de fortement limiter cet effet négatif. Ce projet n'a encore fait l'objet d'aucun travail architectural et il a donc été considéré par le biais de son gabarit maximum dans les études aérauliques. Ces dernières, en outre, ne mettent en évidence aucun effet couloir sur l'Axe Majeur qui résulterait de l'édification de ce projet immobilier ».*

- L'ensoleillement

« En matière d'ensoleillement, les espaces publics à l'est, donc la future place de la porte Maillot, bénéficieront en effet en période estivale en fin d'après-midi de l'ombre portée du projet immobilier, dans un contexte

marqué durablement par l'augmentation globale des températures et la multiplication des épisodes caniculaires l'été ».

o L'eau

L'eau constitue une thématique abordée sous différents angles. *« Il semble manquer des sources d'eaux comme des fontaines qui apportent de la fraîcheur. La ville répond que des fontaines d'eau potable sont prévues à différents endroits du projet d'aménagement. En outre « La création d'une noue humide dans l'extension du square Parodi et le déploiement d'un réseau d'arrosage dans le square, le terre-plein central et le parvis aura un double effet bénéfique. Il permettra d'une part de développer des espèces végétales, et de l'autre, de favoriser les îlots de fraîcheurs urbain. L'arrosage permet d'humidifier les sols, et permet également l'évapotranspiration des végétaux. Ce phénomène de vaporisation constitue un moyen durable de lutter contre les îlots de chaleurs urbains ».* Sur ce même sujet la Ville précise aussi que *« la problématique de l'îlot de chaleur a été prise en compte dans la conception, en particulier dans le choix d'un revêtement de sol clair permettant de limiter l'accumulation de chaleur, par la végétalisation de larges parties du parvis ».*

o L'éclairage

S'agissant de l'éclairage, la Ville de Paris indique qu'*« une réflexion spécifique sur l'éclairage a été menée, cherchant à conjuguer sécurité et respect de la biodiversité et de la trame noire. Le nouveau plan lumière prévoit la mise en place de luminaires à une altimétrie plus réduite, permettant un éclairage différencié des différentes zones du projet ».*

« Les nouveaux espaces verts sont conçus comme des espaces naturels dans lequel seules les circulations principales auront un niveau d'éclairement comparables à celui des trottoirs de voirie. L'éclairage de toute végétation et des zones naturelles : pelouses, massifs, haies, arbustes, arbres, plan d'eau, espaces écologiques est proscrit. En outre, l'éclairage des aires de jeux, et plus généralement, de tout équipement ou zone dont l'usage n'est pas nocturne est proscrite pour éviter des problèmes de mésusage nocturne ».

Les espaces verts

L'enjeu de la pleine terre, permettant la plantation et le développement d'arbres de haute tige (quoi que ce parti soit contesté par un contributeur : *« Pourquoi ne pas planter des arbres plus petits qui finiraient par grandir ? L'empreinte carbone du transport d'arbres de 15 mètres de haut sera beaucoup plus élevée... »*), est abordé au travers de différentes interpellations (*« Svp, choisissez les arbres en pleine terre ! », « il FAUT VÉGÉTALISER au possible », « je suggère la création d'un grand espace vert de verdure », « la place doit être aménagée comme une forêt »*...). Une demande répétée, quantitative et qualitative, en faveur de plus de plantations est exprimée pour *« verdier », « mettre de vrais arbres », « plus de vert que de béton »,* par exemple *« pour protéger les piétons du soleil en été »* à proximité des passages piétons et *« pour limiter l'impact de la chaleur lors des canicules »* ; *« Il faut que soit vert, mais très vert de façon à ce qu'il y ait plus de vert que de béton, des fleurs, de grands arbres, de la pelouse ! »*. Cette demande porte également sur les plantations d'alignement, telles que sur l'avenue de la Grande-Armée, dans un souci de cohérence du projet. Des doutes sont enfin exprimés sur la réalité des hypothèses avancées au stade de la conception (*« beaucoup de vert sur les croquis, comme toujours dans ces cas-là »*). FNE Paris constate, selon les évaluations de surfaces un *« solde positif d'espaces verts de 1 200 m2 environ où la présence de pleine terre n'est pas avérée »* et s'interroge sur les chiffres annoncés de

plantations d'arbres « **bien supérieurs au nombre d'arbres capables de se déployer au final sur la surface au sol** ». Un participant propose de transformer la place dévolue au projet immobilier à une « **pépinière pour nos étudiants en espace vert mais aussi pour nos parcs et jardins** »... « **En place de la zone constructible, destinons cette surface à un artiste jardinier international. Cela dans l'esprit du festival de jardins de Chaumont sur Loire. Offrons une carte blanche tous les deux ans environ, à un nouveau concepteur pour une nouvelle idée de jardin** ».

Au regard de ces préoccupations et de ces inquiétudes la Ville indique que « **le projet prévoit de végétaliser dès que cela est possible** ». Sont distinguées toutefois la partie sud du projet, la « **lisière majeure** », qui constituera une extension boisée (« **630 arbres seront ainsi plantés en pleine terre sur la partie sud du projet, dans l'extension du Bois de Boulogne et du square Parodi qui constituera un véritable jardin** », « **composée de grands arbres** », suffisamment espacés pour permettre leur développement), de la partie nord dont les contraintes ne permettent pas le même type d'aménagement et de végétalisation : « **La partie sud du projet est densément plantée d'arbres en pleine terre, notamment le long de la voirie, permettant d'apporter de l'ombre sur ces espaces. La partie nord est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques** » et les usages futurs ; il en est ainsi sur le terre-plein central, les ouvrages de franchissement ou les espaces publics coté 17ème arrondissement précise le maître d'ouvrage. Plusieurs habitants du 17ème arrondissement relèvent à cet égard une différence de traitement entre le sud et le nord du projet qui leur serait défavorable.

La Ville complète son propos en précisant que, « **avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares. Il permettra d'étendre les ambiances du Bois de Boulogne jusqu'à l'Axe majeur, marqué en particulier par une alternance de végétation dense et de clairières déclinant les essences végétales caractéristiques du Bois** » ; « **la densité d'arbres au sein de l'extension du square Parodi à la livraison du projet sera donc d'environ 300 arbres par hectare** ». Qu'il s'agisse des arbres qui vont être plantés ou de la typologie, l'équipe de maîtrise d'œuvre s'est inspirée, selon le maître d'ouvrage, « **du plan Alphand avec des clairières et des bosquets pour ouvrir les perspectives et apporter de la lumière. En termes de palette végétale, des arbres d'essence forestières adaptés au climat et aux conditions urbaines de la ville de Paris (chênes, érables, pins) sont prévus .../... L'ambition est de réinterpréter cette écriture et de mettre en scène la porte Maillot en arborant le trottoir sud de l'Axe majeur avec un panachage d'arbres de grand développement d'essence forestière** ». Une réflexion en vue d'une rénovation future du square Parodi est envisagée, pour l'inscrire dans l'esprit du projet Maillot. Le cas échéant, son programme tiendra compte des usages existants, pour les développer ou les faire évoluer, dans un cadre concerté avec les riverains.

Plusieurs contributions regrettent la disparition de l'espace vert central que constituait la place Soljenitsyne (80 arbres abattus, 120 tilleuls selon un autre participant) et s'inquiètent de l'éventuel abattage d'autres arbres en raison du projet de réaménagement, d'autres questionnent le bilan suppression/ajouts de plantations.

La Ville répond que l'abattage des arbres de la place en 2016 a été justifié par les nécessités du prolongement du RER E vers l'ouest et précise que « **le projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot prévoit l'abattage de trois arbres** ». Elle complète : « **Le projet permet de transformer 14 550 m² actuellement dédié à la voirie dans le PLU en zone Urbaine Verte (UV) ou en zone Naturelle et Forestière (N). En même temps, 13 300m² de zone UV sont transformés en zone UG, majoritairement en voirie. Le bilan est donc positif au PLU, il permet d'augmenter les surfaces végétalisées protégées par rapport à l'existant. Surtout, le projet améliore la qualité et l'accessibilité des espaces verts : il substitue à un espace vert isolé, peu accessible et fréquenté, au cœur d'un rond-point très routier, un grand espace vert, continu, de 3 hectares avec le square Parodi existant** ».

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

Un intervenant propose une autre approche des espaces verts en imaginant, « **au-delà d'espaces verts et plantés, des jardins collectifs et partagés avec des cours de jardinage, ou donner en location une partie pour des champs de fleurs** ». En ce qui concerne l'extension du square Parodi le parti pris est « **de proposer des espaces moins programmés, de type clairière en pelouse, pour favoriser l'appropriation libre par les usagers (pique-nique, jeux, etc.)** » précise la Ville.

L'association des Promeneurs de la Petite Ceinture déclare ne pas avoir « **d'avis particulier en ce qui concerne le projet** » mais estime que « **très peu a été fait pour végétaliser le tracé de la petite ceinture** », particulièrement aux abords de la Porte Maillot qui constitue une zone particulièrement intéressante aux yeux de l'association. Elle souhaiterait également que la Promenade Pereire soit étendue en lieu et place du parking existant pour constituer une promenade verte continue.

La ville de Paris rappelle que « **le boulevard Pereire ne fait pas partie du périmètre du projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot et aucune intervention n'est programmée dessus à ce jour. La Ville de Paris envisage une réflexion prospective sur la possible transformation de ce parking en extension de la promenade Pereire, et pourrait mener une étude en ce sens à l'avenir** ».

Le square Parodi pourrait devenir, selon un contributeur, « **un square réinventé, d'un autre type, une partie fleurs, un autre potager, un espace café, une mixité de génération** ». Un autre suggère « **de créer au centre de ce square, un espace de détente. Cet espace pourrait proposer, à l'image du jardin des tuileries du mobilier urbain modulable (chaises, transat, etc...). De plus, il pourrait intégrer un food court (besoin de 500 à 1 000 m²) qui inclurait une démarche éco-responsable. Cet espace pourrait être réalisé à partir de conteneurs recyclés, et pourrait proposer une gamme de produits régionaux qui valoriseraient les circuits courts** ».

La ville de Paris rappelle que « **le square Parodi fait partie du site classé du Bois de Boulogne, tout comme l'extension qui va être créée. Ce classement contraint les usages de celui-ci, ainsi que son aménagement, qui doit se faire en cohérence avec les caractéristiques paysagères et patrimoniales du Bois. En matière d'usages, le parti pris pour l'extension du square Parodi est de proposer des espaces moins programmés, de type clairière en pelouse, pour favoriser l'appropriation libre par les usagers (pique-nique, jeux, etc.). En parallèle, le projet Maillot pourrait constituer l'amorce d'une promenade le long du tramway qui pourrait se développer dans le square existant, vers le sud. Une réflexion en vue d'une rénovation future du square Parodi est envisagée, pour l'inscrire dans l'esprit du projet Maillot. Le cas échéant, son programme tiendra compte des usages existants, pour les développer ou les faire évoluer, dans un cadre concerté avec les riverains** ».

Thème n°5 : Questions Diverses

- La coordination des travaux

L'ampleur des travaux, la multiplicité des chantiers soulèvent des inquiétudes exprimées dans les observations : « **La chronologie des travaux, dont la fixation relève des pouvoirs du Maire, a été particulièrement mal conçue: Travaux titanesques de la station du RER E depuis 2018, construction du tramway, aménagement de la porte Maillot, sans compter les travaux privés tels que le réaménagement du siège de Peugeot, avenue de la grande armée, la réfection de l'immeuble de l'AFCI sur la même avenue, la réfection de vastes immeubles de bureau**

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

Boulevard de l'Amiral Bruix et Avenue Malakoff. Les riverains ont l'impression de ne pas vivre dans un quartier mais bel et bien dans un chantier. ».

Ainsi, un contributeur formule une demande : **« Dans ce cas merci de faire un tableau des priorités car les habitants commencent à être fatigués de ce remue ménage. »**

« Consciente des nuisances que génèrent l'ensemble de ces chantiers, la Ville de Paris s'attache à minimiser autant que possibles leurs impacts. Pour cela, elle a confié à la SPL PariSeine un mandat pour la coordination générale des divers chantiers en septembre 2018. Cette coordination générale associe notamment l'ensemble des maitres d'ouvrages et gros exploitants du périmètre, notamment l'exploitant du Palais des Congrès, pour organiser la cohabitation des chantiers, leur ordonnancement, et limiter autant que possible les nuisances, dans le respect des calendriers et des impératifs de chaque projet concerné. La mise en œuvre du projet immobilier devant l'actuel Palais des Congrès a en outre été programmée pour l'après JOP »

- Les projets Mille Arbres et Paris Multistrates

Plusieurs déposants s'interrogent sur l'articulation entre cette opération soumise à déclaration de projet et permis d'aménager et les projets Mille Arbres et Multistrates : **« Nous n'avons pas tellement vu l'aménagement du côté des Mille arbres ».** Ils souhaitent savoir si ces projets sont maintenus : **« sont-ils toujours maintenus et si oui quand le début des travaux est-il confirmé ? »**, **« Ne voyant toujours pas les travaux de Mille arbres et Multistrates pointer leurs nez je me dis qu'il doit y avoir des recours. ».**

Certains émettent un avis : **« les projets 1000 arbres & Ville Multistrate sont un peu écrasants par une hauteur trop grande par rapport aux alentours. »** mais aussi **« Le projet Mille Arbres va aussi faire de cette Porte un lieu unique... ».**

La Ville de Paris apporte une réponse précise en trois temps. Elle rappelle tout d'abord **« Les projets Mille Arbres et Ville Multistrates, projets sous maîtrise d'ouvrage privée qui viendront couvrir le boulevard périphérique aux abords de la Porte des Ternes, ne sont pas une composante du projet de la Porte Maillot. »**, puis elle mentionne que ces projets suivent des procédures qui leur sont propres **« Tous deux ont fait l'objet d'une étude d'impact, soumise au public, qui ont permis de mesurer les impacts en matière de pollution atmosphérique. Les deux porteurs de projet attachent une attention particulière à cette problématique dans la mise en œuvre de leur projet. »** ou **« Le périmètre de ce dernier n'intègre pas les abords de Mille Arbres, à l'exception du carrefour à l'extrémité sud du boulevard Pershing. Aussi, aucune intervention n'est prévue sur l'avenue des Ternes ni sur l'avenue du Roule à Neuilly-sur-Seine. ».**

La Ville de Paris informe **« Après enquête publique, pour Mille Arbres, et PPVE, pour Ville Multistrates, chacun de ces deux projets a fait l'objet d'un permis de construire délivré en 2019. Les travaux pourraient s'engager en 2021 pour l'un ou l'autre projet, mais ce calendrier n'est pas confirmé à ce jour, les permis de construire faisant l'objet de recours. ».**

- Les procédures retenues pour la tenue des Jeux Olympiques

Certaines observations, tout en soulignant le lien affirmé dans le dossier soumis au public entre l'opération de réaménagement de la Porte Maillot, s'interroge sur la procédure suivie par la Ville de Paris dans le cadre de la candidature aux Jeux Olympiques : **« les JO semblent être un élément important dans la reconfiguration de la**

place. Évidemment, un évènement décidé sans aucune consultation des Parisiens, et qui sera une catastrophe financière, une catastrophe pour les habitants qui seront contraints par toutes les mesures restrictives de liberté, dans l'intérêt des profiteurs ».

La Ville de Paris, dans sa réponse, reprend les éléments contenus dans le dossier à savoir la qualification « **carrefour de voies olympiques** » attribuée à la Porte Maillot et la « **desserte des hôtels prévus pour l'hébergement des membres de la famille olympique** ». Puis, elle précise « **L'opération bénéficie d'ailleurs à ce titre de certaines dispositions particulières. Pour autant, le contenu du projet de la Porte Maillot et les choix d'aménagement n'ont pas été faits en fonction des JOP.** » mais ne se réfère pas à la procédure suivie lors de la phase de candidature.

- La sécurité générale

La question de la sécurité, diurne et nocturne, des espaces verts (et d'une façon générale de l'ensemble des nouveaux espaces publics) est fréquemment abordée et représente une préoccupation partagée par de nombreux contributeurs (« **{le projet} n'est pas très clair sur l'animation de ces espaces verts .../... il ne faudrait pas que cela devienne un coupe gorge** », « **comment cela va-t-il se passer concernant la sécurité ? Y'aura il des caméras de surveillance ? Quid de la sécurité la nuit dans le nouveau parc ?** » Le public cite notamment les risques de la prostitution, de la drogue, « **les commerces illégaux** » ; « **cet aspect-là {propreté et sécurité} est encore très flou et l'inquiétude des riverains est bien réelle** ».

La Ville précise que « **Des points lumineux de repère pour sécuriser les cheminements ont été intégrés à la demande de la Préfecture de Police. Dès la conception de ce projet, des démarches auprès des services compétents, Préfecture de Police en particulier, ont été faites pour que cet espace public puisse être utilisé par les habitants et/ou usagers sans compromettre leur sécurité** » ; « **L'hypothèse d'implantation de caméras de surveillance est ainsi à l'étude. Plus globalement, le projet permet de supprimer des tunnels piétons et un grand nombre de recoins, conséquence de la topographie accidentée du site aujourd'hui. Le nouveau nivellement, plus plat, est porteur d'une amélioration des circulations douces, mais également de la sécurité du site** ».

- L'hygiène et la propreté

Un habitant fustige le non-respect de la réglementation relative aux animaux de compagnie et suggère que des « **crotoirs pour chiens** » soient prévus dans l'aménagement projeté (tout en précisant « **nous n'avons pas de chiens mais un enfant** »). La ville répond que « **l'hypothèse de création d'un espace dévolu aux chiens** » pourra être envisagée au sein du square Parodi dans le cadre d'une concertation sur les futurs usages avec les habitants.

Un autre exprime sa crainte que les immeubles végétalisés n'attirent les rongeurs (« **je suis contre les constructions végétalisées qui feront ressembler la Porte Maillot aux HLM du 15ème, avec les rats en plus** »). Cette préoccupation n'est pas explicitement considérée par la ville dans ses réponses.

- La dénomination de la Place Porte Maillot

Un contributeur demande « **pourquoi ne pas nommer cette place la Place du Général Koenig plutôt que l'actuel croisement derrière le palais des Congrès** ».

La Ville de Paris n'a pas répondu à cette demande.

ANALYSE DES GARANTS SUR LE DÉROULÉ DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

À l'issue de la procédure, les garants ont analysé, comme l'y invite leur lettre de mission, la « qualité du processus » de participation du public par voie électronique. Cette appréciation est fondée sur les critères suivants, selon lesquels la PPVE est susceptible d'atteindre l'effectivité, c'est-à-dire le respect du droit à l'information et à la participation : la transparence, la complétude et l'accessibilité de l'information mise à la disposition du public ; la pertinence, la précision et l'argumentation des réponses apportées par le maître d'ouvrage (y compris les éventuelles évolutions du projet apportées par le maître d'ouvrage ; la capacité du maître d'ouvrage à tenir compte des situations pour faire évoluer, en cours de procédure, et adapter, si nécessaire, les modalités du dispositif de participation pour favoriser et animer le dialogue avec le public.

○ Un contexte particulier pour la procédure de participation

Si les conditions particulières dans lesquelles s'est déroulée cette procédure de PPVE ont pesé sur sa préparation et son organisation, elles ont simultanément conduit à en adapter les modalités, à la demande des garants comme à l'initiative de la Ville.

Ainsi, les contraintes sanitaires liées à l'épidémie de la Covid 19 (selon les prescriptions gouvernementales, les précautions de la Ville ou les recommandations de la CNDP) ont nécessité d'une part le redéploiement du dispositif de participation en mode dématérialisé (web conférence, répondeur enregistreur...), empêché d'autre part la mise en œuvre de certaines modalités préconisées par les garants (visites accompagnées de découverte du site...). Toutefois, la participation n'a pas été entravée par ces éléments de contexte. Le public, principalement des particuliers, a déposé très régulièrement des observations tout au long des quelque six semaines de la procédure et a été présent lors des deux temps d'échange avec le maître d'ouvrage, lors de la réunion publique ou de la webconférence.

○ Une lisibilité insuffisante du projet

La double temporalité du projet soumis à PPVE (horizon 2024 pour le projet de réaménagement des espaces publics avec l'aménagement provisoire de la place et celui de réaménagement des accès au parc de stationnement, d'une part, et post 2024 pour le projet immobilier, d'autre part) a pu brouiller sa lisibilité et en altérer sa compréhension aux yeux du public, d'autant que certaines réponses du maître d'ouvrage apparaissent très conditionnelles en ce qui concerne cette seconde échéance.

Projet parisien articulé avec celui des Allées de Neuilly, sur le territoire de la commune limitrophe, et la RN 13 (avenue Charles de Gaulle), le réaménagement de la place de la Porte Maillot a été l'objet de nombreuses interrogations sur l'impact de la reconstitution de l'Axe majeur sur la circulation de surface, notamment Est-Ouest, piétonne, cycliste ou automobile ; peu d'observations ont cependant été directement formulées par les Neuilléens. La ville de Neuilly s'est, de fait, peu impliquée dans la procédure, qu'il s'agisse de relayer la communication auprès des riverains ou de faire valoir ses points de vue, réserves ou propositions.

La question du stationnement (alors que le « parc public de stationnement de la Porte Maillot et ses accès » est constitutif de la procédure de participation) a été peu abordée dans sa globalité, qu'il s'agisse du stationnement souterrain, du stationnement de surface ou de la relation entre les deux.

Mise en compatibilité du PLU de Paris par déclaration de projet – Permis d'aménager

Opération de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement et de ses accès

- **Des réponses à approfondir de la part du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage a répondu à chaque observation, mais pas toujours à tous les items soulevés par le public. Les réponses, souvent rédigées de manière thématique, sont parfois dupliquées et, de fait, non adaptées ou insuffisamment circonstanciées au regard des observations.

Certaines réponses, par ailleurs, pour des raisons prudentielles qui peuvent être compréhensibles, demeurent imprécises (« Le projet intègre une réflexion... »), se référant à des études à venir ou non abouties, à une planification dont la perspective est lointaine, à un périmètre plus large que celui du projet, à une non-compétence administrative...

Il en est notamment ainsi en matière de gestion de certains impacts environnementaux, du devenir du parking Pereire, de la rénovation future du square Parodi, de la traversée par les piétons et cyclistes des bretelles du boulevard périphérique pour se rendre de ce Square au Bois de Boulogne, de la réorganisation de la ligne PC avec la possibilité d'un terminus à la Porte Maillot, de l'évolution de la configuration de l'accès au Parking Maillot, des possibilités de prévoir des emplacements de stationnement vélo sécurisé ou non.

Il conviendrait que le maître d'ouvrage réponde de façon plus précise et plus argumentée.

- **Une première prise en considération des points de vue exprimés**

Selon les dispositions de l'article 9 de la Loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, les garants rédigent une synthèse des « *observations ou propositions du public, des réponses du maître d'ouvrage et, le cas échéant des évolutions apportées au projet* ». Par ailleurs, la présente procédure de participation est organisée dans le cadre de l'élaboration de deux décisions prédéfinies. Les observations déposées, les réponses du maître d'ouvrage et les éventuelles évolutions du projet doivent donc concourir à la prise des deux décisions finales et intervenir avant leur approbation ou délivrance.

Dans ses réponses aux observations, la Ville de Paris renvoie fréquemment à des pistes d'étude, des réflexions à engager, des décisions à venir... Cette rédaction ne permet pas de prendre véritablement en compte la contribution du public dans le cadre de la procédure, d'articuler des évolutions du projet en conséquence, ou d'en expliquer l'intégration dans l'élaboration des décisions finales.

Le 17 novembre 2020, la Ville de Paris, en tant que maître d'ouvrage, a publié sur le site dédié à la présente procédure de participation un « *tableau des évolutions proposées par la Ville de Paris pour tenir compte des observations et propositions du public* ».

DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

DEMANDES DE PRÉCISIONS

Afin que le droit à l'information et à la participation du public soit garanti, les garants demandent à la Ville de Paris, maître d'ouvrage d'apporter des précisions et compléments sur les points soulevés par le public pendant la procédure de participation suivants :

- La mise en place de feux de signalisation sur les voies cyclables ;
- L'importance et la localisation des parcs de stationnement pour deux roues, notamment sur le parvis du Palais des Congrès ;
- Les moyens de protection des zones piétonnes contre la circulation et le stationnement des deux roues ;
- L'avis concernant la proposition de création de cheminements ombragés et protégés des intempéries sur le parvis du Palais des Congrès.

Il conviendrait aussi de mieux préciser en quoi les caractéristiques du projet, sa conception et sa mise en œuvre participent de la poursuite des objectifs du plan Climat de la Ville de Paris, notamment en matière d'amélioration de la qualité de l'air.

RECOMMANDATIONS

Afin d'assurer l'effectivité de la procédure de Participation du public par voie électronique sous l'égide de la Commission nationale du débat public et compte tenu du fait que l'opération de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrit dans un processus long et évolutif, les garants présentent deux recommandations :

- Le sujet de l'incidence du projet sur la circulation fait l'objet de prises de position passionnées et généralement peu argumentées. Cette situation, souvent rencontrée lors d'autres procédures de concertation, nuit à l'effectivité du débat sur ce sujet ; elle traduit souvent une contestation de la parole publique sur la circulation, quelquefois basée sur des observations du public différentes des prévisions des études, ou le plus souvent l'inaccessibilité de ces études présentées par des experts. Pour éviter cette absence de débat argumenté sur ce sujet, les garants recommandent au maître d'ouvrage d'élaborer une pédagogie de sa présentation pour expliquer les principaux aspects techniques de la circulation, identifier les indicateurs d'appréciation pris en compte permettant de comparer aux prévisions l'incidence réelle du projet sur la circulation ;
- La Participation du public par voie électronique a illustré la difficulté, pour de nombreuses personnes non averties, d'appréhender dans sa globalité un projet complexe et fortement interdépendant avec son environnement. À cet égard l'absence d'une maquette, comme support de visualisation et de compréhension, a par exemple été relevée. Dès que possible, la Ville devrait considérer et satisfaire ce besoin de compréhension, et donc d'appréhension, par tout moyen de communication approprié.

LISTE DES ANNEXES

- **ANNEXE 1** : Déroulement de la procédure de Participation du public par voie électronique sous l'égide de la Commission nationale du débat public
- **ANNEXE 2** : Courrier de saisine adressé à la Présidente de la CNDP (23 décembre 2019)
- **ANNEXE 3** : Décision n°2020/23/ PORTE MAILLOT/1 de la CNDP désignant les garants (5 février 2020)
- **ANNEXE 4** : Lettre de mission de la CNDP adressée aux garants, en date du 28 février 2020
- **ANNEXE 5** : **Ensemble** des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage
- **ANNEXE 6** : Supports d'information et de communication

ANNEXE 1 : DÉROULEMENT
DE LA PROCÉDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE
SOUS ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

23 décembre 2019	Envoi du courrier de la Maire de Paris saisissant la CNDP pour la désignation d'un garant
5 février 2020	Décision n°2020/23/PORTE MAILLOT/1 de la CNDP désignant S. DENIS DINTILHAC, J-L. LAURE et F. NAU, garants de la Procédure de participation par voie électronique
28 février 2020	Envoi de la lettre de mission de la CNDP aux garants désignés
11 mars 2020	Publication de l'Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
28 et 31 août 2020	Publication de l'Avis de la Participation du Public par Voie Electronique dans Le Parisien 75 et 92, Les Echos et Libération 75 et 92
28 août 2020	Affichage sur site de l'Avis de la Participation du Public par Voie Electronique
16 septembre 2020	Ouverture de la Participation du public par voie électronique
28 au 29 septembre 2020	Publication de 18 réponses de la Ville de Paris, maître d'ouvrage
5 au 9 octobre 2020	Publication de 17 réponses de la Ville de Paris, maître d'ouvrage
13 au 16 octobre 2020	Publication de 46 réponses de la Ville de Paris, maître d'ouvrage
25 octobre 2020	Clôture de la Participation du public par voie électronique
28 au 30 octobre 2020	Publication de 26 réponses de la Ville de Paris, maître d'ouvrage
4 au 6 novembre 2020	Publication de 32 réponses de la Ville de Paris, maître d'ouvrage
9 au 13 novembre 2020	Publication de 6 réponses de la Ville de Paris, maître d'ouvrage
20 novembre 2020	Remise de la synthèse par les garants à la Ville de Paris, autorité organisatrice de la procédure



Direction de l'Urbanisme

Affaire suivie par :

Fabien VAUJANY (chargé de projet porte Maillot) et Gladys CHASSIN (procédure de PPVE)
Tél : 01 42 76 34 85 - fabien.vaujany@paris.fr et 01 42 76 30 76 - gladys.chassin@paris.fr

Paris, le 23 DEC. 2019

La Maire de Paris

à

Madame la Présidente de la Commission nationale du débat public

Objet : Opération de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot, du parc public de stationnement de la porte Maillot et de ses accès, située à proximité immédiate d'un site nécessaire à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des jeux Olympiques ou Paralympiques, et susceptible d'en affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation.

P.J. : 7 documents (formats papier et numérique) en 2 exemplaires :

- Plan de situation du projet ;
- Plan de composition du projet ;
- Résumé non technique de l'étude d'impact du projet ;
- Délibération du Conseil de Paris relative au bilan de la concertation sur le projet, aux objectifs et au programme de l'opération ;
- Arrêté et bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLU ;
- Décret n°2019-1164 du 8 novembre 2019 modifiant le décret n°2019-95 du 12 février 2019 pris pour l'application de l'article 20 de la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique ;
- Délibération du Conseil de Paris relative à la mise en œuvre de la participation du public par voie électronique.

En application des articles 9 et 12 de la loi 2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, et du décret n°2019-1164 du 8 novembre 2019, je vous saurais gré de bien vouloir désigner un garant afin de conduire la participation du public par voie électronique ayant pour objet :

- Le projet de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot, du parc public de stationnement de la porte Maillot et de ses accès, lequel est situé à proximité immédiate d'un site nécessaire à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des jeux Olympiques ou Paralympiques, et susceptible d'en affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation, conformément au décret n° 2019-1164 du 8 novembre 2019 modifiant le décret n° 2019-95 du 12 février 2019 pris pour l'application de l'article 20 de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique ;
- La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme relative au projet de réaménagement susmentionné.

Madame la Présidente de
la Commission Nationale du Débat Public
244, boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Le maître d'ouvrage du projet est la Ville de Paris, représentée par la SPL Pariseine, Maître d'ouvrage délégué. La personne publique responsable du plan est la Ville de Paris, représentée par Monsieur Claude Pralraud, Directeur de l'Urbanisme de la Ville de Paris.

Le projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot a pour ambition de faire du Bois de Boulogne un monument magistral de la Porte Maillot et consiste avant tout en la mise en scène de l'Axe Majeur reconstitué : au sud, par la création d'une extension du square Alexandre et René Parodi et du Bois de Boulogne, marquée par la Lisière Majeure, une lisière paysagère qui s'appuie sur l'axe, vitrine du Bois de Boulogne ; au nord, par l'aménagement d'une parcelle constructible et d'une place qui accompagne un nouveau pôle multimodal. Durant la phase transitoire, soit de la fin du réaménagement des espaces publics et jusqu'à la construction du futur bâtiment, et en tout état de cause pendant les jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, un parvis provisoire partiellement végétalisé sera aménagé. L'important carrefour giratoire routier disparaît au profit d'une chaussée classique de part et d'autre d'un large terre-plein central.

Pour permettre la réalisation du projet, la Ville a engagé une procédure commune portant sur l'évaluation environnementale du projet de réaménagement, conformément à la décision n°DR1EE-SDDTE-2019-072 du 2 avril 2019, ainsi que sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU nécessaire à la réalisation du projet. Le projet de réaménagement a fait l'objet d'une demande de permis d'aménager le 12 novembre 2019.

Afin de vous permettre d'apprécier la nature et l'importance de la procédure prévue, vous trouverez notamment ci-joints le résumé non technique de l'étude d'impact ainsi que la délibération de la Ville de Paris sur le projet de réaménagement, ses objectifs et la concertation menée. Vous trouverez également le délibéré autorisant la Maire à mener la procédure liée à la participation du public par voie électronique.

Le calendrier actuel du projet conduit à envisager une participation du public par voie électronique au printemps prochain, afin que le Conseil de Paris puisse délibérer en septembre 2019 sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU.

Dans ce contexte, et comme le prévoient les nouvelles dispositions issues de la loi du 26 mars 2018, la désignation d'un garant par vos soins permettra d'accompagner la Ville dans la procédure de consultation du public sur ce projet majeur pour l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques à venir.

Par avance, je vous en remercie.

Pour la Maire de Paris et par délégation,
Le Directeur de l'Urbanisme,



Claude PRALIAUD

SÉANCE DU 5 FEVRIER 2020

DÉCISION N° 2020 / 23 / PORTE MAILLOT / 1

**DECLARATION DE PROJET DE L'OPERATION DE REAMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DE LA PORTE MAILLOT,
DU PARC PUBLIC DE STATIONNEMENT DE LA PORTE MAILLOT ET DE SES ACCES,
VALANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE PARIS**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.123-19,
- vu les articles 9 et 12 de la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024,
- vu le décret n°2019-1164 du 8 novembre 2019 modifiant le décret n°2019-95 du 12 février 2019 pris pour l'application de l'article 20 de la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique,
- vu le courrier de Monsieur Claude PRALIAUD, directeur de l'urbanisme à la Ville de Paris, en date du 23 décembre 2019, agissant en tant qu'autorité organisatrice de la participation du public prévue à l'article L. 123-19 du code de l'environnement, demandant à la CNDP la désignation d'un garant au titre de l'article 9 de la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, pour la déclaration de projet de l'opération de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot, du parc public de stationnement de la porte Maillot et de ses accès, emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris,

Considérant :

- que les enjeux locaux environnementaux, sanitaires, socio-économiques et d'aménagement urbains sont majeurs,
- qu'il est nécessaire de prévoir des modalités de participation en présentiel à définir avec l'autorité organisatrice de la participation avec les garants, en complément de la consultation par voie électronique,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Messieurs François NAU et Jean-Louis LAURE sont désignés garants de la procédure de participation par voie électronique pour la déclaration de projet de l'opération de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot, du parc public de stationnement de la porte Maillot et de ses accès, emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris,

Article 2 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jouanno.', is written over a horizontal blue line. The signature is stylized and cursive.

Chantal JOUANNO

LA PRESIDENTE

Paris, le 28 février 2020

Madame, Messieurs,

Lors de sa séance plénière du 5 février 2020, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants du processus de participation du public par voie électronique (« PPVE ») pour le projet de réaménagement de la porte Maillot.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux enjeux socio-économiques et environnementaux majeurs pour l'Ouest parisien et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

Le projet d'aménagement de la Porte Maillot, par Décret n° 2019-1164 du 8 novembre 2019, est considéré comme une opération connexe aux installations JOP. Ainsi, la PPVE pour ce projet a été décidée en application des articles 9 et 12 de la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des JO 2024 qui disposent que le garant rédige une « **synthèse des observations et propositions déposées par le public [qui] mentionne les réponses, le cas échéant, les évolutions proposées par le maître d'ouvrage du projet ou la personne publique responsable du plan ou programme pour tenir compte des observations et propositions du public** ». Ces articles renvoient également à l'article L.123-19 du Code de l'environnement (« CE »), qui précise les modalités selon lesquelles s'organise cette PPVE.

Rappel des objectifs de la PPVE :

Selon le Code de l'environnement, une procédure de PPVE intervient pour les projets, plans ou programmes non soumis à enquête publique. Son objectif est donc similaire à celui de l'enquête publique, mais ses modalités diffèrent. Pour rappel, l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers, lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Les observations et propositions parvenues et publiées pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage (MO) et par l'autorité compétente pour prendre la décision (art. L.123-1 CE).

.../...

Mme Sylvie DENIS-DINTILHAC, M Jean-Louis LAURE et M François NAU
Garants de la PPVE
Projet de réaménagement de la porte Maillot (75)

En comparaison à la concertation préalable, cette phase de la PPVE, tout comme celle d'enquête publique, permet d'associer le public, certes en amont de la décision de l'autorité compétente, mais en aval de la discussion sur l'opportunité (art. L.121-15-1 CE).

Pour autant, la CNDP souhaite que l'autorité organisatrice de cette participation vous associe à sa définition et à son organisation afin de permettre le respect du droit à l'information et à la participation du public. Cette lettre de mission vise donc à vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

Votre rôle et mission de garants :

Dans le cadre de l'article L.123-19 du Code de l'environnement, la définition des modalités de participation revient à l'autorité organisatrice de la PPVE.

En revanche, votre rôle ne peut en aucun cas être assimilé à celui de « caution démocratique », ni réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. En tant qu'experts des processus de participation, vous êtes à même de prescrire des modalités de la participation, dont vous ferez part à l'autorité organisatrice de la PPVE, l'incitant d'ailleurs à associer le maître d'ouvrage à cette réflexion.

À cette fin, votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Si vous le pouvez, il est donc important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés et prendre connaissance des résultats des précédentes procédures de concertation sur ce projet afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la PPVE. Dans tous les cas, cette analyse vous permettra d'accompagner et de guider le maître d'ouvrage dans l'élaboration du dossier de PPVE afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de clarté et de lisibilité des informations mises à disposition du public. Pour cela, je vous rappelle que l'article L.123-19 du Code de l'environnement dispose qu'un accès numérique et, sur demande, papier de ce dossier doit exister pour tous.

J'attire ici tout particulièrement votre attention sur les enjeux majeurs de ce projet, tant environnementaux, que socio-économiques ou d'aménagement urbain, pouvant avoir des effets sur le déroulement et la qualité de la PPVE. Pour n'en citer que quelques-uns :

- Les enjeux des mobilités et du stationnement ;
- L'impact sur la porte Maillot des objectifs assignés aux différents projets (notamment Eole, T3) et de leurs liaisons avec le métro (ligne 1), le RER C, et les autres modes de transport ;
- La place sur le domaine public des différents modes de déplacement de surface (bus, cars, deux roues, nouvelles mobilités, piétons, y compris celle des équipements d'accueil et de stationnement), les sites propres et les sites partagés, leurs articulations et les différents flux prévisionnels, la qualité de service notamment en termes de confort et de sécurité, non seulement à l'intérieur du périmètre opérationnel du projet mais aussi sur les espaces adjacents pour montrer les cohérences et les continuités ;
- La clarté de l'information sur la nouvelle configuration des flux routiers avec l'identification des itinéraires modifiés, et l'incidence sur la fluidité et leur saturation, tant à l'horizon de la période tenue des JO qu'à terme lorsque l'ensemble des projets seront réalisés (notamment le nouvel immeuble de 30 000m², les opérations Mille arbres et Multistrates) ;
- L'incidence des aménagements sur le stationnement compte tenu des modifications apportées au parc de stationnement de la porte Maillot et au stationnement de surface aux abords ;
- Les enjeux économiques relatifs au nouvel immeuble de 30 000m² ;
- L'enjeu relatif à la maîtrise des délais des chantiers pour respecter l'échéance de la tenue des JO ;
- Les enjeux environnementaux signalés par la DRIEE, notamment en termes de trame verte et de corridors biologiques, d'imperméabilisation et d'îlot de chaleur urbain, d'évolution des nuisances sonores et de qualité de l'air et des populations concernées ;

- Les enjeux relatifs au cadre de vie et du paysage, à l'extension des espaces verts et de leurs liaisons avec le Bois de Boulogne et le projet « Les allées de Neuilly » ;
- L'appréciation de l'intérêt général du projet.

Ces éléments et d'autres justifient, au premier abord et en accord avec votre appréciation de terrain :

- **L'organisation de dispositifs participatifs en présentiel, dont l'enjeu est de permettre une appropriation fine des projets prévus sur ce secteur de la Porte Maillot tant à l'égard des éléments programmatiques que dans leur inscription dans le site et leurs fonctionnalités. A ce titre, peuvent être prévues une ou des réunions publiques de présentation (projet et procédure) et de restitution mais aussi toute modalité d'action participative, éventuellement thématique, sur le terrain pour inclure le public le plus large possible**
- **L'attachement à débattre avec le public des enjeux du projet**, notamment ceux cités supra

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L.123-19 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la participation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur les modalités de la PPVE au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche participative. Cet avis doit mentionner le projet, les coordonnées des autorités compétentes et des garants, la ou les décisions qui peuvent être adoptées par la suite, l'ensemble des conditions dans lesquelles les informations seront partagées au public, l'adresse du site où peut être consulté le dossier, les éléments d'incidence du projet sur l'environnement et les lieux de consultations de l'étude d'impact et de l'avis de l'Autorité environnementale.

Votre mission s'achève par la rédaction de la synthèse des propositions du public, des réponses apportées par le Maître d'ouvrage et le cas échéant des évolutions proposées par le Maître d'ouvrage. Vous pouvez pour cela vous inspirer des logiques de rédaction d'un bilan de concertation préalable et des premières synthèses publiées, qui supposent de résumer, outre la méthodologie retenue pour permettre la participation du public, votre appréciation indépendante sur la qualité de ce processus mené par le Maître d'ouvrage et, le cas échéant, les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Cette synthèse est transmise à l'autorité organisatrice, au maître d'ouvrage et à la CNDP qui la rendent publique.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard de l'autorité organisatrice de la participation, du Maître d'ouvrage et des parties prenantes, afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

Pour cela, le maître d'ouvrage – par l'intermédiaire de la CNDP – vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019, relatif aux frais et indemnités des membres de la CNDP et des CNPD, des délégués régionaux et des garants désignés par la CNDP. A ce titre, une convention financière est signée par la CNDP et le maître d'ouvrage. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au maître d'ouvrage, qui verse l'indemnité relative à la mission des garants à la Commission nationale du débat public, qui la transfère ensuite à ces derniers.

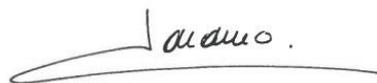
Relations avec la CNDP :

Dans le cadre de cette mission particulière qui vous est confiée, il est nécessaire que nous puissions conserver un contact régulier afin que vous nous teniez informés du bon déroulement de la PPVE

(qualité du dossier, définition des modalités numériques, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). L'équipe de la CNDP se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Messieurs, en l'assurance de ma considération distinguée.

Chantal JOUANNO

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jouanno.', with a long horizontal flourish underneath.

ANNEXE n° 5

OBSERVATIONS DU PUBLIC ET REPONSES DE LA VILLE DE PARIS

Thèmes :

- 1- Les mobilités et les usages
- 2- L'aménagement des espaces publics
- 3- Le projet immobilier
- 4- L'environnement
- 5- Les questions diverses

Numéro	Observations du public	Réponses de la Ville de Paris	Thèmes
1	<p>Sauf erreur de ma part, rien n'est dit sur l'immeuble susceptible d'être bâti en 2027 porte Maillot devant le Palais des Congrès.</p> <p>Il s'agit pourtant d'un emplacement symbolique et extrêmement visible. Un point déterminant pour la réussite du projet dans son ensemble. Qu'est-il prévu ? Quelle est la destination de ce futur bâtiment ?</p> <p>PS : Je travaille dans le 16eme (raison pour laquelle je m'intéresse particulièrement à l'évolution du secteur).</p>	<p>La demande de permis d'aménager qui fait l'objet de la présente Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) porte sur le réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot et n'a pas pour objet d'autoriser la construction du projet immobilier envisagé devant le Palais des Congrès, à l'aplomb du parking public Maillot. La réalisation de ce projet est envisagée dans une seconde phase, au plus tôt à compter de l'automne 2024, après la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP). Plusieurs hypothèses de programmation pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la Mise En Compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (MECPLU), encadrent le champ des possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, en outre, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Le projet devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants. Il devra bien sûr tenir compte du Palais des Congrès existant dans sa conception urbaine et architecturale.</p> <p>La constructibilité maximale prévue pour ce terrain à bâtir est d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher). En termes de volumétrie, le Plan Local d'Urbanisme limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur).</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	3

2	Je n'ai rien lu sur l'avenir du parking situé à l'extrémité du Bd Pereire juste derrière la gare RER.	Le boulevard Pereire ne fait pas partie du périmètre du projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot et aucune intervention n'est programmée dessus à ce jour. La Ville de Paris envisage une réflexion prospective sur la possible transformation de ce parking en extension de la promenade Pereire, et pourrait mener une étude en ce sens à l'avenir.	1
3	<p>Le réaménagement de la place devrait prendre en compte les changements de comportement des usagers amener de plus en plus à utiliser des mobilités douces. Il ne serait pas concevable aujourd'hui de réaménager une grande place parisienne en n'affectant qu'une "voie partagée" dans le sens de la sortie de Paris vers Neuilly (cf plan 2.10). Une piste bidirectionnelle dans les deux sens de circulation permettrait d'ancrer les nouvelles pratiques de circulation douce dans le temps en connectant en sécurité la petite couronne à la capitale. (l'absence de sécurité sur une seule portion d'un trajet à vélo peut remettre en cause son utilisation et donc l'utilité dans sa globalité de l'aménagement dévolu à cet effet)</p> <p>Par ailleurs, le maintien de 8 voies pour les véhicules (4 dans chaque sens) rend l'espacement entre les sens de circulation inutile pour les piétons et les riverains car trop isolé des zones de vie.</p> <p>Sauf erreur, je n'ai pas vu d'information sur la nature du projet immobilier.</p> <p>Enfin, quelle serait la taille de l'espace laissé aux piétons pour circuler sur le trottoir (accueillant les principales sorties du rer E) ?</p>	<p>Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux ; - Suivant l'Axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. Afin de permettre des mouvements cyclables vers le nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont programmés sur la partie nord du projet (mise en place d'une zone partagée au niveau du parvis du Palais des Congrès et piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique). <p>L'aménagement proposé sur l'axe majeur (2 fois 3 voies de circulation + couloir bus ; création d'un terre-plein central) permet d'offrir des traversées piétonnes sécurisées et directes d'un côté à l'autre de l'Axe, traversées aujourd'hui impossibles ou très complexes du fait de la présence du giratoire. Le terre-plein joue également un rôle important dans la gestion des circulations motorisées (mouvements de tourne à gauche) et répond à des contraintes techniques (existence d'une issue de secours du métro).</p> <p>Concernant le projet immobilier envisagé devant le Palais des Congrès, à l'aplomb du parking public Maillot, la demande de permis d'aménager qui fait l'objet de la présente Participation du Public par Voie Électronique porte sur le réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot et n'a pas pour objet d'autoriser sa construction. La réalisation de ce projet est envisagée dans une seconde phase, au plus tôt à compter de l'automne 2024, après la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques. Plusieurs hypothèses de programmation pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, en outre, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Le projet devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'ilot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics</p>	1 3

		<p>environnants. Il devra bien sûr tenir compte du Palais des Congrès existant dans sa conception urbaine et architecturale.</p> <p>La constructibilité maximale prévue pour ce terrain à bâtir est d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher). En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur).</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme</p> <p>Enfin, à terme, au niveau des espaces piétons, le trottoir offrira une largeur de 21m aux piétons entre la façade du projet immobilier et la voirie.</p>	
4	N'est-il pas possible d'assurer une meilleure continuité entre le bois de Boulogne et le square Alexandre et René Parodi en couvrant le périphérique à ce niveau (voir cadres rouges dans le document joint) ?	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de valoriser cette partie du site classé du Bois de Boulogne en lui redonnant son unité ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies existantes reliant Paris au Bois pour améliorer paysage et continuités.</p>	2

5	<p>La porte Maillot est un nœud de circulation entre Paris (ses arrondissements de l'Ouest mais aussi du centre) et les villes de la première couronne ; mais c'est aussi un axe de déplacement entre Paris et son centre d'affaires La Défense.</p> <p>Aussi vouloir en faire un lieu de promenade, de détente ou de "mobilité douce" constitue un handicap majeur à trois principes clés : la liberté de circulation, l'attractivité de cette zone comme espace de développement économique et le décloisonnement entre les quartiers. Paris n'est pas une succession de petits villages. Paris est un centre urbain de taille internationale. Devoir dans la journée aller du centre de Paris à la Défense ou à Rueil-Malmaison, revenir le midi pour un rendez-vous à l'Etoile et devoir repartir à la Défense est un exemple qui est le quotidien de beaucoup de personnes. Cela n'est pas toujours possible en transports en commun et encore moins en vélo, trottinette ou que sais-je. Vouloir flâner au milieu des arbres est formidable, mais il y a le bois de Boulogne, le parc de Saint Cloud la forêt de Fausse-repose pour cela ou même la campagne. Les résidents comme ceux qui viennent porte Maillot pour travailler ont pour la plupart envie d'être là et sont heureux d'être lorsqu'ils y sont dans une VILLE</p> <p>Cet axe doit rester accessible et fluide au déplacement en voiture. je refuse l'attrition d'un ouest parisien voué à devenir une succession de petits village où finalement nous ne pourrions plus aller comme bon nous semble d'un endroit à l'autre. L'assignation à résidence n'est pas un projet, l'attrition n'est pas un projet.</p> <p>Le projet présenté ne laisse pas du tout assez de place aux voitures. L'engorgement sera doublé d'une baisse d'activité économique qui est mortifère.</p>	<p>Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels.</p> <p>Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, le projet vise ainsi à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot, et donc à en améliorer l'accessibilité globale. Il favorisera ainsi le franchissement de la porte par les nombreux piétons qui l'empruntent tous les jours, pour des déplacements tant touristiques, quotidiens que professionnels. De la même manière, alors que les motifs professionnels sont devenus la principale raison des déplacements à vélo et que l'assistance électrique permet des déplacements plus longs et souvent plus performants en temps de parcours, le développement et la sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important, qui permet en outre la promotion d'une mobilité moins polluante.</p> <p>Le projet de réaménagement des espaces publics est donc pensé pour faire cohabiter différents modes de déplacements, et pour permettre une plus grande multiplicité des fonctions et permettre de nouveaux usages, en lien, par exemple avec la présence renforcée de la végétation, composante essentielle de la ville. L'arrivée de nouveaux transports en commun viendra renforcer l'attractivité et le rayonnement économique, touristique et commercial du secteur, qui bénéficiera également de la qualité des nouveaux espaces publics.</p>	1
6	<p>La porte Maillot constitue une coupure urbaine majeure entre Paris et Neuilly et entrave l'accès à la Défense au profit des seuls automobilistes. Il est impératif de réaménager cet espace au profit de tous les usagers.</p> <p>Cet impératif est d'autant plus fort avec l'ouverture d'une troisième ligne de transport au niveau de cette place.</p>	<p>Rééquilibrer les espaces au profit de l'ensemble des usagers du site constitue l'un des objectifs majeurs du projet. La nouvelle place deviendra avec la nouvelle offre de transports (EOLE, T30) un pôle multimodal renforcé. Le réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot permettra de redonner aux mobilités douces d'importantes surfaces dédiées actuellement à la voiture, permettant l'établissement de liaisons piétonnes et cyclables sécurisées sur l'ensemble du périmètre du projet. En complément, la restructuration des voies de circulation permettra la création de voies bus sur l'ensemble de la traversée est-ouest de la Porte Maillot.</p>	1
7	<p>En tant que cycliste quotidien pour aller au travail, la Porte Maillot reste un point noir de mon trajet.</p> <p>Je souhaiterais la mise en place de pistes cyclables larges, sécurisées et dédiées, bien différenciées des cheminements piétons, afin de pouvoir</p>	<p>Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables projetés doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en cours de travaux sur l'avenue du Général de Gaulle à Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe).</p> <p>Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur dans la continuité</p>	1

	traverser la place en toute sécurité et de manière rapide.	des aménagements de la Ville de Neuilly, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points de l'Axe afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. Afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont prévus sur la partie nord du projet (mise en place d'une zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès et piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique). Le plan de synthèse de ces aménagements cyclables se trouve notamment dans la pièce 0.2 du dossier de PPVE, p. 29. L'itinéraire principal au sud de l'Axe Majeur est une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum, indépendant des cheminements piétons. Les pistes cyclables sur l'ensemble du projet sont caractérisées par un béton poncé de couleur beige, permettant la distinction des espaces piétons et vélos.	
8	Serait-il possible de placer des arbres - à proximité immédiate de tout passage piéton pour protéger du soleil en été - ainsi que sur la nouvelle parcelle devant le palais des congrès afin d'éviter un effet "place de la république" ou l'excès de zones minérales semble avoir déplus. Et pour limiter la aussi l'impact de la chaleur lors des canicules.	Le projet prévoit d'étendre le bois de Boulogne et de planter 630 arbres sur l'ensemble du périmètre. Néanmoins, sur la partie nord du projet, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) contraignent la plantation d'arbres. La partie sud du projet est donc densément plantée d'arbres en pleine terre, notamment le long de la voirie, permettant d'apporter de l'ombre sur ces espaces. La partie nord est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques. La problématique de l'îlot de chaleur a été prise en compte dans la conception, en particulier dans le choix d'un revêtement de sol clair permettant de limiter l'accumulation de chaleur, par la végétalisation de larges parties du parvis.	4
9	Ce projet d'autoroute urbaine sans aménagement correct pour les mobilités douces me semble à revoir entièrement. En effet, je suis extrêmement surpris qu'il n'y ait aucun aménagement prévu côté nord pour les vélos, alors qu'il y a pourtant 8 voies de circulation générale qui sont préservées. Cela veut dire que les enfants, usagers vulnérables, ou cyclistes souhaitant garder la vie sauve devront traverser deux fois les 8 voies de circulation, pour traverser la porte maillot depuis le côté sud, même quand ils vont vers l'ouest Depuis Paris vers Neuilly, le seul aménagement direct pour les cyclistes est une voie partagée avec les bus. Jamais je n'y mettrais mes enfants. A rebours de tout le discours parisien et de tous les enjeux du moment, cet aménagement laisse donc 8 voies directes pour les motorisés, mais aucune pour les vélos. Cela va donc encourager les déplacements en voiture individuelle, polluants, accapareurs d'espace etc. Il faut absolument prévoir une piste cyclable des deux côtés de la place, pour tous les flux cyclistes. Les cyclistes sont aujourd'hui plus nombreux que les	Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables projetés doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée, coté Paris (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en cours de réalisation sur l'Avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet prévoit donc bien créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité directe des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points de l'Axe afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est enfin complété, dans le sens nord-sud, par une piste bidirectionnelle créée en parallèle du prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux. Le plan de synthèse de ces aménagements cyclables se trouve notamment dans la pièce 0.2 du dossier de PPVE, p. 29.	1

	motorisés sur certains axes à Paris, ne ratons pas ce tournant en faisant des aménagements au rabais.		
10	Faciliter les sorties des gares de métro et RER est primordiale. Aujourd'hui incompréhensible et fastidieux. Plus de places aux cyclistes ?? trottineurs et piétons. Moins à la voiture car place infernale en bruit et klaxon permanent. Végétalisation au maximum de la place pour prolonger le bois top ! Je fais juvisy - porte maillot Et porte Maillot la Défense très régulièrement en trottinette. Pistes cyclables sécurisées impératives depuis porte Maillot jusque la Défense. Aujourd'hui mieux mais encore plein de points noirs pour la sécurité des ????	La correspondance entre les différents transports en commun sera assurée en surface, avec des espaces repensés, mais également en souterrain. La refonte des espaces publics permettra d'améliorer la lisibilité des accès à ces différents modes de transports. Les usages étant multiples, la conception des espaces publics a pour objectif de favoriser les mobilités douces au niveau de la Porte Maillot, par la création d'itinéraires cyclables sécurisés et continus, et d'espaces piétons repensés sur l'ensemble du périmètre du projet.	1 4
11	Svp, choisissez les arbres en pleine terre ! (Plutôt que des esplanades bétonnée avec de la pelouse recouvrant du béton sur 40 petits cm de terre avec les habituels arbustes pour donner l'illusion de végétaliser. Ex : Bastille, Nation, "jardin" des Halles, République... déserts caniculaires)	Le projet prévoit de végétaliser tous les espaces, dès que cela est possible. 630 arbres seront ainsi plantés en pleine terre sur la partie sud du projet, dans l'extension du Bois de Boulogne et du square Parodi. Au niveau du parvis, sur la partie nord du projet, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis. La problématique de l'îlot de chaleur y a été prise en compte dans la conception, en particulier dans le choix d'un revêtement de sol clair qui permettra de limiter l'accumulation de chaleur, ou par la végétalisation de larges parties du parvis,	4
12	Il est vital que les véhicules privés puissent passer la Porte Maillot de manière fluide. Paris n'est pas une ville musée et les progrès de l'énergie hydrogène rendront les véhicules totalement propres d'ici une dizaine d'années. Il faut donc arrêter de toute urgence les rajouts de pistes cyclables, de trottinettes et autres aberrations qui ne pourront qu'entraver le développement de Paris et l'épanouissement des parisiens dans les années futures. En revanche, la création de voies de circulation additionnelles sur la Porte Maillot pour la désengorger irait dans le bon sens.	Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels. Le développement des véhicules à hydrogène comme combustible, peut, à terme, permettre une lutte contre l'effet de serre et contre la pollution de l'air, ce qui constitue un enjeu important pour nos sociétés. Néanmoins, d'autres éléments sont à prendre en compte en matière d'aménagements routiers, tels que l'encombrement de l'espace public, la sécurité routière et l'accessibilité d'une manière générale. Ainsi, la mobilité du futur doit-elle être envisagée comme la plus diversifiée possible de sorte que les modes de déplacements utilisés correspondent au mieux aux besoins de déplacement de chacun. Les modes de déplacement personnels doux tels que le vélo, la trottinette ou	1

		<p>la marche peuvent être encouragés car ils répondent avantageusement à des déplacements rapides, de courte distance. Ils contribuent à l'amélioration immédiate de la qualité de l'air, et en utilisant moins d'espace, permettent d'envisager d'autres destinations de l'espace public et de favoriser que sa végétalisation et la desimperméabilisation des sols, en réponse au changement climatique.</p> <p>Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, le projet s'inscrit dans cette logique de diversification des mobilités, gage de résilience, et vise donc à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot.</p>	
13	<p>Quelques remarques sur des points précis qui gâchent un peu le projet plutôt bon dans l'ensemble :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dommage que l'alignement d'arbres de l'avenue de la Grande armée ne soit pas prolongé côté Nord. Cela aurait le mérite de donner une continuité à l'avenue et à apporter un peu d'ombre coté Palais des Congrès. - La grande verrière de la gare ne semble pas faire partie du projet d'aménagement mais elle parait une vraie stupidité du point de vue urbain (fuites garanties, glissades, sensation de malaise lorsqu'on marche dessus...) - L'accès au parking souterrain le long du boulevard Pershing est particulièrement raté, on ne comprend pas le circuit en courbe et contre courbe qui tue complètement ce côté de la place, rendant les circulations piétonnes particulièrement difficiles. Ne pouvait-on pas faire plus simple ? 	<p>Les alignements d'arbres de l'avenue de la Grande Armée, et plus globalement de l'Axe Majeur, font partie de l'identité de ce dernier. Dès le début de l'élaboration du projet de la Porte Maillot, les moyens de continuer cet alignement, même partiellement, ont été recherchés. Mais côté nord, du fait de contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment, faible portance des ouvrages souterrains, etc.), la plantation d'arbres s'est avérée impossible.</p> <p>La verrière de la gare EOLE fait partie du projet porté par la SNCF, autorisée par un permis de construire délivré en juillet 2016, et le réaménagement des espaces publics s'est construit autour de cet invariant.</p> <p>L'accès au parking public Maillot fait partie du parvis temporaire aménagé à l'horizon 2024. Sa configuration finale sera définie en relation avec le projet immobilier programmé après 2024, dans lequel il a vocation à s'intégrer. Dans la configuration provisoire, la rampe existante est conservée et le tracé de la voie de raccordement, permettant de rejoindre le réseau viaire, est conditionné par sa forme, tout en laissant la place pour des aménagements piétonniers adaptés. L'installation de feux tricolores en sortie du parking permet la sécurisation des circulations piétonnes.</p>	2 4
14	<p>Permettre un trajet vélo sécurisé du quartier Porte Maillot Nord (Boulevard Pereire) au Bois de Boulogne (Route de la Porte des Sablons à la Porte Maillot - N185):</p> <ul style="list-style-type: none"> . Piste cyclable Boulevard Pereire . Traversée de la route Place de la Porte Maillot Nord <-> Sud (Tunnel vélo sous route?) . Traversée de la route du Square Parodi au Bois de Boulogne (Route de la Porte des Sablons à la Porte Maillot - N185) . Piste cyclable Route de la Porte des Sablons à la Porte Maillot - N185 	<p>Le projet de réaménagement des espaces publics permettra cet itinéraire cycliste de manière sécurisée.</p> <p>cf. schéma en PJ.</p>	1
15	<p>Quel dommage de venir implanter un volume bâti contre la façade du Palais des Congrès et de le priver ainsi d'un parvis qui permettrait de le mettre en valeur (bien que la façade du bâtiment soit particulièrement peu attrayante) et contribuerait ainsi à son attractivité.</p> <p>Encourager une mixité des fonctions du site (et donc des usages) est</p>	<p>La construction future d'un bâtiment répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections 	3

	<p>indispensable, et apporter des services publics et/ou d'intérêt collectif est une proposition qui ne se conteste certainement pas. Mais la volumétrie de ce projet immobilier encore indéfini doit être étudiée avec soin. Elle doit impérativement créer une liaison entre le Palais des Congrès d'un côté, et l'axe majeur/le parc de l'autre.</p> <p>Il faut éviter que le Palais des congrès soit relégué à un arrière-plan, à moitié caché et sans réel ouverture sur l'espace public. Cela risque d'ailleurs de créer un effet similaire pour le projet de Sou Fujimoto : si la percée vers le parvis est supprimée, le projet Milles Arbres n'aura d'ouverture que sur le périphérique.</p> <p>Au delà de cet élément particulier du projet, et d'un point de vue général et purement urbain, ce réaménagement me paraît plutôt réussi. Je laisse à d'autre le soin de débattre sur la quantité de voie cyclable et automobile.</p>	<p>courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques.</p> <p>Le projet immobilier prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général. Selon la programmation qui sera retenue pour le projet immobilier, des liens fonctionnels pourraient être créés entre le nouveau bâtiment et le Palais de Congrès existant. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur). Mais en tout état de cause, ce futur projet immobilier viendra en effet modifier à terme la perception de la façade existante du Palais des Congrès. Il devra donc s'articuler avec ce dernier, trouver une expression urbaine et architecturale cohérente, tant coté Paris que coté Neuilly. Le travail d'insertion architecturale et de dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés - constitue un enjeu fort pour le projet immobilier, qui va être mené et auquel la Ville, qui reste propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive. En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme</p>	
16	<p>Beau projet dans son ensemble avec des principes directeurs que je trouve pertinents.</p> <p>Peut-on aller plus loin ? couvrir le périphérique pour vraiment relier le Square et le bois de Boulogne et aller jusqu'à l'hôtel au nord et ainsi aussi vraiment fondre la frontière Paris/Neuilly avec des espaces verts pour tous et pour les enfants. mettre des vrais arbres pour végétaliser et avoir de l'ombre plutôt que des arbustes qui ne tiennent pas la chaleur et la pollution et la vie collective verdir aussi le nord de la porte maillot devant le PDC privilégier la verdure plutôt qu'une extension du PDC</p> <p>Et puis ce n'est pas du ressort du projet, mais avoir aussi une politique publique qui donne envie d'aller se balader au Bois de Boulogne et ne pas se limiter à une jolie photo qui ne représente pas la vie réelle du quartier : fréquentations sordides et/ou dangereuses saleté permanente des espaces verts</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de valoriser cette partie du site classé du Bois de Boulogne en lui redonnant son unité ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois. La création de couvertures sur le boulevard Périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site. La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages déjà existants</p>	2 4 5

	<p>détritus divers tous les jours liés à la prostitution</p> <p>C'est aussi cela la Porte Maillot quand on y réside et c'est bcp moins glamour que les photos du projet. Pour autant, le projet sera une réussite si on peut vraiment s'y balader comme dans un bois et s'y ressourcer avec une nature propre et y aller notamment avec les jeunes et les enfants.</p>	<p>reliant Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter des arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée.</p> <p>En matière de végétalisation, le projet prévoit bien de planter 630 arbres de tailles diverses, en pleine terre, sur la partie sud du projet, dans l'extension du Bois de Boulogne et du square Parodi. Au niveau du parvis devant le Palais des Congrès, sur la partie nord du projet, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis. La problématique de l'îlot de chaleur y a été prise en compte dans la conception, en particulier dans le choix d'un revêtement de sol clair qui permettra de limiter l'accumulation de chaleur, ou par la végétalisation de larges parties du parvis.</p>	
17	<p>- Rendre vivant l'ensemble du projet : au-delà d'espaces verts et plantés, des jardins collectifs et partagés avec des cours de jardinage, ou donner en location une partie pour des champs de fleurs (voir à Plein Air Paris, 40 rue du Télégraphe - la ferme du Bonheur). Si c'est uniquement l'agrandissement du square et le concept de faire rentrer le bois de Boulogne dans Paris, ces nouveaux espaces seront occupés comme aujourd'hui par des SDF et des mendiants. Peut-être des points streetfood, ou restaurants (voir Parc Martin Luther King)</p> <p>- Un square réinventé, d'un autre type, une partie fleurs, une autre potager, un espace café, une mixité de génération</p> <p>- Apaiser et gérer les flux de circulation déjà très denses: envisager une vitesse très limitée, des pistes cyclables, de larges voies piétonnes</p> <p>- Rendre l'avenue de la Grande Armée plus arborée, dans le prolongement de l'avenue Charles de Gaulle et du bois, dans le même esprit de cohérence du projet</p>	<p>Le square Parodi fait partie du site classé du Bois de Boulogne, tout comme l'extension qui va être créée. Ce classement contraint les usages de celui-ci, ainsi que son aménagement, qui doit se faire en cohérence avec les caractéristiques paysagères et patrimoniales du Bois. En matière d'usages, le parti pris pour l'extension du square Parodi est de proposer des espaces moins programmés, de type clairière en pelouse, pour favoriser l'appropriation libre par les usagers (pique-nique, jeux, etc.). En parallèle, le projet Maillot pourrait constituer l'amorce d'une promenade le long du tramway qui pourrait se développer dans le square existant, vers le sud. Une réflexion en vue d'une rénovation future du square Parodi est envisagée, pour l'inscrire dans l'esprit du projet Maillot. Le cas échéant, son programme tiendra compte des usages existants (jardin partagé par exemple), pour les développer ou les faire évoluer, dans un cadre concerté avec les riverains. L'hypothèse de création d'un espace dévolu aux chiens pourra y être envisagée.</p> <p>L'installation d'équipements et de mobiliers urbains (qui restent pour partie à définir) sur le parvis provisoire au nord permettra aux usagers des activités diversifiées. L'animation de ces espaces par des activités de restauration mobiles pourrait également être envisagée. Le futur projet immobilier aura aussi pour fonction de participer à cette animation et diversités des usages.</p> <p>La conception des espaces publics a pour objectif de favoriser les mobilités douces à la Porte Maillot, par la création de voies cyclables sécurisées et d'espaces piétons repensés et agrandis sur l'ensemble</p>	1 4

	<p>- Mieux intégrer le Palais des Congrès comme le futur projet 1000 arbres. - une espace dévolu aux chiens</p>	<p>du périmètre du projet. Les alignements d'arbres existant de l'avenue de la Grande Armée, et plus globalement de l'Axe Majeur, font partie de l'identité de ce dernier. Dès le début de l'élaboration du projet de la Porte Maillot, les moyens de continuer cet alignement, même partiellement, ont été recherchés. Mais côté nord, du fait de contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment, faible portance des ouvrages souterrains, etc.), la plantation d'arbres s'est avérée impossible sur la partie nord du projet. Le projet de réaménagement de la Porte Maillot ne prévoit pas d'interventions sur l'avenue de la Grande Armée, qui a déjà connu des évolutions ces dernières années : création d'un couloir bus dans le sens Etoile - Maillot, aménagement de pistes cyclables latérales en site propre.</p>	
18	<p>On voit mal l'intérêt du mystérieux projet immobilier devant le Palais des Congrès, qui risque de constituer une verrue devant celui-ci et qui aboutirait au résultat paradoxal d'accroître la densité immobilière sur la place. On ne peut s'empêcher de penser que ce projet immobilier répond plutôt à des préoccupations financières...</p> <p>Par ailleurs, il est dommage de ne pas aller jusqu'au bout de l'esprit de ce projet en renonçant à recouvrir le périphérique, qui constitue une source majeure de bruit et de pollution.</p>	<p>La construction future d'un bâtiment répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>Le projet immobilier prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général. Son insertion urbaine et architecturale est certainement un enjeu essentiel. Selon la programmation qui sera retenue pour le projet immobilier, des liens fonctionnels pourraient être créés entre le nouveau bâtiment et le Palais de Congrès existant. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. En l'absence de projet architectural défini à ce stade (dans le dossier de la PPVE, seule une volumétrie théorique et maximale est représentée), la Ville de Paris sera bien évidemment attentive à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés. Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme. Enfin, implanté sur un terrain propriété de la Ville de Paris, il génèrera à l'avenir une recette ou redevance, sans que cela ne conditionne la réalisation du projet de réaménagement des espaces publics qui sera livré préalablement.</p> <p>La réduction de la pollution atmosphérique nécessite une approche globale. Les actions d'amélioration de la qualité de l'air sont menées à l'échelle de la Ville de Paris et permettent de réduire globalement les concentrations de polluants, et donc de les réduire également sur cette zone en particulier. Consciente des nuisances importantes générées ici par le boulevard périphérique, la Ville de Paris met</p>	3 4

		<p>en œuvre de multiples actions afin d'en diminuer les impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en place dès 2017 d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) visant à interdire la circulation des véhicules les plus polluants, menée en collaboration avec la Métropole du Grand Paris qui a lancé la création de la ZFE Métropolitaine, avec de nouvelles étapes programmées pour 2021 notamment ; - préparation, en lien avec les services de l'État et la Métropole du Grand Paris, de l'instauration d'un contrôle automatique des véhicules autorisés en 2021 ; - mise en place d'une Mission d'information et d'évaluation sur l'avenir du Boulevard Périphérique, dont le rapport a été présenté en Conseil de Paris en juin 2019 comprend un certain nombre de préconisations telle la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution) ; - création de l'Atelier du périphérique en 2019, instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur, qui travaille à établir une vision commune du devenir du Périphérique, et à fixer un cadre partagé pour engager des évolutions qui amélioreront la qualité de vie des riverains et les déplacements, en particulier collectifs et partagés. <p>La création de couvertures constitue une réponse possible localement pour les nuisances sonores, mais sans impact sur les émissions polluantes elles-mêmes. Elle soulève de nombreuses difficultés, à commencer par son coût important. Ensuite, à partir de 300 m de longueur de couverture s'appliquerait la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir végétaliser, en particulier des planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que la ville environnante. Il faudrait alors créer des talus, emmarchements, murs ...</p> <p>Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p>	
19	En 2020 la question ne se pose plus, toute surface pouvant être végétalisée doit l'être pour le bien des habitants et de la planète.	Tous les efforts ont été faits dans ce sens. Le projet prévoit en effet de végétaliser dès que cela est possible. Au sud, l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué, plantée en pleine terre, va dans ce sens. Sur le terre-plein central, les ouvrages de franchissement ou les espaces publics coté 17e arrondissement, la végétalisation se traduit par des strates basses ou arbustives, en raison de l'absence de pleine terre et de l'encombrement important du sous-sol (ligne de métro, parking public, boulevard périphérique, réseau ...) qui limite fortement les possibilités.	4

20	<p>Habituee de devoir traverser la Porte Maillot pour aller de Paris à Neuilly, j'ai naturellement pu observer qu'elle est particulièrement peu attrayante, malgré la présence du parc central (désormais supprimé par les travaux). L'a multiplicité des voies a traverser la rend dangereuse pour les piétons et enfants désirant la traverser. C'est dommage qu'à proximité si immédiate de quartiers avec de beaux immeubles etc (avenue Foch, Neuilly), une place aussi laide vienne casser l'équilibre global de cet axe. Une place végétalisée serait donc plus que désirable.</p>	<p>Le projet vise la suppression du giratoire, qui constituait une véritable rupture urbaine dans l'axe historique entre le Louvre et la Défense. Cette requalification entraine la création d'un axe de circulation à double sens, séparé par un terre-plein central, avec dans chaque sens trois 3 voies de circulation générale et une voie bus. Nous avons apporté un soin particulier à la sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes à travers l'implantation de feux tricolores.</p> <p>Cette requalification permet également la plantation de 630 arbres, principalement au sud grâce à la présence de pleine terre. L'aménagement du parvis provisoire est très contraint par la présence en sous-sol du parking public de la Porte Maillot et de la gare Éole. Les surfaces végétalisées seront donc plantées en strate basse (pelouse, prairie, arbustif bas), tondues côté Palais des Congrès, et plus hautes côté verrière de manière à isoler les usagers des flux principaux de la Porte Maillot.</p>	1 4
21	<p>Le projet dans l'ensemble est bon.</p> <p>L'agrandissement du square Parodi est une bonne chose. Cependant ce parc est relié au bois de Boulogne uniquement par un petit chemin. Il serait plus agréable d'avoir un plus large espace de passage. Pourquoi ne pas agrandir ce passage en couvrant une partie du périphérique (entre l'avenue Charles de Gaulle et la rue Joseph et Marie Hackin / boulevard A. Maurois) ? Ce nouvel espace vert, en lien avec le PADD du PLU de Paris est une réelle opportunité de créer un espace plus agréable et de développer la trame verte de Paris. Serait-il envisageable de créer au centre de ce square, un espace de détente ? Cet espace pourrait proposer, à l'image du jardin des tuileries du mobilier urbain modulable (chaises, transat, etc...). De plus, il pourrait intégrer un food court (besoin de 500 à 1 000 m²) qui inclurait une démarche éco-responsable. Cet espace pourrait être réalisé à partir de conteneurs recyclés, et pourrait proposer une gamme de produits régionaux qui valoriseraient les circuits courts. Un tel projet a vu le jour à Lyon dans le quartier de la Confluence, pour en savoir plus : http://www.h-eat.eu/le-lieu. Ce lieu d'échanges et de détente et permettrait de rendre vivant cet espace qui peut vite devenir hostile et pourrait améliorer la sécurité du square.</p> <p>L'espace devant le Palais des Congrès ne doit pas être destiné à l'aménagement d'une parcelle à bâtir dont la SDP serait de 30 000 m². Si néanmoins la décision est prise d'en faire un immeuble de 7 ou 8 étages, comment s'intégrera-t-il à son environnement ? Pour moi c'est une erreur de vouloir bâtir une verrue qui n'a pas sa place sur le parvis du Palais des Congrès.</p> <p>Dans le cas où il s'agirait d'un immeuble résidentiel : la plupart des résidents</p>	<p>Le square Parodi fait partie du site classé du Bois de Boulogne, tout comme l'extension qui va être créée. Ce classement contraint les usages de celui-ci, ainsi que son aménagement, qui doit se faire en cohérence avec les caractéristiques paysagères et patrimoniales du Bois. Comme ce dernier, le futur espace vert ne sera pas clôturé et sera donc ouvert 24h/24, comme l'est actuellement le square Parodi. Une réflexion spécifique sur l'éclairage a été menée, cherchant à conjuguer sécurité et respect de la biodiversité et de la trame noire. Des points lumineux de repère pour sécuriser les cheminements ont par exemple été intégrés à la demande de la Préfecture de Police. Dès la conception de ce projet, des démarches auprès des services compétents, Préfecture de Police en particulier, ont été faites pour que cet espace public puisse être utilisé par les habitants et/ou usagers sans compromettre leur sécurité. Ce travail se poursuit encore à ce jour. L'hypothèse d'implantation de caméras de surveillance est ainsi à l'étude.</p> <p>En matière d'usages, le parti pris pour l'extension du square Parodi est de proposer des espaces moins programmés, de type clairière en pelouse, pour favoriser l'appropriation libre par les usagers (pique-nique, jeux, etc.). En parallèle, le projet Maillot pourrait constituer l'amorce d'une promenade le long du tramway qui pourrait se développer dans le square existant, vers le sud. Une réflexion en vue d'une rénovation future du square Parodi est envisagée, pour l'inscrire dans l'esprit du projet Maillot. Le cas échéant, son programme tiendra compte des usages existants, pour les développer ou les faire évoluer, dans un cadre concerté avec les riverains. La mise en place d'un espace de compostage collectif pourrait y être envisagée.</p> <p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès</p>	1 2 3 4 5

<p>auront une vue soit sur un carrefour immense et qui sera souvent bondé de voitures, le périphérique, le Palais des Congrès, le tramway, etc., ce qui n'est pas une vue très agréable ni un emplacement très calme. Cet endroit restera très bruyant et en faire un immeuble résidentiel (logements sociaux ou non) serait une erreur. Malgré les prouesses techniques en termes de réduction de bruit, il subsistera toujours une pollution auditive lorsque les habitants souhaiteront ouvrir leurs fenêtres.</p> <p>Dans le cas où il s'agirait d'un immeuble de bureaux : certes il serait bien placé par rapport aux transports mais il ne s'inscrirait pas dans une logique architecturale, quoiqu'il arrive. Créer un immeuble en verre ou vert ne serait pas harmonieux et créerait une réelle cassure entre Paris, la Porte Maillot et Neuilly. De plus, il n'est pas sans rappeler que la crise sanitaire a eu des effets non négligeables sur les immeubles de bureaux : la part plus importante donnée au télétravail va permettre aux entreprises de réduire leurs surfaces. De plus les projets Mille Arbres ou Ternes-Villiers devront accueillir plus de 40 000 m² de bureaux, ce qui augmentera de manière considérable le parc de bureaux dans le secteur.</p> <p>Enfin je pense que le fait de créer un mix entre bureaux, commerces, hôtel et résidentiel n'est pas la solution. Selon moi, il faudrait attendre que le Palais des Congrès et la Tour Hyatt deviennent obsolètes ou en mauvais état afin de créer un projet harmonieux.</p> <p>Néanmoins, pourquoi ne pas créer un immeuble plus petit (1 ou 2 étages) qui pourrait servir de maison des associations par exemple ? Ou alors une sorte de couloir avec des restaurants, des bars avec des terrasses (cf. Bercy village). Dans tous les cas, il faut qu'il s'intègre dans une architecture responsable et en harmonie avec les immeubles environnants. Il faudrait penser à rajouter quelques arbres, ou fontaines / miroirs d'eau, espaces ombragés afin de ne pas souffrir de la chaleur en été et d'être couvert en cas de légère pluie.</p> <p>Concernant la sécurité, le projet de la porte Maillot va ramener beaucoup plus de voyageurs, touristes, résidents etc. Comment cela va-t-il se passer concernant la sécurité ? Y'aura il des caméras de surveillance ? Quid de la sécurité la nuit dans le nouveau parc ? N'est-ce pas propice au déplacement des prostituées vers cet espace ? N'est-il pas dangereux de le laisser ouvert comme le bois de Boulogne ? Concernant les trafics de drogues, comment allez-vous procéder pour sécuriser tout cet espace en sachant qu'inévitablement il sera propice aux commerces illégaux (arbres, coins</p>	<p>lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter des arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée.</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond, elle, à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension et de modernisation afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-</p>	
---	---	--

<p>sombres, sorties de métro, etc...) ? Je pense qu'il serait judicieux de clôturer l'ensemble de ce Square, à l'image de la promenade Pereire et d'y ajouter des lampadaires publics. D'ailleurs, dans une démarche plus responsable : serait-il envisageable de privilégier des lampadaires à énergie solaire grâce à des panneaux photovoltaïques sur le toit du Palais des Congrès par exemple ?</p> <p>Concernant la réduction du bruit : qu'elle sera la limitation de vitesse dans ce nouvel espace ? Serait-il possible de limiter la vitesse à 30km/h au sein de ce nouvel espace ?</p> <p>A propos de la gestion des déchets, serait-il possible de disposer de poubelles de tri (ménagers et emballages) et intégrer un ou plusieurs composts publics ?</p> <p>Enfin, il faudrait sécuriser de manière plus importante toutes les pistes cyclables et laisser la priorité aux cyclistes sur tout le site (feux prioritaires). Les bandes cyclables restent dangereuses, ainsi que la voie partagée proposée au sud du Palais des Congrès : il faudrait en faire de réelles pistes protégées et sécurisées.</p>	<p>de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La construction de surfaces de bureaux n'est donc pas conforme au PLU et ne fait pas partie des destinations possibles. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Selon la programmation qui sera retenue pour le projet immobilier, des liens fonctionnels pourraient être créés entre le nouveau bâtiment et le Palais de Congrès existant. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet devra intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur). Mais en tout état de cause, ce futur projet immobilier viendra modifier à terme la perception de la façade existante du Palais des Congrès. Il devra donc s'articuler avec ce dernier, trouver une expression urbaine et architecturale cohérente, tant côté Paris que côté Neuilly. Le travail d'insertion architecturale et de dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés - constitue un enjeu fort pour le projet immobilier, qui va être mené et auquel la Ville, qui reste propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p> <p>Sur la partie nord du projet, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres et très compliquée l'implantation de fontaines ou miroirs d'eau. L'espace public y sera végétalisé, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques. La problématique de l'îlot de chaleur a été prise en compte dans la conception, en particulier dans le choix d'un revêtement de sol clair permettant de limiter l'accumulation de chaleur, ou par la végétalisation de larges parties du parvis.</p> <p>Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot prévoit bien des aménagements protégés, organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux ; - Suivant l'Axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. <p>Afin de permettre des mouvements cyclables vers le nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont programmés sur la partie nord du projet (mise en place d'une zone partagée au niveau du parvis du Palais des Congrès et piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique).</p> <p>La limitation de vitesse sur l'Axe Majeur réaménagé à la Porte Maillot est prévue à 50 km/h. Sur les autres voies, les limitations en vigueur ne seront pas modifiées. En matière de nuisances sonores, le</p>
---	---

		secteur bénéficiera dans les années à venir de l'évolution des motorisations, en particulier le développement des moteurs électriques, peu bruyants ; et, pour le boulevard périphérique, de la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et de la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution), envisagées dans les prochaines années. L'étude environnementale du projet (pièce 4.2 du dossier de PPVE) met également en évidence que la reconfiguration de la Porte, avec une réduction des espaces dédiés à la voiture, permet une réduction du bruit dans le cœur du square Parodi qui se retrouve plus éloigné du trafic. Enfin, des poubelles seront installées sur l'ensemble du site.	
22	Après avoir vécu quelques temps à côté, et l'avoir traversée tous les jours, il est vrai que les nombreuses routes à traverser sont dangereuses. Surtout avec les comportements de quasiment presque tous les conducteurs (2 roues, trottinettes ou voitures) Il est clair qu'en 2020, la question de la végétalisation du moindre espace public n'est plus. IL FAUT VEGETALISER au possible et supprimer les projets de bétonisation inutiles. Apprenons à réutiliser les bâtiments qui tombent en ruines et qui sont abandonnés, c'est scandaleux de laisser ça et de voir le nombre de nouvelles constructions. J'ai lu dans les commentaires que cette place était moche surtout à proximité de beaux quartiers. Et bien je suis d'accord. C'est moche.	La suppression par le projet du giratoire, qui constituait une véritable rupture urbaine dans l'axe historique Louvre - la Défense, permet la création d'un axe majeur comprenant 2 voies de circulation (2 fois 3 voies de circulation + 1 voie bus ; création d'un terre-plein central). Nous avons apporté un soin particulier à la sécurisation des traversées. Un système de feux tricolores assure la sécurité des piétons et cyclistes pour la traversée de cet axe d'un arrondissement à l'autre. Cette requalification permet de végétaliser dès que cela est possible. Au sud, l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué, plantée en pleine terre notamment de 630 arbres, va dans ce sens. Sur le terre-plein central, les ouvrages de franchissement ou les espaces publics côté 17e arrondissement, la végétalisation se traduit par des strates basses ou arbustives, en raison de l'absence de pleine terre et de l'encombrement important du sous-sol (ligne de métro, parking public, boulevard périphérique, réseau ...) qui limite fortement les possibilités. La pratique du réemploi a été intégrée dans la conception du projet. Une grande partie des bordures en granit déposées seront réemployées. Les dalles de revêtement des sols en béton comprennent une part de granulats en réemploi dans leur composition.	1 4
23	La couverture du périphérique au sud de l'avenue Charles de Gaulle entre le square et le bois de Boulogne manque vraiment dans ce projet qui vise notamment une meilleure circulation des piétons, des espaces verts qui soient de véritables lieux de vie (donc facilement accessibles, bien reliés et animés-foodtrucks ?), une diminution des nuisances sonores et de la pollution. Ce point me paraît essentiel à prendre en compte au regard de l'importance des travaux et des montants engagés.	L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot, l'accessibilité des différents espaces et leur mise en relation, constituent des préoccupations majeures du projet. La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le Bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site. La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies existantes reliant Paris au Bois pour améliorer paysage et continuités.	2 4

		<p>La réduction de la pollution atmosphérique nécessite une approche globale. Les actions d'amélioration de la qualité de l'air sont menées à l'échelle de la Ville de Paris et permettent de réduire globalement les concentrations de polluants, et donc de les réduire également sur cette zone en particulier.</p> <p>Consciente des nuisances importantes générées ici par le boulevard périphérique, la Ville de Paris met en œuvre de multiples actions afin d'en diminuer les impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en place dès 2017 d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) visant à interdire la circulation des véhicules les plus polluants, menée en collaboration avec la Métropole du Grand Paris qui a lancé la création de la ZFE Métropolitaine, avec de nouvelles étapes programmées pour 2021 notamment ; - préparation, en lien avec les services de l'État et la Métropole du Grand Paris, de l'instauration d'un contrôle automatique des véhicules autorisés en 2021 ; - mise en place d'une Mission d'information et d'évaluation sur l'avenir du Boulevard Périphérique, dont le rapport a été présenté en Conseil de Paris en juin 2019 comprend un certain nombre de préconisations telle la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution) ; - création de l'Atelier du périphérique en 2019, instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur, qui travaille à établir une vision commune du devenir du Périphérique, et à fixer un cadre partagé pour engager des évolutions qui amélioreront la qualité de vie des riverains et les déplacements, en particulier collectifs et partagés. <p>La création de couvertures constitue une réponse possible localement pour les nuisances sonores, mais sans impact sur les émissions polluantes elles-mêmes, et est confrontée difficultés mentionnées ci-dessus.</p>	
24	<p>Concernant le terrain constructible, je lis "Ce terrain de 6 650 m², rendu constructible par la mise en compatibilité du PLU, permettra, après l'été 2024, la mise en œuvre d'un projet immobilier développant 30 000m² maximum de constructibilité et dont la programmation, qui reste à définir, sera essentiellement dédiée à du CINASPIC".</p> <p>Avez-vous plus d'informations au sujet de ce projet ? Sera-t-il mené sous maîtrise d'ouvrage publique, ou le foncier sera-t-il cédé à un opérateur privé ? Quel est le planning envisagé pour ce projet ?</p> <p>Par ailleurs, la catégorie CINASPIC du PLU de Paris étant relativement large, la description donnée ne donne que peu d'information... Avez-vous davantage de détails à nous donner quant à la programmation envisagée sur cette emprise ?</p>	<p>En l'absence de projet défini, tant sur le plan du contenu que de l'architecture (dans le dossier de la PPVE, seule une volumétrie théorique et maximale est représentée), l'ensemble des informations disponibles se trouvent dans le dossier de Participation du Public par Voie Électronique, notamment dans les pièces 3.2.1 et 4.19 (sections 3.1.1. et 3.1.2 en particulier).</p> <p>Le projet s'implantera sur un foncier faisant actuellement partie du domaine public routier, propriété de la Ville de Paris, et qui se situe à l'aplomb du parking public Maillot. Il sera mené sous maîtrise d'ouvrage privée, dans le cadre d'une cession ou d'un bail. Concrètement, le montage juridique et opérationnel dépendra du projet retenu et n'est donc pas décidé à ce jour.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, en outre, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier. La programmation devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la</p>	3

		<p>continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants.</p> <p>La constructibilité maximale prévue pour ce terrain à bâtir est d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher). Son insertion urbaine est un enjeu essentiel. Selon la programmation qui sera retenue, des liens fonctionnels pourraient être créés entre le nouveau bâtiment et le Palais de Congrès existant. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. La Ville de Paris sera bien évidemment attentive à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également avec les espaces publics nouvellement aménagés.</p> <p>La demande de permis d'aménager qui fait l'objet de la présente PPVE porte sur le réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot et n'a donc pas pour objet d'autoriser sa construction. Là aussi, en l'absence de projet arrêté, le calendrier de réalisation n'est pas connu, mais en tout état de cause, les travaux sont prévus dans une seconde phase, au plus tôt à compter de l'automne 2024, après la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques. Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
25	Je travaille dans une entreprise à proximité du projet et suis ravie de cette transformation de la Porte Maillot ! Vivement la disparition de ce carrefour qui nous contraint depuis tant d'années !	La Ville de Paris prend note de cette contribution.	2
26	Le projet est magnifique, mais l'extension prévisible du Palais des Congrès choque à deux titres: 30.000 m2 dont 3000 m2 au sol c'est beaucoup trop; et surtout il y a un manque total d'arbres. D'ailleurs je voudrais bien voir où sont les 630 arbres supplémentaires, surtout compte tenu de la destruction de 80 arbres au centre du futur ancien espace central. Vous comptez les touffes d'herbe?	<p>A ce jour, plusieurs hypothèses de programmation peuvent être envisagées pour le futur projet immobilier, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, en outre, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier. La programmation devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants.</p> <p>La constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue un maximum. La surface réelle du projet ne sera connue qu'une fois celui-ci défini. Le terrain à bâtir dont le classement en zone UG est envisagé représente 6650 m², mais n'indique pas l'emprise au sol du futur projet, qui reste également inconnue. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à</p>	3 4

		<p>double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. La Ville de Paris sera bien évidemment attentive à l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés.</p> <p>Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme</p> <p>Sur la partie nord du projet, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. L'espace public y sera végétalisé, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques. La problématique de l'îlot de chaleur a été prise en compte dans la conception, en particulier dans le choix d'un revêtement de sol clair permettant de limiter l'accumulation de chaleur, ou par la végétalisation de larges parties du parvis.</p> <p>En plus des arbres du square Soljenitsyne déjà abattus en 2016 pour le compte de la SNCF et des besoins du prolongement du RER E vers l'ouest, le projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot prévoit l'abattage de trois arbres (localisés sur la figure 10, p. 27, de la pièce 4.19 du dossier de PPVE "Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale"). 630 plantations d'arbres en pleine terre sont bien prévues, en très large majorité localisées dans l'extension du square Parodi à créer. Le détail de la localisation de ces plantations et des essences envisagées peut être consulté dans la pièce 4.19 du dossier de PPVE "Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale" (figure 2 p.20 et annexe 2 du mémoire).</p>	
27	<p>Je fréquente régulièrement le square Parodi, et je ne peux que me réjouir des évolutions projetées (renforcement, requalification).</p> <p>J'attire néanmoins votre attention sur un point souligné par votre étude : la présence de bruits routiers en continu. Pour en faire réellement un lieu de détente pour les Parisiens, et pour pouvoir revendiquer cette "inclusion" à un espace naturel et préservé du bruit comme le bois de Boulogne, les infrastructures et équipements devront intégrer ce paramètre. A défaut de pouvoir couvrir le périphérique, il me semble nécessaire d'envisager tous les moyens qui permettraient d'atténuer ce fléau (mur anti-bruit, végétaux plantés dans cette optique... ou autre technique).</p>	<p>Le trafic routier - sur le boulevard périphérique, mais également sur les boulevards des Maréchaux et la place de la porte Maillot - constitue à la Porte Maillot la source majeure de nuisances sonores. En ce qui concerne le boulevard périphérique, la création de couvertures, qui est un sujet très complexe techniquement, n'est pas envisagée. Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>Néanmoins, la qualité sonore du secteur bénéficiera dans les années à venir de l'évolution des motorisations, en particulier le développement des moteurs électriques, peu bruyants ; et, pour le boulevard périphérique, de la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et de la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution) envisagées dans les prochaines années. L'étude environnementale du projet (pièce 4.2 du dossier de PPVE) met également en évidence que la reconfiguration de la Porte, avec une réduction des espaces dédiés à la voiture, permet une réduction du bruit dans le cœur du square Parodi qui se retrouve plus éloigné du trafic.</p>	4

28	<p>Il est critique de repenser l'accès au Bois de Boulogne, qui ne peut continuer à se faire en traversant par des passages piétons avec feux de circulation des bretelles d'accès au périphérique (dangereux et peu fluides). Cet aspect de la connexion pratique entre Paris et le Bois de Boulogne n'est pas pris en compte dans le projet actuel.</p> <p>Il est donc impératif d'instaurer un accès direct au Bois de Boulogne, par un ou des ponts piétons et vélo dédiés, comme il en existe déjà actuellement dans le 16ième arrondissement, cela permettra une véritable fluidité de circulation à pied et à vélo entre Paris et le Bois de Boulogne, et diminuera considérablement les risques de traversée des bretelles d'accès au périphérique.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. La création de nouveaux ouvrages, passerelles ou couvertures, est onéreuse. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages déjà existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>L'aménagement d'un cheminement piétons vélos dédié entre l'avenue de la Grande Armée et le Bois de Boulogne est prévu. Les circulations douces seront en effet renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	1 2
29	<p>Pourquoi le périphérique n'est-il pas couvert entre le square Parodi et le Bois de Boulogne ? C'est aujourd'hui un problème majeur d'accès au Bois. Il n'est pas acceptable que ce projet ne repense pas la connexion Paris-Bois de Boulogne de façon plus sérieuse. C'est très décevant.</p> <p>Un habitant du quartier.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics</p>	2

		<p>pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	
30	<p>Comment se fait-il que la continuité entre le bois de Boulogne, le square Alexandre et René Parodi et Paris ne soit pas véritablement améliorée ? Il faudrait simplement couvrir le périphérique à ce niveau. C'est indispensable à l'équilibre global du projet.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p>	2

		<p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La continuité avec le Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	
31	<p>Merci pour la tenue de la réunion d'information hier soir.</p> <p>Nous n'avons pas tellement vu l'aménagement du côté des Mille arbres. Est-ce que la circulation entre l'Avenue des Ternes et l'Avenue du Roule sera fluidifiée pour le passage des bus (43 ou Air France) et voitures, taxis. Où se gareront les camions de livraison lors de gros congrès ?</p> <p>Pour la gare Éole ainsi que le mobilier urbain, nous espérons qu'ils s'harmoniseront avec la gare du RER C et les nouvelles plantations.</p>	<p>Le projet Mille Arbres est un projet mené par un maître d'ouvrage privé et ne fait pas partie du projet de réaménagement de la Porte Maillot. Le périmètre de ce dernier n'intègre pas les abords de Mille Arbres, à l'exception du carrefour à l'extrémité sud du boulevard Pershing. Aussi, aucune intervention n'est prévue sur l'avenue des Ternes ni sur l'avenue du Roule à Neuilly-sur-Seine.</p> <p>De la même manière, le fonctionnement des livraisons du Palais des Congrès ne sera pas modifié. Seuls les itinéraires d'accès à la gare de livraison souterraine du Palais des Congrès seront impactés par les modifications du plan de circulation induites par le réaménagement.</p> <p>Le mobilier de la gare Éole est défini par son maître d'ouvrage, la SNCF. Nous leur transmettons votre remarque. Le mobilier urbain, quant à lui, sera choisi dans le catalogue habituel de la Ville de Paris, à l'exception de certains éléments spécifiques, comme les ombrières, qui ne sont pas encore dessinés. Un travail de coordination inter-projets a été réalisé pour veiller à une cohérence dans la conception des mobiliers urbains.</p>	1 2
32	<p>Beaucoup de vert sur les croquis, comme toujours dans ces cas-là, mais l'absence du nouveau bâtiment de 30.000 mètres carré prévu sur une nouvelle parcelle constructible en vue d'étendre le Palais des Congrès est problématique.</p> <p>Avec l'immeuble "Mille Arbres" et l'autre immeuble "Multistrates" prévus Porte des Ternes, le projet consiste principalement à bétonner le secteur, comme en rêvait Chirac dans les années 80.</p>	<p>Le projet prévoit de végétaliser tous les espaces, dès que cela est possible. 630 arbres seront ainsi plantés en pleine terre sur la partie sud du projet, dans l'extension du Bois de Boulogne et du square Parodi qui constituera un véritable jardin. Au niveau du parvis, sur la partie nord du projet, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis.</p>	2 3 4

<p>Vous feriez mieux de rendre l'espace vert véritablement vert parce que personne n'a envie de se mettre sur un banc qui surplombe directement le périphérique. Personne. Le périphérique n'est-il couvrable qu'à la condition d'y faire pousser des dizaines de milliers de mètres carrés de bureau et de boutiques (inutiles) supplémentaires ?</p>	<p>Le boulevard périphérique constitue à la Porte Maillot une source indéniable de pollution sonore et atmosphérique qui impacte les usages futurs. Il n'est pas prévu d'aménagements spécifiques pour réduire le bruit du boulevard périphérique, déjà doté d'enrobé phonique dans le secteur de la Porte Maillot coté 17e arrondissement. Cependant, la mise à distance de l'extension du square Parodi, avec une topographie particulière qui vient mettre une partie du futur espace vert en contrebas de l'Axe majeur et du boulevard périphérique, permettra une réduction de l'effet du bruit. L'étude d'impact du projet (pièce 4.2 du dossier de PPVE) met également en évidence que la reconfiguration de la Porte, avec une réduction des espaces dédiés à la voiture, permet une réduction du bruit dans le cœur du square Parodi qui se retrouve plus éloigné du trafic. La qualité sonore du secteur bénéficiera également dans les années à venir de l'évolution des motorisations, en particulier le développement des moteurs électriques, peu bruyants ; et, pour le boulevard périphérique, de la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et de la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution) envisagées dans les prochaines années. La pose d'enrobé phonique coté 16e arrondissement est également à l'étude.</p> <p>La réduction de la pollution atmosphérique nécessite quant à elle une approche globale. Les actions d'amélioration de la qualité de l'air sont menées à l'échelle de la Ville de Paris et permettent de réduire globalement les concentrations de polluants, et donc de les réduire également sur cette zone en particulier. La Ville de Paris met en œuvre de multiples actions afin d'en diminuer les impacts :</p> <ul style="list-style-type: none">- mise en place dès 2017 d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) visant à interdire la circulation des véhicules les plus polluants, menée en collaboration avec la Métropole du Grand Paris qui a lancé la création de la ZFE Métropolitaine, avec de nouvelles étapes programmées pour 2021 notamment ;- préparation, en lien avec les services de l'État et la Métropole du Grand Paris, de l'instauration d'un contrôle automatique des véhicules autorisés en 2021 ;- mise en place d'une Mission d'information et d'évaluation sur l'avenir du Boulevard Périphérique, dont le rapport a été présenté en Conseil de Paris en juin 2019 comprend un certain nombre de préconisations telle la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution) ;- création de l'Atelier du périphérique en 2019, instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur, qui travaille à établir une vision commune du devenir du Périphérique, et à fixer un cadre partagé pour engager des évolutions qui amélioreront la qualité de vie des riverains et les déplacements, en particulier collectifs et partagés. <p>La création de couvertures constitue une réponse possible localement pour les nuisances sonores, mais sans impact sur les émissions polluantes elles-mêmes. Elle soulève néanmoins de nombreuses difficultés techniques. Par exemple, à partir de 300 m de longueur de couverture s'appliquerait la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de</p>	
--	---	--

		<p>terre pour pouvoir végétaliser, en particulier des planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que la ville environnante. Il faudrait alors créer des talus, emmarchements, murs ... Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>Le projet immobilier prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En l'absence de projet défini, tant sur le plan du contenu que de l'architecture (en termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès), le dossier de la PPVE représente une volumétrie théorique et maximale et l'étude d'impact intègre, dans toute la mesure du possible, l'analyse des effets d'un projet immobilier. L'ensemble des informations disponibles se trouvent dans le dossier de Participation du Public par Voie Électronique, notamment dans les pièces 3.2.1 et 4.19 (sections 3.1.1. et 3.1.2 en particulier).</p> <p>Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme, comme cela a été le cas récemment pour les projets Mille Arbres et Ville Multistrates, qui ne font pas partie du projet de réaménagement de la Porte Maillot.</p>	
33	<p>La porte maillot est un axe d'accès important à la défense à paris. Les dégâts deca occasionnés par les restrictions de circulation absurdes sont en train de tuer l'économie locale parisienne. Il est temps que cela cesse</p>	<p>Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura</p>	1

		<p>un impact sur les circulations. Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels.</p> <p>Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, le projet s'inscrit dans une logique de diversification des mobilités, gage de résilience, et vise donc à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot. Cette évolution permet de faire une place plus juste aux mobilités qui contribuent à l'amélioration immédiate de la qualité de l'air, et, en utilisant moins d'espace, permettent d'envisager d'autres destinations de l'espace public et de favoriser que sa végétalisation et la desimperméabilisation des sols, en réponse au changement climatique. Le développement économique sera favorisé avec l'arrivée de nouveaux transports en commun faisant de la place de la Porte Maillot un tout nouveau pôle multimodal métropolitain.</p>	
34	<p>Selon moi il manque clairement dans ce projet présenté un travail sur la liaison entre le square Parodi et le bois de Boulogne. Il devrait y avoir une réelle continuité entre ces deux espaces verts coupés aujourd'hui par de lourdes infrastructures routières. On pourrait imaginer une couverture légère comme il est prévu porte de Montreuil. Sur cette couverture, ce serait l'occasion de créer une nouvelle pelouse.</p> <p>L'autre point à surveiller concerne les liaisons entre Neuilly et le 16e/17e. Idéalement, le moins de "ruptures" doivent être senties par les piétons et les cyclistes. Dans ce projet il faut penser à la requalification future de l'avenue de la Grande Armée sur le modèle de l'avenue Charles de Gaule.</p> <p>Enfin, il semble manquer des sources d'eaux comme des fontaines qui apportent de la fraîcheur. Une attention particulière devrait être apportée à l'éclairage pour ne pas refaire l'erreur faite lors de la rénovation de la place de la Nation qui fait que celle-ci est bien trop sombre la nuit.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Les projets de couverture sont dans tous les cas extrêmement onéreux, même si, comme c'est envisagé à la Porte de Montreuil, ils ne supportent que de la végétation basse. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons</p>	1 2 4

de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.

Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. Elle se raccorde aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne. La continuité avec le Bois de Boulogne sera donc améliorée.

Les liaisons piétonnes et cyclistes vers Neuilly, et en particulier vers l'avenue Charles de Gaulle actuellement en travaux, ont été conçues en intégrant le projet de réaménagement neuilléen. Les aménagements cyclables se raccorderont directement, en particulier la circulation principale aménagée au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum), cohérente avec l'aménagement par la ville de Neuilly d'une piste bidirectionnelle en rive sud de l'Axe également. Le projet de la porte Maillot permet par ailleurs d'organiser des traversées cyclables nord-sud sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux existants de l'avenue de la Grande Armée. Le projet de réaménagement de la Porte Maillot ne prévoit par contre pas d'interventions sur l'avenue de la Grande Armée.

Des fontaines à boire (eau potable) sont prévues à différents endroits sur l'ensemble du périmètre du projet et seront à disposition des usagers. La problématique de l'îlot de chaleur a été prise en compte dans la conception, en particulier dans le choix d'un revêtement de sol clair qui permettra de limiter l'accumulation de, et par la volonté de végétaliser tous les espaces, dès que cela est possible. 630 arbres seront ainsi plantés en pleine terre sur la partie sud du projet, dans l'extension du Bois de Boulogne et du square Parodi. Au niveau du parvis, sur la partie nord du projet, les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis.

La création d'une noue humide dans l'extension du square Parodi et le déploiement d'un réseau d'arrosage dans le square, le terre-plein central et le parvis aura un double effet bénéfique. Il permettra d'une part de développer des espèces végétales, et de l'autre, de favoriser les îlots de fraîcheurs urbains. L'arrosage permet d'humidifier les sols, et permet également l'évapotranspiration des végétaux. Ce phénomène de vaporisation constitue un moyen durable de lutter contre les îlots de chaleurs urbains.

L'éclairage des espaces publics a été conçu par un bureau d'études spécialisés et respecte les normes qui s'appliquent, en particulier dans les espaces routiers. Dans les espaces verts, une réflexion spécifique sur l'éclairage a été menée, cherchant à conjuguer sécurité et respect de la biodiversité et de la trame noire. En effet, la Ville de Paris est engagée dans un plan visant à préserver et à favoriser la biodiversité dans lequel les espaces verts ont un rôle primordial de réservoir ou de corridor de biodiversité. Or l'éclairage nocturne est source de nuisances pour de nombreuses espèces : les sources

		<p>lumineuses perturbent le cycle physiologique et le métabolisme des organismes vivants et déséquilibrent la compétition entre les espèces supportant la lumière et les autres.</p> <p>Pour ces raisons, les nouveaux espaces verts sont conçus comme des espaces naturels dans lequel seules les circulations principales auront un niveau d'éclairage comparables à celui des trottoirs de voirie. L'éclairage de toute végétation et des zones naturelles : pelouses, massifs, haies, arbustes, arbres, plan d'eau, espaces écologiques est proscrit. En outre, l'éclairage des aires de jeux, et plus généralement, de tout équipement ou zone dont l'usage n'est pas nocturne est proscrite pour éviter des problèmes de mésusage nocturne.</p> <p>Le projet de la Porte Maillot s'inscrit dans cette dynamique, tout en cherchant à intégrer les problématiques de sécurité. La partie nord de l'extension du square Parodi sera éclairée par le flux lumineux du trottoir le long de l'Axe majeur. L'entrée du jardin à l'est, menant à l'allée principale au sud, sera éclairée comme une placette. La voie verte, vers le Bois de Boulogne sud sera dotée d'un éclairage spécifique permettant le déplacement des piétons et des vélos en toute sécurité. Des points lumineux de repère pour sécuriser les cheminements ont été intégrés à la demande de la Préfecture de Police. Le cœur de l'extension du jardin, pensée comme une zone naturelle à fort enjeu écologique et sur laquelle la Ville ne veut pas encourager des mésusages nocturnes, ne sera pas éclairée. Dès la conception de ce projet, des démarches auprès des services compétents, Préfecture de Police en particulier, ont été faites pour que cet espace public puisse être utilisé par les habitants et/ou usagers sans compromettre leur sécurité. Ce travail se poursuit encore à ce jour. L'hypothèse d'implantation de caméras de surveillance est ainsi à l'étude.</p>	
35	<p>Serait-il possible à l'occasion de la création de ces nouveaux espaces, que soient prévus des " trottoirs pour chiens" - nous n'avons pas de chiens mais un enfant.</p> <p>Les jardins de l'avenue Foch sont impraticables, les interdictions aux chiens ne sont ni respectées ni sanctionnées y compris près des troncs d'arbres (excellent idée cependant)! Les chiens doivent être plus importants aux yeux de nos élus.</p> <p>Si la Mairie de Paris souhaite des retours d'expérience sur ces "trottoirs pour chiens", nous l'invitons à prendre contact avec la mairie des Saintes Maries de la Mer au budget plus modeste s'il en est !</p> <p>Un autre bon exemple est à prendre aux Saintes, c'est l'aménagement des trottoirs ! les revêtements sont nets et les raccordements avec les routes faits avec attention.</p> <p>Notre quartier parisien est un parcours du combattant pour promener enfants, personnes âgées / handicapées / blessées en fauteuil comme notre</p>	<p>Le square Parodi fait partie du site classé du Bois de Boulogne, tout comme l'extension qui va être créée. Ce classement contraint les usages de celui-ci, ainsi que son aménagement, qui doit se faire en cohérence avec les caractéristiques paysagères et patrimoniales du Bois. En matière d'usages, le parti pris pour l'extension du square Parodi est de proposer des espaces moins programmés, de type clairière en pelouse, pour favoriser l'appropriation libre par les usagers (pique-nique, jeux, etc.). En parallèle, le projet Maillot pourrait constituer l'amorce d'une promenade le long du tramway qui pourrait se développer dans le square existant, vers le sud. Une réflexion en vue d'une rénovation future du square Parodi est envisagée, pour l'inscrire dans l'esprit du projet Maillot. Le cas échéant, son programme tiendra compte des usages existants, pour les développer ou les faire évoluer, dans un cadre concerté avec les riverains. L'hypothèse de création d'un espace dévolu aux chiens pourra y être envisagée.</p> <p>Le projet intègre toutes les dispositions pour garantir l'accessibilité des espaces publics. Le nivellement de la place et des trottoirs est conforme aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Le nivellement des espaces verts créés respecte également ces normes d'accessibilité. Les passages piétons seront accompagnés de bandes podotactiles en bordure de trottoir sur toute la largeur de la traversée. Les entrées majeures des transports en communs (gare RER E, tramway ...), les</p>	2 4

	<p>filles récemment. Les trottoirs sont très inclinés, plein de trous et de raccords dangereux. La situation aux dires du voisinage ne fait qu'empirer.</p>	<p>arrêts de bus sur trottoirs et les passages piétons sont marqués par un fil d'Ariane gravé dans le revêtement de sol minéral, facilitant une circulation sécurisée pour les malvoyants.</p>	
36	<p>Je suggère la création d'un grand espace de verdure.</p>	<p>Le projet de réaménagement de la Porte Maillot prévoit de rétablir l'Axe Majeur et de faire entrer le Bois de Boulogne dans Paris. Pour cela, l'extension du square Parodi s'appuie notamment sur la trame arborée et végétale existante du square Parodi et prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement au nord de la « Lisière Majeure » composée de grands arbres prenant place sur un trottoir en balcon sur le parc ; - Une rampe confortable amenant à l'allée principale du parc ; - La mise en place de gradins plantés faisant la transition entre le trottoir en balcon et le niveau du parc ; - Une alternance de boisements denses et de clairières. <p>Avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares. Il permettra d'étendre les ambiances du Bois de Boulogne jusqu'à l'Axe majeur, marqué en particulier par une alternance de végétation dense et de clairières déclinant les essences végétales caractéristiques du Bois. 630 arbres seront ainsi plantés en pleine terre. Une allée principale mènera au Bois existant et le talus actuel très prononcé, s'étirera en un glacis en pente douce jusqu'à l'Axe Majeur. Ces aménagements permettront également la mise à distance de l'axe routier.</p>	4
37	<p>L'idée du maire du 17ème d'intégrer au projet la rénovation de l'avenue de la Grande Armée est très intéressante. Cela irait dans le prolongement de la rénovation en cours de l'avenue du Général de Gaulle à Neuilly (pourquoi pas utiliser les mêmes revêtements de sol pour avoir une seule continuité ?) et s'inscrirait dans un plan plus large qui est le projet de rénovation des Champs Élysées et de la place de la Concorde (qui seront inévitablement rénovés dans les années à venir, la question reste de savoir dans combien de temps...).</p>	<p>L'avenue de la Grande Armée a déjà connu des évolutions ces dernières années : création d'un couloir bus dans le sens Etoile - Maillot, aménagement de pistes cyclables latérales en site propre. Des réflexions sur un éventuel réaménagement de plus grande ampleur pourraient être envisagées à plus long terme. Le projet de réaménagement de la Porte Maillot ne prévoit néanmoins pas d'interventions sur l'avenue de la Grande Armée.</p> <p>Coté Neuilly, le projet de réaménagement des espaces de la Porte Maillot, vient se greffer sur les aménagements réalisés ou en cours de réalisation dans le cadre de la rénovation de l'avenue du Général de Gaulle.</p> <p>Le choix a été fait de développer un revêtement spécifique à la nouvelle "place publique" développée au niveau de la Porte Maillot, afin de marquer ce point singulier sur cet axe historique. Prenant la forme de dalle bétons rappelant la couleur claire des cheminements stabilisés du Bois de Boulogne, ce revêtement participe également à la lutte contre les îlots de chaleur du fait de sa couleur. Il intègre en outre des matériaux de réemploi. Ce nouveau matériau est déployé au nord sur le parvis et au sud le long de l'extension du square Parodi. Les aménagements connexes au niveau du débouché de l'avenue de la Grande Armée et coté Neuilly reprennent des aménagements classiques parisiens (bordures granits et asphalte noir).</p>	2

38	<p>La porte Maillot est très empruntée par les cyclistes qui souhaitent rejoindre la Défense depuis Paris.</p> <p>Pour encourager cette tendance il est important d'imaginer la traversée de cette place par une voie vélo roulante, c'est à dire suffisamment large pour y accueillir un grand nombre de cyclistes, en ligne droite, n'étant pas ponctuée de trop feux de circulation qui rallongent le temps de transport, en liaison avec les pistes en amont et en aval de cette place côté Neuilly et avenue de la grande armée.</p> <p>Traversant 3 fois par semaine Paris d'Est en Ouest pour rejoindre la Défense, environ 20 km, je ne peux que souligner les efforts réalisés pour les cyclistes, mais constate que ces équipements ne permettent pas toujours une conduite fluide en raison des nombreux croisements, feux mal synchronisés et ruptures de continuité entre les différentes pistes cyclables.</p>	<p>Les itinéraires cyclables qui sont aménagées dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T3O, le long des boulevards des maréchaux ; - Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. Afin de permettre des mouvements cyclables vers le nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont programmés sur la partie nord du projet (mise en place d'une zone partagée au niveau du parvis du Palais des Congrès et piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique). 	1
39	<p>Je souhaite le maximum de circulation auto enterrée et le maximum d'arbres en surface.</p>	<p>Tous les efforts ont été faits pour planter un maximum d'arbres. Sur le terre-plein central, sur les ouvrages de franchissement du boulevard périphérique ou dans les espaces publics coté 17e arrondissement, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. L'espace public y sera végétalisé, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques.</p> <p>Au sud, l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en pleine terre.</p> <p>Une partie du trafic nord-sud actuel passe par le tunnel reliant le boulevard Pershing au boulevard Thierry de Martel. Le projet ne prévoit pas d'intervenir sur ce tunnel routier ni d'en créer de nouveaux. La densité d'occupation du sous-sol de la Porte Maillot et le coût très important de tels ouvrages ne permettent pas d'envisager de telles options.</p>	1 4
40	<p>Heureux de voir un projet bien étudié qui va vraiment positivement changer la Porte Maillot....D autant que le projet Mille Arbres va aussi faire de cette Porte un lieu unique...</p> <p>Juste deux commentaires :</p> <p>1 Serait-il possible de couvrir (un bel espace vert de plus !) ou au moins</p>	<p>Le trafic routier - sur le boulevard périphérique, mais également sur les boulevards des Maréchaux et la place de la porte Maillot - constitue à la Porte Maillot la source majeure de nuisances sonores.</p> <p>En ce qui concerne le boulevard périphérique, la création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de</p>	1 2

	<p>mettre une toile isolant phonique au-dessus du Périphérique entre l'immeuble Mille Arbres et l'Avenue...car il me paraît vraiment dommage qu'un futur aussi bel endroit soit si bruyant..</p> <p>2 Pourquoi ne pas essayer de faire arriver le Petit Train du Jardin d'Acclimatation sur la Porte Maillot (et aussi le prolonger jusqu' au musée Louis Vuitton, ce qui permettrait de supprimer la navette mini bus car la Porte Maillot sera dans le futur aussi attractive que la Place de l'Étoile pour les touristes et visiteurs que Paris se doit de chouchouter...)</p>	<p>longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que l'espace public environnant. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements. Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>Néanmoins, la qualité sonore du secteur bénéficiera dans les années à venir de l'évolution des motorisations, en particulier le développement des moteurs électriques, peu bruyants ; de la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et de la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution), envisagées dans les prochaines années.</p> <p>Le Petit Train du Jardin d'Acclimatation est un équipement privé, son éventuel prolongement ne relève pas de la compétence de la Ville de Paris et son exploitant n'a pas proposé de projet dans ce sens.</p>	
--	--	---	--

41	<p>Il y a un élément essentiel à améliorer : la liaison Paris / Neuilly-Bois de Boulogne à pied et à vélo. Aujourd'hui l'accès est compliqué et dangereux, car il faut notamment traverser les voies d'accès au périphériques, dotées de feux de circulation.</p> <p>Je propose de mettre en place une couverture du périphérique, même sur une portion de petite taille au départ, afin de permettre une voie d'accès dédiée au Bois de Boulogne pour les cyclistes et les piétons.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. La création de couvertures, même de taille réduite, sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. Par exemple, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. La construction de nouveaux ouvrages, passerelles ou couvertures, reste onéreuse. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages déjà existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>L'aménagement d'un cheminement piétons vélos dédié entre l'avenue de la Grande Armée et le Bois de Boulogne est prévu. Les circulations douces seront en effet renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	1 2
42	<p>La création d'une zone UG au droit du Palais des Congrès afin de permettre la réalisation d'un immeuble de 30.000 m² de SDP conduit avec les projets environnants, à une densification massive du secteur, alors que Paris se caractérise déjà par très forte densité. La qualité de vie des habitants n'a rien à y gagner.</p> <p>Il semble par ailleurs que cette parcelle ait, à terme, vocation à accueillir des surfaces de bureaux ou une extension du Palais des Congrès. Or, aucun de ces</p>	<p>La création d'un terrain constructible sur la partie nord de la place de la Porte Maillot répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. 	3

<p>projets ne revêt plus une quelconque actualité à l'issue de la crise sanitaire, sachant que les surfaces de bureaux sont déjà très excédentaires en région parisienne et doivent plutôt être implantées à l'Est, si on en croit le PLU de Paris.</p> <p>La question se pose enfin de la régularité de l'usage de la procédure de déclaration de projet pour faire évoluer le PLU en l'absence, au droit de cette nouvelle parcelle classée en zone UG, de tout projet concret.</p> <p>En conclusion: le changement de zonage de ce secteur, à supposer même qu'il présente encore un intérêt, doit être étudiée dans le cadre de la future révision du PLU de Paris. la Ville ne peut continuer ainsi à vendre la moindre parcelle d'espace disponible pour financer ses projets.</p>		<p>- Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques.</p> <p>La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier sur ce terrain constructible prévue au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général. Cela justifie donc le recours à une procédure de mise en compatibilité du PLU qui intègre la création d'un terrain en zone Urbaine Générale (UG). Le projet immobilier bénéficiera en outre de l'important pôle multimodal Maillot (RER C, RER E, T3, M1, bus ...) qui lui assurera une excellente desserte.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La construction de surfaces de bureaux n'est donc pas conforme au PLU et ne fait pas partie des destinations possibles. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La programmation devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'ilot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
--	--	---	--

43	<p>La place doit être aménagée comme une forêt, (Aubervilliers)mettre des bacs est insuffisant.</p>	<p>L'aménagement du parvis provisoire est très contraint par la présence en sous-sol du parking public de la Porte Maillot et de la gare Éole. Les surfaces végétalisées seront donc plantées en strate basse (pelouse, prairie, arbustif bas), tondues coté Palais des Congrès, et plus élevées coté verrière de manière à isoler les usagers des flux principaux de la Porte Maillot.</p> <p>Le projet prévoit d'étendre le bois de Boulogne au sud de l'Axe Majeur et va planter 630 arbres en pleine terre sur l'ensemble du périmètre dans une logique de densification des arbres en ville. La densité d'arbres au sein de l'extension du square Parodi à la livraison du projet sera donc d'environ 300 arbres par hectare.</p> <p>L'équipe de maîtrise d'œuvre en charge du projet s'est inspiré du Bois de Boulogne pour arborer l'extension du square Parodi, avec la volonté de réinterpréter les ambiances du Bois. Qu'il s'agisse des arbres qui vont être plantés ou de la typologie, l'équipe s'inspire du plan Alphand avec des clairières et des bosquets pour ouvrir les perspectives et apporter de la lumière. En termes de palette végétale, des arbres d'essence forestières adaptés au climat et aux conditions urbaines de la ville de Paris (chênes, érables, pins) sont prévus. Actuellement, certains espaces majeurs du Bois de Boulogne sont marqués par de grands pins typiques organisés en pinède (lacs) ou en bouquet isolé de quelques pins (portes parisiennes). L'ambition est de réinterpréter cette écriture et de mettre en scène la porte Maillot en arborant le trottoir sud de l'Axe majeur avec un panachage d'arbres de grand développement d'essence forestière.</p>	4
44	<p>Merci beaucoup pour la présentation du projet. Je vais proposer mes idées sur le projet:</p> <p>Tout d'abord je préférerais une Porte Maillot avec d'avantages de voies de circulation et plus larges pour les voitures/bus/BHNS futurs possibles en conservant tous les tunnels des alentours.</p> <p>Ensuite je préférerais une Porte Maillot avec le Palais des congrès visible au lieu de le cacher sans nouvelles constructions immobilières</p> <p>Pour le prolongement du bois et la plantation d'arbres je vous propose de les planter de manière espacée car un arbre a des racines profondes ils pourront grandir plus facilement. Cela pourrait à l'avenir des arbres remarquables.</p> <p>En ce qui concerne le pôle multimodal bus RER /Métro /tramway je proposerais de créer une nouvelle ligne de bus n°33 ou 34 entre Boulogne et Paris 17ème par le Bois de Boulogne et la Porte Maillot en 2023 (lors de la mise en fonction du T3B Porte Dauphine) .</p> <p>liste des arrêts proposés: Pont de Saint Cloud Albert Kahn/Pont de Saint Cloud/Escudier/Eglise de Boulogne/Hôpital Ambroise Paré/Passerelle de l'Avre(D1)/Hippodrome de Longchamp/Les Moulins Camping/Longchamp Goodplanet/Bagatelle Pré Catelan/Route des Lacs /Route de la Muette/Porte de Madrid/Fondation Louis Vuitton/Jardin d'Acclimatation/Porte Maillot/Argentine/Charles de Gaulle Etoile Wagram/Ternes/Wagram</p>	<p>Le projet ne prévoit aucune suppression de tunnel routier aux abords de la Porte Maillot. Les voies (3 voies ouvertes à la circulation générale et une voie réservée aux autobus dans chaque sens) sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels. Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, le projet vise à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot, et donc à en améliorer l'accessibilité globale.</p> <p>Le projet prévoit la plantation de 630 arbres. Toutes les mesures, notamment d'espacement, seront prises afin de garantir leur bon développement.</p> <p>En ce qui concerne votre proposition de création d'une nouvelle ligne de bus, nous la transmettrons à Ile-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice des transports en Ile de France. L'organisation des transports publics, et donc la création de lignes de bus, ne relève en effet pas de la compétence de la Ville de Paris.</p>	1 3 4

	<p>Courcelles/Wagram Prony/Jouffroy d'Abbans Villiers/Jouffroy d'Abbans Malesherbes/Jouffroy d'Abbans Tocqueville/Pont Cardinet/Parc Martin Lutter King/Brochant Cardinet/Rue des Moines/Legendre/La Fourche/Ganneron et place de Clichy.</p> <p>Je verrais cette nouvelle ligne apparaître en bleu foncé sur les plans.</p> <p>Interconnexions métro lignes 1/2/3/6/10/13/14 /RER A/C/E/ L transilien/T2 à distance et T3B/Nombreuse lignes de bus.</p> <p>Cette ligne de bus serait une occasion de faire aussi un grand Pôle culturel entre Boulogne et Paris.Jardin Albert kahn/Musée Paul Belmondo/Fondation Vuitton/Jardin d'Acclimatation/Parc Monceau/Musée Cernuschi/Parc Martin lutter King.....</p>		
45	<p>Comment peut-on prétendre faire entrer le bois dans la ville sans envisager une passerelle piétonne permettant de connecter le square Parodi au bois de Boulogne? De telles passerelles, beaucoup moins onéreuses qu'une couverture du périphérique, existent au niveau du square Robert Schuman et du square Debussy.</p> <p>Les pistes cyclables sont les grandes absentes de ce projet, ce qui est un comble. J'emprunte quotidiennement la Porte Maillot pour aller du bd de l'Amiral Bruix au boulevard Pereire et la traversée de la place est excessivement dangereuse, surtout dans le sens 17ème/16ème.</p> <p>Rappelons par ailleurs que les pistes cyclables n'ont rien à faire sur les trottoirs (situation actuelle bd de l'Amiral Bruix.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. La création de nouveaux ouvrages, passerelles ou couvertures, est onéreuse. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie ici une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages déjà existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>L'aménagement d'un cheminement piétons vélos dédié entre l'avenue de la Grande Armée et le Bois de Boulogne est prévu. Les circulations douces seront en effet renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p> <p>Par ailleurs, les aménagements en faveur des circulations douces sont au cœur du projet et le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot prévu est organisé suivant deux axes :</p>	1 2

		<p>- Suivant l'axe nord-sud, une nouvelle piste bidirectionnelle est aménagée dans le cadre du projet de prolongement du tramway T3O, le long des boulevards des maréchaux, qui facilitera notamment les liaisons entre 16e et 17e arrondissement ;</p> <p>- Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. Afin de permettre des mouvements cyclables vers le nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont programmés sur la partie nord du projet (mise en place d'une zone partagée au niveau du parvis du Palais des Congrès et piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique).</p>	
46	<p>En tant que riverain, je trouve que la Porte Maillot et l'Avenue de la Grande Armée sont très polluées et aimerais que ces zones soient davantage végétalisées.</p> <p>Un aménagement sécurisé pour la circulation à vélo serait également très appréciable !</p>	<p>Tous les efforts ont été faits pour végétaliser dès que cela est possible. Sur le terre-plein central, sur les ouvrages de franchissement du boulevard périphérique ou dans les espaces publics côté 17e arrondissement, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. L'espace public y sera végétalisé, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques. Au sud, l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en pleine terre.</p> <p>Les itinéraires cyclables qui sont aménagés dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :</p> <p>- Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T3O, le long des boulevards des maréchaux ;</p> <p>- Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. Afin de permettre des mouvements cyclables vers le nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont programmés sur la partie nord du projet (mise en place d'une zone partagée au niveau du parvis du Palais des Congrès et piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique).</p>	1 4

47	<p>Projet très enthousiasmant !</p> <p>Au Sud de la place, je trouve dommage de ne pas aller au bout du projet en couvrant les deux tronçons du périphérique déjà enterré mais non couverts.</p> <p>La liaison avec le bois de boulogne serait ainsi facilitée et celui deviendra une véritable foret urbaine.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter des arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>L'aménagement d'un cheminement piétons vélos dédié entre l'avenue de la Grande Armée et le Bois de Boulogne est prévu. Les circulations douces seront en effet renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	2 4
48	<p>Pourquoi ne pas aller jusqu'au bout du projet en couvrant partiellement le boulevard périphérique ? D'autant plus que celui-ci est déjà enterré a cet</p>	<p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique, même enterré, est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la</p>	2

	<p>endroit. Il "suffirait simplement de rajouter un toit.</p> <p>Des infrastructures sportives pourraient être installées sur l'espace ainsi créé.</p>	<p>réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres si tel est le projet) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que l'espace public environnant. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements pour accéder aux aménagements ou équipements éventuels installés sur ces dalles, pour un résultat contraire au but recherché d'améliorer les liaisons entre les deux rives du Périphérique.</p> <p>Pour toutes ces raisons, les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	
49	<p>Dépôt d'une contribution adressée aux garants sur leur boîte mail.</p> <p>Habitant le 17eme arrondissement, il est à mon avis critique de repenser l'accès au Bois de Boulogne, qui ne peut continuer à se faire en traversant des bretelles d'accès au périphérique, dotées de feux de circulation d'une lenteur notable.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. La création de nouveaux ouvrages, passerelles ou couvertures, est onéreuse. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p>	1

	<p>Il est donc impératif d'instaurer un accès direct, par un ou des ponts piétons et vélo dédiés, comme il en existe déjà dans le 16ième arrondissement, cela permettra une fluidité de circulation à pied et à vélo, et diminuera considérablement les risques de traversée des bretelles d'accès au périphérique.</p>	<p>La Ville de Paris privilégie une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	
50	<p>La lecture de l'étude d'impact dans son annexe 8 consacrée à la circulation automobile montre que le projet va induire une dégradation des temps de traversée de la porte Maillot. Certes la mise en place du tramway est la principale responsable de cette dégradation mais le projet de réaménagement devrait y remédier et non pas nous laisser une situation dégradée. Mon fils habite Place Victor Hugo et travaille à Gennevilliers chez Safran. Dans l'état actuel il lui faut moins d'1h en voiture et 1h30 en transports en commun. Il ne serait pas acceptable qu'il perde 20 minutes supplémentaires pour traverser la Porte Maillot. Je précise qu'il faut multiplier ces durées par 2 pour tenir compte du retour le soir.</p>	<p>La capacité de la Porte Maillot est impactée par la mise en place du tramway T3 Ouest qui génère mécaniquement des contraintes sur le trafic. Une attention particulière a été apportée en phase de conception du projet pour limiter les effets et l'étude d'impact (pièce 4.2 du dossier de PPVE) met en évidence que le réaménagement des espaces publics améliore légèrement la situation. La configuration de voirie prévue permet en outre de développer les mobilités douces avec des itinéraires cyclables en site propre qui s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris. Ces aménagements permettront aux habitants et/ou navetteurs de se déplacer plus efficacement dans le réseau cyclable métropolitain, alors que les motifs professionnels sont devenus la principale raison des déplacements à vélo et que l'assistance électrique permet des déplacements plus longs et souvent plus performants en temps de parcours.</p>	1
51	<p>Nous habitons le 17ème et nous allons souvent courir ou marcher au bois de Boulogne.</p> <p>Aujourd'hui, la traversée de la Porte Maillot est très désagréable ; que ce soit à pied, ou en vélo où il faut faire un véritable gymkhana ou prendre le passage souterrain piéton qui est infect (personne ne s'y aventure).</p> <p>Il faut donc repenser les accès du bois de Boulogne pour les piétons et les vélos. Merci.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Pour cela, la Ville de Paris privilégie une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige</p>	1

		<p>a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p> <p>Enfin, la suppression du rond-point existant au profit d'une nouvelle voie droite va compacter les espaces de voirie et faciliter la circulation piétonne entre le 16e et le 17e arrondissement. Plusieurs traversées piétonnes seront créées, protégées par des feux. L'aménagement d'un terre-plein central contribuera également à la sécurisation de la traversée.</p>	
52	<p>Je trouve regrettable que le périphérique ne soit pas recouvert car quand on voit la carte sonore l'avant après n'est flagrant de plus cela permet de récupérer beaucoup d'espace si on ne le fait pas maintenant on ne le fera jamais l'accès au bois de Boulogne semble améliorer mais forcément optimiser pour les piétons vélos etc</p> <p>Il n'est pas très clair sur l'animation de ces espaces verts comment ce lieu sera-t-il accueillant et chaleureux il ne faudrait pas que cela deviennent un coupe gorges</p>	<p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique constitue une réponse localement efficace pour lutter contre les nuisances sonores. Il s'agit néanmoins d'un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché, améliorer la liaison entre les deux rives. Les projets de couverture sont donc extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot reste une préoccupation majeure du projet. Pour cela, la Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter des arbres de haute</p>	<p>1 2 4 5</p>

		<p>tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>L'aménagement d'un cheminement piétons vélos dédié entre l'avenue de la Grande Armée et le Bois de Boulogne est prévu. Les circulations douces seront en effet renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p> <p>Le square Parodi fait partie du site classé du Bois de Boulogne, tout comme l'extension qui va être créée. Ce classement contraint les usages de celui-ci, ainsi que son aménagement, qui doit se faire en cohérence avec les caractéristiques paysagères et patrimoniales du Bois. Comme ce dernier, le futur espace vert ne sera pas clôturé et sera donc ouvert 24h/24, comme l'est actuellement le square Parodi. Une réflexion spécifique sur l'éclairage a été menée, cherchant à conjuguer sécurité et respect de la biodiversité et de la trame noire. Des points lumineux de repère pour sécuriser les cheminements ont par exemple été intégrés à la demande de la Préfecture de Police. Dès la conception de ce projet, des démarches auprès des services compétents, Préfecture de Police en particulier, ont été faites pour que cet espace public puisse être utilisé par les habitants et/ou usagers sans compromettre leur sécurité. Ce travail se poursuit encore à ce jour. L'hypothèse d'implantation de caméras de surveillance est ainsi à l'étude. Plus globalement, le projet permet de supprimer des tunnels piétons et un grand nombre de recoins, conséquence de la topographie accidentée du site aujourd'hui. Le nouveau nivellement, plus plat, est porteur d'une amélioration des circulations douces, mais également de la sécurité du site.</p> <p>En matière d'usages, d'animation des espaces verts, le parti pris pour l'extension du square Parodi est de proposer des espaces moins programmés, de type clairière en pelouse, pour favoriser l'appropriation libre par les usagers (pique-nique, jeux, etc.). En parallèle, le projet Maillot pourrait constituer l'amorce d'une promenade le long du tramway qui pourrait se développer dans le square existant, vers le sud. Une réflexion en vue d'une rénovation future du square Parodi est envisagée, pour l'inscrire dans l'esprit du projet Maillot. Le cas échéant, son programme tiendra compte des usages existants, pour les développer ou les faire évoluer, dans un cadre concerté avec les riverains.</p>	
--	--	--	--

53	<p>Page 49/77 de l'annexe 8 il est écrit :</p> <p>"Les contraintes imposées par le passage du tram et la difficulté de trouver des chemins alternatifs conduit à une situation saturée sur l'avenue de la Grande Armée et l'avenue des Ternes en sortant de Paris. En effet, l'impact du tram sur toute la partie Ouest entre la Porte Maillot Dauphine et la Porte d'Asnières crée une "barrière" difficile à franchir pour les véhicules entrant ou sortant de Paris. L'ensemble des entrées étant saturées, les reports de trafic possibles sont limités."</p> <p>Le défaut des promoteurs de tramway est de vouloir faire en sorte qu'une ligne de tramway est moins chère qu'une ligne de métro.</p> <p>Pour cela ils implantent la ligne de tramway en surface et exhument le principe du passage à niveau qui remonte au 19ème siècle et dont les défauts sont bien connus.</p> <p>La vie économique a besoin de circulation automobile. Ce n'est pas en tramway qu'un artisan va transporter tous les outils dont il a besoin pour travailler.</p>	<p>Le prolongement du T3 à porte Dauphine est inscrit dans différents documents de planification des transports publics : le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et au Contrat de Plan État Région Ile-de-France. Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable en 2016, d'une enquête publique en 2018 et d'une PPVE en 2020 qui s'est achevée en juillet dernier. Ce prolongement est réalisé dans la continuité des principes des tronçons précédents afin de proposer une rocade de transport accessible (donc en surface, au niveau de la voirie), en connexion avec de nombreuses lignes radiales de métro et de RER. Le tramway est un mode de transport intégré dans la Ville qui dessert des zones plus fines non couvertes par le RER. L'inter-distance moyenne de 450 m entre les stations permet d'améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transport, le passage d'un mode à l'autre tout en respectant le partage des usages de la voirie. L'implantation des stations à niveau permet par ailleurs d'améliorer les conditions d'accessibilité piétonne, PMR et modes actifs en facilitant les correspondances entre les différents modes de transport.</p> <p>Ainsi, comme l'a souligné la commission d'enquête en 2018, le tramway reste le mode de transport collectif le plus facilement accessible à tout type d'usager et contribue incontestablement à améliorer l'offre de transport collectif en région parisienne.</p> <p>Les études de circulation menées dans le cadre du projet T3 Ouest se projettent à l'horizon de la livraison du tramway et comparent, avec un même nombre de déplacements d'origine et de destination, l'organisation du trafic, sans et avec projet. Ces études montrent une diminution forte du trafic le long du tracé, liée à la réduction des files de circulation et la priorité aux feux du tramway. La priorité donnée au tramway aux carrefours entraîne également mécaniquement moins de temps de vert en radiale. Les reports se font principalement sur le boulevard périphérique. Les accès à la porte Maillot, dont la capacité est réduite, se diffusent sur les portes à proximité, porte Dauphine ou porte des Ternes. Ainsi, comme rappelé par la commission d'enquête en 2018, le projet de prolongement du T3 Ouest aura des répercussions sur la circulation automobile mais il s'inscrit dans le cadre d'une politique de déplacements qui promeut une meilleure répartition de l'espace entre les transports collectifs et la circulation automobile.</p> <p>Les études d'avant-projet ont confirmé l'intérêt socio-économique du projet, suite à une évaluation socio-économique qui permet de mesurer son utilité pour la collectivité en comparant les avantages et les coûts attendus du projet. Il permet de proposer un mode de transport en commun alternatif, capacitaire et régulier, qui permet de rationaliser l'utilisation de l'espace public en participant à son rééquilibrage, et pouvant transporter 4500 voyageurs à l'heure de pointe là où un bus en transporte 1500 et où une file de circulation permet entre 600 à 800 véhicules soit 700 à 1000 personnes. Il s'inscrit dans les objectifs du plan de déplacement urbains d'Ile-de-France et vise à diminuer le trafic automobile sur l'agglomération parisienne.</p>	1
----	--	--	---

54	<p>Les immeubles végétalisés qui seront construits sur l'ancien parking, sont le garant de l'envahissement du quartier par les rongeurs</p> <p>Quant à couvrir le périphérique porte des Ternes, sans prolonger jusqu'à la porte Maillot, la simple vue aérienne du projet démontre que la porte Maillot devient le lieu de stockage du CO₂ qui ne se déverse plus à la porte des Ternes.</p> <p>En dernier lieu, les JO semblent être un élément important dans la reconfiguration de la place. Évidemment, un événement décidé sans aucune consultation des Parisiens, et qui sera une catastrophe financière, une catastrophe pour les habitants qui seront contraints par toutes les mesures restrictives de liberté, dans l'intérêt des profiteurs.</p> <p>Je suis contre les constructions végétalisées qui feront ressembler la Porte Maillot aux HLM du 15^{ème}, avec les rats en plus.</p> <p>Contre la couverture du périphérique limitée à la porte des Ternes.</p> <p>Elle ne sert qu'à faciliter la commercialisation des futurs immeubles qui permettront des prix de vente pharaoniques.</p> <p>Il faut couvrir jusqu'à la porte Maillot</p>	<p>La Porte Maillot se situe au carrefour de futures voies olympiques, permettant l'accès depuis le boulevard périphérique nord et sud, vers l'avenue de la Grande Armée et l'avenue Malakoff pour les sites olympiques dans Paris intramuros. Les espaces publics et voiries de ce secteur constituent donc un nœud principal du réseau de ces voies dédiées aux déplacements officiels liés à la tenue des JOP, indispensables à leur déroulement. La Porte Maillot permet également la desserte des hôtels prévus pour l'hébergement des membres de la famille olympique.</p> <p>L'opération de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot, du parc public de stationnement de la porte Maillot et de ses accès, est donc située à proximité immédiate d'un site nécessaire à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques ou Paralympiques, et est susceptible d'en affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation. L'opération bénéficie d'ailleurs à ce titre de certaines dispositions particulières. Pour autant, le contenu du projet de la Porte Maillot et les choix d'aménagement n'ont pas été faits en fonction des JOP.</p> <p>Les projets Mille Arbres et Ville Multistrates, projets sous maîtrise d'ouvrage privée qui viendront couvrir le boulevard périphérique aux abords de la Porte des Ternes, ne sont pas une composante du projet de la Porte Maillot. Tous deux ont fait l'objet d'une étude d'impact, soumise au public, qui ont permis de mesurer les impacts en matière de pollution atmosphérique. Les deux porteurs de projet attachent une attention particulière à cette problématique dans la mise en œuvre de leur projet.</p> <p>La réduction de la pollution atmosphérique nécessite une approche globale. Les actions d'amélioration de la qualité de l'air sont menées à l'échelle de la Ville de Paris et permettent de réduire globalement les concentrations de polluants, et donc de les réduire également sur cette zone en particulier. La Ville de Paris met en œuvre de multiples actions afin d'en diminuer les impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en place dès 2017 d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) visant à interdire la circulation des véhicules les plus polluants, menée en collaboration avec la Métropole du Grand Paris qui a lancé la création de la ZFE Métropolitaine, avec de nouvelles étapes programmées pour 2021 notamment ; - préparation, en lien avec les services de l'État et la Métropole du Grand Paris, de l'instauration d'un contrôle automatique des véhicules autorisés en 2021 ; - mise en place d'une Mission d'information et d'évaluation sur l'avenir du Boulevard Périphérique, dont le rapport a été présenté en Conseil de Paris en juin 2019 comprend un certain nombre de préconisations telle la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution) ; - création de l'Atelier du périphérique en 2019, instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur, qui travaille à établir une vision commune du devenir du Périphérique, et à fixer un cadre partagé pour engager des évolutions qui amélioreront la qualité de vie des riverains et les déplacements, en particulier collectifs et partagés. <p>La création de couvertures soulève de nombreuses difficultés techniques. Par exemple, à partir de 300 m de longueur de couverture s'appliquerait la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très</p>	2 4
----	---	---	--------

		<p>contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir végétaliser, en particulier des planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que la ville environnante. Il faudrait alors créer des talus, emmarchements, murs ...</p> <p>Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p>	
55	<p>Les immeubles végétalisés qui seront construits sur l'ancien parking, sont le garant de l'envahissement du quartier par les rongeurs</p> <p>Quant à couvrir le périphérique porte des ternes, sans prolonger jusqu'à la porte maillot, la simple vue aérienne du projet démontre que la porte maillot devient le lieu de stockage du co2 qui ne se déverse plus à la porte des ternes. En dernier lieu, les JO semblent être un élément important dans la reconfiguration de la place. Évidemment, un évènement décidé sans aucune consultation des Parisiens, et qui sera une catastrophe financière, une catastrophe pour les habitants qui seront contraints par toutes les mesures restrictives de liberté, dans l'intérêt des profiteurs.</p> <p>Je suis contre les constructions végétalisées qui feront ressembler la Porte Maillot aux HLM du 15eme, avec les rats en plus.</p> <p>Contre la couverture du périphérique limité a la porte des ternes.</p> <p>Elle ne sert qu'à faciliter la commercialisation des futurs immeubles qui permettront des prix de vente pharaoniques.</p> <p>Il faut couvrir jusqu'à la porte Maillot</p> <p>Quant à corrélér l'aménagement de la place avec les JO, il est ou le référendum pour recueillir l'avis des Parisiens.?</p>	<p>La Porte Maillot se situe au carrefour de futures voies olympiques, permettant l'accès depuis le boulevard périphérique nord et sud, vers l'avenue de la Grande Armée et l'avenue Malakoff pour les sites olympiques dans Paris intramuros. Les espaces publics et voiries de ce secteur constituent donc un nœud principal du réseau de ces voies dédiées aux déplacements officiels liés à la tenue des JOP, indispensables à leur déroulement. La Porte Maillot permet également la desserte des hôtels prévus pour l'hébergement des membres de la famille olympique.</p> <p>L'opération de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot, du parc public de stationnement de la porte Maillot et de ses accès, est donc située à proximité immédiate d'un site nécessaire à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques ou Paralympiques, et est susceptible d'en affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation. L'opération bénéficie d'ailleurs à ce titre de certaines dispositions particulières. Pour autant, le contenu du projet de la Porte Maillot et les choix d'aménagement n'ont pas été faits en fonction des JOP.</p> <p>Les projets Mille Arbres et Ville Multistrates, projets sous maîtrise d'ouvrage privée qui viendront couvrir le boulevard périphérique aux abords de la Porte des Ternes, ne sont pas une composante du projet de la Porte Maillot. Tous deux ont fait l'objet d'une étude d'impact, soumise au public, qui ont permis de mesurer les impacts en matière de pollution atmosphérique. Les deux porteurs de projet attachent une attention particulière à cette problématique dans la mise en œuvre de leur projet.</p> <p>La réduction de la pollution atmosphérique nécessite une approche globale. Les actions d'amélioration de la qualité de l'air sont menées à l'échelle de la Ville de Paris et permettent de réduire globalement les concentrations de polluants, et donc de les réduire également sur cette zone en particulier. La Ville de Paris met en œuvre de multiples actions afin d'en diminuer les impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en place dès 2017 d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) visant à interdire la circulation des véhicules les plus polluants, menée en collaboration avec la Métropole du Grand Paris qui a lancé la création de la ZFE Métropolitaine, avec de nouvelles étapes programmées pour 2021 notamment ; - préparation, en lien avec les services de l'État et la Métropole du Grand Paris, de l'instauration d'un 	2 4

		<p>contrôle automatique des véhicules autorisés en 2021 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en place d'une Mission d'information et d'évaluation sur l'avenir du Boulevard Périphérique, dont le rapport a été présenté en Conseil de Paris en juin 2019 comprend un certain nombre de préconisations telle la mise en place d'une voie réservée aux véhicules propres et partagés et la réduction de la vitesse afin de réduire les nuisances (bruit et pollution) ; - création de l'Atelier du périphérique en 2019, instance de gouvernance partagée avec les collectivités franciliennes et les parties prenantes, accompagnée et informée par l'Apur, qui travaille à établir une vision commune du devenir du Périphérique, et à fixer un cadre partagé pour engager des évolutions qui amélioreront la qualité de vie des riverains et les déplacements, en particulier collectifs et partagés. <p>La création de couvertures soulève de nombreuses difficultés techniques. Par exemple, à partir de 300 m de longueur de couverture s'appliquerait la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir végétaliser, en particulier des planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que la ville environnante. Il faudrait alors créer des talus, emmarchements, murs ...</p> <p>Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p>	
56	<p>Bonjour, faire cet aménagement sans couvrir le périphérique à la Porte Maillot, au moins partiellement et/ou avec des ponts / passerelles permettant d'améliorer l'accès au Bois de Boulogne et à Neuilly-sur-Seine, me semble inutile.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture par exemple s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Les projets de couverture ou de passerelles sont onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements</p>	2

		<p>publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter des arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>L'aménagement d'un cheminement piétons vélos dédié entre l'avenue de la Grande Armée et le Bois de Boulogne est prévu. Les circulations douces seront en effet renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	
57	<p>Deux remarques :</p> <p>1. Comment allez-vous fluidifier le lien entre Paris et le Bois de Boulogne ? (Cela fait partie des objectifs de la rénovation mais les modalités sont peu claires, surtout en l'absence de couverture du périphérique)</p> <p>2. Quelles animations/activités seront installées sur la place et dans le square Parodi (jeux pour enfant, manège, troquets...)? Il ne faudrait pas que la place reste un lieu sans vie et lugubre...</p>	<p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture par exemple s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Les projets de couverture ou de passerelles sont onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>Néanmoins, l'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est en effet une préoccupation majeure du projet. Pour cela, la Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au</p>	1 2

		<p>Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46). La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter des arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>L'aménagement d'un cheminement piétons vélos dédié entre l'avenue de la Grande Armée et le Bois de Boulogne est prévu. Les circulations douces seront en effet renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p> <p>Le square Parodi fait partie du site classé du Bois de Boulogne, tout comme l'extension qui va être créée. Ce classement contraint les usages de celui-ci, ainsi que son aménagement, qui doit se faire en cohérence avec les caractéristiques paysagères et patrimoniales du Bois. Le parti pris pour l'extension du square Parodi est de proposer des espaces moins programmés, de type clairière en pelouse, pour favoriser l'appropriation libre par les usagers (pique-nique, jeux, etc.) comme on peut le retrouver dans le Bois de Boulogne notamment. En parallèle, le projet Maillot pourrait constituer l'amorce d'une promenade le long du tramway qui pourrait se développer dans le square existant, vers le sud. Une réflexion en vue d'une rénovation future du square Parodi est envisagée, pour l'inscrire dans l'esprit du projet Maillot. Le cas échéant, son programme tiendra compte des usages existants, pour les développer ou les faire évoluer, dans un cadre concerté avec les riverains.</p> <p>Côté nord, l'installation d'équipements, par exemples des tracés ludiques et sportifs au sol, et de mobiliers urbains (qui restent pour partie à définir) sur le parvis provisoire permettra aux usagers des activités diversifiées. L'animation de ces espaces piétons par des activités de restauration mobiles ou autres pourrait également être envisagée et ils bénéficieront également des flux liés au pôle multimodal et de la présence du Palais des Congrès. À terme, le futur projet immobilier aura aussi pour fonction de participer à cette animation et diversité des usages.</p>	
--	--	---	--

58	<p>L'ensemble va dans le bon sens. Je trouve qu'on devrait en profiter pour supprimer le tunnel routier qui va du boulevard Pershing au boulevard de l'amiral Bruix. Avec la diminution du trafic liée à l'ouverture du tramway, il sera surdimensionné. Il faudrait le fermer et utiliser cet espace pour la gare routière, ou pour un parking pour encourager les gens à ne pas utiliser leur voiture dans Paris, ou, encore mieux, pour installer des équipements sportifs... Et idéalement il faudrait couvrir entièrement le périphérique, de la porte de Champerret à la porte Dauphine, mais sans construire dessus, juste pour ajouter des espaces verts ! pourquoi pas une grande ferme urbaine ?</p>	<p>Le projet ne prévoit aucune suppression de tunnel routier aux abords de la Porte Maillot à ce stade. La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture par exemple s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme.</p>	1 2
59	<p>Bonjour, ça manque cruellement d'une piste cyclable bidirectionnelle côté nord de la place. Et ne tombez pas dans l'erreur de débutant de faire des virages à angles droits pour les trajectoires vélo, ça c'est bon pour les voitures : à vélo on a besoin d'angles plus ouverts pour ne pas tomber !</p>	<p>Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables projetés doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée, coté Paris (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en cours de réalisation sur l'avenue Charles de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'axe). Le projet prévoit donc bien créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité directe des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points de l'axe afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est enfin complété, dans le sens nord-sud, par une piste bidirectionnelle créée en parallèle du prolongement du tramway T3O, le long des boulevards des maréchaux. Le plan de synthèse de ces aménagements cyclables se trouve notamment dans la pièce 0.2 du dossier de PPVE, p. 29</p> <p>La question de la giration a été prise en compte pour faciliter les circulations vélos sur l'ensemble des aménagements cyclables. Les plans du dossier de PPVE, de niveau AVP (Avant-Projet), indiquent schématiquement des angles droits. Des angles ouverts avec courbures sont néanmoins bien prévus dès lors que cela est possible et seront intégrés dans les versions de plans ultérieures et mis en œuvre au cours des travaux.</p>	2

60	<p>En tant qu'habitant du quartier, je pense que le projet d'extension du palais des congrès de Paris permettrait d'aller plus loin que le projet de parvis provisoire tel qu'il est proposé en phase temporaire sur les sujets développement durable.</p> <p>En effet, la réalisation d'un projet de qualité pourrait consister en la création de terrasses et d'espaces végétalisés, employer davantage de matériaux biosourcés, améliorer la gestion et le réemploi des eaux pluviales et intégrer une production d'énergies renouvelables...</p> <p>Par ailleurs, l'intégration de végétation et d'espaces verts au sein du projet immobilier permettrait de réduire la minéralité du parvis et l'effet d'îlot de chaleur dans la continuité de ce qui est entrepris par la ville de Paris via l'extension du Bois de Boulogne.</p>	<p>Le projet immobilier prévu au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>Plusieurs hypothèses de programmation pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, en outre, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Le projet devra donc contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Il devra également proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer, en effet, des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. La performance environnementale, l'apport du projet au confort des espaces publics environnants, constituent un enjeu fort pour le projet immobilier qui va être mené et auquel la Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment très attentive.</p> <p>Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme</p>	3 4
61	<p>Le projet est clairement bénéfique comparé à l'existant, notamment l'extension du bois sur la place. Néanmoins il aurait été judicieux de couvrir le périphérique sur toute la partie du bois précisément de même que de condamner le tunnel Pershing (entre portes des Ternes et Bruix) qui prend trop de place est inutile et défigure la porte des Ternes au niveau du Palais des Congrès notamment.</p> <p>Le projet de construction sur la partie nord devant le Palais des Congrès est un nouvel exemple de bétonisation inutile et dommageable (un jardin aurait été préférable à l'heure où la mairie parle sans cesse de végétalisation de Paris)</p> <p>Plus spécifiquement, le vélo n'est pas non plus assez pris en compte, notamment au vu de l'augmentation évidente des flux de trajets pendulaires</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. Par exemple, à partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site</p>	1 2 3 4

<p>vers la Défense au cours des prochaines années.</p> <p>Une piste cyclable à double sens doit donc être implémentée côté nord de la porte (et non pas uniquement côté sud), celle-ci trouvera sans conteste son public, le risque à défaut étant que les cyclistes empruntent le trottoir côté nord quoiqu'il arrive.</p> <p>Le stationnement cyclable (sécurisé et arceaux) doit être massif pour permettre la multimodalité notamment (metro, RER, Eole).</p> <p>Enfin, il convient de prévoir des jonctions cyclables sécurisées avec les nouveaux bâtiments (1000 arbres, etc)</p>	<p>de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. Elle se raccorde aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p> <p>Par ailleurs, le projet ne prévoit aucune suppression de tunnel routier aux abords de la Porte Maillot à ce stade.</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond, elle, à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none">- Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne.- Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud.- Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p>	
--	---	--

		<p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension et de modernisation afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Selon la programmation qui sera retenue pour le projet immobilier, des liens fonctionnels pourraient être créés entre le nouveau bâtiment et le Palais de Congrès existant. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet devra intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur). Le travail d'insertion architecturale et de dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés - constitue un enjeu fort pour le projet immobilier, qui va être mené et auquel la Ville, qui reste propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p> <p>De manière provisoire, à l'horizon 2024, le terrain du futur projet immobilier sera aménagé en espace public. Néanmoins, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres et la création d'un véritable jardin. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis.</p> <p>Les aménagements cyclables sont au cœur du projet et le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot prévu est organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none">- Suivant l'axe nord-sud, une nouvelle piste bidirectionnelle est aménagée dans le cadre du projet de prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux, qui facilitera notamment les liaisons entre 16e et 17e arrondissement ;- Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). <p>Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder</p>	
--	--	---	--

		<p>aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée.</p> <p>En l'absence d'aménagements cyclables prévus en rive nord de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, le projet de la Porte Maillot prévoit en effet des aménagements secondaires sur sa partie nord : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique, et mise en place d'un espace partagé au droit du parvis. Ce dernier mesure 3 mètres de large (sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m), une largeur de 17 m reste donc uniquement réservée à la circulation piétonne. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée.</p> <p>Dans le périmètre de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, comme dans le périmètre du projet T3 Ouest, toutes les possibilités sont recherchées afin de prévoir des emplacements de stationnement vélo, sécurisé ou non.</p>	
62	<p>En tant que Parisien habitant du secteur (17ème), j'observe que le projet de la porte Maillot laisse une emprise libre pour une construction qui semble absolument nécessaire pour ne pas laisser une place trop vaste, vide et occupée par des émergences diverses et variées. Il semble important de saisir cette opportunité pour construire le Palais des Congrès moderne et attractif que mérite notre ville.</p> <p>Ce sera l'occasion également d'apporter les activités manquantes de commerces, restaurants, loisirs et services qui manquent dans ce quartier. Ce projet devrait être conçu de manière à favoriser l'ensemble de ces activités, tout en ouvrant le site aux parisiens pour profiter de ce nouveau quartier, plus vert et plus aéré.</p> <p>De plus cette revitalisation du Palais des Congrès permettrait de créer de nouveaux emplois, ce qui est loin d'être négligeable.</p>	<p>La création d'un terrain constructible sur la partie nord de la place de la Porte Maillot répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier sur ce terrain constructible prévue au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont le projet reste à préciser. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La création de commerces, restaurants, ou autres activités de loisirs qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre. La construction de surfaces de bureaux n'est pas conforme au PLU et ne fait pas partie des destinations possibles. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La programmation devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants.</p> <p>Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en</p>	3

		<p>matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants. La performance environnementale, la sobriété, la qualité écologique des matériaux, constituent des enjeux forts pour le projet immobilier qui va être mené, et auxquels la Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment très attentive.</p> <p>Il en va de même pour le travail d'insertion architecturale et de dialogue avec l'existant - Palais des Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet devra intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur ...). Il devra s'articuler avec le Palais des Congrès, trouver une expression urbaine et architecturale cohérente, tant côté Paris que côté Neuilly.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
63	<p>La jonction entre le Bois de Boulogne et Paris est la clé du succès de ce projet. Pourquoi ne pas couvrir le périphérique au niveau de la Porte Maillot pour optimiser ce lien? Cette couverture peut être partielle, mais une couverture complète serait de nature à totalement changer le visage du lieu et pourrait créer une nouvelle dynamique.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture par exemple s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Les projets de couverture ou même de passerelles sont onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter des arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p>	2

		<p>L'aménagement d'un cheminement piétons vélos dédié entre l'avenue de la Grande Armée et le Bois de Boulogne est prévu. Les circulations douces seront en effet renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	
64	<p>La piste cyclable bidirectionnelle est une bonne chose, mais il manque la continuité vers le Nord pour que la place soit réellement "traversable" et ne soit plus considérée comme un point noir sur le parcours des cyclistes. Par ailleurs, le vélo est plus maniable qu'un autre véhicule, mais il ne permet pas de tourner "à angle droit". Le tracé des pistes doit donc être adapté avec des rayons de courbures réalistes pour éviter que les cyclistes soient contraints de couper les virages.</p>	<p>Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables projetés doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée, coté Paris (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en cours de réalisation sur l'avenue Charles de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'axe).</p> <p>Le projet prévoit donc bien créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité directe des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points de l'axe afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée.</p> <p>En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, et en l'absence d'aménagements cyclables prévus en rive nord de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet Maillot : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée.</p> <p>Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est enfin complété, dans le sens nord-sud, par une piste bidirectionnelle créée en parallèle du prolongement du tramway T3O, le long des boulevards des maréchaux. Le plan de synthèse de ces aménagements cyclables se trouve notamment dans la pièce 0.2 du dossier de PPVE, p. 29.</p> <p>La question de la giration a été prise en compte pour faciliter les circulations vélos sur l'ensemble des aménagements cyclables. Les plans du dossier de PPVE, de niveau AVP (Avant-Projet), indiquent schématiquement des angles droits. Des angles ouverts avec courbures sont néanmoins bien prévus dès lors que cela est possible et seront intégrés dans les versions de plans ultérieures et mis en œuvre au cours des travaux.</p>	1

65	<p>La création d'un terre-plein central de 14,5 m de large - promenade en cul de sac coincée entre deux voies de 4 files de véhicules - au détriment des trottoirs latéraux repoussés tant au Nord qu'au Sud est absurde (seule justification indiquée : mettre en valeur vues et perspectives !)</p> <p>De même l'idée indiquée sur les plans de créer une bouche de métro sur ce terre-plein du côté de l'avenue de la Grande Armée n'a aucun sens.</p> <p>Créer quatre voies de circulation automobile tant en direction de Neuilly qu'en direction de l'Etoile alors que l'avenue de la Grande Armée n'en présente plus que trois demande une justification. Toutefois si on garde ce parti il serait judicieux de réserver cette quatrième voie aux vélos plutôt que de les faire circuler sur les trottoirs tant au Nord (mélangée avec les piétons) qu'au Sud.</p>	<p>Le terre-plein central est accessible par ses deux extrémités et ne constitue donc pas un cul de sac. Engazonné, il est ouvert à la circulation piétonne. Il facilitera en effet la mise en valeur, pour le piéton, de l'Axe Majeur, mais il a également pour fonction d'offrir des traversées piétonnes sécurisées en créant un refuge, la largeur de la voirie ne permettant pas de traverser en une seule fois. Son dimensionnement a été déterminé au plus juste en tenant compte de multiples contraintes. Il joue ainsi un rôle important dans la gestion des circulations motorisées (stockage pour les mouvements de tourne à gauche ...). Le projet ne prévoit pas de créer de bouche de métro sur ce terre-plein central. Il intègre par contre une issue de secours de la ligne 1, indispensable au respect des normes de sécurité, et dont la création par la RATP a été programmée et autorisée préalablement au projet de réaménagement. Il s'agit donc d'une contrainte technique qui explique là aussi l'existence de ce terre-plein, qui doit pouvoir garantir l'évacuation des usagers du métro dans un espace suffisamment dimensionné, à l'abri de la circulation. Le terre-plein permet aussi l'accessibilité de divers équipements techniques liés au fonctionnement de la ligne 1 et du RER E et donc indispensables à leur exploitation. Le projet de la Porte Maillot tient compte des évolutions récentes des files de circulation de l'avenue de la Grande Armée et ne prévoit ainsi pas quatre voies de circulations dans chaque sens, mais trois voies uniquement pour la circulation générale. La quatrième voie, dans chaque sens, est une voie réservée aux bus/vélos, qui permettra de faire baisser les temps de parcours des lignes appelées à traverser la Porte Maillot.</p> <p>Les vélos, quant à eux, disposeront en rive sud d'une piste bidirectionnelle en site propre de 4 m de large minimum, qui sera différenciée par un traitement spécifique (revêtement en béton poncé de couleur beige, bordures, etc.) et séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol. Cette circulation principale se raccordera directement à la piste bidirectionnelle actuellement en cours de création côté sud de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly. Des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points sont organisées afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée.</p> <p>En l'absence d'aménagements cyclables prévus en rive nord de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, le projet de la Porte Maillot prévoit des aménagements secondaires sur sa partie nord : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique, et mise en place d'un espace partagé au droit du parvis. Ce dernier mesure 3 mètres de large (sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m), une largeur de 17 m reste donc uniquement réservée à la circulation piétonne. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée.</p>	1
66	<p>Est-il envisagé de rapprocher du métro "porte maillot" la gare du "petit train" qui mène au jardin d'acclimatation ?</p>	<p>Aucune intervention sur le Petit Train du Jardin d'Acclimatation n'est prévue. Ce dernier est un équipement privé, son éventuel prolongement ne relève pas de la compétence de la Ville de Paris et son exploitant n'a pas proposé de projet dans ce sens.</p>	1

67	<p>Comment obtenir les présentations des 22 septembre et 1er octobre, et, pour cette dernière réunion, la liste des questions posées et des réponses apportées ?</p> <p>Les liens donnés dans votre page ne sont pas renseignés.</p>	<p>La réunion publique du 22 septembre fera l'objet d'un compte rendu thématique qui sera mis en ligne sur le site de la PPVE dans les prochains jours. Le support de présentation projeté à cette occasion sera annexé au compte-rendu.</p> <p>La webconférence du 1er octobre fera également l'objet d'un compte rendu qui intégrera, regroupées par thématiques, les réponses apportées. Il sera mis en ligne sur le site de la PPVE prochainement. Le support de présentation utilisé ainsi que l'ensemble des questions posées seront annexés à ce compte rendu.</p>	
68	<p>Je relève plusieurs affirmations présentées comme évidentes alors qu'elles sont pour le moins douteuses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Supprimer le rond-point pour passer à des feux fluidifierait le trafic d'après la présentation. C'est faux et cette place avant els travaux actuelle a toujours connu un trafic fluide grâce à son grand rond-point justement sur lequel vivaient des lapins d'ailleurs et qui ont été chassés par les travaux. - Il est injustifiable de limiter le nombre de voies à 3 par sens + 1 voie de bus alors qu'il est possible d'en faire plus ce qui fluidifiera le trafic aussi bien pour les véhicules que pour les transports publics. <p>Il ne faut pas faire mine d'ignorer que l'arrivée du Tramway va perturber le trafic et générer des embouteillages comme c'est le cas à toutes les portes où passe ce tramway. Porte d'Asnières où j'habite en est un bon exemple avec un aménagement totalement au hasard qui ne permet ni la fluidité des véhicules particuliers ni celle des transports publics.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tout ce qui sera fait sur cette place aura des répercussions sur le trafic côté Grande Armée et Etoile et aussi côté Neuilly sur l'Avenue qui la relie à la Défense et Neuilly et enfin sur le périphérique pour en sortir ou s'insérer. Il s'agirait de faire au mieux pour ne pas créer des embouteillages monstres comme c'est la spécialité de la Mairie Socialiste. <p>Je sais que ce message ne sera jamais pris en compte et qu'il ne changera rien car toutes les décisions ont déjà été prises et les contrats donnés aux entreprises de BTP qui se frottent les mains avec cette Mairie.</p>	<p>Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante, caractérisé par un trafic routier régulièrement congestionné, notamment aux heures de pointe. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent, en particulier avec les mobilités douces. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores, qui permettra par de nouveaux mouvements plus directs de diffuser le trafic.</p> <p>Par ailleurs, les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont ainsi dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels.</p> <p>D'autres éléments sont à prendre en compte en matière d'aménagements routiers, tels que l'encombrement de l'espace public, la sécurité routière et l'accessibilité d'une manière générale. Ainsi, la mobilité du futur doit-elle être envisagée comme la plus diversifiée possible de sorte que les modes de déplacements utilisés correspondent au mieux aux besoins de déplacement de chacun. Les modes de déplacement personnels doux tels que le vélo, la trottinette ou la marche peuvent être encouragés car ils répondent avantageusement à des déplacements rapides, de courte distance. Ils contribuent à l'amélioration immédiate de la qualité de l'air, et en utilisant moins d'espace, permettent d'envisager d'autres destinations de l'espace public et de favoriser que sa végétalisation et la desimperméabilisation des sols, en réponse au changement climatique.</p> <p>Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, le projet s'inscrit dans une logique de diversification des mobilités, gage de résilience, et vise donc à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot. Il favorisera ainsi le franchissement de la porte par les piétons qui l'empruntent tous les jours, pour des déplacements tant touristiques, quotidiens que professionnels. De la même manière, alors que les motifs professionnels sont devenus la principale raison des déplacements à vélo et que l'assistance électrique permet des déplacements plus longs et souvent plus performants en temps de parcours, le développement et la</p>	1

		sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important, qui permet en outre la promotion d'une mobilité moins polluante.	
69	<p>Faisant partie des principaux acteurs économiques de la Porte Maillot de par ma fonction, et en tant que résidente de ce même quartier, je suis très favorable à son opération de réaménagement des espaces publics.</p> <p>Sans ce projet de développement et d'extension, le rayonnement de notre activité économique et touristique ne pourra se faire. Pour assurer une réelle renaissance économique de ce quartier, sa refonte doit être pensée par le réaménagement de ses espaces publics, de son parc public de stationnement et de l'ensemble de ses accès. Nous avons cruellement besoin de cette transformation pour une avancée en réussite.</p> <p>Par ailleurs, le développement d'un programme immobilier serait également profitable à ce nouvel essor et apporterait un avenir économique de qualité qui repositionnera notre quartier à la hauteur de nos attentes.</p>	La Ville de Paris prend note de cette contribution.	2 3
70	<p>Très bon projet dans l'ensemble, bon compromis entre toutes les aspirations contradictoires (il suffit de lire les observations).</p> <p>J'ai fini par comprendre que la réserve immobilière devant le Palais des Congrès était destinée à une seconde extension de ce dernier. J'espère qu'elle sera moins moche que la précédente et saura arranger le tout et tout le monde: bonne chance pour 2024, si j'ai bien compris !</p> <p>Voisin de la Porte Maillot côté 17ème et jeune retraité, je suis très intéressé par l'amélioration de l'accès cycliste et piéton du bois de Boulogne (et aussi à Neuilly): pas seulement grâce à une esthétique végétale, mais aussi par une circulation disons agréable.</p> <p>Enfin - hormis le fait qu'il s'agit de deux mondes qui s'ignorent dans notre pays (le public et le privé) - l'absence d'étude de la circulation ne serait-ce que piétonne entre les gares RER-Tram-Métro d'un côté au N-E de l'ensemble et les gares routières-liaison aéroport au N-O est incompréhensible, choquante même quand on voit le chaos actuel certains jours à l'ouest du Palais des Congrès.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. La Ville de Paris privilégie pour cela une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. Elle se raccorde aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée, avec un cheminement adapté, confortable et agréable. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p> <p>Le projet immobilier prévu au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait</p>	1 3

		<p>majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>Plusieurs hypothèses de programmation pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, en outre, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment très attentive à la qualité de l'insertion architecturale et du dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet devra intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur ...). Il devra s'articuler avec le Palais des Congrès, trouver une expression urbaine et architecturale cohérente, tant côté Paris que côté Neuilly.</p> <p>Le dossier de PPVE comporte une étude de circulations motorisée pour tout le secteur Maillot, intégrant l'ensemble des projets du secteur, reprise dans l'étude d'impact du projet (pièce 4.2 du dossier de PPVE), et présentée sous sa forme brute (pièce 4.8). Les flux piétons sont analysés dans l'étude d'impact elle-même, ainsi que dans le mémoire en réponse (pièce 4.19). Une étude des flux de la future gare routière Pershing a été également été réalisée à l'occasion de l'étude d'impact du projet Mille Arbres, mise à disposition du public lors de l'enquête publique de ce projet (décembre 2018 - janvier 2019).</p>	
71	<p>D'avantage de végétation et de circulations douces (vélos, marche,) est un progrès avec à la clé une meilleure santé pour tous et une avancée vers une société plus durable et équilibrée.</p> <p>Un projet qui semble donc aller dans le bon sens.</p> <p>Seul bémol : Je n'ai pas pu consulter le dossier sur le site publilégal.fr, il y a un dysfonctionnement. C'est dommage car le résumé non technique de l'étude d'impact disponible sur le site paris.fr ne vulgarise et synthétise pas assez pour être appréhendé facilement</p>	<p>La Ville de Paris prend note de cette contribution. Nous nous excusons en ce qui concerne les difficultés techniques que vous avez pu rencontrer sur le site de la PPVE. L'intégralité du dossier y est consultable au format pdf, toutes les pièces pouvant être téléchargées ou visionnées en ligne. Des difficultés peuvent néanmoins se poser en cas d'utilisation de versions de navigateur anciennes ou en raison d'une configuration particulière du navigateur.</p> <p>Le dossier de la PPVE intègre des notes de synthèses facilitant la compréhension du projet.</p>	1
72	<p>Cette rénovation est la bienvenue. Cette place avec son rond-point central était un échec. L'un des axes d'amélioration possible serait une meilleure fluidification des liens piétons et cyclistes entre Paris et Neuilly/le Bois de</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. La création de nouveaux ouvrages, passerelles ou couvertures, est onéreuse. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du</p>	1

	<p>Boulogne. Pourrait-on considérer une passerelle au-dessus du périphérique permettant d'éviter des traversées avec feux de circulations pénibles ?</p>	<p>tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	
73	<p>Document très bien documenté mais avec peut-être un manque de synthèse qui ne m'a pas permis d'en faire une lecture exhaustive.</p> <p>En tant que représentant de seniors, je me permets d'insister sur la nécessité d'inclure les contraintes liées à la population des plus de 65 ans ainsi que les personnes à mobilité réduite, les déficients visuels et les handicapés : il est urgent de faciliter leurs déplacements avec des véhicules individuels, seuls à même de préserver leur santé ; ce sont d'ailleurs le plus souvent leurs aidants qui les utilisent pour les accompagner.</p>	<p>Le projet intègre toutes les dispositions pour garantir l'accessibilité des espaces publics. Le nivellement de la place et des trottoirs est conforme aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Le nivellement des espaces verts créés respecte également ces normes d'accessibilité. Les passages piétons seront accompagnés de bandes podotactiles en bordure de trottoir sur toute la largeur de la traversée. Les entrées majeures des transports en communs (gare RER E, tramway ...), les arrêts de bus sur trottoirs et les passages piétons sont marqués par un fil d'Ariane engravé dans le revêtement de sol minéral, facilitant une circulation sécurisée pour les malvoyants. Par ailleurs, la réduction attendue du trafic automobile bénéficiera in fine aux véhicules "prioritaires", y compris ceux utilisés par les personnes à mobilité réduite.</p>	2
74	<p>Il faudrait une entrée du métro/RER E porte Maillot à la Porte des ternes sur le boulevard des Maréchaux compte tenu de la densité actuelle et de la future densité autour de cette porte.</p>	<p>La création de nouveaux accès au RER ou au métro ne relève pas de la compétence de la Ville de Paris mais d'Ile-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice des transports en Ile de France, et des exploitants respectifs, SNCF et RATP. Nous leur transmettrons votre observation.</p>	1

75	<p>Je me permets de vous faire part de quelques idées pour le projet :</p> <p>AXES D'AMÉLIORATION :</p> <p>1-Pistes cyclables qui soient protégées, sécurisées et isolées des piétons, bus et des véhicules privées. Pour garantir la sécurité de tous les usagers de la route il est nécessaire d'isoler physiquement les voies vélos.</p> <p>2 - Certes, la création de la piste bidirectionnelle est un point fort du projet, mais il serait très judicieux la mise en place d'une piste aussi côte nord</p> <p>3 - Augmenter la capacité de la piste vers La Défense qui sera rapidement saturée. (Déjà un axe majeur Paris<>La Défense)</p> <p>4 - Des stationnement cyclables sécurisés pour assurer une multimodalité RER, Metro, bus...etc. La multimodalité est primordiale dans une porte de Paris.</p>	<p>Les aménagements cyclables principaux sont tous en site propre et isolés des autres flux. Les vélos disposeront en rive sud de l'Axe majeur d'une piste bidirectionnelle en site propre, qui sera différenciée par un traitement spécifique (revêtement en béton poncé de couleur beige, bordures, etc.) et séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol. Cette circulation principale se raccordera directement à la piste bidirectionnelle actuellement en cours de création côté sud de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly. Des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points sont organisées afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. Le dimensionnement de cet axe structurant, au moins 4m de large, permet d'absorber les flux futurs prévisibles.</p> <p>En l'absence d'aménagements cyclables prévus en rive nord de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, le projet de la Porte Maillot prévoit à ce stade des aménagements secondaires sur sa partie nord : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique, et mise en place d'un espace partagé au droit du parvis. Ce dernier mesure 3 mètres de large (sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m), une largeur de 17 m reste donc uniquement réservée à la circulation piétonne. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée.</p> <p>Dans le périmètre de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, comme dans le périmètre du projet T3 Ouest, toutes les possibilités sont recherchées afin de prévoir des emplacements de stationnement vélo, sécurisé ou non.</p>	1
76	<p>Il conviendrait de proposer de larges pistes cyclables et de réduire le nombre de voies de circulation.</p> <p>Ne pas mettre des pavés au niveau des chaussées (car bruyants) mais mettre du bitume.</p> <p>Augmenter les espaces verts et la largeur des trottoirs.</p> <p>Faire de même sur l'avenue de la grande armée (pavés à recouvrir de bitume et pistes cyclables à élargir) et y ajouter par exemple des bandes d'espaces verts entre les 2 sens de circulation.</p>	<p>Les choix en matière routière cherchent à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Ils intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont donc dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels. Les voiries à créer dans le projet ne seront pas pavées.</p> <p>Le projet s'inscrit dans une logique de diversification des mobilités, gage de résilience, et vise donc à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot. Cette évolution permet de faire un place plus juste aux mobilités qui contribuent à l'amélioration immédiate de la qualité de l'air, et, en utilisant moins d'espace, permettent d'envisager d'autres destinations de l'espace public et de favoriser que sa végétalisation et la désimperméabilisation des sols, en réponse au changement climatique.</p> <p>Les vélos disposeront ainsi en rive sud de l'Axe majeur d'une piste bidirectionnelle en site propre, qui sera différenciée par un traitement spécifique (revêtement en béton poncé de couleur beige, bordures, etc.) et séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol. Cette circulation principale se raccordera directement à la piste bidirectionnelle actuellement en cours de création côté sud de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly. Des traversées</p>	1

		<p>cyclables sécurisées en plusieurs points sont organisées afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. Le dimensionnement important de cet axe structurant, au moins 4m de large, permet d'absorber les flux futurs prévisibles.</p> <p>De la même manière, les piétons bénéficieront de trottoirs largement dimensionnés, plus confortables, permettant des déplacements plus directs et sécurisés d'est en ouest, du nord au sud, ou vers le Bois de Boulogne.</p> <p>Tous les efforts ont été faits pour végétaliser dès que cela est possible. Sur le terre-plein central, sur les ouvrages de franchissement du boulevard périphérique ou dans les espaces publics côté 17e arrondissement, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. L'espace public y sera végétalisé, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques. Au sud, l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en pleine terre. Avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares.</p> <p>Le projet de réaménagement de la Porte Maillot ne prévoit pas d'interventions sur l'avenue de la Grande Armée, qui a déjà connu des évolutions ces dernières années : création d'un couloir bus dans le sens Etoile - Maillot, aménagement de pistes cyclables latérales en site propre.</p>	
--	--	--	--

77	<p>La porte Maillot est marquée par le Palais des Congrès qui est un bâtiment datant des années 70 et dont l'offre de restauration et de services est assez restreinte à l'heure actuelle. Une programmation plus mixte, en plus de l'activité principale de congrès et de spectacles, permettrait d'apporter un vrai plus dans la zone grâce à des restaurants avec terrasses et en toiture, un espace culturel, des services aux riverains et usagers des transports, etc. Le projet d'extension permettrait de laisser place à une enceinte plus moderne et de mieux ouvrir le Palais des Congrès sur son quartier.</p>	<p>Le projet de la Porte Maillot ne prévoit pas d'interventions sur le Palais des Congrès. Toutes modifications de ce dernier relèvent de la compétence de son gestionnaire, Viparis.</p> <p>La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier devant le Palais des Congrès prévue au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont le projet reste à préciser. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La création de commerces, restaurants, ou autres activités de loisirs et service qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre. La construction de surfaces de bureaux n'est pas conforme au PLU et ne fait pas partie des destinations possibles. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La programmation devra donc contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. La Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment très attentive à l'insertion architecturale et au dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés. L'articulation du futur projet avec le Palais des Congrès, qu'il existe ou non des liens fonctionnels entre les deux, constituera un enjeu important de ce point de vue.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	3
----	--	--	---

78	<p>Il serait nécessaire pour la jonction Bd Péreire Bd Gouvion St Cyr de prévoir 2 voies de circulation derrière la gare afin d'éviter le blocage av. de la Grande Armée</p>	<p>L'arrivée du Tramway T3 Ouest à la Porte Maillot nécessite une adaptation du plan de circulation à la jonction entre les boulevards Pereire et Gouvion Saint-Cyr et l'avenue de la Grande Armée, notamment pour garantir la qualité de son exploitation et assurer la sécurisation du nouveau pôle multimodal créé autour de la nouvelle station du T3 Ouest et de la gare du RER E. Les adaptations suivantes sont prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le boulevard Gouvion Saint Cyr va être mis à sens unique (une voie unique du sud vers le nord) le long des futures voies du tramway. - L'accès au boulevard Gouvion Saint Cyr et la Porte des Ternes depuis l'avenue de la Grande Armée se fera par une voie de bouclage aménagée derrière la gare du RER C sur le boulevard Pereire. <p>Le dimensionnement des voiries ont fait l'objet d'études de circulations préalables, qui sont ont été mises à la disposition du public dans le cadre de la PPVE relative au projet de prolongement du T3 Ouest de la porte d'Asnières à la porte Dauphine.</p> <p>Ainsi, le projet de prolongement du T3 Ouest aura des répercussions sur la circulation automobile mais s'inscrit dans le cadre d'une politique de déplacements qui promeut une meilleure répartition de l'espace entre les transports collectifs et la circulation automobile. Il reste le mode de transport collectif le plus facilement accessible à tout type d'usager et contribue incontestablement à améliorer l'offre de mobilité en région parisienne. Il constitue un mode de transport en commun alternatif, capacitaire et régulier, qui permet de rationaliser l'utilisation de l'espace public en participant à son rééquilibrage, et pouvant transporter 4500 voyageurs à l'heure de pointe là où un bus en transporte 1500 et où une file de circulation permet entre 600 à 800 véhicules soit 700 à 1000 personnes. Il s'inscrit dans les objectifs du plan de déplacement urbains d'Ile-de-France et vise à diminuer le trafic automobile sur l'agglomération parisienne.</p>	1
79	<p>Il serait bon que la partie C dite constructible et tout le "parvis" du Palais des Congrès soient plutôt plantés d'arbres que d'un énième bâtiment.</p>	<p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès, et donc la création d'un terrain constructible au Plan Local d'Urbanisme, répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a</p>	2 3

		<p>exprimé des besoins d'extension et de modernisation afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Selon la programmation qui sera retenue pour le projet immobilier, des liens fonctionnels pourraient être créés entre le nouveau bâtiment et le Palais de Congrès existant. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet devra intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur). Le travail d'insertion architecturale et de dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés - constitue un enjeu fort pour le projet immobilier, qui va être mené et auquel la Ville, qui reste propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p> <p>De manière provisoire, à l'horizon 2024, le terrain du futur projet immobilier sera aménagé en espace public. Néanmoins, les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis.</p>	
80	Il faut que soit vert, mais très vert de façon à ce qu'il y ai plus de vert que de béton, dès fleur ms de grand arbre, de la pelouse ! Et une piste cyclable serais parfait	L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois. L'aménagement du parvis provisoire est très contraint par la présence en sous-sol du parking public de la Porte Maillot et de la gare Éole. Les surfaces végétalisées seront donc plantées en strate basse (pelouse, prairie, arbustif bas), tondues coté Palais des Congrès, et plus élevées coté verrière de manière à isoler les usagers des flux principaux de la Porte Maillot. Le projet prévoit d'étendre le bois de Boulogne au sud de l'Axe Majeur et va planter 630 arbres en pleine terre sur l'ensemble du périmètre dans une logique de densification des arbres en ville. La densité d'arbres au sein de l'extension du square Parodi à la livraison du projet sera donc d'environ 300 arbres par hectare. L'équipe de maîtrise d'œuvre en charge du projet s'est inspiré du Bois de Boulogne pour arborer l'extension du square Parodi, avec la volonté de réinterpréter les ambiances du Bois. Qu'il s'agisse des arbres qui vont être plantés ou de la	1 4

		<p>typologie, l'équipe s'inspire du plan Alphand avec des clairières et des bosquets pour ouvrir les perspectives et apporter de la lumière. En termes de palette végétale, des arbres d'essence forestières adaptés au climat et aux conditions urbaines de la ville de Paris (chênes, érables, pins) sont prévus. Actuellement, certains espaces majeurs du Bois de Boulogne sont marqués par de grands pins typiques organisés en pinède (lacs) ou en bouquet isolé de quelques pins (portes parisiennes). L'ambition est de réinterpréter cette écriture et de mettre en scène la porte Maillot en arborant le trottoir sud de l'Axe majeur avec un panachage d'arbres de grand développement d'essence forestière. Les itinéraires cyclables qui sont aménagées dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux ; - Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. <p>Afin de permettre des mouvements cyclables vers le nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont programmés sur la partie nord du projet (mise en place d'une zone partagée au niveau du parvis du Palais des Congrès et piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique).</p>	
81	<p>Merci de ne pas oublier l'accès à La Défense par voiture/moto. Il s'agit d'un axe important pour l'économie de la région et tout le monde n'a pas la possibilité de s'y rendre en transport en commun ou à vélo.</p>	<p>Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels.</p> <p>Tout en intégrant bien la part des déplacements motorisés individuels, le projet vise ainsi à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot, et donc à en améliorer l'accessibilité globale. Il favorisera ainsi le franchissement de la porte par les nombreux piétons qui l'empruntent tous les jours, pour des déplacements tant touristiques, quotidiens que professionnels. De la même manière, alors que les motifs professionnels sont devenus la principale raison des déplacements à vélo et que l'assistance électrique permet des</p>	1

		<p>déplacements plus longs et souvent plus performants en temps de parcours, le développement et la sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important, qui permet en outre la promotion d'une mobilité moins polluante.</p> <p>Le projet de réaménagement des espaces publics est donc pensé pour faire cohabiter différents modes de déplacements, et pour permettre une plus grande multiplicité des fonctions et permettre de nouveaux usages, en lien, par exemple avec la présence renforcée de la végétation, composante essentielle de la ville. L'arrivée de nouveaux transports en commun viendra renforcer l'attractivité et le rayonnement économique, touristique et commercial du secteur, qui bénéficiera également de la qualité des nouveaux espaces publics.</p>	
82	<p>Il faudrait profiter de la parcelle dédiée à un projet immobilier pour développer et étendre le Palais des Congrès de Paris, ce qui permettrait de maintenir et d'accroître son attractivité, ce qui aura des retombées positives directes sur le tissu économique local.</p>	<p>La réalisation du projet immobilier devant l'actuel Palais des Congrès est envisagée dans une seconde phase, au plus tôt à compter de l'automne 2024, après la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP). En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Le projet et sa programmation, quelle qu'elle soit, devront en tout état de cause contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet fera l'objet le moment venu de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	3

83	<p>Il faudrait profiter de la parcelle dédiée à un projet immobilier pour développer et étendre le Palais des Congrès de Paris, ce qui permettrait de maintenir et d'accroître son attractivité, ce qui aura des retombées positives directes sur le tissu économique local.</p>	<p>La réalisation du projet immobilier devant l'actuel Palais des Congrès est envisagée dans une seconde phase, au plus tôt à compter de l'automne 2024, après la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP). En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Le projet et sa programmation, quelle qu'elle soit, devront en tout état de cause contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet fera l'objet le moment venu de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	3
84	<p>Sera-t-il possible de traverser cette place à vélo par l'axe est-ouest dans les 2 sens en toute sécurité ou certaines portions seront-elles encore partagées avec des véhicules à moteur ?</p>	<p>Les itinéraires cyclables qui sont aménagés dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T3O, le long des boulevards des maréchaux ; - Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. <p>Il sera donc possible de traverser la Porte Maillot d'est en ouest et d'ouest en est sur des aménagements cyclables séparés des véhicules à moteur.</p> <p>En outre, afin de permettre des mouvements cyclables vers le nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont programmés sur la partie nord du projet (mise en place d'une zone partagée au niveau du parvis du Palais des Congrès et piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique).</p>	1

85	<p>Quel dommage que côté 17ème nous n'ayons pas la même chance que côté 16ème ! Est-il envisageable d'aménager un espace vert devant le Palais des Congrès plutôt que d'en faire une parcelle constructible ? Il y a assez de béton comme ça dans ce coin-là !</p>	<p>Le parvis provisoire aménagé à l'horizon 2024 devant le Palais des Congrès ne permet pas d'envisager la création d'un véritable espace vert, comme cela est prévu par le projet au sud de l'Axe majeur. En effet, les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres, notamment. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis.</p> <p>Par ailleurs, la suppression du rond-point existant au profit d'une nouvelle voie droite va compacter les espaces de voirie et faciliter la circulation piétonne entre le 16e et le 17e arrondissement. Plusieurs traversées piétonnes seront créées, protégées par des feux. L'aménagement d'un terre-plein central contribuera également à la sécurisation de la traversée. L'ensemble du projet permettra donc de rendre plus accessible le square Parodi et son extension depuis le nord et donc de l'ouvrir plus largement aux habitants du 17e arrondissement.</p>	3 4
86	<p>La laideur actuelle de la place de la Porte Maillot vient en grande partie de la laideur du Palais des Congrès, bâtiment trop minéral et dont les abords n'ont jamais été soignés : il n'est pourtant pas difficile de prévoir de grands bacs pour planter des arbres et de grosses jardinières pour planter des fleurs et rendre une âme humaine à cet environnement bétonné.</p> <p>Or il est prévu d'augmenter encore la surface constructible devant ce Palais des Congrès, ce qui va rendre ce lieu encore plus inhumain et irrespirable.</p> <p>Pourquoi ce nouvel espace constructible ? Alors qu'il aurait été bien préférable pour les riverains de ce côté de la place de créer un espace vert qui manque cruellement au quartier Ternes/Pershing</p>	<p>Le parvis provisoire aménagé à l'horizon 2024 devant le Palais des Congrès ne permet pas d'envisager la création d'un véritable espace vert, comme cela est prévu par le projet au sud de l'Axe majeur. En effet, les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres, notamment. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis.</p> <p>Par ailleurs, la suppression du rond-point existant au profit d'une nouvelle voie droite va compacter les espaces de voirie et faciliter la circulation piétonne entre le 16e et le 17e arrondissement. Plusieurs traversées piétonnes seront créées, protégées par des feux. L'aménagement d'un terre-plein central contribuera également à la sécurisation de la traversée. L'ensemble du projet permettra donc de rendre plus accessible le square Parodi et son extension depuis le nord et donc de l'ouvrir plus largement aux habitants du 17e arrondissement.</p> <p>La construction future d'un bâtiment répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>Le projet immobilier prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement</p>	3 4

		<p>des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général. Selon la programmation qui sera retenue pour le projet immobilier, des liens fonctionnels pourraient être créés entre le nouveau bâtiment et le Palais de Congrès existant. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur). Ce futur projet devra s'articuler avec Le Palais des Congrès, trouver une expression urbaine et architecturale cohérente, tant coté Paris que coté Neuilly. Le travail d'insertion architecturale et de dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés - constitue un enjeu fort pour le projet immobilier, qui va être mené et auquel la Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive. En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme</p>	
87	<p>Les énormes mâts d'éclairage, immenses et inesthétiques, d'une hauteur de 40 mètres seront-ils tous remplacés ou resteront-ils en l'état ? Merci</p>	<p>Le nouveau plan lumière prévoit la suppression de ces mâts soucoupes et la mise en place de luminaires à une altimétrie plus réduite, permettant un éclairage différencié des différentes zones du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur l'Axe Majeur, mise en place de mâts assurant un éclairage directif sur les voiries et carrefours, - Sur les espaces piétonniers, un accompagnement des principaux cheminements est mis en œuvre, - Dans l'extension du square Parodi, seule la voie verte est éclairée, permettant de restituer la trame noire sur les espaces végétalisés. <p>Cette nouvelle stratégie lumière va donc permettre à terme d'assurer un éclairage raisonné et réglementaire sur l'ensemble du secteur de la Porte Maillot, en réduisant de manière importante la pollution lumineuse générée par les mâts soucoupes</p>	2
88	<p>Les objectifs du réaménagement de la place de la porte maillot sont-ils me semble à la hauteur des enjeux (alignement des avenues, connexion avec le bois de Boulogne, transports...).</p> <p>Toutefois je rejoins certains avis déposés qui témoignent de l'inquiétude de la libération d'un terrain constructible devant le palais des congrès. Il serait inacceptable de bétonner à mauvais escient or pour réussir ce projet d'aménagement et de développement il faut prendre sérieusement en compte le manque d'ouverture et de facilité d'accès offert par le palais des congrès et ne pas étouffer la zone en la densifiant. Pourquoi pas donc mais vigilance.</p>	<p>La création d'un terrain constructible sur la partie nord de la place de la Porte Maillot répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier sur ce terrain constructible prévue au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p>	3

		<p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La programmation devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'ilot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants.</p> <p>La constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue un maximum. La surface réelle du projet ne sera connue qu'une fois celui-ci défini. Le terrain à bâtir dont le classement en zone UG est envisagé représente 6650 m², mais n'indique pas l'emprise au sol du futur projet, qui reste également inconnue. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. La Ville de Paris, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive à l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
89	je ne vois pas les projets mille arbres et multi-strates, sont-ils toujours maintenus et si oui quand le début des travaux est-il confirmé?	<p>Les projets Mille Arbres et Ville Multistrates sont des projets menés par des maitres d'ouvrage privés et ne font pas partie du projet de réaménagement de la Porte Maillot. Ils ne sont donc pas présentés de manière approfondie dans le présent dossier de PPVE. Ils sont néanmoins pris en considération dans l'étude d'impact du projet au titre des effets cumulés.</p> <p>Des informations sur ces deux projets figurent dans la pièce 3.4 du dossier de PPVE. Après enquête publique (pour Mille Arbres) et PPVE (pour Ville Multistrates), chaque projet a fait l'objet d'un permis de construire délivré en 2019. Les travaux pourraient s'engager en 2021 pour l'un ou l'autre projet, mais ce calendrier n'est pas confirmé à ce jour.</p>	5
90	Depuis de nombreuses années, la Société Française de Radiologie organise son congrès annuel au Palais des Congrès (Journées Francophones de	Le projet de la Porte Maillot ne prévoit pas d'interventions sur le Palais des Congrès. Toutes modifications de ce dernier relèvent uniquement de la compétence de son gestionnaire, Viparis.	3

<p>Radiologie : JFR). Les congressistes et les partenaires industriels sont très satisfaits de l'emplacement et il n'est pas envisagé de modifier le site d'accueil dans les années à venir. Il s'agit d'un congrès important réunissant près de 15000 spécialistes de l'imagerie médicale. Les congressistes viennent de France mais aussi d'autres pays ; il s'agit principalement de pays européens francophones et de pays d'Afrique du Nord mais aussi d'autres pays européens ou non (en 2019, des représentants de 60 pays).</p> <p>L'extension du Palais des Congrès est souhaitée par le comité d'organisation des JFR. Cela apporterait des modifications très utiles pour l'avenir des JFR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'amélioration de l'accès à certains amphithéâtres (Havane, Passy/Maillot) - des salles de réunion plus nombreuses (pouvant contenir 30 à 40 personnes, mieux configurées et modulables, - des salles de type forum, favorisant échanges, - l'amélioration des espaces destinés à l'exposition technique, en particulier l'augmentation de la hauteur sous plafond, la création de salles de réserve et de stockage pour le matériel sur tous les niveaux pour les prestataires techniques et/ou exposants et d'accès de livraison de matériel aux étages par des monte-charges - l'amélioration de l'articulation entre les espaces « pédagogiques ou scientifiques » et l'exposition technique, - plus d'espaces de convivialité et de restauration, en particulier des espaces de restauration rapide avec assise utiles tant pour les équipes (staff, prestataires, exposants) que pour les congressistes, - un espace pour des événements conviviaux – festifs qui permettrait de rester dans l'enceinte du Palais. <p>De plus, cette extension permettrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des espaces de coworking équipés de technologies adéquates, - une amélioration de la communication utile à l'ensemble de l'espace congrès (écrans de diffusion de messages et de programme à tous les niveaux), - une amélioration du confort (homogénéité des températures sur les niveaux et côtés, meilleure gestion des flux thermiques), - une amélioration des conditions de présentation (passer au HD pour tous les projecteurs et toutes les salles, améliorer la technologie et le son du micro de diffusion sur les étages - l'amélioration de l'accès au Palais des Congrès (accès au parking visiteurs facilité pour les congressistes, exposants et staff), - une meilleure flexibilité et modularité des espaces exposition/conférence/réunion pour permettre des formats de congrès plus 	<p>La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier devant le Palais des Congrès prévue au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont le projet reste néanmoins à préciser. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La création de coworking, commerces, restaurants, ou autres activités de loisirs et service qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre.</p>	
--	--	--

	<p>interactifs également au sein de l'exposition et de s'adapter aux demandes en constante évolution</p> <p>Ces modifications, en particulier les améliorations technologiques et la modularité des salles, seront très utiles pour accompagner l'évolution attendue des congrès d'un format présentiel pur à un format hybride, présentiel et distanciel.</p>		
91	<p>Je suis un cycliste parmi tant d'autres qui rejoint la Défense pour rejoindre son travail. Je souhaite que la piste cyclable de qui traverse Neuilly y soit reliée en toute sécurité.</p> <p>Il est effectivement également important d'y reconnecter le bois de Boulogne pour permettre aux promeneurs et aux Joggeurs se s'y retrouver en toute sécurité.</p>	<p>Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables projetés doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée, coté Paris (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en cours de réalisation sur l'avenue Charles de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'axe). Le projet prévoit donc bien de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité directe des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points de l'axe afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée. Les circulations douces sont également renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre à l'est de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. Elle se raccorde aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	1

<p>92</p>	<p>J'ai assisté à la présentation du projet et j' ai été soutenu par Geoffroy Boulard lorsque j'ai signalé publiquement que rien n'avais été prévu pour "écarter" les stationnements des "deux roues" de l'espace public sur toute la nouvelle Place Maillot alors que le Palais des Congrès est la cause régulière des stationnements sauvages de ces véhicules. Si rien n'est prévu la place ce sera la jungle !</p> <p>De même il faut prévoir un "demi-tour" devant la gare RER C pour les véhicules qui circulent boulevard Pereire dans le sens Avenue des Ternes/ Porte Maillot ou Av Charles de Gaulle ou l'avenue Gd Armée.</p>	<p>Concernant les deux roues, le projet prévoit la mise en place de plusieurs zones de stationnement réservées et sécurisées sur le secteur de la Porte Maillot, notamment vers le boulevard Pershing. Une réflexion plus large sera également engagée par la Ville sur cette question dans le cadre des États généraux de la mobilité et du stationnement, lancés prochainement par la Ville. L'arrivée du Tramway T3 Ouest à la Porte Maillot nécessite une adaptation du plan de circulation à la jonction entre les boulevards Pereire et Gouvion Saint-Cyr et l'avenue de la Grande Armée, notamment pour garantir la qualité de son exploitation et assurer la sécurisation du nouveau pôle multi modal crée autour de la nouvelle station du T3 Ouest et de la gare du RER E. Les adaptations suivantes sont prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le boulevard Gouvion Saint Cyr va être mis à sens unique (une voie unique du sud vers le nord) le long des futures voies du tramway. - L'accès au boulevard Gouvion Saint Cyr et la Porte des Ternes depuis l'avenue de la Grande Armée se fera par une voie de bouclage aménagée derrière la gare du RER C sur le boulevard Pereire. <p>Le dimensionnement des voiries ont fait l'objet d'études de circulations préalables, qui sont ont été mises à la disposition du public dans le cadre de la PPVE relative au projet de prolongement du T3 Ouest de la porte d'Asnières à la porte Dauphine. Le maintien d'une circulation directe depuis le boulevard Pereire vers la Porte Maillot est incompatible avec le passage du T3 Ouest et la création d'une station. L'accès à la Porte Maillot et au-delà sera possible par la Porte des Ternes et le boulevard Pershing.</p> <p>Ainsi, le projet de prolongement du T3 Ouest aura des répercussions sur la circulation automobile mais s'inscrit dans le cadre d'une politique de déplacements qui promeut une meilleure répartition de l'espace entre les transports collectifs et la circulation automobile. Il reste le mode de transport collectif le plus facilement accessible à tout type d'usager et contribue incontestablement à améliorer l'offre de mobilité en région parisienne. Il constitue un mode de transport en commun alternatif, capacitaire et régulier, qui permet de rationaliser l'utilisation de l'espace public en participant à son rééquilibrage, et pouvant transporter 4500 voyageurs à l'heure de pointe là où un bus en transporte 1500 et où une file de circulation permet entre 600 à 800 véhicules soit 700 à 1000 personnes. Il s'inscrit dans les objectifs du plan de déplacement urbains d'Ile-de-France et vise à diminuer le trafic automobile sur l'agglomération parisienne.</p>	<p>1 2</p>
-----------	--	---	----------------

93	<p>Le Palais des Congrès a été construit en 1973 sur l'emplacement de l'ancien Luna Park. Cette extension est une belle opportunité de moderniser le Palais existant qui est certes un bâtiment emblématique de la Porte Maillot, mais qui commence à dater. En plus de l'étendre, le programme de transformation permettra de créer une cohérence architecturale et urbaine en faisant en sorte qu'il s'intègre dans le projet de réaménagement des espaces publics.</p>	<p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour le projet immobilier devant l'actuel Palais des Congrès envisagée dans une seconde phase, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Le projet et sa programmation, quelle qu'elle soit, devront en tout état de cause contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. La Ville de Paris, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive à l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais des Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés.</p> <p>Le projet fera l'objet le moment venu de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	3
94	<p>Sur l'enquête Sur la forme D'un accès informatique moins immédiat que les précédentes, cette enquête publique présente néanmoins des progrès :</p> <ul style="list-style-type: none"> – meilleure visibilité dans la diffusion des placards d'information – échéance fixée un jour férié à minuit au lieu d'un vendredi 17h précédemment <p>Sur le fond</p> <ul style="list-style-type: none"> – le découpage qui permet que la demande de permis d'aménager, objet de la présente enquête publique n'a pas pour objet d'autoriser la construction d'un projet immobilier sur cette emprise alors même que la construction d'un immeuble de 30000m2 est programmée est litigieux. C'est à juste titre que la MRAE rappelle dans son avis qu'en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient 	<p>Comme l'indiquent les documents du dossier, la présente Participation du Public par Voie Électronique sous l'égide de la CNDP (qui n'est pas une enquête publique) porte sur deux objets :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La déclaration de projet relative au réaménagement de la Porte Maillot, emportant mise en compatibilité du PLU de Paris. Le programme de cette opération prévoit bien la réalisation d'un projet immobilier et l'évaluation environnementale menée pour le projet intègre cet élément de programme, en application de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement. - Le permis d'aménager relatif au réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement de la Porte Maillot et de ses accès, qui constitue une première autorisation d'urbanisme pour la mise en œuvre du projet de réaménagement. <p>Dans toute opération d'aménagement classique, le projet à réaliser se traduit généralement par différentes autorisations d'urbanisme et non par une seule autorisation unique initiale : permis d'aménager, en général, pour les espaces publics et l'aménagement du périmètre, un ou plusieurs permis de construire pour les constructions. Ces autorisations s'échelonnent alors nécessairement dans le temps en fonction du phasage de l'opération globale. L'évaluation environnementale initiale porte alors sur l'intégralité du projet, conformément au Code de l'Environnement, et en évalue tous les impacts en relation avec le niveau de définition de chaque composante du programme à ce stade d'avancement du projet. L'étude d'impact est ensuite complétée quand le niveau de définition des composantes du projet est suffisamment avancé – ce sera le cas ici pour le projet immobilier. C'est d'ailleurs le cheminement préconisé par la MRAE qui demande, dans son avis, « d'actualiser, dans le</p>	1 2 3 4

<p>évaluées dans leur globalité ».</p> <p>– le chiffrage du montant de l’opération (21,8 M€) ainsi que le financeur (Ville de Paris) sont mentionnés. Le mode financement (impôts ou emprunt) par contre n’est pas précisé.</p> <p>Sur le projet</p> <p>Le très complet et intéressant rapport de l’autorité environnementale révèle que les études menées jusqu’à présent comportent plusieurs lacunes récapitulées dans la synthèse figurant en tête de son avis. Les demandes de l’autorité environnementale doivent être d’autant plus satisfaites que la MRAe rappelle les incidences en termes de pollution atmosphérique et sonore qui résulteront des projets « 1000 arbres » et « Villes Multi strates », conséquences inévitables d’une densification accrue que je continue de juger pour ma part au-delà du supportable.</p> <p>Il reste que je me range entièrement à l’avis de la MRAe lorsqu’elle dit que les principales composantes du présent projet d’aménagement sont susceptibles d’avoir un impact positif sur l’environnement.</p> <p>S’il en va ainsi des principales composantes du projet, la MRAe souligne toutefois à plusieurs reprises : «... Peu d’informations sont disponibles sur le futur programme immobilier de 30 000 m², pourtant constitutif du projet d’aménagement de la porte Maillot. Ses dimensions et sa destination ne sont pas connues à ce jour. Il n’apparaît pas sur la plupart des visuels présenter dans la description du projet (plans, coupes, perspectives). L’étude d’impact indique également que la construction du programme immobilier n’a pas été prise en compte par l’étude du trafic, [et je n’ajoute ni du stationnement : le nombre de places du parking en sous-sol doit passer de 1780 à 1470] dont les projections sont établies seulement pour l’horizon 2024. Or, cette construction est déterminante pour le projet d’aménagement de la porte Maillot en ce qui concerne notamment la composition paysagère, la qualité de l’espace public, la gestion des déplacements et les nuisances en phase chantier ».</p> <p>Le point faible du projet soumis à examen est donc bien la perspective de cette construction de 30 000 m² située devant le Palais des Congrès.</p>	<p>cadre de futures demandes d’autorisation portant sur le programme immobilier, l’étude d’impact du projet d’aménagement de la porte-Maillot, selon les dispositions de l’article L. 122-1 du Code de l’environnement. »</p> <p>Conformément aux demandes de la MRAE également, des informations complémentaires relatives aux principales caractéristiques du futur programme immobilier prévu sur le parvis du Palais des Congrès ont ensuite été produites, comme le prévoit le Code de l’Environnement, dans le mémoire en réponse audit avis, joint au dossier de PPVE. L’ensemble des informations disponibles à ce jour y ont été intégrées. En matière d’ensoleillement, les espaces publics à l’est, donc la future place de la porte Maillot, bénéficieront en effet en période estivale en fin d’après-midi de l’ombre portée du projet immobilier, dans un contexte marquée durablement par l’augmentation globale des températures et la multiplication des épisodes caniculaires l’été. En ce qui concerne le confort au vent, le mémoire en réponse met en évidence que cette future place profitera d’une amélioration de la situation, notamment l’hiver, à l’exception de l’extrémité sud de celle-ci – il est néanmoins tout à fait possible que les études aérauliques spécifiques qui devront être menées en phase de conception du projet immobilier puissent permettre de fortement limiter cet effet négatif. Il doit en effet être rappelé que ce projet n’a encore fait l’objet d’aucun travail architectural et qu’il a donc été considéré par le biais de son gabarit maximum dans les études aérauliques. Ces dernières, en outre, ne mettent en évidence aucun effet couloir sur l’Axe Majeur qui résulterait de l’édification de ce projet immobilier. Il n’est en effet prévu aucun front bâti en vis-à-vis, coté 16e arrondissement.</p> <p>La réduction du nombre de places de stationnement dans le parking Maillot, de 1780 à 1470, ne résulte pas du projet immobilier ni du réaménagement des espaces publics, mais de la construction de la gare du RER E dans le cadre du prolongement d’Éole à l’ouest. L’Autorité Environnementale, saisie à cet effet, a dispensé la création de cette gare d’étude d’impact.</p> <p>Enfin, comme l’indique le dossier, le coût de l’opération est financé par la Ville de Paris. Son budget d’investissement est abondé par l’impôt et l’emprunt, comme dans toute collectivité, mais les règles de la compatibilité publique interdisent, sauf exception, l’affectation des recettes. Il est donc impossible de préciser « l’origine » des dépenses d’investissement.</p>	
---	---	--

<p>Pour nous rassurer, la « Note de présentation du projet, de son périmètre et de son intérêt général » fait valoir qu :</p> <ul style="list-style-type: none">– en termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31 m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès ;– à l'exception de la façade aveugle du palais des congrès, le projet n'aura pas d'impact, sur les autres bâtiments. <p>Pince sans rire, le document ajoute toutefois élégamment : « Les espaces publics à l'est, en fin d'après-midi, [aujourd'hui baignés du soleil du couchant, c'est moi qui ajoute] donc la future place de la porte Maillot, bénéficieront de l'ombre portée du projet immobilier ce qui contribuera en période estivale à la qualité de cet espace et favorisera les usages en lien avec la station assise ».</p> <p>Quant à l'impact aéraulique du projet immobilier, si la note concède : « Une diminution du confort au vent de l'éventuel espace situé entre le projet de construction et le palais des congrès », rien n'est dit « de cette diminution de confort » sur la place précédemment citée qui sera au débouché de ce couloir.</p> <p>Il ressort de ces éléments, que ce projet ne répond en rien aux trois objectifs cités dans la Note de présentation pour le justifier. Pour mémoire, elle délivre à cet égard les informations suivantes:</p> <p>« La création de ce terrain constructible au PLU et donc l'édification future d'un bâtiment répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none">– Inscrire la porte Maillot dans l'axe majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'axe et sur le bois de Boulogne.– donner à la porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'axe majeur notamment car elle est également l'entrée du bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud.– renforcer l'attractivité et l'animation de la porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. » <p>Ce vocabulaire me paraît très abstrait et se révèle être aussi confus que l'information qui entoure le projet de construction d'un immeuble de 30 000 m2. Je reprends toutefois volontiers à mon compte l'objectif de faire en sorte que la porte Maillot ne soit plus un banal carrefour d'échanges que ce soit de</p>		
--	--	--

<p>voitures, de bicyclettes ou de piétons courant dans tous les sens. Je suis donc tout à fait favorable à ce que la porte Maillot « se singularise des sections courantes » pour reprendre le langage des spécialistes.</p> <p>A mon sens le présent projet ne fait rien pour atteindre cet objectif. Telles qu'envisagées, les mesures préconisées aboutiront à un effet couloir puissamment décrié en son temps par Le Corbusier, contrarié tout au plus par l'intersection des voies de circulation. Dans le village de mon enfance, il y avait ainsi un carrefour très animé qui s'appelait le Carrefour des Quatre vents. La porte Maillot mérite mieux que de devenir un immense carrefour des quatre vents. Il faut qu'elle se hisse à la hauteur du prestige du fameux Axe majeur et pour y parvenir il faut qu'elle dépasse le statut vibronnant de « station d'échange multimodale » qui résultera du projet proposé. La porte Maillot doit échapper à ce destin pour devenir une étape de cet Axe. Le nom d'Alexandre Soljenitsyne, qui, avec d'autres, a su stopper la folie d'un monde, y trouverait sa pleine signification.</p> <p>Aussi, reprenant l'idée d'un participant à l'enquête, je propose de :</p> <ul style="list-style-type: none">– rompre avec le caractère fade et linéaire que l'actuel projet de construction d'un immeuble devant le Palais des Congrès réserve à la porte Maillot;– lui substituer une large esplanade qui procure un instant de détente et, à cette fin, agrémentée de statues, d'un ou de bassins offrant la vue reposante de l'eau et peut-être même le doux bruissement de fontaines (songer à leoh Ming Pei et à l'actuelle esplanade du Louvre) ;– la peupler de carrousels où pourra venir qui se désaltérer, qui se détendre après une séance de travail acharnée au cours d'un congrès, qui s'entretenir du spectacle qu'il va voir ou qu'il a vu.– disposer quelques manèges semblables à l'un de ceux qui ornent aujourd'hui les deux côtés du pont de l'Alma afin de rappeler que, là-même, Luna Park se tenait il y a un siècle et que, sur l'avenue de Neuilly, aujourd'hui avenue Charles de Gaulle, avait lieu jusque dans les années 1940 la Fête à Neu Neu chantée par Maurice Chevalier. <p>Une telle évolution comblerait mes vœux. Toutefois, le seul renoncement à la construction à l'immeuble projeté me conduirait à souscrire à ce projet d'aménagement. Dans sa forme actuelle, je ne peux lui apporter ma caution.</p>		
--	--	--

95	<p>Si Paris veut garder son leadership mondial en termes d'attractivité et de compétitivité sur le segment évènementiel (et plus particulièrement dans le secteur du Congrès/exposition) une extension du Palais des Congrès de Paris semble plus que jamais nécessaire. En effet malgré les efforts régulièrement consentis pour adapter cet espace aux contraintes et exigences dues à son activité il doit aujourd'hui s'adapter à de nouvelles attentes et devenir un lieu de travail mais surtout un lieu de vie partagé par tous.</p> <p>Ajouter aux espaces déjà existants un nouvel environnement, plus moderne, avec plus de mixité, plus de confort, ou toutes les nouvelles technologies pourraient être mises à disposition des Congressistes et des visiteurs, bref un espace entièrement pensé pour répondre à toutes les nouvelles attentes et liées à l'activité du Congrès/Exposition, environnementales, sociétales seraient donc un vrai plus, tant pour le Palais des Congrès de Paris et le secteur de l'évènementiel que pour la ville de Paris et le quartier de la Porte Maillot qui verraient leur attractivité augmenter.</p> <p>Telle est ma vision en tant qu'organisateur de Congrès et porteur d'engagements sur les enjeux de demain.</p>	<p>Le projet de la Porte Maillot ne prévoit pas d'interventions sur le Palais des Congrès. Toutes modifications de ce dernier relèvent uniquement de la compétence de son gestionnaire, Viparis.</p> <p>La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier devant le Palais des Congrès prévue au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont le projet reste néanmoins à préciser. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La création de coworking, commerces, restaurants, ou autres activités de loisirs et service qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre.</p>	3
96	<p>PROJET IMMOBILIER</p> <p>Même si nous avons compris que rien n'est encore planifié, quelles seraient les options de ce projet et dans quelle configuration devra-t-il s'intégrer à la transformation de la porte Maillot qui est en cours</p> <p>PROPRETE ET SECURITE</p> <p>Cet aspect-là reste encore très flou et l'inquiétude des riverains est bien réelle</p>	<p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour le projet immobilier devant l'actuel Palais des Congrès envisagée dans une seconde phase, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier. Le projet et sa programmation, quelle qu'elle soit, devront en tout état de cause contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. La Ville de Paris, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive à l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais des Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés. Il devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants. La constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue un maximum. La surface réelle du projet ne sera connue qu'une fois celui-ci défini. L'emprise au sol du futur projet reste également inconnue. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu</p>	3 5

		<p>près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. Le projet fera l'objet le moment venu de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p> <p>Le square Parodi fait partie du site classé du Bois de Boulogne, tout comme l'extension qui va être créée. Ce classement contraint les usages de celui-ci, ainsi que son aménagement, qui doit se faire en cohérence avec les caractéristiques paysagères et patrimoniales du Bois. Comme ce dernier, le futur espace vert ne sera pas clôturé et sera donc ouvert 24h/24, comme l'est actuellement le square Parodi. Une réflexion spécifique sur l'éclairage a été menée, cherchant à conjuguer sécurité et respect de la biodiversité et de la trame noire. Des points lumineux de repère pour sécuriser les cheminements ont par exemple été intégrés à la demande de la Préfecture de Police. Dès la conception de ce projet, des démarches auprès des services compétents, Préfecture de Police en particulier, ont été faites pour que cet espace public puisse être utilisé par les habitants et/ou usagers sans compromettre leur sécurité. Ce travail se poursuit encore à ce jour. L'hypothèse d'implantation de caméras de surveillance est ainsi à l'étude. Plus globalement, le projet permet de supprimer des tunnels piétons et un grand nombre de recoins, conséquence de la topographie accidentée du site aujourd'hui. Le nouveau nivellement, plus plat, est porteur d'une amélioration des circulations douces, mais également de la sécurité du site.</p> <p>L'entretien et le nettoyage des espaces publics sera réalisés par les services municipaux compétents, comme n'importe quelle rue ou square parisien.</p>	
97	<p>Merci de sécuriser au maximum les cheminements piétons et vélos en protégeant les pistes cyclables avec des blocs bétons et en faisant des passages piétons surélevés!</p>	<p>Les aménagements cyclables principaux sont tous en site propre et isolés des autres flux. Les vélos disposeront en rive sud de l'Axe majeur d'une piste bidirectionnelle en site propre, qui sera différenciée par un traitement spécifique (revêtement en béton poncé de couleur beige, bordures béton, etc.) et séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol.</p> <p>Le projet intègre une réflexion sur la sécurisation des traversées piétonnes au droit des aménagements cyclables, dans le respect des normes PMR.</p>	2

<p>98</p>	<p>je travaille à Saclay. J'habite Batignolles. Quel impact ce projet a-t-il sur le temps de transport en voiture pendant les Travaux et après ? Eh oui malheureusement nous avons encore besoin de voiture... Je constate bcq trop d'embouteillages et de routes défoncées ainsi que des lignes vélos/piétons insuffisamment protégées. Les tunnels étaient si pratiques et rapides. Portes dauphine, maillot, Champerret, Asnières et Clichy sont toutes saturées. Bref, Qu'avez-vous prévu pour les travailleurs banlieusards ? Flux entrants et sortants.</p>	<p>"Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Le projet ne prévoit aucune suppression de tunnel routier aux abords de la Porte Maillot à ce stade. Les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels. Il est aujourd'hui difficile d'anticiper l'impact des travaux sur les temps de parcours motorisés, la multiplicité des configurations dans le temps, découlant des diverses phases de travaux, ne permettant pas de tout simuler. Tout en intégrant bien la part des déplacements motorisés individuels, le projet vise ainsi à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot, et donc à en améliorer l'accessibilité globale. Il favorisera ainsi le franchissement de la porte par les nombreux piétons qui l'empruntent tous les jours, pour des déplacements tant touristiques, quotidiens que professionnels. De la même manière, alors que les motifs professionnels sont devenus la principale raison des déplacements à vélo et que l'assistance électrique permet des déplacements plus longs et souvent plus performants en temps de parcours, le développement et la sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important, qui permet en outre la promotion d'une mobilité moins polluante. Enfin, le tramway reste le mode de transport collectif le plus facilement accessible à tout type d'usager et contribue incontestablement à améliorer l'offre de mobilité en région parisienne. Il constitue un mode de transport en commun alternatif, capacitaire et régulier, qui permet de rationaliser l'utilisation de l'espace public en participant à son rééquilibrage, et pouvant transporter 4500 voyageurs à l'heure de pointe là où un bus en transporte 1500 et où une file de circulation permet entre 600 à 800 véhicules soit 700 à 1000 personnes. Le projet de réaménagement des espaces publics est donc pensé pour faire cohabiter différents modes de déplacements, et pour permettre une plus grande multiplicité des fonctions et permettre de nouveaux usages, en lien, par exemple avec la présence renforcée de la végétation, composante essentielle de la ville. L'arrivée de nouveaux transports en commun viendra renforcer l'attractivité et le rayonnement économique, touristique et commercial du secteur, qui bénéficiera également de la qualité des nouveaux espaces publics.</p>	<p>1</p>
-----------	--	---	----------

<p>99</p>	<p>Le projet pour cette place pourrait être « jardins du monde » Une des premières choses est de couvrir le périphérique afin d'accroître encore la zone boisée. Et même l'étendre à la MECPLU à l'ouest de la porte. Ceci afin de faire pénétrer un peu plus le végétal dans Paris, d'avoir que l'impression que le vert envahit la ville. Et aussi de gommer la frontière Paris (gris) et le Bois (vert), effacer ce côté « sanctuaire naturel » que l'on entoure de grilles pour le protéger. Planter ces nouvelles zones avec les essences endémiques de notre planète comme les botanistes/scientifiques le faisaient en revenant de leurs voyages découverte.</p> <p>Pourquoi faut-il absolument édifier quelque chose sur la parcelle constructible ? C'est cette question qu'il faut oser se poser en premier ! En quoi est-ce indispensable ? Pourquoi construire ? Pour exemple, la ZAC des Batignolles aurait pu être un immense poumon vert pour Paris et les parisiens. Nous nous retrouvons avec des immeubles qui dépassent les 12 étages ! Et, summum de la bêtise humaine, ces tours font de l'ombre à tous les végétaux du parc MLK en contre bas. En effet, les immeubles à l'ouest du parc arrêtent les rayons du soleil très tôt en hiver du fait de leurs hauteurs . En place de la zone constructible, destinons cette surface à un artiste jardinier international. Cela dans l'esprit du festival de jardins de Chaumont sur Loire. Offrons une carte blanche tous les deux ans environ, à un nouveau concepteur pour une nouvelle idée de jardin. Accueillons les étudiants, les élèves en alternance, apprentis sur cette ère de création. Créons le terreau de nos futurs jardiniers grâce à la rencontre de maîtres, de jardiniers réputés. Transformons cet endroit en pépinière. Pépinière pour nos étudiants en espace vert mais aussi pour nos parcs et jardins. En effet à l'issue des 2 ans, les arbres arbustes, plants et plantes serviront à remplacer les arbres et plantes malades ou mortes de la capitale et nos banlieues. Visons le recyclage, bien entendu. Notre capitale n'a plus besoin de béton, plus besoin d'architecte égocentrique de la tour la plus haute. Permettre aux personnes d'apercevoir un bout d'horizon, plutôt que « le mur d'en face »... Notre ville a besoin pour demain, de respirer, de faire respirer ses habitants et</p>	<p>Le square Parodi fait partie du site classé du Bois de Boulogne, tout comme l'extension qui va être créée. Ce classement contraint les usages de celui-ci, ainsi que son aménagement, qui doit se faire en cohérence avec les caractéristiques paysagères et patrimoniales du Bois. L'équipe de maîtrise d'œuvre en charge du projet s'est inspiré du Bois de Boulogne pour arborer l'extension du square Parodi, avec la volonté de réinterpréter les ambiances du Bois. Qu'il s'agisse des arbres qui vont être plantés ou de la typologie, l'équipe s'inspire du plan Alphand avec des clairières et des bosquets pour ouvrir les perspectives et apporter de la lumière. En termes de palette végétale, des arbres d'essence forestières adaptés au climat et aux conditions urbaines de la ville de Paris (chênes, érables, pins) sont prévus. Actuellement, certains espaces majeurs du Bois de Boulogne sont marqués par de grands pins typiques organisés en pinède (lacs) ou en bouquet isolé de quelques pins (portes parisiennes). L'ambition est de réinterpréter cette écriture et de mettre en scène la porte Maillot en arborant le trottoir sud de l'Axe majeur avec un panachage d'arbres de grand développement d'essence forestière. Enfin, comme le Bois de Boulogne, le futur espace vert ne sera pas clôturé et sera donc ouvert 24h/24, comme l'est actuellement le square Parodi.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. Par exemple, à partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>Les contraintes actuelles liées aux sous-sols du terrain du futur projet immobilier (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres et la création d'un véritable jardin ou d'une pépinière. La Ville de Paris dispose déjà d'une pépinière qui produit la grande majorité des plantes et arbres de Paris.</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond, elle, à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. 	<p>2 3 4</p>
-----------	---	---	----------------------

	visiteurs.	<p>- Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques.</p> <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
100	<p>J'habite à Neuilly et je l'ai choisi pour son emplacement à côté de tous et avec les travaux de Porte Maillot j'ai pas tout mon confort pour traverser, les voitures qui sortent vite du périphérique, les voitures qui grillent le feu rouge au carrefour (ave Charles de Gaulle avec l'autre avenue), devoir courir pour traverser la route pour aller au bois de Boulogne etc.... et surtout que je suis passionnée de vélo je m'inquiète de ce qui se passera avec la venue du tramway... j'espère que je pourrai me sentir en toute sécurité et confort quand je passerai pour aller à Paris ou au bois en famille en vélo.</p>	<p>Le projet vise à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot, et donc à en améliorer l'accessibilité globale. Il favorisera ainsi le franchissement de la porte par les nombreux piétons qui l'empruntent tous les jours, pour des déplacements tant touristiques, quotidiens que professionnels. Le développement et la sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important, qui permet en outre la promotion d'une mobilité moins polluante. Le projet de réaménagement des espaces publics est donc pensé pour faire cohabiter différents modes de déplacements, et pour permettre une plus grande multiplicité des fonctions et permettre de nouveaux usages, en lien, par exemple avec la présence renforcée de la végétation, composante essentielle de la ville.</p> <p>Les vélos disposeront en rive sud d'une piste bidirectionnelle en site propre de 4 m de large minimum, qui sera différenciée par un traitement spécifique (revêtement en béton poncé de couleur beige, bordures, etc.) et séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol. Cette circulation principale se raccordera directement à la piste bidirectionnelle actuellement en cours de création côté sud de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly. Des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points sont organisées afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée.</p> <p>En l'absence d'aménagements cyclables prévus en rive nord de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, le projet de la Porte Maillot prévoit des aménagements secondaires sur sa partie nord : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique, et mise en place d'un espace partagé au droit du parvis. Ce dernier mesure 3 mètres de large (sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m), une largeur de 17 m reste donc uniquement réservée à la circulation piétonne. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée.</p> <p>Enfin, des aménagements, menés par la Ville de Neuilly, sont en cours pour sécuriser et faciliter les liaisons piétonnes et cyclables entre les deux côtés de l'avenue Charles de Gaulle. C'est ainsi la Ville de Neuilly qui réalise le réaménagement de l'extrémité est de cette avenue, à la jonction avec Paris.</p>	1

101	<p>Projet qui va dans la bonne direction (beau et fonctionnel, apparement), auquel j'aurais pu adhérer s'il n'était pas contaminé par cette maladie qui consiste à ne pas savoir aménager sans construire à outrance.</p> <p>Pourquoi ne pas tirer enseignement du gigantesque raté des Batignolles, où la dernière occasion de rapprocher Paris des standards des autres capitales européennes a été complètement manquée pour cause de non résistance aux appétits des constructeurs ?</p> <p>Dit autrement : je soutiendrais ce projet s'il n'y avait pas la "parcelle à construire" (de plus, vus les précédents, je crains le pire quant à cette éventuelle future construction).</p>	<p>.La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension et de modernisation afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment très attentive à la qualité de l'insertion architecturale et du dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet devra intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur ...). Il devra s'articuler avec le Palais des Congrès, trouver une expression urbaine et architecturale cohérente, tant côté Paris que côté Neuilly.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	3
102	<p>Le projet de réaménagement de la Porte maillot est intéressant par deux aspects :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étendre le bois jusqu'à la Porte Maillot, - réaliser une place sans rond-point et réduire le nombre de bretelles au périphérique, 	<p>Le projet ne prévoit néanmoins aucune intervention sur le boulevard périphérique et donc aucune réduction du nombre de ses bretelles. La répartition des voies sur le futur Axe Majeur s'établit de la manière suivante : 3 voies de circulation générale + un couloir bus dans chaque sens, séparées par un terre-plein central qui permet d'offrir des traversées piétonnes sécurisées et directes d'un côté à</p>	<p>1 2 3 4</p>

<p>- faciliter les traversées par les piétons, Toutefois, il est présenté comme un projet entre le 16° et le 17 ° arrondissement et il oublie les cohérence et continuité avec Neuilly et notamment le projet des Allées de Neuilly. Ainsi les continuités vertes, cyclistes, les circulations d'eau, les pleines terres et désartificialisation et réduction des nuisances et pollutions ne sont que très peu exposées alors que le potentiel de possibilités est important. L'incertitude reste sur la répartition des voies entre les véhicules et les circulations douces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la coronapiste, - les bus, - les piétons, - les flux de véhicules, <p>Ces points sont importants dans l'esprit des aménagements de l'avenue de la grande armée . Enfin, la révision du PLU pour délimiter une zone constructible à terme devant le palais des congrès tout en empiétant sur les terrains gagné sur la voirie affaiblit un des premiers principes du projet . Le gain en espaces naturels est réduit même si il reste légèrement positif. Il aurait pu être encore plus ambitieux sur la place d'espaces publics rendus aux piétons et aux espaces de circulations douces ou espaces de rencontres et attractions. En conclusion, le parti d'aménagement initial, semblait très louable mais il est contrarié par le projet de construction mal justifié et l'imprécision sur les circulations douces mais aussi par l'absence de démonstration sur la continuité avec les Allées de Neuilly sur Seine Des améliorations possibles et les associations d'environnement côté Neuilly et Hauts de Seine souhaitent être entendues.</p>	<p>l'autre de l'Axe, traversées aujourd'hui impossibles ou très complexes du fait de la présence du giratoire. Les itinéraires cyclables qui sont aménagés dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T3O, le long des boulevards des maréchaux ; - Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée. <p>Les circulations douces sont également renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre à l'est de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. Elle se raccorde aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p> <p>Des échanges réguliers ont eu lieu avec la mairie de Neuilly qui est donc informée du projet de la Porte Maillot. Les aménagements cyclables de chaque projet d'aménagement sont en continuité directs, de même que les circulations piétonnes et motorisées. C'est la ville de Neuilly qui réalise le réaménagement de l'extrémité est de l'avenue Charles de Gaulle, à la jonction avec Paris.</p> <p>Les contraintes actuelles liées aux sous-sols du terrain du futur projet immobilier (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres et la création d'un véritable jardin. L'espace public y sera végétalisé, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques. Au sud, l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en pleine terre. Avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares.</p>	
--	--	--

		<p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond quant à elle à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none">- Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne.- Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud.- Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension et de modernisation afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment très attentive à la qualité de l'insertion architecturale et du dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet devra intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur ...). Il devra s'articuler avec le Palais des Congrès, trouver une expression urbaine et architecturale cohérente, tant côté Paris que côté Neuilly.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
--	--	--	--

103	<p>Il est important d'accorder un maximum d'espace aux piétons et aux pistes cyclables sécurisées, ainsi que de stationnement nombreux pour les vélos.</p> <p>Dans le projet, il manque une continuité au nord (côté Neuilly) au niveau de la piste cyclable bidirectionnelle.</p> <p>Il faudrait également mieux prendre en compte les angles dans les virages (on veut des angles arrondis, pas des angles droits) afin de mieux protéger les cyclistes.</p>	<p>Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables projetés doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée, coté Paris (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en cours de réalisation sur l'avenue Charles de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'axe).</p> <p>Le projet prévoit donc bien créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité directe des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points de l'axe afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée</p> <p>La question de la giration a été prise en compte pour faciliter les circulations vélos sur l'ensemble des aménagements cyclables. Les plans du dossier de PPVE, de niveau AVP (Avant-Projet), indiquent schématiquement des angles droits. Des angles ouverts avec courbures sont néanmoins bien prévus dès lors que cela est possible et seront intégrés dans les versions de plans ultérieures et mis en œuvre au cours des travaux.</p>	1
104	<p>Je ne trouve nulle part l'explication du devenir du trafic routier après les aménagements.</p> <p>Au moins, porte d'Asnières on nous avait prévenu qu'après les travaux, il pourrait passer 20% de véhicules de moins qu'avant.</p> <p>Et nous constatons tous les jours des embouteillages à des heures où il n'y en avait pas auparavant.</p> <p>La mise en carrefour de la porte Maillot et l'arrivée du tram risquent en se conjuguant de créer une congestion invraisemblable de la Porte Maillot qui se reportera sans doute sur les portes voisines (Champéret / Dauphine) faisant de l'Ouest parisien un enfer toute la matinée et toute la fin de journée.</p> <p>On peut faire de bien jolis aménagements, si le trafic n'est pas géré c'est l'enfer à vivre pour les riverains et les utilisateurs.</p>	<p>"Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels.</p> <p>La capacité de la Porte Maillot est impactée par la mise en place du tramway T3 Ouest qui génère mécaniquement des contraintes sur le trafic. Une attention particulière a été apportée en phase de conception du projet pour limiter les effets et l'étude d'impact (pièce 4.2 du dossier de PPVE) met en évidence que le réaménagement des espaces publics améliore légèrement la situation.</p> <p>Le projet de prolongement du T3 Ouest aura donc des répercussions sur la circulation automobile mais s'inscrit dans le cadre d'une politique de déplacements qui promeut une meilleure répartition de l'espace entre les transports collectifs et la circulation automobile. Il reste le mode de transport collectif le plus facilement accessible à tout type d'utilisateur et contribue incontestablement à améliorer l'offre de mobilité en région parisienne. Il constitue un mode de transport en commun alternatif,</p>	1

		capacitaire et régulier, qui permet de rationaliser l'utilisation de l'espace public en participant à son rééquilibrage, et pouvant transporter 4500 voyageurs à l'heure de pointe là où un bus en transporte 1500 et où une file de circulation permet entre 600 à 800 véhicules soit 700 à 1000 personnes. Il s'inscrit dans les objectifs du plan de déplacement urbains d'Ile-de-France et vise à diminuer le trafic automobile sur l'agglomération parisienne.	
105	Projet très intéressant et prometteur. De mon point de vue, il est très important de bien étudier la mise en place de pistes cyclables, notamment en provenance de Neuilly/Seine & Levallois-Perret. Pistes cyclables qui devraient se prolonger sur l'Avenue des Ternes (il n'y en a actuellement pas) et l'Avenue CDG - Boulevard de la Grande Armée.	<p>Les itinéraires cyclables qui sont aménagés dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux ; - Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée. <p>L'avenue des Ternes se trouve en dehors du périmètre de projet de la Porte Maillot. Votre proposition sera transmise aux services chargés du développement du réseau cyclable à Paris.</p>	1
106	La Porte Maillot va redevenir un véritable hub de transport : un pôle multimodal où cohabiteront pistes cyclables, gare routière, lignes de bus, tramway, métro 1, RER E et RER C. Je pense qu'il est important de capitaliser sur ce futur flux de visiteurs et d'en faire ainsi un nouvel espace de vie qualitatif et humanisé, et non pas seulement un lieu de transit. Le projet d'extension du Palais des Congrès de Paris participera à la mise en valeur d'une zone de Paris qui ne l'était pas suffisamment, afin de renforcer l'identité du quartier et ainsi de le valoriser.	Nous vous remercions pour votre contribution.	2 3

107	<p>Ce projet va dans le bon sens, c'est une bonne chose de réduire la place de la voiture et d'augmenter les espaces verts.</p> <p>Pour rendre l'accès au bois de Boulogne plus facile, cela vaudrait néanmoins la peine d'améliorer la couverture du périphérique.</p>	<p>Nous vous remercions pour votre contribution. L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois.</p> <p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. Par exemple, à partir de 300 m de longueur de couverture s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements entre le Bois et la Porte Maillot, pour un résultat contraire au but recherché. Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>La Ville de Paris privilégie donc une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46).</p> <p>La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. Elle se raccorde aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	1 2 3
-----	---	---	-------------

108	<p>Après avoir étudié les transformations proposées, je suis surprise par le projet de construction d'un bâtiment de 30000 m2 devant le palais des congrès. Il alourdira le paysage et effectuera une densification inutile du site. Je manifeste ma complète opposition à ce projet.</p>	<p>La création d'un terrain constructible sur la partie nord de la place de la Porte Maillot répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier sur ce terrain constructible prévue au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La programmation devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants.</p> <p>La constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue un maximum. La surface réelle du projet ne sera connue qu'une fois celui-ci défini. L'emprise au sol du futur projet reste également inconnue. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. La Ville de Paris, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive à l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés.</p>	3
-----	---	--	---

		En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.	
109	J'organise de nombreux congrès nationaux et internationaux au Palais des Congrès de Paris. Ce site bénéficie d'une situation exceptionnelle, mais il a besoin de se moderniser afin de renforcer son attractivité à l'échelle internationale pour l'accueil d'événements professionnels et grands public (congrès, expositions, salons, spectacles, etc.). Une extension sur le parvis permettrait d'étendre les surfaces pour cette activité, en y intégrant les dernières technologies, dans un monde où l'innovation est au cœur des enjeux. L'implantation de zones mixtes à travers la construction d'un restaurant panoramique, d'un hôtel lifestyle et d'espaces de vie, permettrait de développer des synergies avec l'activité affaires afin d'en renforcer son développement.	<p>. La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier devant le Palais des Congrès prévue au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont le projet reste néanmoins à préciser. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La création d'hôtel, d'espaces de vie, de commerces, de restaurants, ou d'autres activités de loisirs et service qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre.</p>	3
110	Je suis opposé au projet de construction d'un immeuble de grande surface sur le parvis du Palais des Congrès . Il est déjà prévu la construction d'un immeuble " paquebot" derrière le palais des Congrès. Ce serait donc une densification inacceptable dans un secteur qui l'est déjà beaucoup, sans compter les autres inconvénients liés à ce projet: pollution, trafic, report de trafic ... C'est une opportunité pour créer un espace vert, ce qui me parait conforme à la philosophie générale du projet de la nouvelle équipe municipale en charge de la ville de Paris.	<p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>La constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue un maximum. La surface réelle du projet ne sera connue qu'une fois celui-ci défini. L'emprise au sol du futur projet reste également inconnue. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent</p>	3 4

		<p>du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. La Ville de Paris, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive à l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p> <p>Par ailleurs, tous les efforts ont été faits pour végétaliser dès que cela est possible. Sur le terre-plein central, sur les ouvrages de franchissement du boulevard périphérique ou dans les espaces publics côté 17e arrondissement, les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. L'espace public y sera végétalisé, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques. Le parvis provisoire aménagé à l'horizon 2024 devant le Palais des Congrès, dans l'attente d'un projet immobilier, ne permet ainsi pas d'envisager la création d'un véritable espace vert, comme cela est prévu par le projet au sud de l'Axe majeur, dans l'objectif de végétaliser l'espace public : l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en pleine terre. Avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares.</p>	
111	<p>Je suis opposé à la construction du bâtiment envisagé sur le parvis du Palais des Congrès.</p> <p>Ce projet est en opposition totale avec le projet de verdissage de la capitale porté par la nouvelle majorité municipale.</p> <p>Le sud du 17ème a d'avantage besoin d'espaces verts que de béton.</p>	<p>Tous les efforts ont été faits pour végétaliser dès que cela est possible. Les contraintes actuelles liées aux sous-sols du terrain du futur projet immobilier (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres et la création d'un véritable espace vert, comme cela est prévu par le projet au sud de l'Axe majeur, dans cet objectif de végétaliser l'espace public : l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en pleine terre. Avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares. La suppression du rond-point existant au profit d'une nouvelle voie droite va compacter les espaces de voirie. Plusieurs traversées piétonnes seront créées, protégées par des feux. L'aménagement d'un terre-plein central contribuera également à la sécurisation de la traversée. L'ensemble facilitera alors la circulation piétonne entre le 16e et le 17e arrondissement, et donc l'accessibilité de ce nouvel espace vert.</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond, elle, à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. 	3 4

		<p>- Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud.</p> <p>- Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques.</p> <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
112	<p>Je suis opposé à la construction du bâtiment envisagé sur le parvis du Palais des Congrès.</p> <p>Le sud du 17ème a d'avantage besoin d'espaces verts que de béton.</p>	<p>Tous les efforts ont été faits pour végétaliser dès que cela est possible. Les contraintes actuelles liées aux sous-sols du terrain du futur projet immobilier (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres et la création d'un véritable espace vert, comme cela est prévu par le projet au sud de l'Axe majeur, dans cet objectif de végétaliser l'espace public : l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en pleine terre. Avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares. La suppression du rond-point existant au profit d'une nouvelle voie droite va compacter les espaces de voirie. Plusieurs traversées piétonnes seront créées, protégées par des feux. L'aménagement d'un terre-plein central contribuera également à la sécurisation de la traversée. L'ensemble facilitera alors la circulation piétonne entre le 16e et le 17e arrondissement, et donc l'accessibilité de ce nouvel espace vert.</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond, elle, à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p>	3 4

		Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.	
113	<p>Upgrader et agrandir le palais des congrès serait une très bonne chose pour les personnes qui viennent participer aux congrès ainsi qu'aux habitants aux conditions que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les RDC soient vivants, principalement avec des cafés et restaurants ouverts sur la place, cela donnerait une vraie attractivité au quartier y compris en dehors des périodes de congrès - le futur bâtiment soit résolument écologique, une vitrine du savoir-faire français en la matière, avec pourquoi pas un véritable jardin suspendu sur le toit pour compléter le nouveau jardin côté Sud. - l'ensemble accueille d'autres programmes complémentaires pour diversifier les populations et créer un vrai lieu de vie - le bâtiment existant reste présent ou visible depuis la place, d'une part pour préserver l'œuvre de De Portzamparc et d'autre part pour marquer la stratification de la ville, la fabrique de la ville sur la ville qui est une des grandes caractéristiques de Paris et qui contribue beaucoup à sa personnalité unique. 	<p>Le projet immobilier prévu au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>Plusieurs hypothèses de programmation pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, en outre, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier. La création de cafés ou restaurants, par exemple, ou autres activités de loisirs et service qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre.</p> <p>Le projet devra donc contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Il devra également proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer, en effet, des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. La performance environnementale, l'apport du projet au confort des espaces publics environnants, constituent un enjeu fort pour le projet immobilier qui va être mené et auquel la Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment très attentive. La Ville s'attachera également à la qualité de l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés.</p> <p>Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	3

114	<p>Le carnet de Plans, en son chapitre 2.10, ne fait pas apparaître d'aménagements cyclables au nord de la place, et en particulier aucun qui permette d'accéder à la piste cyclable de l'Allée de Longchamp en arrivant depuis le Boulevard Pershing / Boulevard des Maréchaux au Nord.</p> <p>Ces aménagements sont indispensables. En effet, le quart Nord-Ouest de Paris, Levallois et Clichy correspondent à des quartiers d'affaires très denses, auxquels seule la Porte Maillot permet d'accéder pour les salariés qui habitent le sud-ouest de Paris, et notamment, pour ma part, Boulogne-Billancourt.</p> <p>Par ailleurs, j'attire votre attention sur le fait que les cyclistes sont davantage sécurisés par des virages aux angles arrondis, plutôt que par des angles droits.</p>	<p>Les itinéraires cyclables qui sont aménagés dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée. - Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux, depuis la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ; <p>Une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos, démarrera par ailleurs à l'est de la Porte Maillot, traversera l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont réaménagé, puis se raccorde aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne.</p> <p>Le réseau d'aménagements cyclables permettra donc depuis le 17^e arrondissement de se rendre vers le Bois de Boulogne et le sud-ouest de Paris de manière plus efficace et sécurisée.</p> <p>La question de la giration a été prise en compte pour faciliter les circulations vélos sur l'ensemble des aménagements cyclables. Les plans du dossier de PPVE, de niveau AVP (Avant-Projet), indiquent schématiquement des angles droits. Des angles ouverts avec courbures sont néanmoins bien prévus dès lors que cela est possible et seront intégrés dans les versions de plans ultérieures et mis en œuvre au cours des travaux.</p>	1
115	<p>Voici mes remarques :</p> <p>1/ L'ère de circulation des piétons devrait comporter davantage d'espaces verts, d'arbres, et de véritables bancs pour s'asseoir</p> <p>2/ Le BLOC de BETON prévu en face du palais des congrès est massif et IMMONDE ; il semble, en outre, très proche du palais des congrès dont il masque la façade qui est intéressante. je pense que cette construction doit être totalement modifiée, d'autant plus que les temps ont changé avec la pandémie. En effet :</p> <p>- Si l'idée était de créer de nouveaux commerces, c'est ABSURDE, car le centre</p>	<p>Tous les efforts ont été faits pour végétaliser les espaces publics dès que cela est possible. Sur le terre-plein central, sur les ouvrages de franchissement du boulevard périphérique ou dans les espaces publics côté 17^e arrondissement, les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. L'espace public y sera végétalisé, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques. Le parvis provisoire aménagé à l'horizon 2024 devant le Palais des Congrès, dans l'attente d'un projet immobilier, ne permet ainsi pas d'envisager la création d'un véritable espace vert, comme cela est prévu par le projet au sud de l'Axe majeur : l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en</p>	3

	<p>commercial du palais des congrès est désert. Davantage de commerces serait un NON SENS,</p> <p>- Si l'idée était de créer de nouvelles surfaces de bureaux, c'est ABSURDE , le Covid ayant contribué à modifier le travail (télétravail) l'immobilier de bureaux risque fort d'être en chute libre.</p> <p>A LA PLACE, il me semble opportun de créer un bâtiment innovant, sur les plans architectural et écologique, élégant et "transparent" pour valoriser la perspective Défense-Arc de Triomphe, dédié à des PME spécialisées en R&D dans les domaines des nouvelles technologies numériques, médicales.... Ce serait intéressant du fait de la proximité avec le quartier de la Défense.</p>	<p>pleine terre. Avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares. Des assises sont par ailleurs prévues tant côté 16e que 17e arrondissement.</p> <p>Le « cube » visible sur le parvis sur les vues du projet post 2024 a uniquement pour but de donner à voir le principe d'un projet immobilier et la capacité maximale envisageable en application des règles du PLU. Il ne s'agit aucunement d'un projet concret et ne présente ni l'architecture, ni la volumétrie, ni l'implantation exacte du futur projet.</p> <p>Plusieurs hypothèses de programmation pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La création de commerces, par exemple, ou autres activités de loisirs et service qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre. La construction de surfaces de bureaux n'est pas conforme au PLU et ne fait pas partie des destinations possibles. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Le projet devra donc contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Il devra également proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer, en effet, des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. La performance environnementale, l'apport du projet au confort des espaces publics environnants, constituent un enjeu fort pour le projet immobilier qui va être mené et auquel la Ville, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment très attentive. La Ville s'attachera également à la qualité de l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés.</p> <p>Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
116	<p>Le projet semble dans l'ensemble bien pensé & est une amélioration par rapport à la place existante.</p> <p>Néanmoins, les aménagements cyclistes ne sont pas clairs à part leur mention dans les textes, notamment dans l'axe Paris-Neuilly. Les illustrations de la future place ne laissent pas apparaître de piste cyclable propre, dont la continuité (donc leur prolongation), la simplicité, la largeur sont essentielles. Je rejoins l'idée de virages à angle arrondi.</p> <p>Je rejoins les dernières contributions sur les commerces et le palais des</p>	<p>Les aménagements cyclables principaux sont tous en site propre et isolés des autres flux. Les vélos disposeront en rive sud de l'Axe majeur d'une piste bidirectionnelle en site propre de 4 m de large minimum, qui sera différenciée par un traitement spécifique (revêtement en béton poncé de couleur beige, bordures béton, etc.) et séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol. Cette circulation principale se raccordera directement à la piste bidirectionnelle actuellement en cours de création côté sud de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly. Des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points sont organisées afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. La question de la giration a été prise en compte pour faciliter les circulations vélos sur l'ensemble des aménagements cyclables. Les plans du dossier de PPVE, de niveau AVP (Avant-Projet), indiquent schématiquement des angles droits. Des</p>	<p>1 2 3 5</p>

<p>Congrès. Un rdc ouvert sur la place, des bars / restaurants, des lieux de loisir/équipements collectifs me semblent importants pour faire vivre la place au lieu d'un espace de transit.</p> <p>Il y a déjà un certain nombre de commerces présents dans le secteur, il y a risque de saturation.</p> <p>Je suis très très dubitatif sur le futur bâtiment, à moins qu'il ne soit de très peu d'étages avec toit terrasse et en matériau durable à faible inertie thermique. Paris n'a pas besoin de densité / d'inertie thermique supplémentaires !! Il semble cacher la façade du palais des congrès & dénaturer le geste architectural de Porzamparc. C'est l'occasion idéale de créer une esplanade large, respirante, où pouvoir poser, avec des BANCS, et pourquoi pas un jardinet comme devant le parc des expositions avec arbres, ou un espace de sport urbain. En tout cas, renforcer son côté piétons et pas seulement un lieu de passage.</p> <p>J'ai toujours l'impression que les projets 1000 arbres & Ville Multistrate sont un peu écrasants par une hauteur trop grande par rapport aux alentours. À propos du square Parodi, ce serait l'occasion de mettre en valeur les sculptures présentes.</p> <p>Enfin, pourquoi ne pas nommer cette place la Place du Gén. Koenig plutôt que l'actuel croisement derrière le palais des congrès.</p>	<p>angles ouverts avec courbures sont néanmoins bien prévus dès lors que cela est possible et seront intégrés dans les versions de plans ultérieures et mis en œuvre au cours des travaux.</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'intervention sur le square Parodi existant. Ses diverses statues ne seront donc pas concernées par le réaménagement, mais la conception future tient compte le cas échéant de leur localisation pour les mettre en valeur depuis l'extension de l'espace vert. Une réflexion en vue d'une rénovation future du square Parodi est par ailleurs envisagée, pour l'inscrire dans l'esprit du projet Maillot. Le cas échéant, son programme tiendra compte des usages existants, pour les développer ou les faire évoluer, dans un cadre concerté avec les riverains.</p> <p>Les projets Mille Arbres et Ville Multistrates ont chacun fait l'objet d'un permis de construire en 2019 et respectent les règles du Plan Local d'Urbanisme en vigueur en matière de gabarit. Tous deux sont de ce point de vue de hauteur similaire ou plus petits que les immeubles environnants.</p> <p>La création d'un terrain constructible sur la partie nord de la place de la Porte Maillot répond à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none">- Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne.- Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud.- Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier sur ce terrain constructible prévue au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La programmation devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants, notamment commerciaux. Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants.</p>	
---	---	--

		<p>La constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue un maximum. La surface réelle du projet ne sera connue qu'une fois celui-ci défini. L'emprise au sol du futur projet reste également inconnue. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. La Ville de Paris, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive à l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
117	<p>La nouvelle gare Eole va engendrer la création de nombreux édicules techniques visibles au niveau du futur parvis (grilles, prises d'air, gaines de désenfumage) auxquels s'ajoutent les rampes et autres émergences du parking, disgracieuses à l'heure actuelle. Etendre le Palais des Congrès sur le parvis permettrait de masquer et d'absorber ces éléments techniques afin d'assurer une cohérence urbaine et architecturale de bien meilleure qualité.</p>	<p>Le projet immobilier a vocation, à terme, à intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens ...), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur ...) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire. L'aménagement de ce dernier intègre néanmoins bien cette contrainte dans sa conception.</p>	3
118	<p>L'extension du Palais des Congrès sur l'axe majeur permettrait de redynamiser le bâtiment existant grâce à une nouvelle offre qui attirera davantage de visiteurs. En tant que commerçant de la zone, cela ne pourra être que bénéfique pour notre activité après avoir connu des années très difficiles.</p>	<p>Nous vous remercions pour votre contribution.</p>	3

119	<p>Je suis totalement contre le projet de bâti en face de l'actuel palais des congrès. En dehors du fait qu'il y a de grande chance que cela gâche la perspective entre la défense et l'arc de triomphe, il est totalement à l'opposé de l'ambition annoncé d'étendre le bois de Boulogne et les espaces verts.</p> <p>Le projet est vu uniquement pour les touristes ou le business mais pas du tout pour les riverains qui vont se retrouver impactés fortement et de manière négative, comme déjà évoqué par d'autres participants (nuisance liée au fonctionnement du palais des congrès, embouteillage, mauvaise sécurisation des espaces piétons). Ce devrait plutôt être un lieu de passage et de regroupement pour toutes les personnes qui y vivent.</p>	<p>Tous les efforts ont été faits pour végétaliser dès que cela est possible. Les contraintes actuelles liées aux sous-sols du terrain du futur projet immobilier (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres et la création d'un véritable espace vert, comme cela est prévu par le projet au sud de l'Axe majeur, dans cet objectif de végétaliser l'espace public : l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en pleine terre. Avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares. La suppression du rond-point existant au profit d'une nouvelle voie droite va compacter les espaces de voirie. Plusieurs traversées piétonnes seront créées, protégées par des feux. L'aménagement d'un terre-plein central contribuera également à la sécurisation de la traversée. L'ensemble facilitera alors la circulation piétonne entre le 16^e et le 17^e arrondissement, et donc l'accessibilité de ce nouvel espace vert.</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond, elle, à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>Le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	3
-----	---	---	---

120	<p>--Commentaires sur les aménagements cyclables : l'espace partagé piéton/vélo au nord est annonciateur de nombreux conflits d'usages facilement évitable si on voulait bien se donner la peine de délimiter clairement une piste cyclable. il est incompréhensible sur un espace si vaste de choisir cette solution qui est déjà déconseillée dans les espaces restreints. au sud ouest, sur la piste rejoignant l'av de la grande armée, 3 virages à 90°, très rapprochés sont entrecoupés de 2 passages piétons! à nouveau, on oublie de prendre en compte le confort de trajet. il est à parier que malgré les petits rebords délimitant la piste, de nombreux cyclistes préféreront tracer tout droit, sur l'espace dévolu aux piétons... La zone est complexe, mais on peut certainement faire mieux. quid de la cohérence du ré-aménagement de la place avec le projet des allés de Neuilly ? la continuité cyclable sur cet axe majeur vers la Défense ne doit pas souffrir de compromis. --sur le futur bâtiment sur la place, l'espace entre celui-ci et le palais des congrès risque de devenir un couloir de vent peu confortable</p>	<p>La question de la giration a été prise en compte pour faciliter les circulations vélos sur l'ensemble des aménagements cyclables. Les plans du dossier de PPVE, de niveau AVP (Avant-Projet), indiquent schématiquement des angles droits. Des angles ouverts avec courbures sont néanmoins bien prévus dès lors que cela est possible et seront intégrés dans les versions de plans ultérieures et mis en œuvre au cours des travaux. La circulation principale en rive sud de l'Axe majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4 m de large minimum) se raccordera directement à la piste bidirectionnelle actuellement en cours de création côté sud de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly. Des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points sont organisées afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. Selon la programmation qui sera retenue pour le projet immobilier, des liens fonctionnels pourraient être créés entre le nouveau bâtiment et le Palais de Congrès existant. En cas d'espace entre les deux bâtiments, l'étude aérodynamique (page 43 et suivantes du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, pièce 4.19 du dossier de PPVE) y met en évidence une diminution du confort au vent, niveau de confort qui restera pour autant tout à fait satisfaisant pour l'usage qui y serait envisagé (circulation des personnes).</p>	1 3
121	<p>Personne ne souhaite l'augmentation des émissions de CO2 et la dégradation du cadre de vie dans la capitale, et l'on ne peut que se réjouir de la création de pistes cyclables supplémentaires. Néanmoins, la portée des déplacements domicile/travail en vélo (même électrique) en région Ile de France, demeurera limitée. A l'inverse, ce projet d'urbanisme va transformer une « porte » d'entrée dans Paris en un « verrou » anti-voiture. En réduisant de 41% les surfaces de voirie, la guerre engagée contre l'automobile dans Paris va connaître un nouvel épisode. Alors que les véhicules vont devenir majoritairement hybrides ou électriques lorsque le chantier sera achevé, l'argument de la santé publique contre la voiture ne tiendra plus. Les besoins de mobilité et d'accès au centre de Paris demeurant importants, le trafic va se reporter de la Porte Maillot sur la Porte Dauphine et sur l'avenue Foch. Ce qui a déjà commencé... Ce projet propose une nouvelle configuration urbaine pérenne qui évince les voitures, alors que la nature même des véhicules est en train de changer. Il est nécessaire de rappeler une nouvelle fois que c'est le carburant qui pollue et pas les véhicules en eux-mêmes ! Concernant l'annonce de la création ou du renforcement de la porte Maillot comme pôle d'échanges, 30 000 m² nouveaux de bureaux ou commerces sont programmés, auxquels s'ajoutent 18 000 m² (permis de construire déposé) au-dessus du Périphérique entre Porte Maillot et Porte des Ternes, sans</p>	<p>Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels. Le développement des véhicules électriques ou hybrides, peut, à terme, permettre une lutte contre l'effet de serre et contre la pollution de l'air, ce qui constitue un enjeu important pour nos sociétés. Néanmoins, d'autres éléments sont à prendre en compte en matière d'aménagements routiers, tels que l'encombrement de l'espace public, la sécurité routière et l'accessibilité d'une manière générale. Ainsi, la mobilité du futur doit-elle être envisagée comme la plus diversifiée possible de sorte que les modes de déplacements utilisés correspondent au mieux aux besoins de déplacement de chacun. Les modes de déplacement personnels doux tels que le vélo, la trottinette ou la marche peuvent être encouragés car ils répondent avantageusement à des déplacements rapides, de courte distance. Ils contribuent à l'amélioration immédiate de la qualité de l'air, et en utilisant moins d'espace, permettent d'envisager d'autres destinations de l'espace public et de favoriser que sa végétalisation et la desimperméabilisation des sols, en réponse au changement climatique. Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, le projet s'inscrit dans cette logique de diversification des mobilités (la Porte Maillot dispose déjà à ce jour d'un parking relais, le parking</p>	1

	<p>qu'aucune place de parking supplémentaire ne soit envisagée. A l'inverse seront créées des structures fixes de circulation (les voies réservées) pour un évènement (les jeux Olympiques) d'une durée de quelques semaines. Ce pôle par définition créera de l'attractivité. Il ne s'agit pas de multimodal à accessibilité aisée (la station du RER E relève d'un choix du Grand Paris), car seuls les transports collectifs sont valorisés. Les points de transbordements entre le transport collectif et la voiture électrique en libre-service ou les deux-roues à moteur ne sont pas mentionnés. La question du report modal est également ignorée. Rien n'est mentionné concernant une éventuelle coopération avec la municipalité de Neuilly sur Seine dont l'avenue Ch.De Gaulle est une autoroute urbaine saturée. Incapable de régler les problèmes quotidiens des Parisiens que sont la sécurité, la propreté, la hausse des prix des logements (loyers et valeur d'achat), l'équipe municipale réalise un décor paysager, sans s'occuper des problèmes fonctionnels inhérents à ce genre de transformation.</p>	<p>Maillot proposant précisément des tarifs forfaitaires spécifiques en ce sens), gage de résilience, et vise donc à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités (transports collectifs, mais également mobilités douces), particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot. Des échanges réguliers ont bien eu lieu avec la mairie de Neuilly qui porte le projet de réaménagement des contres allées de l'avenue Charles de Gaulle (l'avenue elle-même relevant de la compétence de l'État). Les aménagements cyclables de chaque projet d'aménagement sont en continuité directs, de même que les circulations piétonnes et motorisées. La Porte Maillot se situe au carrefour de futures voies olympiques, permettant l'accès depuis le boulevard périphérique nord et sud, vers l'avenue de la Grande Armée et l'avenue Malakoff pour les sites olympiques dans Paris intramuros. Les espaces publics et voiries de ce secteur constituent donc un nœud principal du réseau de ces voies dédiées aux déplacements officiels liés à la tenue des JOP, indispensables à leur déroulement. Ces voies olympiques, réservées aux personnes accréditées, ne seront pas fixes et seront aménagées pour la durée des JOP. Plusieurs hypothèses de programmation pourront être envisagées pour le projet immobilier, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Il n'est ainsi pas prévu la création de 30000 m² de bureaux ou commerces, qui ne relèvent pas des CINASPIC. La constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue par ailleurs un maximum. La surface réelle du projet ne sera connue qu'une fois celui-ci défini.</p>	
122	<p>L'extension du Palais des Congrès porte Maillot serait une vraie opportunité pour avoir des espaces modernes adaptés aux grands évènements nationaux mais surtout internationaux. Le manque de surface est un critère qui est souvent opposé pour le choix de Paris comme lieu d'accueil des grands congrès internationaux. Un lifting et un ajout de salles bénéficiant des dernières technologies complèteraient l'offre existante. Une extension sur le parvis permettrait également de rajeunir cette façade en essayant de l'ouvrir au maximum (à ce jour, façade totalement fermée sur la place) sur les nouveaux espaces végétalisés et elle permettrait aussi de profiter de cette nouvelle perspective Louvre/Arc de Triomphe/ Arche de la Défense. Pour aller dans la continuité du projet de réaménagement de la place de la porte Maillot, il semble indispensable de considérer l'extension du palais des congrès - accueillant du public du monde entier - comme essentiel.</p>	<p>Le projet de la Porte Maillot ne prévoit pas d'interventions sur le Palais des Congrès. Toutes modifications de ce dernier relèvent uniquement de la compétence de son gestionnaire, Viparis. La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier devant le Palais des Congrès prévue au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général. En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont le projet reste néanmoins à préciser. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La création de coworking, commerces, restaurants, ou autres activités de loisirs et service qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre.</p>	3

123	<p>Ce projet de réaménagement de la Porte Maillot est intéressant sur plusieurs points:</p> <ul style="list-style-type: none"> -la disparition du rond-point central, en fait un ovale qui incitait à la vitesse et faisait du square central un élément à part, perdu au milieu de ce qui n'était plus qu'un échangeur (même si à une époque une passerelle a existé pour les piétons mais qui ont rarement eu envie de l'utiliser dans un tel environnement sans qualité urbaine). -la traversée de la place retrouvant le tracé rectiligne de l'axe royal en continuité avec les avenues de la Grande Armée et Charles-de-Gaulle : le square Parodi, dont on ne remarquait même pas l'existence avant, pourra ainsi aligner ses plantations le long de la nouvelle avenue (ce square n'est qu'un morceau du bois de Boulogne séparé dès les années 30 par les bretelles du grand passage souterrain dont la conservation a été décidée); -cette avenue rectiligne accompagnée d'une diminution du nombre de bretelles permettra de mieux assurer la traversée des piétons en surface, impossible avec cet "anneau de vitesse" exagérément large (avant les travaux du RER). Cela permettra aussi d'assurer la continuité des aménagements cyclables qui sont unidirectionnels de chaque côté de l'avenue de la Grande Armée et qu'il faudra raccorder non seulement avec les contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle qui seront en contre-sens cyclable selon les sections, mais aussi avec la piste bidirectionnelle côté sud de l'avenue Charles de Gaulle (à moins qu'on ne conserve l'actuelle piste provisoire sur chaussée côté nord); -ce pourrait être aussi l'occasion de concevoir l'aménagement cyclable sans pénaliser la circulation des autobus (surtout le 73 et le 82, le 244 gardant son terminus à l'orée du bois). L'autobus 73 bénéficie actuellement d'un couloir (bandes peintes) uniquement dans le sens descendant de l'avenue de la Grande Armée : après réalisation d'un couloir aussi dans le sens montant, ces aménagements pourrait se prolonger le long de la nouvelle avenue Porte Maillot pour aboutir avenue Charles de Gaulle. Cela permettrait peut-être enfin à cette ligne 73 de jouer le rôle pour lequel cette ligne a été conservée : soulager la ligne 1 du métro en offrant une alternative mais dont le service ne soit pas catastrophique... -si rétablir la continuité du bâti avenue de la porte des Ternes avec les deux projets au dessus de la tranchée du périphérique peut être une bonne chose s'il y a harmonisation avec l'existant y compris la chapelle, par contre on ne peut utiliser cette justification pour vouloir restreindre l'espace public et construire devant l'actuel palais des congrès. Ce bâtiment a une unité 	<p>Le projet de la Porte Maillot prévoit la réalisation de couloirs réservés au bus dans les deux sens entre Neuilly et l'avenue de la Grande Armée, qui bénéficieront aux lignes 73 et 82. Le projet de réaménagement de la Porte Maillot ne prévoit par contre pas d'interventions sur l'avenue de la Grande Armée, située en dehors du périmètre de l'opération.</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond, elle, à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension et de modernisation afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Selon la programmation qui sera retenue pour le projet immobilier, des liens fonctionnels pourraient être créés entre le nouveau bâtiment et le Palais de Congrès existant. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet devra intégrer les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur). Le travail d'insertion architecturale et de dialogue avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés - constitue un enjeu fort pour le projet immobilier, qui va être mené et auquel la Ville, qui reste propriétaire à ce jour du</p>	1 2 3
-----	--	--	-------------

	<p>d'ensemble et il est normal qu'un tel équipement accueillant du public dispose d'une esplanade qui n'apparaisse pas comme un recoin confidentiel. Cette esplanade pourrait constituer un lieu de rencontre aussi agréable que le parvis de la Défense devant le CNIT d'autant que la longue verrière de la gare souterraine EOLE pourrait être mise en valeur par exemple par des jeux d'eau comme les fontaines Agam à la Défense et non pas être simplement rejetée au pied d'un immeuble. Des constructions légères pourraient aussi constituer des lieux de convivialité (bars - restaurants comme sur la place de la République) en accord avec la qualité du mobilier urbain...(celui-ci n'est pas qu'un détail et peut jouer un rôle important). Lionel Favier, membre AUT association usagers des transports Ile de France et MDB mieux se déplacer à bicyclette</p>	<p>foncier concerné, sera bien évidemment attentive. Le Palais des Congrès conservera un parvis, au sud-est, qui articulera la future station de tramway, la sortie du RER E, mais aussi les accès vers le Palais des Congrès.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
124	<p>Oui à la suppression du rond-point inutile et le retour à un axe rectiligne : respect de l'Histoire et fin du gaspillage d'espace, Oui à la construction entre RER E et Palais des congrès : nul besoin de parvis extérieur pour le Palais des Congrès, puisque son intérieur joue déjà le rôle d'un parvis avec ses boutiques (les utilisateurs du Palais se répandent plutôt du côté de l'Hôtel Méridien), Oui à toutes les infrastructures de mobilité : gare multimodale du RER E/RER C/M1, gare des cars sous immeuble "1000 arbres", tram, bus sur l'axe... Mais, Non à l'espace vert du square Parodi : ne pas construire en un lieu si bien desservi (2 RER, un métro, un tram, des bus) est criminel pour le climat. D'autant que la coupure du Périph rend peu utile cet espace vert au regard de la biodiversité, qui pourrait être mieux soignée dans le Bois de Boulogne. Il faut continuer de couvrir le Périph de façon à supprimer la nuisance du bruit et construire quelques tours fines et très élevées, comme au centre de Madrid (signal urbain entre centre parisien et La Défense), qui maintiendraient une transparence visuelle vers le Bois de Boulogne. La densité urbaine est la condition d'une ville durable !</p>	<p>La création de couvertures sur le boulevard périphérique est un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture par exemple s'applique la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square, le Bois ou l'espace public. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements, pour un résultat contraire au but recherché. Les projets de couverture sont onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>Le projet prévoit d'ores et déjà la réalisation d'un programme immobilier, sur un terrain devant l'actuel Palais des Congrès. En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour ce projet immobilier envisagé dans une seconde phase, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, non plus, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>La constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue un maximum. En termes de volumétrie, le PLU limite la hauteur à 31m, à peu près l'équivalent du Palais des Congrès. Le projet intégrera les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur) qui se trouveront d'ici là sur le parvis provisoire.</p>	2 3 4

		<p>Le projet fera l'objet le moment venu de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p> <p>Le sud de l'Axe Majeur, coté 16e arrondissement, se situe dans le site classé du Bois de Boulogne. Ce classement, décidé par l'État en 1957, interdit l'édification de constructions d'importance.</p>	
125	<p>Permettez-moi d'être désagréable, mais le dialogue est l'expression de désaccords.</p> <p>Le projet de la Porte Maillot est au sens du tribunal administratif "pas opportun".</p> <p>La réunion a établi que nous détruisions 12.000 m² de végétalisation et que nous en fabriquions 14.000 m². Il a été abattu 60 tilleuls, et des pins "adultes" seront replantés. Sans être spécialiste, tilleul vs pin, il ne doit pas y avoir photo. Tout cela pour 2000m² ce qui n'est pas rien.</p> <p>Plus? Non, parce qu'il faut laisser la place à un futur bâtiment devant le Palais des Congrès qui alignera l'Avenue de la Grande Armée.</p> <p>Il semble ne pas s'agir d'un immeuble de logements ou de bureaux, mais d'un bâtiment nécessaire pour que Paris reste la capitale des salons professionnels. Donc ce qui est opportun est de construire des m² et de lutter contre l'ICU (îlot de chaleur urbain). Mais l'ICU est primordial sur tout le reste.</p> <p>Dans le cas de la zac Clichy Batignolles devenu quartier Martin Luther King (MLK), nous avons démontré que nous pouvions construire plus de m², moins haut, avec plus de jardin ! Pour Bercy Charenton sur 18 ha, nous pouvons en utilisant que 90.000 m² construire les 600.000 m² des tours, avec des immeubles de 7 étages ! Avec MLK nous avons eu un feu de cheminée de plus de 5 milliards. Bercy Charenton est à voir : jardin ou construction ? N'oublions pas Hudson Yards : catastrophe que n'ai-je dit ! La tour Triangle est une entrave pour moins de 90.000 m² pour plus de 300.000 m² de construction et autant d'espace vert. On rappellera que les tours Duo sortent à 5000 euros le m².</p> <p>Qu'est-ce qui serait opportun à Maillot ? Pour amener le bois de Boulogne au pied du Palais des Congrès, rien n'empêche une butte végétale qui soit un souterrain pour les véhicules. Il manque les m². Les 12 km du périphérique en tranchée doivent être couverts. Faire un grand plateau au-dessus du périphérique satisferait les besoins des congrès, couvrirait le périphérique et créerait quasiment autant de m² de végétalisation, améliorant l'air parisien. Autant de m², voire plus et plus d'espace vert est opportun.</p>	<p>Nous vous remercions pour votre contribution. En plus des arbres du square Soljenitsyne déjà abattus en 2016 pour le compte de la SNCF et des besoins du prolongement du RER E vers l'ouest que vous évoquez, le projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot prévoit l'abattage de trois arbres (localisés sur la figure 10, p. 27, de la pièce 4.19 du dossier de PPVE "Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale"). 630 plantations d'arbres en pleine terre sont à l'inverse prévues, en très large majorité localisées dans l'extension du square Parodi à créer. Le détail de la localisation de ces plantations et des essences envisagées peut être consulté dans la pièce 4.19 du dossier de PPVE "Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale" (figure 2 p.20 et annexe 2 du mémoire).</p> <p>Ces plantations intègrent en effet des pins. L'équipe de maîtrise d'œuvre en charge du projet s'est inspiré du Bois de Boulogne pour arborer l'extension du square Parodi, avec la volonté de réinterpréter les ambiances du Bois. Qu'il s'agisse des arbres qui vont être plantés ou de la typologie, l'équipe s'inspire du plan Alphand avec des clairières et des bosquets pour ouvrir les perspectives et apporter de la lumière. Actuellement, certains espaces majeurs du Bois de Boulogne sont marqués par de grands pins typiques organisés en pinède (lacs) ou en bouquet isolé. L'ambition est de réinterpréter cette écriture et de mettre en scène la porte Maillot en arborant le trottoir sud de l'Axe majeur avec un panachage d'arbres de grand développement d'essence forestière. En termes de palette végétale, des arbres d'essence forestières adaptés au climat et aux conditions urbaines de la ville de Paris (chênes, érables, pins) sont prévus. Les pins ne devraient représenter finalement qu'une faible partie des 630 arbres plantés, dans une proportion maximum de 10%.</p> <p>Le projet permet de transformer 14 550 m² actuellement dédié à la voirie dans le PLU en zone Urbaine Verte (UV) ou en zone Naturelle et Forestière (N). Dans le même temps, 13 300 m² de zone UV sont transformés en zone UG, majoritairement en voirie. Le bilan est donc positif au PLU, il permet d'augmenter les surfaces végétalisées protégées par rapport à l'existant. Mais surtout, le projet améliore la qualité et l'accessibilité des espaces verts : il substitue à un espace vert isolé, peu accessible et fréquenté, au cœur d'un rond-point très routier, un grand espace vert, continu, de 3 hectares avec le square Parodi existant.</p> <p>La réalisation - après 2024 - d'un projet immobilier devant le Palais des Congrès prévue au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à la mixité et l'animation du secteur, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont le projet reste néanmoins à préciser. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées</p>	<p>2</p> <p>3</p> <p>4</p>

<p>Des questions ? Le prix ? Il est indiqué 10.000 euros le m². Vaste blague ? Référence Lilas, Vanves. Quand bien même ! prix de l'immobilier parisien. Des questions ? Avec plaisir. D'avance merci. Le dialogue est la légitimité de l'existence.</p>		<p>(article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Bien qu'autorisée par le PLU, il n'est pas prévu, en outre, la réalisation d'habitation dans ce projet immobilier.</p> <p>Le projet devra contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. Le projet immobilier devra proposer une importante végétalisation, façades comme toiture, et contribuer à assurer la continuité de la Ceinture Verte de Paris. Il devra proposer des solutions en matière de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contribuer à la qualité et au confort des espaces publics environnants. Il devra bien sûr tenir compte du Palais des Congrès existant dans sa conception urbaine et architecturale.</p> <p>En tout état de cause, le moment venu, ce projet immobilier fera l'objet de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme</p> <p>En ce qui concerne la création de couvertures sur le boulevard périphérique, il s'agit d'un sujet très complexe techniquement et lourd financièrement. À partir de 300 m de longueur de couverture s'applique par exemple la réglementation dite « Tunnel du Mont-Blanc » : très contraignante, cette réglementation impose des dispositifs importants et coûteux en matière de ventilation, désenfumage, évacuation des personnes. Par ailleurs, en raison des contraintes techniques (épaisseur de la dalle de couverture et épaisseur de terre pour pouvoir planter des arbres) et de la hauteur libre à laisser pour permettre la circulation dans le tunnel, le niveau de sol qui serait créé ne serait pas à la même altimétrie que le square et le Bois ou l'espace public environnant. Il faudrait dès lors créer des talus et emmarchements pour un résultat contraire au but recherché. Les projets de couverture sont extrêmement onéreux. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site.</p> <p>L'hypothèse de création d'une butte paysagée dans l'Axe Majeur pour amener le Bois de Boulogne jusqu'au Palais des Congrès, la circulation restant à niveau et traversant cette butte en tunnel, se heurte à des contraintes de faisabilité technique fortes. En particulier, les infrastructures existantes en sous-sol (ici notamment la ligne 1 du métro ou la gare Éole en construction) ne sont pas capables de supporter un tel poids. Par ailleurs, les objectifs du projet, votés par le Conseil de Paris, visent notamment à réinscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur, en retrouvant la configuration de l'axe historique et en renforçant sa lisibilité, et cela en mettant en valeur vues et perspectives. La création d'une butte, donc d'un obstacle potentiel à la perspective existante, paraît dès lors contraire à l'objectif patrimonial visé.</p>	
---	--	--	--

126	<p>Utilisatrice du 244 je m'étonne de l'emplacement qui est prévu pour le terminus.</p> <p>Il sera situé, a priori, au milieu de l'axe nord-sud complètement dégagé sur des kilomètres et donc particulièrement glacial l'hiver et une fournaise l'été. Il faudrait vraiment revoir l'emplacement ; le temps d'attente du bus peut être de 30mn....</p> <p>Par ailleurs apparemment le pc va être supprimé à l'arrivée du TRAM donc si j'ai bien saisi, pour me rendre de la porte de Villiers à la porte de Saint-Cloud il me faudra désormais prendre le TRAM puis le PC et donc subir un changement avec tous ses inconvénients (perte de place, difficulté supplémentaire lorsque je suis chargée et bien entendu perte de temps.....) alors qu'actuellement je monte dans le PC qui m'amène directement porte de St Cloud.....</p> <p>Quant à me rendre aux divers salons de la Porte de Versailles, je devrai faire TRAM + BUS + TRAM ????</p> <p>A quel niveau se situe l'amélioration ? Je ne la vois pas, je vois en revanche une large dégradation du mode de transport avec une énorme perte de temps !!!!!</p> <p>Si j'ai mal compris, tant mieux, si en revanche je ne fais pas erreur il est vital de réfléchir à une autre possibilité qui nous permettra de ne pas faire de changements.</p>	<p>Le projet ne prévoit pas de déplacer le terminus de la ligne 244, qui restera là où il se situe aujourd'hui, dans la voie de retournement au-dessus du boulevard périphérique. La prise en charge sera déplacée de quelques mètres en aval de la voie. Ce terminus sera amélioré et pourrait accueillir l'arrivée de la ligne PC en provenance du sud. En effet, dans la partie au nord de la Porte Maillot, le PC sera supprimé et remplacé par le tramway jusqu'à la Porte d'Asnières. Au-delà, vers le sud, une réorganisation de la ligne est à l'étude et une des hypothèses prévoit ainsi un terminus à la Porte Maillot. Il est également envisagé d'étudier la transformation à terme de cette ligne en Ligne à Haut Niveau de Service (LHNS), en lui permettant notamment de bénéficier d'un site propre.</p> <p>Entre la porte de Villiers et la porte de Saint Cloud donc, un changement sera ainsi nécessaire. À l'inverse, d'autres voyageurs, sur d'autres trajets le long des boulevards des Maréchaux, verront leur nombre de correspondances diminuer. Les modalités d'exploitation du tramway sont incompatibles, pour garantir une bonne qualité de service globale, avec la mise en œuvre d'une seule et unique ligne qui ferait tout le tour de Paris – elle serait alors trop longue. C'est pourquoi le tramway a déjà été divisé en deux lignes à la porte de Vincennes. La ligne de bus PC, d'ailleurs, était organisée en trois tronçons originellement, pour les mêmes raisons.</p> <p>Le tramway permettra en tout état de cause des gains de temps en comparaison de la situation actuelle. Tel est également l'objectif d'une transformation future du PC en LHNS entre la porte Dauphine et le pont de Garigliano, où démarre la ligne de tramway T3 sud. Les études d'avant-projet ont confirmé l'intérêt socio-économique du projet de prolongement du T3 Ouest, suite à une évaluation qui permet de mesurer son utilité pour la collectivité en comparant les avantages et les coûts attendus du projet. Il permet de proposer un mode de transport en commun alternatif, capacitair et régulier, qui permet de rationaliser l'utilisation de l'espace public en participant à son rééquilibrage, et pouvant transporter 4500 voyageurs à l'heure de pointe là où un bus en transporte 1500. Il s'inscrit dans les objectifs du plan de déplacement urbains d'Ile-de-France et vise à diminuer le trafic automobile sur l'agglomération parisienne.</p>	1
127	<p>Directeur régional de l'entreprise Indigo, en charge de l'exploitation et de la rénovation du parc de stationnement, vous trouverez annexée une courte note explicative sur l'aménagement de la rampe d'accès Nord-Ouest et de son interface avec le projet Axe Majeur.</p> <p>Nous sommes bien entendu à disposition pour fournir toutes explications complémentaires qui seraient nécessaires.</p> <p>Problématique</p> <p>L'aménagement du futur accès au parking Porte Maillot tel que prévu par le projet Axe Majeur ne nous semble pas adapté. Il risque de générer d'importants problèmes de circulation et d'exploitation, en particulier lors des événements importants du Palais des Congrès qui se caractérisent par en entrée comme en sortie des flux importants sur des périodes courtes (pointes élevées):</p>	<p>En ce qui concerne la configuration de l'accès au parking Maillot, il convient de prendre en considération que l'aménagement de cette partie du futur parvis du Palais des Congrès, et notamment de l'accès à la rampe du parking, est provisoire, dans l'attente du futur projet immobilier. Le choix a été fait de ne pas modifier la rampe actuelle et de la raccorder au futur réseau viaire.</p> <p>D'un point de vue urbain, le secteur ouest du parvis, où se situe l'entrée/sortie du parking, est très contraint par la présence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de flux piétons importants attendus entre la nouvelle entrée du RER E à l'extrémité ouest de la verrière, le Parc autocars Pershing (gare routière) et le Palais des Congrès ; - d'urgences techniques en surfaces, notamment une ventilation principale du tunnel routier qui relie le boulevard Pershing au boulevard Thierry de Martel ; - d'un arrêt et d'une voie de bus sur le boulevard Pershing, dont la modification nécessiterait de nouvelles discussions avec la RATP et Ile de France Mobilités du fait de l'impact sur l'exploitation de la ligne 274 ; - de voies pompiers sur le parvis piétons. 	1

<ul style="list-style-type: none"> •Saturation à l'intérieur du parking quel que soit le nombre de bornes de sortie car blocage en surface (effet entonnoir) •Limitation du nombre de clients pouvant accéder au parking •Risque de saturation du carrefour en surface sur la Place Porte-Maillot •Risque de collision entre les véhicules qui entrent et ceux qui sortent dans la bretelle d'accès à double sens du parking. <p>L'aménagement prévu par Axe Majeur a été porté à notre connaissance après l'attribution de la DSP. Comme suggéré par la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris, nous avons soumis une proposition d'adaptation de cet aménagement aux équipes du projet Axe Majeur. Néanmoins, cette proposition a été refusée, et il nous a été précisé que leur plan d'aménagement ne pouvait être modifié que de manière marginale, et sans remise en question ni de la géométrie de l'aménagement, ni des feux de circulation.</p> <p>Aménagement prévu lors de la consultation pour le renouvellement de la DSP Le parking de Porte Maillot disposait auparavant de quatre rampes :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Deux rampes d'entrée, au Nord-Ouest et au Sud Est de la place Porte-Maillot •Deux rampes de sortie, au Nord Est et au Sud-Ouest de la place Porte-Maillot <p>Les deux rampes Sud sont fermées actuellement en raison des travaux d'Eole. Lors de l'appel d'offre pour le renouvellement de la DSP en 2019, la Ville de Paris a décidé que dans le cadre des travaux à réaliser, et afin de tenir compte des projets connexes, les deux rampes Sud, ainsi que la rampe Nord Est seront définitivement condamnées.</p> <p>La rampe Nord-Ouest (actuellement rampe d'entrée) sera mise en double sens, et utilisée en entrée et en sortie. Elle constituera le seul accès véhicules du parking.</p> <p>Au stade de la consultation, le plan connu pour cet aménagement faisait apparaître une rampe Nord-Ouest composée d'une bretelle d'entrée et d'une de sortie, séparées par un îlot, et les accès ne semblaient contraints par aucun feu de circulation.</p> <p>Aménagement prévu par Axe Majeur Après l'attribution de la DSP, et consécutivement à des échanges avec la Direction d'Urbanisme de la Ville de Paris, nous avons reçu le 22 janvier 2020 le plan d'aménagement prévu dans le Permis d'Aménager du projet Axe Majeur.</p> <p>Extrait du plan d'aménagement prévu dans le Permis d'Aménager de l'Axe Majeur</p>	<p>Ces contraintes ne permettent de mettre en œuvre une voie d'entrée dissociée sur le parvis, qui serait incompatible notamment avec les flux envisagés, le confort et la sécurité des déplacements piétons ou le fonctionnement de l'arrêt de bus. Au-delà de ces contraintes techniques, la mise en place d'une voie d'entrée dissociée entraînerait un morcellement de l'espace piétonnier, la multiplication des traversées piétonnes non sécurisées, et donc de des conflits d'usages entre les piétons et les véhicules dans cette zone très fréquentée.</p> <p>Dans un premier temps, à l'horizon 2024 donc, cette voie de raccordement sera donc protégée vis-à-vis des piétons, tout en laissant autour la place pour des aménagements piétonniers généreux, permettant la circulation piétonne de part et d'autre de cette voie, vers les principaux points générateurs de flux, tout particulièrement le Palais des Congrès, le Parc autocars Pershing ou bien l'accès au RER E.</p> <p>La gestion de la sortie du parking par un carrefour à feux permet aussi bien la sécurisation des flux piétons à la sortie de cette voie et qu'une gestion rationalisée de ce nouvel accès pour les voitures. Le fonctionnement global pourra donc être revu à l'avenir, cette configuration étant provisoire dans l'attente du futur projet immobilier. Elle sera appelée à évoluer avec l'intégration dans ce dernier de l'accès du parking, en adaptant l'infrastructure de la rampe au futur bâtiment, et inversement. Il est également précisé que la zone « Taxis » située au sud du boulevard Pershing, à proximité de l'accès au parking, est dédié exclusivement à la dépose. La prise en charge des clients se fait via la station de taxis située plus au nord sur le boulevard Pershing, où 12 places sont aménagées, permettant ainsi de limiter les conflits d'usage dans cette zone. La modification de cette zone de dépose pourrait faire l'objet de nouvelles discussions.</p> <p>En ce qui concerne le fonctionnement du carrefour, préalablement à la modification du fonctionnement des entrées et sorties du parking public de la Porte Maillot et au choix de gérer le nouveau carrefour par des feux tricolores, une étude de flux a été réalisée en juin 2018 par la Ville de Paris.</p> <p>Cette étude de flux menée sur le fonctionnement de ce carrefour, sur la base des données fournis par l'exploitant du parking à cette date, mettent en évidence la capacité du système à fonctionner correctement dans cette configuration.</p> <p>La conclusion de cette étude de flux, pour le scénario correspondant à ce nouveau fonctionnement, met en évidence une capacité du système à absorber en sortie du parking jusqu'à 550 véhicules/heure sans impacts sur la circulation générale, à rapprocher ici des pointes à 400 véhicules / jour annoncées dans la contribution. Le fonctionnement du carrefour permet d'absorber les flux attendus dans un fonctionnement classique (événements courants et journée classique) et les pointes les plus fréquentes.</p> <p>Certains événements exceptionnels, très ponctuels dans l'année, pourraient générer des flux un peu supérieurs. Dans ce cas, il est d'ores et déjà prévu d'adapter les cycles de feux pour fluidifier la capacité en sortie du parking, comme cela a pu être déjà mis en place sur le parking public de la Porte de Versailles lors d'événements importants.</p> <p>Pour les flux entrants, la gestion permet également d'absorber les flux attendus dans un fonctionnement classique (événements courants et journée classique) et les pointes les plus fréquentes. Une voie « tourne à droite » est également mise en place sur le boulevard Pershing au</p>	
--	---	--

<p>Sur ce plan, une seule bretelle est prévue pour les entrées et les sorties, avec des girations serrées.</p> <p>Forts de notre expérience et compte tenu de l'attractivité du Palais de Congrès de Paris nous avons basé nos études sur les prévisions de trafic des jours de forte activité.</p> <p>FLUX ENTRANT</p> <p>Moyenne horaire de véhicules entrant entre 8h et 20h : 200 véhicules. Les pointes peuvent aller au-delà de 300. Il y a même eu quelques records à 700 véhicules traités en flux entrant en 1 heure.</p> <p>La configuration du tracé de la bretelle à double sens présente plusieurs risques conséquences de conflits importants :</p> <ul style="list-style-type: none">• Accidents entre les véhicules en croisement (entrée/sortie)• Collisions entre les véhicules évitant les bus à l'arrêt à quelques mètres de l'accès parking et probable gêne de l'accès pour les automobilistes <p>Le temps d'accès au parking pour les automobilistes sera probablement assez long compte tenu du fait que nous concentrerons tous les flux vers une seule entrée</p> <p>FLUX SORTANTS</p> <p>La moyenne horaire lors des jours de forte activité est elle aussi de 200 véhicules entre 11h et 23h avec des pointes fréquentes à 400.</p> <p>La sortie du parking débouche directement au droit d'une station de taxi. Lors de grosses manifestations il est à prévoir que plusieurs taxis seront en attente. Cela risque donc de bloquer la sortie des véhicules du parking et occasionner de nombreux bouchons à la fois sur la voie extérieure mais aussi dans le parking. Les temps d'attentes des clients seront donc rallongés.</p> <p>La rampe sinueuse sera probablement source de ralentissement, et probablement de collisions.</p> <p>FEUX DE CIRCULATION</p> <p>La temporisation des feux situés à proximité du croisement permettant d'accéder au parking sera un élément primordial de régulation de la fluidité. En effet, deux feux assez proches dont un situé à quelques mètres de l'entrée du parking régulent le trafic qui distribuera le recyclage vers Paris, l'accès au périphérique intérieur et l'accès au parking.</p> <p>Proposition d'Indigo</p> <p>Lors des échanges fin 2019 et début 2020 avec la Direction de l'Urbanisme, Indigo a exprimé ses inquiétudes sur le fonctionnement du parking si l'aménagement prévu par Axe Majeur était maintenu. Il a été alors convenu</p>	<p>niveau de la ligne de feux, et un régime de feux spécifique est à l'étude afin de faciliter l'accès au parking.</p> <p>En ce qui concerne l'impact éventuel des aménagements des espaces publics sur le niveau de recettes d'Indigo et l'hypothèse d'une compensation par la Ville de Paris, ce sujet pourra être traité dans le cadre habituel des procédures adaptées à la situation d'Indigo.</p>	
--	---	--

	<p>qu'Indigo ferait une proposition visant à faire évoluer l'aménagement de l'accès.</p> <p>Les constats et propositions sont basés sur les connaissances actuelles et ne tiennent pas compte des éventuels futurs travaux d'extension du Palais des Congrès de Paris.</p> <p>Cette proposition reprend le principe de l'aménagement connu lors de l'Appel d'Offre de la DSP, avec la séparation des bretelles d'entrée et de sortie. Elle reprend également le principe des feux de circulation, prévu par le projet Axe Majeur, l'entrée du parking étant positionnée en amont du feu de circulation, ce qui facilitera l'accès au parking et évitera les embouteillages en amont dus aux véhicules souhaitant s'y rendre.</p> <p>Cette proposition permet aussi d'éviter les croisements dangereux des flux en entrée /sortie de la bretelle, chaque flux étant indépendant</p> <p>Cette configuration a été refusée par Axe Majeur. Or, elle nous semble être une disposition minimale pour espérer un fonctionnement convenable du parking.</p> <p>Bien que ne résolvant pas tous les problèmes, si cette proposition n'était pas retenue, nous considérons que les impacts seront significatifs sur l'exploitation et le confort des clients utilisateurs du parking et du Palais des Congrès de Paris.</p> <p>Rappelons enfin que le réaménagement de ce parking voulu par la Ville de Paris dans le cadre de la nouvelle DSP va mobiliser de la part du délégataire Indigo un important investissement de plusieurs millions d'euros dont le retour sur investissements ne tient que sur le niveau de recettes du parking.</p> <p>Un impact important et probable des aménagements Axe Majeur sur ce niveau de recettes aura pour effet de mobiliser une compensation par la Ville de Paris.</p>		
128	<p>Je suis heureux que l'extension du Palais des Congrès (le point 6) ait été décalé à une date ultérieure (2017 ?). J'ai été le premier à exprimer fortement l'"absurdité" de ce projet, la discrimination qu'il introduisait entre le 17ème et le 16ème arrondissement au détriment des habitants du 17ème par défaut de symétrie et trahison de l'intention même du sens écologique affiché de ce projet (Rétablir l'axe) mais malheureusement avec l'extension du béton pour 17ème et l'extension de la nature pour le 16ème</p> <p>Je regrette toutefois qu'il n'ait pas été d'ores et déjà abandonné au profit d'une esplanade majestueuse à la hauteur des ambitions que mérite la vision d'entrée dans le futur de la Porte Maillot.</p>	<p>Nous vous remercions pour votre contribution. La création d'un terrain constructible sur la partie nord de la place de la Porte Maillot fait partie de la mise en compatibilité du PLU envisagée, qui constitue l'un des objets de la présente PPVE. Ce terrain n'a pas été déclaré constructible il y a longtemps et ne l'est pas à ce jour. Comme l'indique le dossier de PPVE, ce terrain se situe actuellement en petite partie en zone Urbaine Verte, et pour l'essentiel dans les emprises de voirie, qui font partie de la zone Urbaine Générale. C'est à l'issue de cette procédure que le Conseil de Paris sera amené à décider des suites à apporter.</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès répond à divers objectifs et s'inscrit bien dans une vision urbaine pour la Porte Maillot, qui se traduit dans un parti-pris dont l'une des composantes est de donner au site, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur,</p>	1 2 3

<p>Au fond ce qui est le plus scandaleux reste que cette parcelle C devant le Palais ait été déclarée constructible il y a déjà longtemps par voie administrative sans aucune concertation préalable au moment où elle a été décidé de façon subreptice ; et que de plus, cette décision autoritaire ait été englobée, diluée (et cachée ?) sans justification aucune dans un projet emblématique et présenté comme historique et consensuel à savoir rétablir l'axe.</p> <p>Et pire que tout, cette parcelle devenue abusivement constructible l'a été à destination d'un usage privé alors qu'elle était auparavant un espace public. Comment peut-on transférer ainsi le bien public au privé sans penser qu'il faille s'assurer qu'on ne porte pas préjudice à ce qui est un bien commun ? A ce titre, il me faut m'opposer avec la plus grande vigueur à l'acceptation et à la validation de ce PLU</p> <p>Et cela d'autant plus qu'avec l'évolution des technologies, la transition énergétique à réaliser et les besoins futurs des habitants, ce dont ceux-ci auront le plus besoin est précisément de l'espace public.</p> <p>L'espace public est un objet rare dans une ville. Il a une valeur immense par sa rareté. Ce n'est pas le moment de le brader au privé !!</p> <p>Ce besoin va concerner pour l'essentiel la mobilité urbaine et le partage de l'espace public pour y implanter les différents modes de mobilité et surtout le transfert modal.</p> <p>Or il se trouve que la porte Maillot est emblématique de cette singularité y compris au plan mondial</p> <p>Il faudrait le vérifier mais je crois que la porte Maillot va devenir le plus grand hub d'Europe en matière de transfert modal</p> <p>Avec un métro (ligne 1), un RER (C), un deuxième RER qui passe en dessous (A), un Train régional automatique (Eole), plusieurs lignes de BUS dont déjà certains sont électriques, un tram qui croise tous les modes précédents, une gare routière qui va se moderniser et se pérenniser en sous-terrain du projet mille arbres, des pistes cyclables en site propres déjà aménagées à Neuilly et qui doivent être prolongées au travers de la Porte Maillot, le chaos des trottinettes sur les trottoirs qu'il faudra canaliser et isoler des piétons nombreux qui doivent être protégés et enfin évidemment les voitures et utilitaires légers qui circuleront sur l'axe, les rues alentour et le périphérique qui dit-on sera réaménagé en boulevard urbain</p> <p>Pour assurer la cohabitation et le transfert de des différents modes de toute cette diversité de la mobilité indispensable à la vie et à l'économie, il faut de l'espace public.</p>	<p>notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, en affirmant un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé de réels besoins d'extension et de modernisation afin de conserver son attractivité. Le projet de la Porte Maillot ne prévoit en outre pas d'interventions sur le Palais des Congrès existant ou sa façade, qui ne relèveraient pas de la compétence de la Ville mais de son gestionnaire, Viparis. Il faut à ce propos rappeler que le Palais des Congrès est implanté sur du foncier propriété de la Ville de Paris, qui est baillé à la société Viparis pour l'exploitation du Palais des Congrès jusqu'en 2059, et qu'il reviendra à la Ville à l'échéance du bail.</p> <p>Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La réalisation – après 2024 – d'un projet immobilier s'inscrit donc dans la volonté de la Ville de renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et de favoriser la mixité des fonctions et des pratiques (en lien avec l'intermodalité, mais pas uniquement), dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>Le parti d'aménagement intègre également les enjeux de mobilités futurs, et d'intermodalités, au même titre que d'autres enjeux. Les voies de circulation du projet sont par exemple dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels. Les choix intègrent aussi le fait que la mobilité du futur doit être envisagée comme la plus diversifiée possible de sorte que les modes de déplacements utilisés correspondent au mieux aux besoins de déplacement de chacun. Les modes de déplacement personnels doux tels que le vélo, qui connaît un développement très rapide actuellement, la trottinette ou la marche sont encouragés car ils répondent avantagieusement à des déplacements rapides, de courte distance. Ils contribuent à l'amélioration immédiate de la qualité de l'air, et en utilisant moins d'espace, permettent d'envisager d'autres destinations de l'espace public et de favoriser que sa végétalisation et la désimperméabilisation des sols, en réponse au changement climatique. Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, comme peuvent l'être les véhicules autonomes, le projet s'inscrit dans une logique de diversification des mobilités, gage de résilience, et vise donc à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot où l'automobile occupe l'essentiel de l'espace au détriment de la marche à pied et du vélo.</p> <p>Enfin, le parti d'aménagement envisage de rapprocher les deux rives nord et sud de la Porte Maillot, et ainsi sortir d'une opposition entre arrondissements et d'une représentation de l'Axe Majeur comme</p>	
---	--	--

<p>Mais surtout, il serait irresponsable d'envisager la rénovation et le rayonnement de ce palais des congrès sans penser y implanter un système efficace de navette de voitures propres automatiques et autonomes A cet horizon ce n'est pas utopique, il faudra disposer pour cela de l'espace public nécessaire et en particulier devant le Palais des congrès et même à bonne hauteur Aussi l'existence de cette esplanade devant le Palais est vraiment la bienvenue pour ne pas hypothéquer d'ores et déjà cet espace par transfert au privé. Mais cette esplanade si bienvenue soit elle doit être revue. En effet, elle ne prévoit pas la "couture" par un espace de cheminement ombragé et couvert des intempéries entre les grandes installations des transports en commun et les "cars macron" repositionnés dans le projet mille arbres L'absence de cette couture témoigne que le projet n'a pas été pensé dans sa globalité dans une vision prospective. Qu'il faille refaire la façade du palais des Congrès est une EVIDENCE mais cette nouvelle façade soit s'intégrer dans une vision d'espace public de l'esplanade à élaborer pour réconcilier le bien être des habitants, le cheminement des piétons, la symbiose de ceux-ci avec un transfert modal efficace, rapide et protégé des différents modes y compris futurs de mobilité (dont la voiture autonome) J'ai déjà fait une proposition de façade pour ce Palais à Brigitte Kuster pour rompre ce défaut de symétrie avec le 16 ème et même la prolonger harmonieusement Je peux exposer cette idée au cours d'une réunion Ad-hoc mais on voit bien que si cette esplanade fait jurisprudence par son usage et avec le temps pour contredire le bien- fondé d'une construction d'immeuble privé à son emplacement, la réflexion n'est pas close pour autant et renforce l'idée de l'élaboration de façon pérenne et mieux partagé entre tous les stakeholders d'un aménagement public qui réconcilie les différents usages vertueux entre les habitants, la définition des services nécessaires et utiles et le besoin d'architecture et d'urbanisme de cette porte maillot en conjonction avec ces modes multi-usagers et les transferts modaux d'une mobilité mise au service du bien-être des habitants/usagers et de l'économie de Paris, de sa banlieue et de son territoire. Pour résumer la Porte Maillot est l'une des entrée de Paris les plus emblématiques L'idée de rétablir l'axe est une bonne idée mais une "respiration" orthogonale à cet axe au niveau de la Porte Maillot doit être envisagée et dans ce contexte</p>	<p>une sorte de frontière. La suppression du rond-point existant au profit d'une nouvelle voie droite va compacter les espaces de voirie. Plusieurs traversées piétonnes seront créées, protégées par des feux. L'aménagement d'un terre-plein central contribuera également à la sécurisation de la traversée. L'ensemble des aménagements prévus facilitera alors la circulation piétonne entre le 16e et le 17e arrondissement, et donc l'accessibilité du futur grand espace vert continu de 3 hectares (square Parodi existant et son extension) pour les usagers de la place de la porte Maillot côté 17e. Cette dimension est d'autant plus importante que les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) y rendent impossible la plantation d'arbres et la création d'un véritable jardin.</p>	
--	--	--

	<p>l'extension du palais des congrès vers cet axe apparaît comme une verrue qui rompt la symétrie et ne fait pas vraiment sens.</p> <p>En fait il a toujours manqué la vision d'un urbanisme pour penser ce projet dans sa globalité et pas le bricoler pour y faire entrer au forceps cette extension imposée à priori pour des intérêts qui n'ont rien à voir avec l'idée urbanistique, futuriste et emblématique qu'on veut donner à ce projet.</p> <p>De façon plus générale, je vais écrire au Président de la République pour qu'il s'empare de ce projet lors de son deuxième quinquennat à l'instar de celui qu'il a si bien su mener en ce premier mandat en matière architecturale. Je veux parler de la rénovation du château de Pierrefonds qui est son idée et pour lequel la vision d'en faire le centre de la Francophonie a pu rassembler et taire tous les questionnements pour les transformer en un consensus général. Si l'idée de l'axe fait consensus, l'aménagement de la porte maillot pêche par le défaut d'une vision urbanistique prospective alors que sa singularité comme un hub d'échelle mondiale des transferts modaux des mobilités du futur devrait s'imposer.</p> <p>Peut-être faudrait-il souffler au Président d'y implanter aussi un monument archétypal de cette singularité et qui fasse plus de sens que l'extension du Palais des Congrès.</p>		
129	<p>Habitant le 17^{ième}, je me sens concernée par ce qui se passe à la Porte Maillot.</p> <p>En effet, je souhaiterais qu'un espace public existe devant le Palais des congrès qui me paraît déjà suffisamment volumineux.</p> <p>Il faut garder devant un espace ouvert au public préservant la mobilité de tous et leur "respiration".</p> <p>Il ne faut pas oublier que c'est l'axe Défense, Etoile, Louvre qui doit être préservé d'une part visuellement mais aussi pour la santé des habitants et de ceux qui y circuleront.</p> <p>Et ce carrefour devra garder une grande mobilité aussi bien pour amener les touristes par les cars Exibus, mais laisser passage aux voitures, bicyclettes futuristes et surtout tous les piétons qui sortiront du "ventre de la terre" (RER, métro, tramway ...) et qui auront besoin de RESPIRER.</p> <p>Il faut en effet REDUIRE la POLLUTION que tout ce trafic draine.</p> <p>L'espace devant le Palais des Congrès doit donc rester PUBLIC et PRESERVE, il suffira de redonner un peu peau neuve à ce beau Palais.</p>	<p>Le projet de la Porte Maillot ne prévoit pas d'interventions sur le Palais des Congrès. Toutes modifications de ce dernier relèvent de la compétence de son gestionnaire, Viparis.</p> <p>La construction future d'un bâtiment répond, quant à elle, à divers objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reconstitué, avec un front urbain qui renforce la lisibilité de celui-ci, tout en mettant en valeur vues et perspectives sur l'Axe et sur le Bois de Boulogne. - Donner à la Porte Maillot, qui constitue une séquence particulière de l'Axe Majeur, notamment car elle est également l'entrée du Bois de Boulogne, une composition qui la singularise des sections courantes, avec un traitement différencié des deux rives, bâti au nord, non bâti au sud. - Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. <p>Le projet immobilier prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général. Il n'impacte pas, en outre, la perspective sur l'Arche de la Défense et sur l'Arc de Triomphe depuis la Porte Maillot, son implantation se faisant dans la continuité du front bâti existant déjà tout au long de cet axe, et qui le caractérise.</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p>

	<p>IL y a ASSEZ de BETON comme cela. Merci d'être à l'écoute des habitants de ce beau quartier.</p>		
130	<p>Il faudrait remplacer les aménagements cyclables en sites partagés subsistants au projet par des aménagements cyclables en sites propres, car de la place, il y en a.</p> <p>Penser à tous les autres modes de déplacements que la voiture et notamment le roller, en ne faisant pas appel à des revêtements et jointures rugueux. Cf. Guide des revêtements extérieurs en roller édité par la Fédération française de roller et skateboard visant à aider et accompagner les décideurs publics : https://ffroller.fr/wpfd_file/guide-des-revetements-exterieurs-en-roller/</p> <p>Il conviendrait de réduire le nombre de voies circulation des voitures au risque de faire passer ce projet pour une route interurbaine à 4X4 voies.</p> <p>Intermodalité souterraine : Il conviendrait de terminer le travail de nos aïeux et connecter (enfin) les lignes du RER A et du RER C à la Porte Maillot.</p>	<p>Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables projetés doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée, coté Paris (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en cours de réalisation sur l'avenue Charles de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'axe).</p> <p>Le projet prévoit donc bien de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité directe des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points de l'axe afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée.</p> <p>Le choix des revêtements extérieurs s'est fait en concertation avec les services gestionnaires de voirie pour s'assurer de la cohérence avec les différentes normes qui s'appliquent en matière d'espace public. Les aménagements cyclables prévus au nord, comme au sud du secteur de la Porte Maillot, demeurent accessibles et praticables par les autres formes de mobilités douces (rollers, trottinettes, etc.).</p> <p>Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports</p>	1

		<p>en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels.</p> <p>Tout en intégrant bien la part des déplacements motorisés individuels, le projet vise ainsi à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot, et donc à en améliorer l'accessibilité globale. Il favorisera ainsi le franchissement de la porte par les nombreux piétons qui l'empruntent tous les jours, pour des déplacements tant touristiques, quotidiens que professionnels. De la même manière, alors que les motifs professionnels sont devenus la principale raison des déplacements à vélo et que l'assistance électrique permet des déplacements plus longs et souvent plus performants en temps de parcours, le développement et la sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important, qui permet en outre la promotion d'une mobilité moins polluante</p> <p>Le RER A ne marque pas l'arrêt à la Porte Maillot, ce qui rend impossible la création d'une interconnexion avec le RER C.</p>	
131	<p>En tant qu'habitant du 17ème, je vous demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de planter des arbres sur la large esplanade piétonne qui accueillera la sortie du RER et la station du T3 ainsi que sur l'extension du parvis du palais des Congrès. - de prévoir un accès facilité planté d'arbres pour rejoindre le bois de Boulogne à pied et en vélo à partir du boulevard Pereire pour assurer la continuité de la promenade verte. 	<p>Le projet prévoit de végétaliser tous les espaces, dès que cela est possible. 630 arbres seront ainsi plantés en pleine terre sur la partie sud du projet, dans l'extension du Bois de Boulogne et du square Parodi qui constituera un véritable jardin. Au niveau du parvis, sur la partie nord du projet, les contraintes liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. Cette partie du projet est également végétalisée, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques, et tenant également compte des flux importants attendus sur le parvis.</p> <p>En suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux et depuis le boulevard Pereire. Cependant, ce cheminement ne pourra pas être planté d'arbres de par les contraintes techniques évoquées. Les circulations douces sont également renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre à l'est de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. Elle se raccorde aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p>	1 4
132	<p>Comme il est indiqué, une réserve d'espace constructible est prévue devant le Palais des Congrès. Sauf erreur celle-ci est d'ores et déjà réservée pour une extension de celui-ci.</p> <p>Dans ce cas il est indispensable de prévoir enfin un nouvel accès pour les camions de livraison et remplacer l'accès actuel qui est sujet à de nombreux embouteillages à chaque exposition.</p> <p>Traverser le carrefour principal Bd Pershing peut prendre parfois 1/4 h voir</p>	<p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour le projet immobilier devant le Palais des Congrès prévue au programme de l'opération. Le terrain n'est pas réservé à une extension du Palais des Congrès, bien qu'il s'agisse à ce jour de la principale hypothèse. Le cas échéant, le sujet du fonctionnement logistique de cet équipement majeur devra être analysé.</p>	1 3

	1/2 h.		
133	<p>Le projet va dans le bon sens. Cependant a mon sens il y a certains problèmes qui ne doivent pas se concrétiser telle quelle. Le principal selon moi est l'absence de piste cyclable paris -> Neuilly. Empruntant régulièrement ce tronçon pour me rendre a Neuilly depuis Paris j'emprunte la piste temporaire créer aujourd'hui sur des aires piétonnes par endroit ce qui est fort inconfortable à la fois pour les cyclistes, car il y a des piétons sur la piste mais aussi pour les piétons qui doivent faire attention aux cyclistes. Sachant que c'est un axe très emprunté par les vélos mais qui appelle aussi à devenir une place piétonne importante (transport en commun, bureaux, bois de Boulogne, centre commercial) il est nécessaire de séparer ces deux flux.</p> <p>De plus il faut porter une attention particulière aux continuités piétonnes et cyclables entre la place et les aménagements alentours. Aujourd'hui à la fois en tant que piétons mais aussi en tant que cycliste les détours et les feux rouges non synchronisés sont nombreux et ralentissant et mettant en danger ces usagers. L'ensemble des traversées piétonnes et cyclables doivent se faire depuis et vers n'importe où en sécurité, quitte à désynchroniser les feux pour les voitures. (Cela ne semble pas être le cas aujourd'hui notamment pour les cyclise venant de la rue du Midi de Neuilly). Le tramway doit lui être prioritaire sur tout le monde car c'est un moyen de transport de masse. Il faut prêter une attention particulière au fait que les véhicules ne puissent le bloquer en s'arrêtant sur ses voies.</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre Porte Maillot et son environnement proche est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois. Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables projetés doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée, coté Paris (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en cours de réalisation sur l'avenue Charles de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'axe).</p> <p>Le projet prévoit donc bien de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité directe des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points de l'axe afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée.</p> <p>Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est enfin complété, dans le sens nord-sud, par une piste bidirectionnelle créée en parallèle du prolongement du tramway T3O, le long des boulevards des maréchaux. Le plan de synthèse de ces aménagements cyclables se trouve notamment dans la pièce 0.2 du dossier de PPVE, p. 29.</p> <p>Le tramway est un mode de transport intégré dans la Ville qui dessert des zones plus fines non couvertes par le RER. L'inter-distance moyenne de 450 m entre les stations permet d'améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transport, le passage d'un mode à l'autre tout en respectant le partage des usages de la voirie. Le carrefour a été dimensionné pour qu'à l'approche du tramway, les véhicules n'encombrent pas la plateforme ferroviaire. De plus, après la mise en service des ajustements et réglages de feux sont possibles pour corriger les dysfonctionnements potentiels</p>	1
134	<p>Après examen des documents présentés lors de la dernière réunion publique je me permets de faire les remarques suivantes :</p> <p>Concernant les espaces plantés nouveaux ;</p> <p>Il est noté l'avancée du square Parodi actuel jusqu'au nouvel alignement.</p> <p>Il apparait que la surface nouvelle créée pour les plantations est inférieure à l'ancien square centre du carrefour.</p> <p>Il existait autrefois 120 tilleuls disparus lors des travaux d'Eole.</p>	<p>Nous vous remercions pour votre contribution. En plus des arbres du square Soljenitsyne déjà abattus en 2016 pour le compte de la SNCF et des besoins du prolongement du RER E vers l'ouest, le projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot prévoit l'abattage de trois arbres (localisés sur la figure 10, p. 27, de la pièce 4.19 du dossier de PPVE "Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale"). 630 plantations d'arbres en pleine terre sont bien prévues, en très large majorité localisées dans l'extension du square Parodi à créer. Le détail de la localisation de ces plantations et</p>	4

	<p>On peut légitimement se demander où seraient les 630 arbres nouveaux promis.</p>	<p>des essences envisagées peut être consulté dans la pièce 4.19 du dossier de PPVE "Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale" (figure 2 p.20 et annexe 2 du mémoire). Le projet permet de transformer 14 550 m² actuellement dédié à la voirie dans le PLU en zone Urbaine Verte (UV) ou en zone Naturelle et Forestière (N). En même temps, 13 300m² de zone UV sont transformés en zone UG, majoritairement en voirie. Le bilan est donc positif au PLU, il permet d'augmenter les surfaces végétalisées protégées par rapport à l'existant. Surtout, le projet améliore la qualité et l'accessibilité des espaces verts : il substitue à un espace vert isolé, peu accessible et fréquenté, au cœur d'un rond-point très routier, un grand espace vert, continu, de 3 hectares avec le square Parodi existant.</p>	
135	<p>Le projet de réaménagement de la Porte Maillot se propose de substituer à un rond-point routier une voie rectiligne, dans le prolongement de l'avenue de la Grande Armée, sorte de pendant aux Champs-Élysées, qui souligne la perspective unissant le quartier de la Défense au cœur de Paris. Il se propose également d'étendre, sur l'espace laissé libre côté sud, le square Parodi, lambeau du Bois de Boulogne coupé de celui-ci par le boulevard périphérique. Une remarque s'impose au préalable. La chronologie des travaux, dont la fixation relève des pouvoirs du Maire, a été particulièrement mal conçue : Travaux titanesques de la station du RER E depuis 2018, construction du tramway, aménagement de la porte Maillot, sans compter les travaux privés tels que le réaménagement du siège de Peugeot, avenue de la grande armée, la réfection de l'immeuble de l'AFCI sur la même avenue, la réfection de vastes immeubles de bureau Boulevard de l'Amiral Bruix et Avenue Malakoff. Les riverains ont l'impression de ne pas vivre dans un quartier mais bel et bien dans un chantier. S'agissant des deux inspirations fortes du projet ensuite. L'idée de faire pénétrer le bois dans la ville ne peut qu'être approuvée. Toutefois il faudra, pour retrouver l'unité du Bois de Boulogne en ce lieu, traiter avec soin les parties ouest et sud du square Parodi afin de retrouver, malgré la césure du périphérique, une continuité avec le bois de Boulogne situé de l'autre côté. Trois suggestions à cet égard: -Renforcer la végétalisation de la passerelle piétonne qui surplombe le périphérique au droit de la Rue Marbeau; -Densifier la végétalisation de l'espace consacré au cirque Romanès sans toutefois faire disparaître ce dernier; -Etudier la création d'une passerelle piétonne permettant, au sud du square, d'enjamber les voies d'accès au tunnel qui mène Porte des Ternes et la bretelle de sortie du Périphérique.</p>	<p>A la Porte Maillot, les travaux de prolongement du RER E vers l'ouest, réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF, qui intègrent la réalisation d'une nouvelle gare à la Porte Maillot qui améliorera de manière très importante la desserte en transports en commun du quartier, dictent le tempo des chantiers. Ce n'est en effet qu'une fois ces travaux achevés qu'il sera possible de finaliser le réaménagement des espaces publics et l'aménagement du tramway T3 Ouest. L'objectif est d'achever l'ensemble de ces aménagements d'ici aux Jeux Olympiques et paralympiques (JOP), dans un calendrier très contraint qui impose une forme de concomitance dans les chantiers mais permettra de livrer un espace totalement réaménagé dans moins de 4 ans. Outre ces travaux, plusieurs projets privés sont en cours dans le quartier. La Ville n'a pas la possibilité de s'opposer à la mise en œuvre de chantiers qui bénéficient d'un PC valable. Consciente des nuisances que génèrent l'ensemble de ces chantiers, la Ville de Paris s'attache à minimiser autant que possibles leurs impacts. Pour cela, elle a confié à la SPL PariSeine un mandat pour la coordination générale des divers chantiers en septembre 2018. Cette coordination générale associe notamment l'ensemble des maîtres d'ouvrages et gros exploitants du périmètre pour organiser la cohabitation des chantiers, leur ordonnancement, et limiter autant que possible les nuisances, dans le respect des calendriers et des impératifs de chaque projet concerné. La mise en œuvre du projet immobilier devant l'actuel Palais des Congrès a en outre été programmée pour l'après JOP. L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est une préoccupation majeure du projet. La création de nouveaux ouvrages, passerelles ou couvertures, est onéreuse. Or le site de la Porte Maillot va déjà bénéficier de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics pour la réalisation de la gare du RER E, l'extension du tramway T3 et le réaménagement de la place visant à agrandir le bois de Boulogne et sécuriser les cheminements piétons et cyclables. Il n'est donc pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme sur ce site. La Ville de Paris privilégie une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant déjà Paris au Bois pour améliorer leur connexion, et notamment la voie dite AR/16 qui franchit le boulevard périphérique face à l'extrémité de l'Allée de Longchamp, et continue vers l'actuel rond-point de la Porte Maillot (voir notamment la pièce 3.3.3 du dossier de PPVE « Notice aménagement », pp. 45-46). La largeur de la chaussée y est légèrement réduite côté sud afin de donner plus d'ampleur à cette traversée vers le Bois de Boulogne. L'espace planté est ainsi étendu, une prairie forestière y est</p>	<p>1 2 3 4 5</p>

	<p>S'agissant de la transformation du rond-point de la Porte Maillot en voie rectiligne, les observations suivantes peuvent être faites:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Une vingtaine de voies routières débouchent ou partent actuellement de la Porte Maillot. Le projet n'est guère explicite sur le nombre de carrefours classiques qui viendront se substituer au rond-point. Il y a fort à parier, même en comptant sur "l'évaporation", que de nombreux embouteillages viendront engorger la future voie. Il serait sage, dans ces conditions, de maintenir, pendant un certain temps, le tunnel souterrain qui relie le boulevard de l'Amiral Bruix à la Porte des Ternes en reconfigurant la circulation sur cette porte, toujours congestionnée par les tournes à gauche vers Neuilly. -Est envisagée la construction d'un immeuble, dont l'aspect n'est pas à ce stade défini, sur l'espace retrouvé devant le Palais des Congrès. Sans préjuger l'avis de la CCI de Paris, gestionnaire de cet équipement, on voit mal l'articulation entre la façade du palais des Congrès, conçue de manière monumentale précisément pour border un espace public, et l'arrière du futur immeuble. Ne serait-il pas dans la logique du projet d'aménager un espace de plein pied ou cafés et restaurants, en vis à vis du bois, viendraient accueillir les nombreux visiteurs du Palais des congrès ? <p>Telles sont les remarques que me paraît appeler ce projet dont j'approuve l'inspiration d'ensemble.</p>	<p>développée, rappelant certains aménagements du Bois. La possibilité de planter d'arbres de haute tige a été analysée dans le cadre des études de conception, mais n'a pas pu être retenue, pour des raisons de portance de l'infrastructure et de pérennité des arbres.</p> <p>Les circulations douces sont renforcées par une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos. Cette voie verte, qui démarre de l'autre côté de la Porte Maillot, traverse l'extension du square Parodi et franchit le boulevard périphérique sur le pont ainsi réaménagé, constituera l'accès principal au Bois de Boulogne pour les modes doux, plus direct et confortable. La connexion Paris - Bois de Boulogne sera donc améliorée. Une réflexion est également engagée afin de calibrer au mieux les temps de feux et leur synchronisation au niveau des traversées des bretelles du boulevard périphérique.</p> <p>Il n'est pas prévu d'interventions sur la passerelle piétonne au droit de la rue Marbeau qui relie le Bois de Boulogne au square Anna de Noailles, qui se trouve en dehors du périmètre du projet Maillot. Une réflexion en vue d'une rénovation future du square Parodi, qui ne fait pas partie du périmètre du projet Maillot non plus, est envisagée, pour l'inscrire dans l'esprit du projet Maillot. Le cas échéant, son programme tiendra compte des usages existants, pour les développer ou les faire évoluer, dans un cadre concerté avec les riverains. La zone actuellement occupée par le cirque Romanès, dont le départ est envisagé à terme, fera partie de cette rénovation future.</p> <p>Le projet ne prévoit aucune suppression de tunnel routier aux abords de la Porte Maillot à ce stade. En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour le projet immobilier devant l'actuel Palais des Congrès envisagé dans une seconde phase, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant, Viparis, a exprimé des besoins d'extension afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. La création de cafés et restaurants, ou autres activités de loisirs et service qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre.</p> <p>Le projet et sa programmation, quelle qu'elle soit, devront en tout état de cause contribuer à renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques, en cohérence avec les activités et usages existants. La Ville de Paris, qui est propriétaire à ce jour du foncier concerné, sera bien évidemment attentive à l'insertion urbaine et architecturale et à l'articulation du futur bâtiment avec l'existant - Palais de Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés.</p> <p>Le projet fera l'objet le moment venu de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p>	
--	---	---	--

136	<p>I – Observations sur la forme</p> <p>1- le document 0.2 - Carnet de plans.pdf. C'est bien sur le principe de rassembler les principaux plans. Mais quand on veut zoomer pour mieux voir, on est déçu par la mauvaise qualité des agrandissements. Il fallait mettre en pdf des plans à une plus grande échelle, au format A2 ou A1 ou A0, et non les plans au format A3 des documents papier,</p> <p>2- Les documents papier, en consultation en mairie, auraient gagné à rester à plat quand ils étaient de format A3. La photo jointe montre que les documents A3 ayant de nombreuses pages sont plus encombrants quand ils sont pliés.</p> <p>3- La liste des documents aurait pu comporter le nombre de pages, le format et l'orientation. Conclusion : D'une façon générale la PPVE a encore beaucoup de progrès à faire</p> <p>II - Observations sur le fond</p> <p>1- L'importance donnée à ce réaménagement, dont il a été amplement rappelé qu'il est sur l'Axe Majeur, méritait qu'une maquette du projet soit réalisée et à disposition du public. Avec les possibilités de l'impression en 3D, il n'y a pas d'excuse pour ne pas avoir présenté une telle maquette. Cela aurait permis de mieux imaginer la place de ce fameux cube transparent qui fait débat, à juste titre !</p> <p>2- Ce fameux cube, dont l'utilité n'a pas encore été prouvée, ne sera pas dans l'axe du Palais des Congrès. Quelle que soit le savoir-faire du ou des architectes qui le concevront, ils ne pourront rien faire d'harmonieux et centré avec le Palais des Congrès.</p> <p>3- Il a été dit à la réunion d'ouverture du 22 septembre 2020 que les arbres qui seront plantés côté sud de la place seraient de 15 mètres de haut. Pourquoi ne pas planter des arbres plus petits qui finiraient par grandir ? L'empreinte carbone du transport d'arbres de 15 mètres de haut sera beaucoup plus élevée qu'avec des arbres de moindre taille, et nécessitera plus de camions et un total de kilomètres parcourus plus élevé.</p> <p>4- Arrêts de bus : il semble que certains comme André Maurois (bus 73 et 82) et Montrosier (bus 73) seront supprimés.</p> <p>5- Espace partagé vélo-piéton (page 123 du document 4.2 Etude d'Impact)</p>	<p>L'amélioration des continuités, paysagères, piétonnes, cyclables, entre Porte Maillot et son environnement proche est une préoccupation majeure du projet. Ses objectifs prévoient notamment de reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ; de développer la végétalisation entre la place et le Bois ; d'améliorer la lisibilité de son accès au Bois. Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables projetés doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée, coté Paris (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en cours de réalisation sur l'avenue Charles de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'axe). Le projet prévoit donc bien de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité directe des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points de l'axe afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée. En complément, afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est enfin complété, dans le sens nord-sud, par une piste bidirectionnelle créée en parallèle du prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux. Le plan de synthèse de ces aménagements cyclables se trouve notamment dans la pièce 0.2 du dossier de PPVE, p. 29. Le tramway est un mode de transport intégré dans la Ville qui dessert des zones plus fines non couvertes par le RER. L'inter-distance moyenne de 450 m entre les stations permet d'améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transport, le passage d'un mode à l'autre tout en respectant le partage des usages de la voirie. Le carrefour a été dimensionné pour qu'à l'approche du tramway, les véhicules n'encombrent pas la plateforme ferroviaire. De plus, après la mise en service des ajustements et réglages de feux sont possibles pour corriger les dysfonctionnements potentiels</p>	1 3 4
-----	---	---	-------------

	<p>Cet espace sera un danger pour les piétons parce qu'il est très rare que les cyclistes fassent attention aux piétons. Je demande la suppression de cet espace vélo-piéton.</p>		
137	<p>Après la lecture du projet et des plans, voici quelques observations générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Après une crise sanitaire inédite, n'est-il pas raisonnable d'éviter la construction de magasins de luxe et l'extension du Palais des Congrès de mettre les moyens financiers dans d'autres projets ? - Au lieu de magasin de luxe, ne peut-on pas mettre des infrastructures plus ludiques ? Par exemple une médiathèque, bibliothèque, centre culturel ou social, annexe de la mairie du 17e ? - La végétalisation est une bonne chose, mais il faut prévoir de l'entretien. - Ne peut-on pas prévoir un parking de type baggersee (comme ce qui est fait dans d'autres grandes villes françaises comme Strasbourg). Avec une offre de transport inédit (métro, deux ligne RER, tram et bus), la Porte Maillot pourrait avoir un grand parking pour inciter les gens à laisser leur voiture à la Porte et prendre les transports en commun pour circuler dans le centre de Paris. 	<p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>En termes de programmation, plusieurs hypothèses pourront être envisagées pour cette construction, parmi lesquelles la principale consisterait en une extension du Palais des Congrès dont l'exploitant a exprimé des besoins d'extension et de modernisation afin de conserver son attractivité. Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations autorisées (article UG2), qui ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU, encadrent le champ des destinations possibles : la programmation sera composée de « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC - voir pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), à l'exception des surfaces en rez-de-chaussée et en sous-sol, qui pourront accueillir d'autres types de destinations. Ainsi, la création de commerces par exemple, qui ne relèvent pas des CINASPIC, n'est ainsi envisageable que dans ce cadre. L'entretien des espaces publics et verts créés sera réalisé par les services municipaux compétents, comme n'importe quelle rue ou square parisien.</p> <p>La Porte Maillot dispose déjà à ce jour d'un parking relais, le parking Maillot proposant précisément des tarifs forfaitaires spécifiques en ce sens.</p>	<p>1 3</p>
138	<p>Ma remarque est faite sans avoir pu voir le schéma des flux de circulation. Ceci est fait à partir de ma mémoire et de ce que j'avais pu voir il y a plusieurs mois. Il se dit que la place pourrait être un lieu important pour les futurs JO si ils ont lieu bien sur. Cette réflexion garde tout son intérêt même après les JO Dans ce cas, comment se feront tous les mouvements des taxis ou des venant de la Grande Armée, du périph sud, de l'avenue Charles de Gaulle de Neuilly, de l'Amiral Bruix vers l'Hôtel du Méridien puisque si ma mémoire est bonne il manque un accès vers cet hôtel à partir du Bd Pereire. Il suffirait de faire cet accès en face de la rue du Débarcadère derrière la gare SNCF qui</p>	<p>L'accès au boulevard Gouvion Saint Cyr et la Porte des Ternes, donc à l'hôtel Méridien, depuis l'avenue de la Grande Armée et la Porte Maillot, se fera par une voie de bouclage aménagée derrière la gare du RER C sur le boulevard Pereire. L'accès au boulevard Pereire depuis Neuilly ou le Bois de Boulogne pourra se faire comme avant les travaux de la gare Éole, en tournant à gauche au carrefour entre la Place de la Porte Maillot et l'avenue de la Grande Armée.</p>	<p>1</p>

	<p>rejoindrait le Bd Gouvion St Cyr. D'autre part comment se fait l'accès au Bd Pereire en venant de Neuilly ou du bois</p>		
139	<p>Il me semble opportun de bien réfléchir à tout faire pour que les vélos, trottinettes et scooters ne puissent emprunter l'esplanade de la Porte Maillot qui risque avec tous les échanges de moyens de transports être fortement empruntés par les piétons. Nous ne souhaitons pas être vus comme sur tous les trottoirs du quartier comme des poteaux de slalom par toutes les deux roues.</p>	<p>Le projet vise à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot, et donc à en améliorer l'accessibilité globale. Il favorisera ainsi le franchissement de la porte par les nombreux piétons qui l'empruntent tous les jours, pour des déplacements tant touristiques, quotidiens que professionnels. Afin de permettre des mouvements cyclables vers la partie nord de Neuilly, des aménagements secondaires sont aménagés sur la partie nord du projet : piste cyclable au-dessus du boulevard périphérique ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée. L'itinéraire principal au sud de l'Axe Majeur est une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum, indépendant des cheminements piétons. Les véhicules motorisés à deux roues comme les scooters, au regard du code de la route, ne pourront pas circuler sur le parvis du Palais des Congrès. Un effort particulier a été fait pour que le traitement du sol permette de bien délimiter les différents usages.</p>	2

140	<p>Ne voyant toujours pas les travaux de Mille arbres et Multistrates pointer leurs nez je me dis qu'il doit y avoir des recours.</p> <p>Dans ce cas merci de faire un tableau des priorités car les habitants commencent à être fatigués de ce remue ménage.</p> <p>Repoussez ce que vous voulez mais tout en même temps sera insupportable.</p> <p>Surtout quand en plus il y a des livraisons pour une expo, dans ce cas la place du Général Koening devient impraticable</p>	<p>A la Porte Maillot, les travaux de prolongement du RER E vers l'ouest, réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF, qui intègrent la réalisation d'une nouvelle gare à la Porte Maillot qui améliorera de manière très importante la desserte en transports en commun du quartier, dictent le tempo des chantiers. Ce n'est en effet qu'une fois ces travaux achevés qu'il sera possible de finaliser le réaménagement des espaces publics et l'aménagement du tramway T3 Ouest. L'objectif est d'achever l'ensemble de ces aménagements d'ici aux Jeux Olympiques et paralympiques (JOP), dans un calendrier très contraint qui impose une forme de concomitance dans les chantiers mais permettra de livrer un espace totalement réaménagé dans moins de 4 ans.</p> <p>Consciente des nuisances que génèrent l'ensemble de ces chantiers, la Ville de Paris s'attache à minimiser autant que possibles leurs impacts. Pour cela, elle a confié à la SPL PariSeine un mandat pour la coordination générale des divers chantiers en septembre 2018. Cette coordination générale associe notamment l'ensemble des maitres d'ouvrages et gros exploitants du périmètre, notamment l'exploitant du Palais des Congrès, pour organiser la cohabitation des chantiers, leur ordonnancement, et limiter autant que possible les nuisances, dans le respect des calendriers et des impératifs de chaque projet concerné. La mise en œuvre du projet immobilier devant l'actuel Palais des Congrès a en outre été programmée pour l'après JOP. Après enquête publique, pour Mille Arbres, et PPVE, pour Ville Multistrates, chacun de ces deux projets a fait l'objet d'un permis de construire délivré en 2019. Les travaux pourraient s'engager en 2021 pour l'un ou l'autre projet, mais ce calendrier n'est pas confirmé à ce jour, les permis de construire faisant l'objet de recours.</p>	5
141	<p>ci-joint la photo qui n'a pas été prise en compte avec mes observations</p>	<p>Les dossiers de la PPVE, une fois celle-ci engagée, ne peuvent être modifiés. Leur disposition physique en mairie d'arrondissement relève des services de cette dernière, qui doivent composer avec l'espace disponible et les contraintes de leurs autres activités. Il reste en tout état de cause possible, pendant la consultation, de mettre à plat les documents au format A3 pour en faciliter la lecture.</p>	5

142	<p>Après avoir entendu beaucoup d'éloges au début des présentations sur tous les travaux et évolutions à venir et les avantages que les habitants du quartier allaient en retirer j'ai l'impression au final que c'est tout l'inverse qui se prépare et c'est plutôt l'enfer qui se prépare.</p> <p>En effet d'après les études d'impact tout semble présager une circulation bien plus compliquée donc de la pollution en plus due aux embouteillages sans oublier les pertes de temps.</p> <p>Je commence à me dire qu'il faut peut-être quitter le quartier.</p>	<p>A la Porte Maillot, les travaux de prolongement du RER E vers l'ouest, réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF, qui intègrent la réalisation d'une nouvelle gare à la Porte Maillot qui améliorera de manière très importante la desserte en transports en commun du quartier, dictent le tempo des chantiers. Ce n'est en effet qu'une fois ces travaux achevés qu'il sera possible de finaliser le réaménagement des espaces publics et l'aménagement du tramway T3 Ouest. L'objectif est d'achever l'ensemble de ces aménagements d'ici aux Jeux Olympiques et paralympiques (JOP), dans un calendrier très contraint qui impose une forme de concomitance dans les chantiers mais permettra de livrer un espace totalement réaménagé dans moins de 4 ans.</p> <p>Consciente des nuisances que génèrent l'ensemble de ces chantiers, la Ville de Paris s'attache à minimiser autant que possibles leurs impacts. Pour cela, elle a confié à la SPL ParisSeine un mandat pour la coordination générale des divers chantiers en septembre 2018. Cette coordination générale associe notamment l'ensemble des maîtres d'ouvrages et gros exploitants du périmètre, notamment l'exploitant du Palais des Congrès, pour organiser la cohabitation des chantiers, leur ordonnancement, et limiter autant que possible les nuisances, dans le respect des calendriers et des impératifs de chaque projet concerné. La mise en œuvre du projet immobilier devant l'actuel Palais des Congrès a en outre été programmée pour l'après JOP. Après enquête publique, pour Mille Arbres, et PPVE, pour Ville Multistrates, chacun de ces deux projets a fait l'objet d'un permis de construire délivré en 2019. Les travaux pourraient s'engager en 2021 pour l'un ou l'autre projet, mais ce calendrier n'est pas confirmé à ce jour, les permis de construire faisant l'objet de recours. "</p>	1
-----	---	---	---

143	<p>Après lecture de l'annexe 8 , la circulation sera un enfer avec des reports de trafic à cause du plan vélo et du passage du tramway .</p> <p>Donc cela va engendrer un trafic saturé sur le périph' qui est la voie le plus empruntée d'Europe et qui, de fait, permet l'accès à de nombreuses autoroutes , nationales , héritage de la centralisation de notre pays.</p> <p>Paris et la région parisienne reste insuffisamment dotés de moyens de transport efficaces, fiables et sécurisés pour circuler de banlieue à banlieue.</p> <p>J'emprunte tous les jours le périph et la National 118 pour travailler faute d'une offre de transport en commun sur la plage 8h - 21h.</p> <p>Je déplore la volonté de saturer encore plus le périph pour procéder à des aménagements pour céder au lobbying du tout vélo.</p>	<p>Le diagnostic de la Porte Maillot met en évidence une configuration routière initiale peu satisfaisante. La Porte Maillot est aujourd'hui un véritable nœud autoroutier plus qu'une place urbaine, où de nombreux conflits d'usages existent. Le projet cherche donc à proposer une autre organisation, par exemple en séparant les flux routiers nord-sud et est-ouest avec mise en place d'une gestion par feux tricolores. Les choix en la matière intègrent également un contexte futur différent de l'actuel, qui aura un impact sur les circulations. Les voies du projet sont dimensionnées en cohérence avec les flux automobiles attendus dans le futur à la Porte Maillot, en tenant compte des aménagements prévus aux alentours et à une échelle plus large, de l'amélioration considérable de la desserte en transports en communs, mais également des tendances et dynamiques en matière de déplacements des Franciliens, y compris professionnels.</p> <p>La capacité de la Porte Maillot est impactée par la mise en place du tramway T3 Ouest qui génère mécaniquement des contraintes sur le trafic. Une attention particulière a été apportée en phase de conception du projet pour limiter les effets et l'étude d'impact (pièce 4.2 du dossier de PPVE) met en évidence que le réaménagement des espaces publics améliore légèrement la situation. Les aménagements cyclables principaux sont tous en site propre et isolés des autres flux. Le projet de prolongement du T3 Ouest aura des répercussions sur la circulation automobile mais s'inscrit dans le cadre d'une politique de déplacements qui promeut une meilleure répartition de l'espace entre les transports collectifs et la circulation automobile. Il reste le mode de transport collectif le plus facilement accessible à tout type d'usager et contribue incontestablement à améliorer l'offre de mobilité en région parisienne. Il constitue un mode de transport en commun alternatif, capacitaire et régulier, qui permet de rationaliser l'utilisation de l'espace public en participant à son rééquilibrage, et pouvant transporter 4500 voyageurs à l'heure de pointe là où un bus en transporte 1500 et où une file de circulation permet entre 600 à 800 véhicules soit 700 à 1000 personnes. Il s'inscrit dans les objectifs du plan de déplacement urbains d'Ile-de-France et vise à diminuer le trafic automobile sur l'agglomération parisienne.</p> <p>Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, le projet vise ainsi à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot, et donc à en améliorer l'accessibilité globale. Il favorisera ainsi le franchissement de la porte par les nombreux piétons qui l'empruntent tous les jours, pour des déplacements tant touristiques, quotidiens que professionnels. De la même manière, alors que les motifs professionnels sont devenus la principale raison des déplacements à vélo et que l'assistance électrique permet des déplacements plus longs et souvent plus performants en temps de parcours, le développement et la sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important, qui permet en outre la promotion d'une mobilité moins polluante.</p>	1
-----	---	--	---

144	<p>Cela est peu connu étant donné que ses rails sont depuis maintenant presque un demi-siècle empruntés par le RER C et cachés en sous-sol, mais la Petite Ceinture passe par la Porte Maillot. Notre association défend la création d'une promenade verte continue sur l'ensemble du tracé de la Petite Ceinture, et est à ce titre intéressée par tout projet d'aménagement situé le long de son tracé. Notre objectif est de défendre la création/ préservation d'un cheminement vert continu le long du tracé, et la zone Porte Maillot est particulièrement intéressante car elle vient dans le prolongement de la Promenade Pereire, qui suit le tracé de la Petite Ceinture depuis la Place du Maréchal-Juin et ce jusque-là Porte Maillot. L'Association des Promeneurs de la Petite Ceinture n'a donc pas d'avis particulier en ce qui concerne le projet général, mais aimerait au vu des plans soumis émettre quelques remarques quant au projet en ce qui concerne le tracé de la Petite Ceinture.</p> <p>Notre principale critique à l'envers de ce projet est que très peu a été fait pour végétaliser le tracé de la Petite Ceinture, ce qui est le combat de notre association. Ainsi, on peut voir sur les plans que trop peu été fait pour végétaliser le cheminement entre la gare RER de la Porte Maillot (ancienne gare de la Petite Ceinture) et l'autre côté de l'avenue de la Grande Armée jusqu'au boulevard Bruix. Le résultat est un cheminement extrêmement minéral qui ne permettra pas au promeneur suivant la Petite Ceinture de traverser la Porte Maillot sans devoir se heurter au trafic automobile, ce que nous déplorons. Il est bien sûr normal que la Petite Ceinture soit interrompue par l'avenue de la Grande Armée, mais on aurait pu imaginer, alors que la Mairie de Paris dit vouloir végétaliser Paris, que soient plantés de nouveaux arbres et que le cheminement depuis la gare RER jusque l'autre côté de l'avenue soit le plus paisible possible afin de prolonger la Promenade Pereire vers le sud.</p> <p>Notre deuxième remarque porte sur la Promenade Pereire elle-même, qui aujourd'hui se termine par un parking public. Notre association souhaiterait que ce parking soit supprimé et remplacé par une extension de la Promenade afin de pouvoir là aussi suivre le tracé de la Petite Ceinture le long d'une promenade verte.</p> <p>Cordialement, L'Association des Promeneurs de la Petite Ceinture</p>	<p>Nous vous remercions pour votre contribution. Le boulevard Pereire ne fait pas partie du périmètre du projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot et aucune intervention n'est programmée dessus à ce jour. La Ville de Paris envisage une réflexion prospective sur la possible transformation de ce parking en extension de la promenade Pereire, et pourrait mener une étude en ce sens à l'avenir.</p> <p>Par ailleurs, tous les efforts ont été faits pour végétaliser dès que cela est possible. Sur le terre-plein central, sur les ouvrages de franchissement du boulevard périphérique ou dans les espaces publics côté 17e arrondissement, les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres, sauf exceptions. C'est justement le cas au sud de l'actuelle gare du RER C et l'Axe Majeur : si la Petite Ceinture, en tranchée, a été couverte et la structure en place ne permet pas de planter, et donc d'organiser une promenade arborée au-dessus, des plantations d'arbres sont néanmoins prévues entre l'ancienne gare de Petite Ceinture et la station futur du T30, ainsi que le long du boulevard Pereire, à l'est de la gare</p>	4
145	<p>Avis défavorable de FNE Paris</p> <p>Dans son communiqué, la CNDP annonce que le réaménagement de la Porte Maillot, ici envisagé par la Ville de Paris, nécessite une déclaration de projet</p>	<p>Comme l'indiquent les documents du dossier, la présente Participation du Public par Voie Électronique sous l'égide de la CNDP porte bien sur deux objets :</p>	<p>1 2 3</p>

<p>en vue d'une mise en compatibilité du PLU qui permet de délivrer les permis d'aménager.</p> <p>Le dossier de présentation du projet, consultable sur le site http://ppve.maillot.contribuez.net suscite de notre part les observations suivantes.</p> <p>Les objectifs annoncés sont la cohésion métropolitaine en effaçant l'effet de porte et l'augmentation de la surface plantée. La réalité plus concrète est que la modification de la voirie (suppression de l'effet giratoire) dégage des surfaces et notamment une bande constructible bienvenue parallèlement à la façade actuelle du centre de congrès. Nous manquons d'éléments quant à l'emprise du parking qui se trouve, en partie sous le terre-plein central pour évaluer les questions de faisabilité. Une gare routière « internationale » sera construite en sous-sol, attention à ne pas reproduire les erreurs repoussoirs de la gare routière Flixbus de Bercy.</p> <p>Il nous paraît tout à fait regrettable que cette consultation aujourd'hui concentrée sur le réaménagement de voirie occulte le volet construction tout à fait majeur que ces modifications visent ou permettent. Les informations à disposition sur le site de la ville ne concernent que l'espace public mais n'évoquent pas la totalité du projet à l'œuvre.</p> <p>Nous devons dénoncer une fois encore ce type de consultations saucissonnées qui nuisent à la conscience publique et à une bonne information mais plus grave à la qualité de réflexion et de conception des espaces futurs de la ville. Paris mérite les apports de l'intelligence collective de ses habitants.</p> <p>Les documents à disposition n'évoquent pas plus, concernant le réaménagement de la Porte Maillot, les projets Mille arbres et La Ville Multi-strate, pourtant très problématiques en matière de santé environnementale. Rappelons que dans les contrats de plan état/ région/ Ville de Paris des années 2000, les couvertures du périphérique étaient subventionnées pour faire DES SQUARES ou DES JARDINS (Porte des Lilas et Porte de Vanves) ! C'est Jean-Louis Missika qui a abandonné cette sagesse en proposant aux investisseurs des volumes à construire sur le périphérique s'ils en payaient les couvertures. Fort heureusement, les avis de l'autorité environnementale retoquent le projet Ville Multi-strate car rien n'est prévu pour traiter l'air vicié qui sort du nouveau tunnel et les promoteurs ne veulent pas payer ces surcouts ! L'administration avoue le problème dans les questions et réponses faites sur ce sujet lors d'une web conférence.</p> <p>Nous sommes par ailleurs inquiets de la généralisation des consultations par voies électroniques, intéressantes quand elles viennent appuyer une</p>	<p>-La déclaration de projet relative au réaménagement de la Porte Maillot, emportant mise en compatibilité du PLU (MECPLU) de Paris. L'objet principal de cette MECPLU est de mettre en compatibilité le PLU parisien avec la future répartition des espaces de voirie et des espaces verts. Le programme de cette opération prévoit notamment la réalisation d'un projet immobilier et l'évaluation environnementale menée pour le projet intègre cet élément de programme, en application de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement.</p> <p>-Le permis d'aménager relatif au réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot, du parc public de stationnement de la Porte Maillot et de ses accès, qui constitue une première autorisation d'urbanisme pour la mise en œuvre du projet de réaménagement.</p> <p>Les objectifs du projet et son programme ont été décidés par le Conseil de Paris par délibération 2017 DVD 100 DEVE DU de septembre 2017 (pièce 2.5 à 2.7 du dossier de PPVE). Ils sont par ailleurs repris dans la Note de présentation du projet, de son périmètre et de son intérêt général (pièce 3.2.1 du dossier de PPVE), mais également explicitement dans la pièce 1.1 que vous mentionnez. Parmi ceux-ci, au même titre que d'autres objectifs visant la végétalisation de l'espace public par exemple, figure : « Passer d'une logique de Porte d'entrée dans Paris à une logique de place publique de rayonnement métropolitain :</p> <p>Réinscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur.</p> <p>Retrouver la configuration de l'axe historique et renforcer sa lisibilité, mettre en valeur vues et perspectives.</p> <p>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 accueillant un bâti au nord, et une emprise non bâtie au sud, traitée en jardin (extension du square Parodi).</p> <p>[...]</p> <p>Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques. »</p> <p>Le programme du projet prévoit également « l'aménagement d'une parcelle à bâtir au nord de la voie à créer, devant la façade du Palais des Congrès, avec une constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) et pour laquelle plusieurs options de destinations, non exclusives, peuvent être envisagées »</p> <p>La construction future d'un bâtiment devant le Palais des Congrès s'inscrit donc pleinement dans le projet et ses objectifs. Il en est une composante, mais n'en est ni l'unique, ni la principale et à ce titre n'en est qu'un élément secondaire. Elle se trouve explicitement mentionnée dans le dossier, ainsi que son calendrier spécifique.</p> <p>Dans toute opération d'aménagement classique, le projet à réaliser se traduit généralement par différentes autorisations d'urbanisme qui s'échelonnent alors nécessairement dans le temps en fonction du phasage de l'opération globale. L'évaluation environnementale initiale porte alors sur l'intégralité du projet, conformément au Code de l'Environnement, et en évalue tous les impacts en relation avec le niveau de définition de chaque composante du programme à ce stade d'avancement du projet. L'étude d'impact est ensuite complétée quand le niveau de définition des composantes du projet est suffisamment avancé – ce sera le cas ici pour le projet immobilier. C'est d'ailleurs le</p>	<p>4</p>
---	--	----------

<p>consultation physique ou papier mais beaucoup trop brèves et insuffisantes du point de vue démocratique sans ces compléments nécessaires, d'autant plus en période de restrictions sanitaires.</p> <p>Aussi pour notre association, la question de construire ou plutôt de ne pas construire ces 30 000 m² aurait dû être abordée de façon globale, à l'échelle du quartier.</p> <p>Cet urbanisme du « coup par coup » ne peut que nuire à ce site qui mériterait une vision d'une toute autre ampleur.</p> <p>1. La construction d'un bâtiment extrêmement massif parallèle à la façade actuelle du centre de congrès et dans la perspective historique est insuffisamment mise en exergue dans le dossier</p> <p>La construction envisagée comprend 30 000m² de surface de plancher. Pour un ordre d'idée, une structure traditionnelle présenterait un développé linéaire de 500m sur 6 niveaux. Ou une tour de 30 étages, sur 1000m² par niveau, soit une hauteur de 100m environ.</p> <p>C'est considérable.</p> <p>Pourtant le titre tout en longueur du dossier soumis au public n'en touche pas mot :</p> <p>« Opération de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot, du parc public de stationnement de la Porte Maillot et de ses accès ».</p> <p>L'impression qui domine est celle d'un traitement de surface des espaces publics, de sa végétalisation et d'une modification des entrées de parking. Il n'y a pas là matière à mobiliser un large public, semble-t-il.</p> <p>Pourtant il s'agit avec ce projet de construire sur cet espace historique, dans le grand axe Le Louvre La Défense aux sujets de composition spatiale. Il s'agit d'implanter de façon très contestable devant le Palais des Congrès déjà agrandi par Christian de Portzamparc un nouveau bâtiment dont l'utilité pour les Parisiens est loin d'être avérée.</p> <p>2. Manque de clarté sur l'objectif d'une construction massive en cet endroit</p> <p>L'exposé des motifs de la saisine de la CNDP, document 1.1, indique un objectif assez abstrait « Passer d'une logique de Porte d'entrée à une logique de place publique de rayonnement métropolitain ». Cette terminologie n'implique pas forcément une construction importante.</p> <p>Les autres objectifs, plus développés, concernent les espaces publics, le végétal et les mobilités douces. L'ensemble se réfère à un concept Axe majeur, où n'apparaît pas un besoin de densité.</p> <p>De même, le programme (doc 2.7) annonce 30 000m² SP sans lui accorder la priorité majeure qu'un tel montant requiert.</p>	<p>cheminement préconisé par la MRAE qui demande, dans son avis, « d'actualiser, dans le cadre de futures demandes d'autorisation portant sur le programme immobilier, l'étude d'impact du projet d'aménagement de la porte-Maillot, selon les dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement. »</p> <p>Conformément aux demandes de la MRAE également, des informations complémentaires relatives aux principales caractéristiques du futur programme immobilier prévu sur le parvis du Palais des Congrès ont ensuite été produites, comme le prévoit le Code de l'Environnement, dans le mémoire en réponse audit avis, joint au dossier de PPVE. L'ensemble des informations disponibles à ce jour y ont été intégrées.</p> <p>La réalisation – après 2024 - d'un projet immobilier sur le terrain constructible prévu au programme de l'opération permet donc d'équilibrer le projet, d'un point de vue de sa composition, mais aussi de contribuer à cette mixité, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuel, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.</p> <p>La Ville, qui est propriétaire du foncier concerné, sera très attentive à la qualité de l'insertion architecturale et du dialogue avec l'existant - Palais des Congrès, mais également espaces publics nouvellement aménagés. En termes de volumétrie, le projet devra respecter le PLU qui limite la hauteur des constructions à 31m. La procédure en cours n'a pas pour objet de modifier ce plafond des hauteurs. La construction d'un bâtiment de 50 m de haut n'est donc pas envisageable. Le projet devra intégrer en outre les émergences du parc de stationnement (trémie d'accès à double sens), et de la gare de la ligne E (escalators, escaliers, ascenseur ...). Il devra s'articuler avec le Palais des Congrès, trouver une expression urbaine et architecturale cohérente, tant côté Paris que côté Neuilly.</p> <p>Par ailleurs, la constructibilité d'environ 30 000 m² SDP (surface de plancher) constitue un maximum et non la surface du projet. La surface réelle du projet ne sera connue qu'une fois celui-ci défini. De la même manière, le « cube » visible sur le parvis sur les vues du projet post 2024 a uniquement pour but de donner à voir le principe d'un projet immobilier et la capacité maximale envisageable en application des règles du PLU. Il ne s'agit aucunement d'un projet concret et ne présente ni l'architecture, ni la volumétrie, ni une surface donnée, ni l'implantation exacte du futur projet – il n'est pas possible d'affirmer à ce stade que le projet est extrêmement massif.</p> <p>L'intégration d'un projet de construction dans un tel espace est analysée du point de vue du paysage urbain et de la composition architecturale (mémoire en réponse, pièce 4.19 du dossier de PPVE), avec les limites déjà exposées sur le niveau de définition tant de l'emprise exacte du futur projet que de son architecture réelle. Il n'impacte pas la perspective sur l'Arche de la Défense et sur l'Arc de Triomphe depuis la Porte Maillot, son implantation se faisant dans la continuité du front bâti existant déjà tout au long de cet axe, et qui d'ailleurs le caractérise.</p> <p>Le projet fera l'objet le moment venu de participation du public et d'une étude d'impact actualisée mise à disposition du public, préalablement à la délivrance d'un permis de construire qui devra être conforme au Plan Local d'Urbanisme.</p> <p>La demande de permis d'aménager qui fait le deuxième objet de la présente Participation du Public par Voie Électronique (PPVE), elle, porte sur le réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot et n'a pas pour objet d'autoriser la construction du projet immobilier envisagé devant le Palais des</p>	
---	---	--

<p>Dans l'ensemble, les causes justifiant d'une telle implantation, nécessairement intégrée à l'échelle de la région, ne sont pas explicitées. A l'évidence, les améliorations des moyens de transports, déjà saturés, n'entraînent pas la nécessité d'une aussi forte densification.</p> <p>3. Absence de représentation visuelle de la composition d'ensemble Le Carnet de Plans, document 2, devrait permettre de repérer aisément la masse et la hauteur des constructions projetées. On s'aperçoit avec surprise qu'aucun des plans du début n'indique une construction dense. Seul un périmètre (1,1), évoque une construction après 2027. Curieusement, la vue cavalière montrée en page de garde oblitère le parvis du Palais des Congrès. On cherche en vain une vue d'ensemble de la porte Maillot et du grand site constitué de part et d'autre du périphérique. Pourtant cet espace forme un ensemble architectural cohérent, témoin des architectures du XXème siècle. L'intégration d'une masse bâtie dans un tel espace devrait être dûment analysée du point de vue du paysage urbain et de la composition architecturale. Quant à la perspective, elle reste certes libre mais la proximité du bâtiment projeté entame l'espace et sa longue respiration, qui a besoin d'abords dégagés pour conserver sa majesté. La perception du Palais des Congrès, avec son socle et la ligne qui en jaillit, sera forcément altérée si une nouvelle masse se loge à proximité immédiate. Malgré cela, aucune représentation des volumes en contact, ni des prospects exprimant la densité, n'est proposée. Le plan du « périmètre d'aménager » (doc 1.2 page 5), par un effet d'aplatissement du relief, laisse l'impression d'une occultation des volumes conjugués, du Palais et de la future construction.</p> <p>4. Incertitude sur le projet de construction Plus grave, la description du projet de construction montre des états contradictoires. Toujours invisible sur la page de présentation (doc2 Carnet 2), le projet de construction est ensuite réduit à une emprise en aplat. Le graphisme donne l'illusion d'un traitement au sol, qualifié « enrobé ». Un lecteur pressé peut croire que le projet ne prévoit pas de construction. S'engage alors un parcours du combattant. On découvre la confirmation d'une parcelle à bâtir en 2.2, exhumée sous un titre imprévisible : synthèse d'aménagements d'espaces publics.</p>	<p>Congrès, à l'aplomb du parking public Maillot. La réalisation de ce projet est envisagée dans une seconde phase, au plus tôt à compter de l'automne 2024, après la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP). Les représentations du projet en lien avec ce permis d'aménager, comme c'est le cas du carnet de coupes qui est un extrait de la demande de permis d'aménager en cours d'instruction, ne peuvent donc pas intégrer le projet immobilier, et représentent sans ambiguïté un parvis provisoire à l'échéance de l'été 2024. Des vues du projet immobilier, ou plus exactement du principe de projet immobilier, existent bien dans le dossier. Elles représentent toutes un bâtiment de 31m de hauteur, conformément au PLU.</p> <p>Tous les efforts ont été faits pour végétaliser les espaces publics dès que cela est possible. Sur le terre-plein central, sur les ouvrages de franchissement du boulevard périphérique ou dans les espaces publics côté 17e arrondissement, les contraintes actuelles liées aux sous-sols (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment) rendent impossible la plantation d'arbres. L'espace public y sera végétalisé, mais au moyen de plantations basses ou arbustives, compatibles avec les contraintes techniques. Le parvis provisoire aménagé à l'horizon 2024 devant le Palais des Congrès ne permet ainsi pas d'envisager la création d'un véritable espace vert, comme cela est prévu par le projet au sud de l'Axe majeur : l'extension du square Parodi vers l'Axe Majeur reconstitué permet la plantation de 630 arbres en pleine terre. Le détail de la localisation de ces plantations et des essences envisagées peut être consulté dans la pièce 4.19 du dossier de PPVE "Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale" (figure 2 p.20 et annexe 2 du mémoire). Avec le square Parodi existant, l'extension formera un grand espace vert continu de 3 hectares. La suppression du rond-point existant au profit d'une nouvelle voie droite va permettre de compacter les espaces de voirie. Plusieurs traversées piétonnes seront créées, protégées par des feux.</p> <p>L'aménagement d'un terre-plein central contribuera également à la sécurisation de la traversée. L'ensemble facilitera alors la circulation piétonne entre le 16e et le 17e arrondissement, et donc l'accessibilité de ce nouvel espace vert.</p> <p>Tout en intégrant la part des déplacements motorisés individuels, puisque, comme le souligne votre contribution, « l'accessibilité aux pourtours immédiats du périphérique attire en tout premier chef les automobilistes, qui en cet endroit resteront dominants », le projet vise malgré tout à rééquilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités, particulièrement déséquilibré aujourd'hui à la Porte Maillot, et donc à en améliorer l'accessibilité globale. Les surfaces dévolues à la voiture sont en effet réduites d'environ 40 % par rapport à l'existant. Le projet favorisera ainsi le franchissement de la porte par les nombreux piétons qui l'empruntent tous les jours, pour des déplacements tant touristiques, quotidiens que professionnels. De la même manière, alors que les motifs professionnels sont devenus la principale raison des déplacements à vélo et que l'assistance électrique permet des déplacements plus longs et souvent plus performants en temps de parcours, le développement et la sécurisation des itinéraires cyclistes constituent un enjeu important, qui permet en outre la promotion d'une mobilité moins polluante.</p> <p>Enfin, le projet ne prévoit aucunement la réalisation de parkings souterrains ni la construction d'une gare routière internationale en sous-sol. Le parking public Maillot existe déjà à ce jour. À l'avenir, il ne se situera pas sous le terre-plein central prévu dans le projet, mais sous l'espace que le</p>	
--	--	--

<p>Il faut arriver au photomontage simulant la perspective en 2.5b pour découvrir, derrière un feuillage, l'angle d'un bâtiment d'une hauteur de 50 m environ, à l'œil, sans que son linéaire soit révélé.</p> <p>Autre option, le photomontage qui suit en 2.5.c propose une construction basse en un bloc translucide de quelques niveaux seulement.</p> <p>Rien ne laisse supposer que les deux options décrivent une même quantité de m2 de plancher, ni qu'elles atteignent les 30 000m2 annoncés. Ces images semblent idéalisées.</p> <p>Poursuivant la quête des hauteurs, on se déporte jusqu'à l'Annexe 5 du chapitre 3, sans intitulé, qui se révèle être un Carnet de coupes. Cherchez la construction : elle est absente. Les coupes AA', BB' et EE', où elle devrait pourtant s'élever en vis-à-vis du bâtiment du Palais, restent plates. La désillusion nous étreint, l'étude d'implantation de 30 000m2 à construire n'est pas communiquée.</p> <p>Alors on pallie le manque d'indication de la hauteur par une idée de l'emprise au sol. Une surface constructible UG de 6650 m2 est estimée pour la mise en compatibilité du PLU (note présentation doc 3.2 p 24 ; étude d'impact doc 4.1 p 80). Admettons l'hypothèse selon laquelle l'emprise du futur bâtiment représente 1800m2 de plancher par niveau. Pour atteindre l'enveloppe de 30 000m2, un édifice comprend 16,6 niveaux, ce qui, à 3m par niveau, donne une hauteur de 50m.</p> <p>Il est à noter que la mise en compatibilité du PLU ne prévoit rien concernant la hauteur-plafond. Ainsi une élévation encore plus forte reste possible au moment de concrétiser le projet.</p> <p>Il nous est demandé ici d'avaliser par avance une construction de 30 000 m2 de surface de plancher, sur une hauteur non définie, entraînant une densité non évaluée.</p> <p>Ces éléments d'analyse étant loin d'avoir épuisé le sujet, ils sont à resituer dans le nombre de contributions au Débat. Nous pensons notamment à l'accessibilité et aux espaces verts.</p> <p>5. L'accessibilité en voiture, un sujet fort de préoccupation</p> <p>On apprend que le parking connaît déjà une fréquentation pouvant atteindre 700 entrants à l'heure, et d'une moyenne de 200 entrants, selon une note ajoutée en commentaire par la société Indigo.</p> <p>On ne peut pas imaginer qu'une construction supplémentaire de 30 000m2 ait une incidence faible, puisqu'elle pourrait induire la venue d'environ 2000 personnes par jour (20m2/personne +visiteurs).</p>	<p>réaménagement dégagera entre l'actuel Palais des Congrès et la verrière de la gare Éole en construction. Le futur projet immobilier viendrait donc à l'aplomb d'une partie de ce parking.</p> <p>Une gare routière internationale existe également dans le secteur de la porte Maillot, le Parc autocars Pershing. Elle ne se situe pas dans le périmètre du projet de réaménagement de la Porte Maillot. Un projet de construction (projet Mille Arbres) est envisagé sur ce site. Il s'agit d'un projet mené par un maître d'ouvrage privé différent, et répond à son propre calendrier et ses propres objectifs, tout comme le projet voisin appelé Ville Multistrates. Ces deux projets ne font donc pas partie du projet de réaménagement de la Porte Maillot. Conformément au code de l'Environnement, ces deux projets – au même titre que le prolongement du T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine ou le prolongement vers l'ouest du RER E – ont bien été intégrés à l'étude d'impact du projet Maillot, au titre des effets cumulés.</p>	
---	---	--

<p>Or l'accessibilité aux pourtours immédiats du périphérique attire en tout premier chef les automobilistes, qui en cet endroit resteront dominants malgré l'effort louable fourni pour les transports en commun.</p> <p>L'étude d'impact le reconnaît, en ce lieu le gain d'environnement obtenu par un transfert de circulation se reporte ailleurs et recrée une perte, en termes de flux et de pollution. Ce disant, il n'est pas clair que l'étude prenne pleinement en compte les conséquences de la future construction.</p> <p>L'ajout de 30 000m² construits ne peut qu'aviver les nuisances.</p> <p>Le projet de construction Porte Maillot ramène à un vieil axiome : il est inévitable que la localisation de futures densités à proximité immédiate de la ceinture périphérique parisienne entraîne une aggravation de la circulation, et de la pollution qui va avec. Par voie de conséquence, elle aggrave aussi les risques de santé environnementale, encourus par les usagers.</p> <p>A l'évidence, ce sont les localisations à proximité des gares du Grand Express, réparties dans l'espace francilien, qui actionneront le levier pour baisser le taux de motorisation et limiter la distance jusqu'aux points de transports.</p> <p>6. Les espaces verts et la sobriété climatique des projets</p> <p>On peut penser de la même façon à l'équilibre entre les espaces verts et la circulation, laquelle domine lourdement dans ce secteur bien particulier.</p> <p>Les évaluations de surfaces, effectuées pour apprécier l'impact de l'opération, révèlent un solde positif d'espaces verts de 1200m² environ ou la présence de pleine terre n'est pas avérée. Ce modeste solde ne modifiera ni la production de CO₂, ni les équilibres du secteur. « Tout ça pour ça ? » est-on tenté de répondre à l'autosatisfaction.</p> <p>L'« extension » de 0,1 ha d'un Bois de Boulogne de 840 ha n'aura que peu de portée sinon en matière de « com ».</p> <p>Certainement un trajet rectiligne est plus court que la courbe. Certainement, le square Alexandre Parodi gagnera en étendue, les trajets à pied et à vélo seront mieux organisés.</p> <p>Pour autant, l'impact climatique de cette opération et de son chantier est mis en question. En outre, il n'intègre pas, ou peu, les effets de la construction massive projetée. Or la construction, on l'a vu, est la principale bénéficiaire des surfaces relâchées par le domaine public.</p> <p>L'extension des espaces verts manque d'ambition, la voirie reste très prégnante. Les espaces publics sont extrêmement minéralisés. De plus, les revêtements des parvis seront comme place de la République faits de dalles béton, or dans les espaces très fréquentés comme celui-ci ou République, ce matériau au sol ne tient pas et est presque aussi cher que la pierre naturelle.</p>		
--	--	--

	<p>Que penser des chiffres des plantations d'arbres annoncés qui sont bien supérieurs au nombre d'arbres capables de se déployer au final sur la surface au sol, ainsi que l'indique l'avis de la CNDPS ?</p> <p>Il est vrai, il n'est pas envisagé de diminuer la circulation sur cet axe, pas encore. Mais n'est-ce pas ce qu'il faut viser, à moyen terme ? Un jour, il y a aura entre l'Etoile et la Défense un axe de circulation réduite, de mobilité douce et de marathons à pied. C'est inscrit depuis le début. C'est en ce sens qu'il nous faut œuvrer, pour contribuer à la transition écologique et énergétique. Pour qu'à cette aune soit évaluée, analysée, soupesée, la pertinence d'un projet urbain pour la porte Maillot.</p> <p>Ne construisons pas lourdement aux abords de la porte Maillot.</p> <p>Créons des systèmes de liaisons directes avec La Défense, par navettes et tramway</p> <p>Aménageons tout l'espace gagné sur la voiture pour le végétal et la mobilité en douceur.</p> <p>Assainissons la ville, au lieu de l'appesantir.</p> <p>Avis défavorable de l'association FNE Paris</p> <p>Ce projet de réaménagement incluant une forte densification le long de l'axe patrimonial historique Paris-La Défense ne s'inscrit pas dans une perspective de résilience. Il ne prend pas en compte l'urgence climatique et environnementale liée à l'effondrement de la biodiversité. Il occulte les questions de santé environnementale pourtant prioritaires. La vision métropolitaine est insuffisante, ce projet n'est pas considéré dans la globalité de son territoire.</p> <p>Ce projet n'est pas à la hauteur des enjeux pour que Paris reste une ville vivable au 21e siècle.</p>		
146	<p>Du point de vue du vélo, le projet de réaménagement de la Porte Maillot constitue un progrès dans son ensemble, puisqu'il permettra de résorber la dernière rupture cyclable majeure sur le trajet de la ligne 1 du Vélopolitain.</p> <p>Paris en Selle note que certaines de ses remarques formulées en 2019 auprès de différents acteurs du projet ont été prises en compte.</p> <p>Cependant, certaines lacunes persistent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'absence d'un aménagement cyclable en site propre au nord de la place le long de la gare Eole pose toujours un problème majeur - L'absence de tout aménagement cyclable au nord-ouest de la place (Boulevard Pershing et à l'ouest du périphérique côté Neuilly), 	<p>Concernant l'absence d'un aménagement cyclable en site propre au nord de la place le long de la gare Éole</p> <p>Les itinéraires cyclables qui sont aménagés dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrivent dans le schéma directeur « Plan Vélo » de la Ville de Paris. Le schéma des voies cyclables dans le secteur de la Porte Maillot est organisé suivant deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivant l'axe est-ouest, les aménagements cyclables doivent faire la transition entre les aménagements en place sur l'avenue de la Grande Armée (2 pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue) et ceux en travaux sur l'avenue du Général de Gaulle, coté Neuilly (une piste bidirectionnelle au sud de l'Axe). Le projet propose donc de créer une circulation principale au sud de l'Axe Majeur (une piste bidirectionnelle en site propre de 4m de large minimum) dans la continuité 	1

<p>- L'implémentation technique de certains tronçons cyclables du projet peut être grandement amélioré (angles trop durs, différenciation pistes/trottoirs, etc).</p> <p>Nous développons ces points dans le document joint.</p> <p>Introduction</p> <p>Le réaménagement de la Porte Maillot est projet majeur aux multiples facettes et qui a des incidences tant à l'échelle de la ville que du Grand Paris et de la région Île-de-France (Eole, Tramway, extension du bois de Boulogne, projet Mille Arbres, gare routière, etc).</p> <p>L'un des objectifs de ce projet est de passer d'un noeud routier hostile, bruyant et pollué à une "place publique" facilitant non seulement la déambulation des piétons mais aussi la circulation des cyclistes ceci notamment afin de favoriser et faciliter la liaison entre Paris, Neuilly et enfin et surtout La Défense et ses 180 000 salariés.</p> <p>D'un point de vue purement cyclable la Porte Maillot se situe sur la ligne V1 du Vélopolitain, qui duplique pour les cyclistes la ligne 1 du métro parisien et permet de relier à vélo La Défense à Vincennes. La V1 est aujourd'hui quasiment achevée et permet par exemple de rejoindre La Défense depuis Bastille en moins de 40 minutes.</p> <p>L'implémentation, après le confinement, d'une piste cyclable provisoire protégée avenue Charles de Gaulle, de même que la sécurisation du pont de Neuilly et du boulevard circulaire de La Défense ont déjà permis de constater une augmentation très nette des trajets pendulaires à vélo sur cet axe.</p> <p>Cette ligne V1 du Vélopolitain est doublée par la ligne A du RER Vélo, projet ambitieux porté par le Collectif Vélo Île-de-France (regroupement de 38 associations vélo de 80 communes) et soutenu par la Région Île-de-France visant à créer des grands axes cyclables, sécurisés et capacitaires, à l'échelle de la Région.</p> <p>On notera également la présence de l'axe cyclable des Maréchaux qui ceinture Paris ou et qui passe donc Porte Maillot.</p> <p>Plan du RER V à l'échelle régionale</p> <p>Si le projet de réaménagement de la Porte Maillot constitue une indéniable avancée dans son ensemble, puisqu'il permettra de résorber la dernière rupture cyclable majeure sur le trajet de la ligne 1 du Vélopolitain, certains aspects posent toujours problème.</p> <p>Nous notons néanmoins avec satisfaction que certaines de nos remarques formulées en 2019 auprès de différents acteurs du projet ont été prises en compte. Certaines lacunes persistent cependant :</p>	<p>des aménagements neuilléens, et d'organiser des traversées cyclables sécurisées en plusieurs points afin de se raccorder aux aménagements latéraux de l'avenue de la Grande Armée.</p> <p>La contre-allée nord de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly est traitée comme une zone de rencontre (pas de restriction de circulation, priorité piétons). Le projet dans sa structure initiale prévoyait une cohérence entre les zones partagées parisienne et neuilléenne : une piste cyclable bidirectionnelle au-dessus du boulevard périphérique (suite à la demande du Comité vélo) ; zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès, de 3 mètres de large sur une largeur totale du parvis (hors massifs) de 20 m. Une signalétique horizontale spécifique sera développée afin de pouvoir identifier cette voie partagée.</p> <p>- Suivant l'axe nord-sud, une piste bidirectionnelle est aménagée en lien avec le projet de prolongement du tramway T30, le long des boulevards des maréchaux, depuis la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine.</p> <p>Une nouvelle voie verte, espace partagé accueillant les piétons et ouvert aux vélos, démarrera par ailleurs à l'est de la Porte Maillot, traversera l'extension du square Parodi et franchira le boulevard périphérique sur le pont réaménagé, puis se raccordera aux aménagements cyclables de l'Allée de Longchamp qui traverse tout le Bois de Boulogne.</p> <p>Concernant l'absence de tout aménagement cyclable au nord-ouest de la place (Boulevard Pershing et à l'ouest du périphérique côté Neuilly)</p> <p>D'un point de vue urbain, le secteur ouest du parvis est très contraint par la présence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De flux piétons importants attendus entre la nouvelle entrée du RER E à l'extrémité ouest de la verrière et le Parc autocars Pershing (gare routière) et le Palais des Congrès. - D'émergences techniques en surfaces, notamment une ventilation principale du tunnel routier qui relie le boulevard Pershing au boulevard Thierry de Martel - De voies pompiers sur le parvis piétons - De l'accès (entrée / sortie) au parking public Maillot. <p>L'installation d'une piste cyclable sécurisée aurait donc des impacts sur d'autres usages et mobilités. Enfin, pour le segment à l'ouest du boulevard périphérique, ce secteur ne rentre pas dans les limites opérationnelles du projet. Votre proposition sera transmise aux services chargés du développement du réseau cyclable à Paris avec qui des échanges auront lieu.</p> <p>Concernant l'implémentation technique de certains tronçons cyclables du projet</p> <p>La question de la giration a été prise en compte pour faciliter les circulations vélos sur l'ensemble des aménagements cyclables. Les plans du dossier de PPVE, de niveau AVP (Avant-Projet), indiquent schématiquement des angles droits. Des angles ouverts avec courbures sont néanmoins bien prévus dès lors que cela est possible et seront intégrés dans les versions de plans ultérieures et mis en œuvre au cours des travaux.</p>	
--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> ●L'absence d'un aménagement cyclable en site propre au nord de la place le long de la gare Eole, ●L'absence de tout aménagement cyclable au nord-ouest de la place (Boulevard Pershing et à l'ouest du périphérique côté Neuilly), ●L'implémentation technique de certains tronçons cyclables du projet (angles trop durs, différenciation pistes/trottoirs, etc). <p>Au nord de la place sur l'axe majeur : créer une piste cyclable bidirectionnelle en site propre</p> <p>Nous notons avec satisfaction qu'une piste bidirectionnelle au nord du grand axe est désormais prévue au niveau du périphérique. Néanmoins, au droit de la gare du RER E Eole, devant le Palais des Congrès, une piste cyclable en site propre n'est toujours pas prévue. Cette absence nous est justifiée par le projet des allées de Neuilly, qui prévoit une piste bidirectionnelle au sud. Pourtant, le projet porté par la ville de Neuilly comprend également l'aménagement d'une contre-allée nord dépourvue de trafic de transit, qui sera un axe résolument cyclable. La piste du pont de Neuilly étant située au nord, et la ville de Neuilly elle-même étant principalement habitée et développée au nord de l'axe, il importe d'assurer la continuité du réseau au nord de la place.</p> <p>Côté Paris, l'itinéraire cyclable emprunte le nord de l'avenue de la Grande Armée. Ne pas aménager le nord de la porte Maillot reviendrait donc à créer une rupture dans l'itinéraire reliant Paris et Neuilly.</p> <p>L'insertion de l'itinéraire vélo est aujourd'hui prévu sous le statut d'aire piétonne : piétons et vélos se partageront une largeur de 2,20 mètres de large.</p> <p>Ce choix interroge, à la fois pour les raisons évoquées ci-dessus mais pose aussi la question de la sécurité des piétons. Les flux piétons générés par les correspondances entre bus et tram, métro et RER, et par l'accès au Palais des Congrès seront en effet très importants. De forts conflits d'usage sont à prévoir avec un tel fonctionnement. Les flux vélo importants sur cet axe sont incompatibles avec le statut d'aire piétonne.</p> <p>Plan de coupe (chapitre 3 annexe 5 pour les coupes) : au nord, piétons et vélos se partagent une zone piétonne de 2,20 m de large. La largeur de la zone tampon de 5 mètres permet l'implantation d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre pour éviter les conflits d'usage.</p>	<p>Les aménagements cyclables principaux sont tous en site propre et isolés des autres flux. Les vélos disposeront en rive sud d'une piste bidirectionnelle en site propre de 4 m de large minimum, qui sera différenciée par un traitement spécifique (revêtement en béton poncé de couleur beige, bordures, etc.) et séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol. Une signalétique horizontale spécifique sera développée sur l'ensemble des pistes cyclables.</p>	
--	--	--

<p>Nous demandons la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 4 mètres pour assurer la liaison nord. Cette piste pourra être implantée entre la chaussée et la verrière.</p> <p>Proposition d'implantation d'une piste bidirectionnelle au nord.</p> <p>Notons également que si la piste bidirectionnelle nord au niveau du périphérique constitue une avancée par rapport aux premiers projets qui nous ont été soumis, la Mairie de Paris, par la voix de Christophe Najdovski, s'était prononcée l'année dernière, lors d'un comité vélo consacré au projet, pour l'insertion d'une piste cyclable unidirectionnelle séparée devant le Palais des Congrès dans le sens est ouest et il y a donc un recul (ou une non prise en compte des souhaits de la Mairie) sur ce point précis.</p> <p>Absence de pistes cyclables nord-sud boulevard Pershing et côté Neuilly</p> <p>On le constate immédiatement à la vue du plan ci-dessous, il y existe une rupture cyclable majeure dans le projet de réaménagement de la Porte Maillot au nord-ouest de celle-ci.</p> <p>Au nord-ouest de la porte, une rupture cyclable majeure.</p> <p>Il s'agit d'un point essentiel dans la mesure notamment où toute cette zone ouest est amenée à grandement se densifier au cours des prochaines années avec la construction des immeubles Mille Arbres et Multistrates. Il faut permettre aux futurs habitants et salariés de ces immeubles de s'y rendre à vélo (le projet Mille Arbres à lui seul est constitué par 30.000 m² de bureaux, un hôtel 4 * de 240 chambres et 127 logements).</p> <p>Plus important encore, la gare routière réaménagée doit pouvoir être accessible à ceux qui souhaitent s'y rendre et la quitter à vélo, sans danger, eu égard notamment à la circulation d'autocars dans cette zone mais aussi aux flux rapides de véhicules pressés d'atteindre le périphérique (la dangerosité, le stress et l'agressivité des véhicules sont significatifs partout aux portes de Paris). En termes d'usagers de cette gare, il faut notamment penser aux plus jeunes, qui sont clients des services d'autocars. Enfin, il ne faut pas oublier l'accès aux galeries commerçantes de l'ouest du Palais des Congrès.</p> <p>En l'état actuel, les personnes se déplaçant à vélo et souhaitant quitter l'axe majeur pour se rendre soit à la gare d'autocars soit dans ces nouveaux immeubles, se retrouvent projetés sans aucune protection sur une chaussée à 4 voies mélangés avec bus et taxis, avec qui plus est l'entrée et la sortie du parking public souterrain qui renforce encore la dangerosité de cet axe.</p> <p>Une piste cyclable à double sens à l'ouest du Palais des Congrès, depuis le parvis vers le boulevard Pershing et la gare, est donc</p>		
---	--	--

indispensable. L'implémentation de cette piste ne pose aucune difficulté compte tenu de la largeur de la chaussée où 4 voies (dont manifestement une voie de bus) semblent prévues à ce stade. S'il convient de maintenir une entrée fluide sur le périphérique intérieur, ces 4 voies (puis 3 voies en approche du périphérique, pour terminer à une voie sur la bretelle) sont d'ailleurs disproportionnées si l'on compare à d'autres entrées de périphérique à Paris (ex. Porte d'Orléans vers périphérique intérieur) de même que si l'on analyse les flux actuels et escomptés sur cette voie (planches 2.12 et 2.13 : aucune congestion) qui vont dans le sens d'une nette diminution. Cette piste cyclable devrait donc être implémentée à partir du grand axe totalement sur la chaussée puis sans doute partiellement hors de la chaussée eu égard aux courbures et rétrécissements des voies ensuite.

On notera à toutes fins utiles que le parvis ouest puis l'approche piétonne vers la gare routière sont larges voir extrêmement larges et peuvent sans aucune difficulté accueillir au moins partiellement une piste cyclable sans conflits avec les piétons. Ce n'est pas notre souhait prioritaire mais cela met en avant le fait qu'il existe un réel "oubli" de la dimension cyclable dans cette partie du projet, qui on l'espère sera corrigé.

Côté Neuilly, il y a là aussi une importante rupture cyclable pour les habitants et salariés qui vont et viennent du quartier Sablons (rue de Chartres, etc), qui est le coeur habité de Neuilly. Cette axe est d'ailleurs identifié comme un itinéraire principal pour les piétons (voir planche 2.7 c ci-dessous) allant ou venant de ces rues à la fois commerçantes et d'habitations. Une courte piste transversale à double sens côté Neuilly sera donc également fort utile, permettant de faire jonction entre le grand axe et la rue de Chartres, et de pouvoir également rejoindre la piste cyclable de l'avenue du Roule. Cela permettra enfin de casser encore un peu plus la frontière du périphérique ce qui est l'un des objectifs de la Mairie de Paris. Passer de 4 à 3 voire 2 voies motorisées est également possible à cet endroit, puisqu'il est notamment prévu de supprimer la boucle d'entrée du périphérique extérieur existante. Il est également à noter que l'on dispose actuellement d'une largeur de chaussée de 16 à 21 mètres sur le tronçon courant, bref comme pour la partie "Pershing", il s'agit là aussi d'une absence de prise en compte d'un besoin évident qui ne demande qu'à être corrigée eu égard à l'ambition du projet et son inscription dans un temps long.

Enfin, la jonction avec le Bois de Boulogne par le sud-ouest de la place semble bien prise en compte dans le projet. Elle n'apparaît toutefois pas forcément en détail dans les planches. Nous nous permettons de réitérer ici l'importance de cette jonction avec l'allée de Longchamp, qui est un axe majeur pour les cyclistes (trajets pendulaires vers Saint-Cloud, Suresnes, Boulogne et promenades le week end). La traversée du boulevard André Maurois devra être sécurisée pour les cyclistes (marquages, pictos, etc), ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Pour maintenir une bonne continuité et fluidité de cette voie, de l'espace pourrait être regagné sur le trottoir depuis la chaussée au niveau de l'angle arrondi André Maurois/Allée de Longchamp), et il conviendrait de rénover les trottoirs à cet endroit.

Implémentation technique des axes et pistes cyclables

Concernant l'ensemble des pistes cyclables prévues dans le cadre du projet Porte Maillot et du tramway T3, nous rappelons nos souhaits :

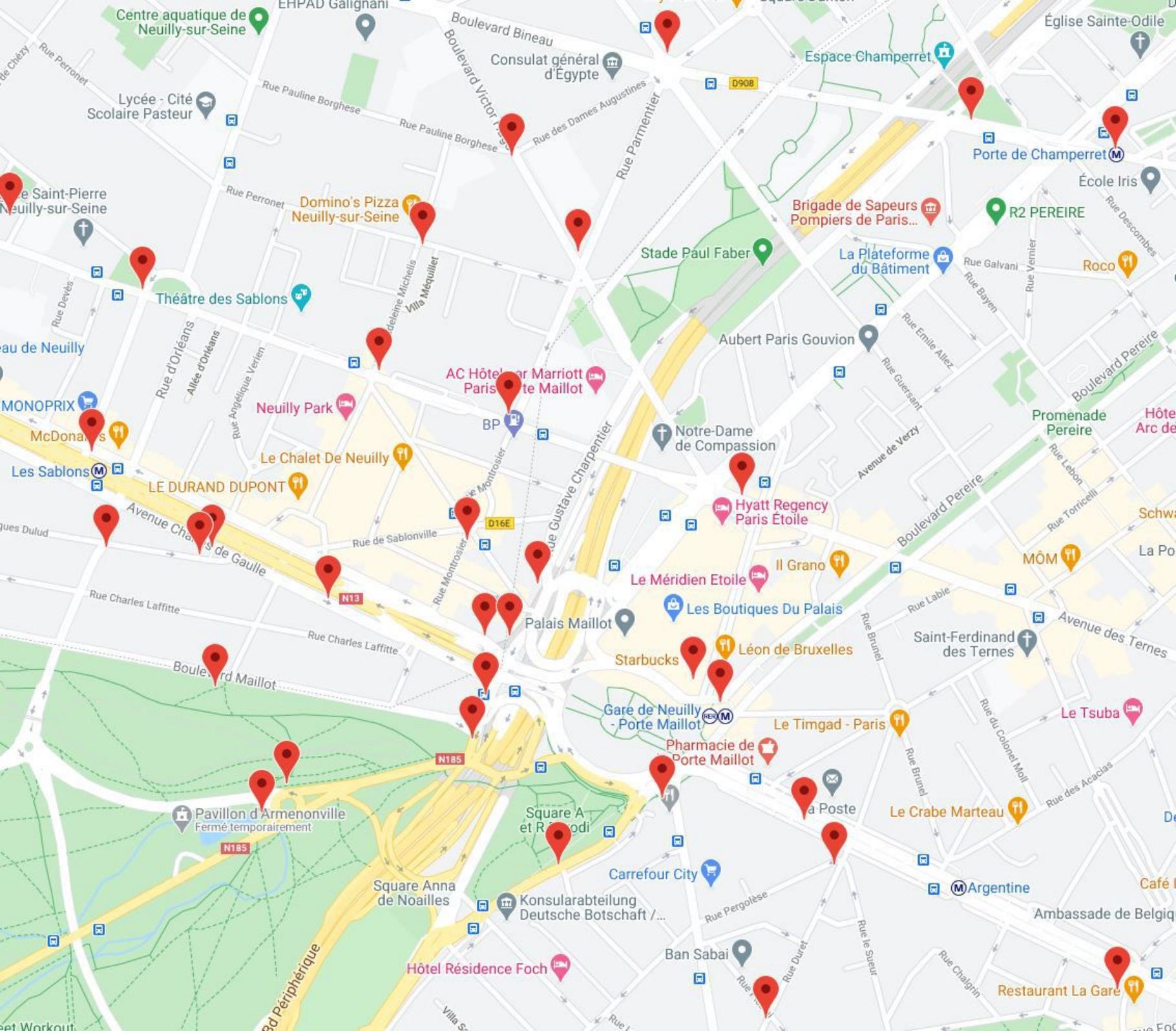
- une absence de bordures et de caniveaux à franchir par les cycles, la piste est une chaussée qui à son fil d'eau ;
- une différence de niveau piste-trottoirs d'au moins 5 cm avec bordure chanfreinée à 30°,
- pas d'angles droits ou durs au niveau des intersections et virages (voir ci-dessous) ;
- des ouvertures et des rayons de giration partout, en particulier en direction des rues secondaires sans aménagements ;
- partout où cela est possible, éloigner la piste cyclable de 5 mètres aux carrefours (sachant qu'elle a déjà 3 mètres en section courante) pour une meilleure visibilité, et pour laisser un espace tampon pour les voitures.
- Une couleur identique à celle de la piste cyclable bidirectionnelle des Allées de Neuilly, afin de mettre avant la continuité cyclable et permettre une meilleure lisibilité par et pour tous les usagers, notamment les piétons. Cette couleur est d'ailleurs déjà utilisée sur certaines pistes cyclables dans Paris intramuros (ex. Rue du Faubourg Saint-Antoine).

Traitement des angles

Le tracé des pistes semble avoir été réalisé "à la règle" : les carrefours sont traités à angles droits et les virages abrupts. Ce problème ne semble pas être lié à la cartographie : à l'est de la place, les aménagements projetés en lien avec l'extension du tramway T3 présentent bien des angles arrondis.

Fig 9. Des angles plus ou moins réussis selon l'endroit

<p>La trajectoire d'un cycliste ne suit pas des lignes brisées : nous demandons que tous les carrefours et virages des pistes cyclables soient retravaillés en respectant les recommandations de notre Guide des aménagements cyclables, à savoir au moins 3 à 5 mètres de rayon pour les mouvements tournants, et un minimum de 10 mètres pour les mouvements directs.</p> <p>Traversées vélo</p> <p>Pour assurer la lisibilité des pistes cyclables, il est impératif que celles-ci soient clairement distinguées des trottoirs et autres espaces piétons. Une distinction trop légère peut engendrer des conflits d'usage avec les piétons préjudiciables pour ceux-ci comme pour les cyclistes.</p> <p>Par défaut, la piste doit se placer comme une chaussée ; à défaut, toute bordure éventuelle doit avoir une vue à zéro (bordure arasée), de façon à ne pas secouer les cyclistes qui la franchissent. D'autre part, une traversée vélo manque au carrefour à l'ouest de la place sur le grand axe (cercle rouge le plus à gauche sur le schéma ci-dessous), côté Neuilly. Cette traversée offrirait pourtant une liberté de choix pour les cyclistes selon les feux tricolores.</p> <p>Fig 11. Sur cette vue d'architecte, la piste cyclable qui traverse le terre-plein central est presque invisible et semble devoir franchir de hautes bordures inconfortables (Agence Empreintes)</p> <p>Paris en Selle</p>		
--	--	--



Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2019 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements :
60 (4,46 €) - 75 (5,50 €) - 77 (5,25 €) - 78 (5,25 €) - 91 (5,25 €) - 92 (5,50 €) - 93 (5,50 €) - 94 (5,50 €) - 95 (5,25 €) tarifs HT à la ligne définis par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication de décembre 2018.

**Avis
divers**



1 rue Frédéric Bastiat - 75008 Paris
www.enquetes-publiques.fr
Tél : 01.42.96.96.58



**AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC
PAR VOIE ELECTRONIQUE**

Sous l'égide de la Commission Nationale
du Débat Public

**OPÉRATION DE RÉAMÉNAGEMENT
DES ESPACES PUBLICS DE LA PORTE
MAILLOT, DU PARC PUBLIC DE
STATIONNEMENT DE LA PORTE MAILLOT
ET DE SES ACCÈS,
PARIS 16^{ème} ET 17^{ème} ARRONDISSEMENTS**

**DU MERCREDI 16 SEPTEMBRE à 8H30
AU DIMANCHE 25 OCTOBRE 2020 à 23H59**

Cette Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) est préalable à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et à la délivrance des permis d'aménager nécessaires au réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot dans les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de Paris.

Le secteur de la Porte Maillot fait partie des sites nécessaires à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Ce projet est de nature à en affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation dudit site.

La PPVE est donc organisée conformément à l'article 9 de la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, selon les modalités définies aux articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du code de l'environnement. La Commission Nationale du Débat Public a ainsi désigné Mme Sylvie DENIS-DINTILHAC, M. François NAU et M. Jean-Louis LAURE en qualité de garants de cette procédure.

Le dossier soumis à PPVE, ainsi qu'un registre dématérialisé sur lequel le public pourra déposer ses observations et propositions, seront consultables sur le site dédié <http://ppve.maillot.contribuez.net>.

CE DOSSIER COMPORTE NOTAMMENT :

- Le dossier du projet soumis à déclaration de projet et emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme ;
- Le dossier de permis d'aménager ;
- Une étude d'impact comprenant l'ensemble des éléments constitutifs du rapport de présentation du PLU au titre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Paris ;
- L'avis de l'Autorité Environnementale (MRAe) consultable sur le site <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr> ;
- Un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale ;

- Les avis des collectivités territoriales intéressées par le projet.

Pendant toute la durée de la procédure ce dossier sera mis à la disposition du public, sur support papier, ainsi que sur deux postes informatiques, à la mairie du 16^{ème} arrondissement de Paris, 71 Avenue Henri Martin (horaires d'accès : <https://www.mairie16.paris.fr>) et à la mairie du 17^{ème} arrondissement de Paris, 16-20 rue des Batignolles (horaires d'accès : <https://www.mairie17.paris.fr>).

À compter de l'ouverture de la participation du public, des renseignements pertinents sur le dossier peuvent être obtenus auprès des services de la Ville de Paris : Direction de l'Urbanisme - sous-direction des ressources - Bureau du Service Juridique - 121 avenue de France - CS 51388 - 75639 Paris Cédex 13.

Toutes observations ou questions - ainsi que des précisions sur les conditions dans lesquelles elles peuvent être émises - peuvent être adressées aux garants par courriel : sylvie.denis-dintilhac@garant-cndp.fr ; jean-louis.laure@garant-cndp.fr ; francois.nau@garant-cndp.fr.

Deux réunions publiques se tiendront à la Fédération Française du Bâtiment - 10 rue du Débarcadère - 75017 PARIS - Salle Pradeau, en présence des garants. Afin de se conformer aux règles sanitaires, le nombre de participants sera limité, par ordre d'arrivée avec le port du masque obligatoire :

- Réunion de lancement de la procédure de participation, le 22 septembre 2020 à 19 h 30 •
- Réunion de restitution de la participation du public, le 24 novembre 2020 à 19 h 30 •

Une réunion portant sur des thématiques spécifiques sera également organisée sous la forme d'un webinaire en ligne le 1^{er} octobre 2020.

Les modalités de tenue de ces réunions sont susceptibles d'évoluer. Le public est invité à les vérifier sur le site <http://ppve.maillot.contribuez.net>.

Des observations pourront également être formulées par téléphone au 01.83.62.94.65 pendant toute la durée de la PPVE.

Une synthèse des observations et propositions déposées par le public, mentionnant les réponses et, le cas échéant, les évolutions proposées par le maître d'ouvrage pour tenir compte des observations et propositions du public, sera rédigée par les garants, dans un délai d'un mois à l'issue de la PPVE.

Cette synthèse sera publiée pendant une durée minimale de trois mois sur Paris.fr. L'autorité compétente pour statuer sur les demandes de permis d'aménager et les délivrer par arrêté est la Maire de Paris. L'autorité compétente pour se prononcer sur l'intérêt général du projet et adopter la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est le Conseil de Paris.

EP 20-072 enquête-publique@publilegal.fr

LES MARCHÉS PUBLICS

Consultez aussi nos annonces sur <http://avisdemarches.leparisien.fr>

**Marchés
+ de 90 000 Euros**

Nom et adresse officiels de l'organisme acheteur :

**AGENCE DES ESPACES
VERTS DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE**

Mme Stéphanie JOSEPH-LONGUET,
Cité régionale de l'environnement
90-92 avenue du Général Leclerc, 93500
Pantin,
adresse internet : <http://www.aev-ilede-france.fr>,
adresse internet du profil acheteur :
<http://www.maximilien.fr>

Le pouvoir adjudicateur n'agit pas pour le compte d'autres pouvoirs adjudicateurs Principale(s) Activité(s) du pouvoir adjudicateur : Services généraux des administrations publiques

Objet du marché : Restauration des cascades de Montigny
Type de marché de travaux : exécution
Lieu d'exécution et de livraison : Montigny-les-Cormelles (95)

La procédure d'achat du présent avis n'est pas couverte par l'accord sur les marchés publics de l'OMC.

L'avis implique un marché public

Caractéristiques principales :

- Variantes refusées
- Le projet prévoit des travaux permettant de remplir les bassins qui composent les cascades. L'objectif n'est pas de remettre en circuit dynamique les cascades mais uniquement de les remplir et de pouvoir refaire le niveau le cas échéant. Le tout dans un objectif paysager mais également écologique en raison de la présence d'amphibiens qui se reproduisent dans les bassins.
- Descriptions concernant les achats complémentaires : La consultation donnera lieu à un marché à tranches constitué de 2 tranches définies comme suit :
- Tranche ferme - Restauration générale des cascades
- Tranche optionnelle - Travaux complémentaires sur les bassins

Prestations divisées en lots : non
Durée du marché ou délai d'exécution : 6 mois à compter de la notification du marché

Cautionnement et garanties exigés : Sauf renoncement du titulaire porté à l'acte d'engagement, une avance est prévue dans les cas et selon les modalités stipulées au CCAP. Son montant n'est ni révisable, ni actualisable. Elle est versée pour chaque tranche dont le montant est supérieur à 50 000,00 euro(s) hors taxes et dont le délai d'exécution est supérieur à deux mois.

Chaque paiement fera l'objet d'une retenue de garantie au taux de 5,00 % dans les conditions prévues aux articles R2191-32 à R2191-42 du Code de la commande publique. Cette sûreté porte sur l'intégralité des prestations objet du marché.

Modalités essentielles de financement et de paiement et/ou références aux textes qui les réglementent :

Le règlement des dépenses se fera par virement administratif. Le présent marché est financé sur les ressources propres de l'établissement.
Les prestations font l'objet de paiements d'acomptes, paiements partiels non définitifs, après constatation du service fait dans les conditions prévues par les articles R2191-20 à R2191-22 du code de la commande publique. Le caractère définitif des paiements interviendra au moment du solde du marché.

Langues pouvant être utilisées dans l'offre ou la candidature : français.
Unité monétaire utilisée, l'euro

Conditions de participation :

- Critères de sélection des candidatures :
- 1. Capacités professionnelles et références présentées par le candidat.
- 2. Garanties et capacités techniques et financières présentées par le candidat

Justifications à produire quant aux qualités et capacités du candidat :

Autres renseignements demandés :

- Lettre de candidature (DC1 disponible sur <http://www.economie.gouv.fr/daj/formulaires>)
- Déclaration du candidat (DC2 disponible sur <http://www.economie.gouv.fr/daj/formulaires>)
- Les attestations d'assurance responsabilité civile et professionnelle
- Description des moyens humains (nombre et qualification du personnel et des sous-traitants...) et matériels (logistique, informatique...) de l'opérateur économique représentatifs de l'objet du marché.
- Qualifications professionnelles : La preuve de la qualification de l'opérateur économique peut être apportée par tout moyen (certificats d'identité professionnelle, références de travaux attestant de la compétence de l'opérateur à réaliser la prestation...).
- Indication des titres d'études et professionnels de l'opérateur économique et/ou des cadres de l'entreprise, et notamment des res-

ponsables de prestation de services ou de conduite des travaux de même nature que celle du marché.

- Les références de marchés similaires attestées par des certificats de capacité datant de moins de trois (3) ans ou, à défaut, le descriptif très détaillé des moyens humains et matériels de l'opérateur économique représentatifs de l'objet du marché.

NB : le candidat peut utiliser les formulaires DC1 et DC2. Il peut également présenter sa candidature sous la forme d'un document unique de marché européen (DUME). L'opérateur peut réutiliser un document unique de marché européen qui a déjà été utilisé dans une procédure antérieure, à condition de confirmer que les informations qui y figurent sont toujours valables. Ce document doit être rédigé en français.

Marché public simplifié : NON.
Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci dessous avec leur pondération :

- Valeur technique, appréciée selon les 5 sous-critères pondérés indiqués au règlement de la consultation (60 %)
- Prix des prestations, jugé selon le montant de la DPGF et la formule indiquée au règlement de la consultation (40 %)

Type de procédure : Procédure adaptée
Date limite de réception des offres : 17 septembre 2020 à 12 h 00

Délai minimum de validité des offres : 120 jours à compter de la date limite de réception des offres.

Renseignements complémentaires : La remise des offres est subordonnée à la visite des lieux d'exécution du marché. Celle-ci s'effectuera sur le Site des Cascades de Montigny-Lès-Cormelles. La personne à contacter pour la prise de rendez-vous est : M. Donovan SWAENEPOEL au 06.16.82.27.60 ou à donavanswaenepoel@ingetec.fr. L'attestation délivrée par le représentant de l'acheteur public devra être fournie avec les pièces de l'offre du candidat.

Conformément à l'article R2123-5 du code de la commande publique, si, au cours de l'analyse des offres, l'AEV décide :

- de ne pas négocier, le marché est attribué sur la base des offres initiales;
- de négocier, l'AEV fait participer à la négociation les candidats ayant présentés les trois (3) meilleures offres à l'issue de la première phase d'analyse, et attribue le marché sur la base des offres négociées.

La négociation pourra porter sur tous les éléments de l'offre initiale, qu'ils soient techniques ou financiers.

Date d'envoi du présent avis à la publication : 26 août 2020
Adresse auprès de laquelle les renseignements d'ordre administratif et technique peuvent être obtenus : Agence des espaces verts de la région d'Ile-de-France, adresse internet : <http://www.maximilien.fr>

Adresse auprès de laquelle les documents peuvent être obtenus : Pôle AJCP, Agence des espaces verts de la région d'Ile-de-France, adresse internet :

<https://marches.maximilien.fr/?page=entreprise&ref=consultation=369775&orgAcronym=eb4g>

Adresse à laquelle les offres/candidatures/projets/demandes de participation doivent être envoyés : Pôle AJCP, Agence des espaces verts de la région d'Ile-de-France, 90-92 avenue du Général Leclerc, 93500 Pantin, adresse internet :

<http://www.maximilien.fr>

Conditions de remise des offres ou des candidatures : Les candidats doivent transmettre leurs plis, par voie électronique, à l'adresse suivante : <http://www.maximilien.fr>.

Conformément à l'article R2132-11 du code de la commande publique, les candidats peuvent transmettre, parallèlement à l'envoi électronique de leurs plis, une copie de sauvegarde sur support physique électronique (CD-ROM, DVD-ROM, clé USB) ou bien sur support papier.

Instance chargée des procédures de recours : Tribunal Administratif de Montreuil, 7 rue Catherine Puig, 93558 Montreuil, tél. : 01 49 20 00 00, télécopieur : 01 49 20 00 99, courriel :

Greffe.ta-montreuil@juradm.fr

Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus concernant l'introduction des recours : Greffe du Tribunal Administratif de Montreuil, 7 rue Catherine Puig, 93558 Montreuil, tél. : 01 49 20 00 00, télécopieur : 01 49 20 00 99, courriel : Greffe.ta-montreuil@juradm.fr

**Constitution
de société**

Par ASSP en date du 21/08/2020, il a été constitué une SASU dénommée :

KING RETOUCHE

Siège social : 46 rue des Entrepreneurs 75015 PARIS
Capital : 1000 €
Objet social : pressing, teinturerie, nettoyage à sec laverie, blanchisserie, repassage, retouche, achat et vente
Président : Mme AAVRE Anne Marie demeurant 4 rue Pierret 92200 NEUILLY-SUR-SEINE élu pour une durée illimitée
Admission aux assemblées et exercice du droit de vote : Chaque actionnaire est convoqué aux Assemblées. Chaque action donne droit à une voix.
Clauses d'agrément : Les actions sont librement cessibles entre actionnaires uniquement avec accord du Président de la Société.
Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de PARIS.

Divers société

L33

SARL au capital de 30000 €
55 RUE POPINCOURT 75011 PARIS RCS PARIS 440369999

Par décision Assemblée Générale Extraordinaire du 30/06/2019, il a été décidé la dissolution anticipée de la société et sa mise en liquidation amiable à compter du 30/06/2019, il a été nommé liquidateur(s) M LIN YINHUI demeurant au 4 Rue du Douanier Rousseau 75014 PARIS et fixé le siège de liquidation où les documents de la liquidation seront notifiés au siège social. Mention en sera faite au RCS de PARIS.

L33

SARL au capital de 30000 €
55 RUE POPINCOURT 75011 PARIS RCS PARIS 440369999

Par décision Assemblée Générale Ordinaire du 30/06/2019 il a été décidé : d'approuver les comptes définitifs de la liquidation; de donner quitus au liquidateur, M LIN YINHUI demeurant 4 Rue du Douanier Rousseau 75014 PARIS pour sa gestion et décharge de son mandat; de prononcer la clôture des opérations de liquidation à compter du 30/06/2019. Radiation au RCS de PARIS.

Aux termes d'un ASSP en date du 13/08/2020 enregistré le 18/08/2020 au SDE de PARIS, dossier n°2020 00025985, référence n°584P61 2020 A 09102 M US-TUN Mehmet demeurant 5 Place Van-Gogh 95400 VILLIERS-LE-BEL a cédé à la société KING RETOUCHE SASU au capital de 1000 € située 46 rue des entrepreneurs 75015 PARIS 15 en cours d'immatriculation au RCS de Paris fonds de commerce de Fabrication de vêtement sur mesure, travail de retouches, achat vente en boutiques des articles de prêt à porter sis et exploité au 46 rue des Entrepreneurs 75015 PARIS. L'entrée en jouissance a été fixée au 13/08/2020. La présente cession est consentie et acceptée moyennant le prix de 40000 €. Les oppositions, s'il y a lieu, seront reçues dans les 10 jours suivant la dernière en date des publications légales. Pour la réception des oppositions, élection de domicile est faite pour la validité et pour la correspondance : Me ARSLAN S., 10 bd de Strasbourg- 75010 PARIS.

AGENCE COMEDIA

SARL au capital de 8 000 €
Siège social : 56 rue du Fbg St Antoine 75012 PARIS
RCS de PARIS 503 846 420

L'assemblée générale extraordinaire du 06/08/2020 a décidé le transfert du siège social à compter du 01/09/2020 et de modifier l'article 4 des statuts comme suit :
- Ancienne mention : le siège social de la société est fixé au 56 rue du Fbg St Antoine, 75012 PARIS.
- Nouvelle mention : le siège social de la société est fixé au 21 rue de Fécamp, 75012 PARIS.
L'inscription modificative sera portée au RCS de PARIS tenue par le greffe du tribunal. Claire Pousset Baudouin



**Publiez vos marchés publics,
vos concessions dans Le Parisien**

Habilitations
60, 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95

01 87 39 84 40
pub@dematis.com



Optimisez
votre communication
Publiez vos annonces
d'enquêtes publiques
dans
Le Parisien

01 87 39 82 96
legales2@LeParisien.fr

Le Parisien
Rapidité et
souplesse d'un
quotidien leader
en IDF et l'Oise

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2019 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements :
60 (4,46 €) - 75 (5,50 €) - 77 (5,25 €) - 78 (5,25 €) - 91 (5,25 €) - 92 (5,50 €) - 93 (5,50 €) - 94 (5,50 €) - 95 (5,25 €) tarifs HT à la ligne définis par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication de décembre 2018.

Avis divers

publilégal®
AFFICHER-PUBLIER-COMMUNIQUER

1 rue Frédéric Bastiat - 75008 Paris
www.enquetes-publiques.fr
Tél : 01.42.96.96.58



AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

Sous l'égide de la Commission Nationale
du Débat Public

OPÉRATION DE RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DE LA PORTE MAILLOT, DU PARC PUBLIC DE STATIONNEMENT DE LA PORTE MAILLOT ET DE SES ACCÈS, PARIS 16^{ème} ET 17^{ème} ARRONDISSEMENTS

**DU MERCREDI 16 SEPTEMBRE à 8H30
AU DIMANCHE 25 OCTOBRE 2020 à 23H59**

Cette Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) est préalable à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et à la délivrance des permis d'aménager nécessaires au réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot dans les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de Paris.

Le secteur de la Porte Maillot fait partie des sites nécessaires à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Ce projet est de nature à en affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation dudit site.

La PPVE est donc organisée conformément à l'article 9 de la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, selon les modalités définies aux articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du code de l'environnement. La Commission Nationale du Débat Public a ainsi désigné Mme Sylvie DENIS-DINTILHAC, M. François NAU et M. Jean-Louis LAURE en qualité de garants de cette procédure.

Le dossier soumis à PPVE, ainsi qu'un registre dématérialisé sur lequel le public pourra déposer ses observations et propositions, seront consultables sur le site dédié <http://ppve.maillot.contribuez.net>.

CE DOSSIER COMPORTE NOTAMMENT :

- Le dossier du projet soumis à déclaration de projet et emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme ;
- Le dossier de permis d'aménager ;
- Une étude d'impact comprenant l'ensemble des éléments constitutifs du rapport de présentation du PLU au titre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Paris ;
- L'avis de l'Autorité Environnementale (MRAE) consultable sur le site <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr> ;
- Un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale ;

- Les avis des collectivités territoriales intéressées par le projet.

Pendant toute la durée de la procédure ce dossier sera mis à la disposition du public, sur support papier, ainsi que sur deux postes informatiques, à la mairie du 16^{ème} arrondissement de Paris, 71 Avenue Henri Martin (horaires d'accès : <https://www.mairie16.paris.fr>) et à la mairie du 17^{ème} arrondissement de Paris, 16-20 rue des Batignolles (horaires d'accès : <https://www.mairie17.paris.fr>).

À compter de l'ouverture de la participation du public, des renseignements pertinents sur le dossier peuvent être obtenus auprès des services de la Ville de Paris : Direction de l'Urbanisme - sous-direction des ressources - Bureau du Service Juridique - 121 avenue de France - CS 51388 - 75639 Paris Cédex 13.

Toutes observations ou questions - ainsi que des précisions sur les conditions dans lesquelles elles peuvent être émises - peuvent être adressées aux garants par courriel : sylvie.denis-dintilhac@garant-cndp.fr ; jean-louis.laure@garant-cndp.fr ; francois.nau@garant-cndp.fr.

Deux réunions publiques se tiendront à la Fédération Française du Bâtiment - 10 rue du Débarcadère - 75017 PARIS - Salle Pradeau, en présence des garants. Afin de se conformer aux règles sanitaires, le nombre de participants sera limité, par ordre d'arrivée avec le port du masque obligatoire :

- Réunion de lancement de la procédure de participation, le 22 septembre 2020 à 19 h 30 •

- Réunion de restitution de la participation du public, le 24 novembre 2020 à 19 h 30 •

Une réunion portant sur des thématiques spécifiques sera également organisée sous la forme d'un webinaire en ligne le 1^{er} octobre 2020.

Les modalités de tenue de ces réunions sont susceptibles d'évoluer. Le public est invité à les vérifier sur le site <http://ppve.maillot.contribuez.net>.

Des observations pourront également être formulées par téléphone au 01.83.62.94.65 pendant toute la durée de la PPVE.

Une synthèse des observations et propositions déposées par le public, mentionnant les réponses et, le cas échéant, les évolutions proposées par le maître d'ouvrage pour tenir compte des observations et propositions du public, sera rédigée par les garants, dans un délai d'un mois à l'issue de la PPVE.

Cette synthèse sera publiée pendant une durée minimale de trois mois sur Paris.fr. L'autorité compétente pour statuer sur les demandes de permis d'aménager et les délivrer par arrêté est la Maire de Paris. L'autorité compétente pour se prononcer sur l'intérêt général du projet et adopter la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est le Conseil de Paris.

EP 20-072 enquête-publique@publilegal.fr

LES MARCHÉS PUBLICS

Consultez aussi nos annonces sur
<http://avisdemarches.leparisien.fr>

Marchés + de 90 000 Euros



HOTEL DE VILLE VILLEPARISIS

M. Frédéric BOUCHE - Maire
32 rue de Ruzé - CS 50105
77273 VILLEPARISIS

mél : correspondre@aws-france.com
web : <https://villeparisis.fr/>

Le pouvoir adjudicateur n'agit pas pour le compte d'autres pouvoirs adjudicateurs

L'avis implique l'établissement d'un Accord-Cadre.

Accord-cadre avec un seul opérateur.

Estimation de la valeur totale des acquisitions pour l'ensemble de la durée de l'accord-cadre

Valeur estimée (H.T.) : 900 000,00 €

Objet : Numéro de la consultation : 2020/11 TRAVAUX DE RENOVATION, DE REAMENAGEMENT ET D'ENTRETIEN DES MENUISERIES EXTERIEURES ET INTERIEURES DES BATIMENTS COMMUNAUX

Type de marché : Travaux

Procédure : Procédure adaptée

Lieu d'exécution :

Sur le territoire de la Commune

77270 VILLEPARISIS

Durée : 36 mois.

Description : La présente consultation concerne des travaux de rénovation, de réaménagement et d'entretien des menuiseries intérieures et extérieures des bâtiments Communaux.

La procédure de passation utilisée est : la procédure adaptée ouverte. Elle est soumise aux dispositions des articles L. 2123-1 et R. 2123-11 du Code de la commande publique.

La procédure d'achat du présent avis est couverte par l'accord sur les marchés publics de l'OMC : OUI

Forme de la procédure : Prestation divisée en lots : non

Les variantes sont refusées

Quantité/étendue : Les prestations donnent lieu à un accord-cadre mono attributaire à bons de commande sans minimum et avec un maximum annuel de 300 000,00 à HT, passé en application des articles L2125-11, R. 2162-1 à R. 2162-6, R. 2162-13 et R. 2162-14 du Code de la commande publique. Il donnera lieu à l'émission de bons de commande.

Le contrat est conclu pour une période initiale d'un an. Il pourra être reconduit tacitement 2 fois sans que sa durée globale ne puisse excéder 3 ans. L'exécution des prestations débute à compter de la date du premier bon de commande.

Il n'est pas prévu de décomposition en lots. Aucune variante n'est autorisée.

Prestations supplémentaires éventuelles (PSE) : sans objet

Valeur estimée hors TVA : 900 000,00 euros

Conditions relatives au contrat Cautionnement : Il est prévu une retenue de garantie de 5%, qui sera prélevée sur le montant de chaque bon de commande par le comptable assignataire des paiements.

Cette retenue de garantie peut être remplacée au gré du titulaire par une garantie à première demande ou, si les deux parties en sont d'accord, par une caution personnelle et solidaire.

Dans l'hypothèse où la garantie ou la caution ne serait pas constituée ou complétée au plus tard à la date à laquelle le titulaire remet la demande de paiement correspondant au premier acompte du marché, la fraction de la retenue de garantie correspondant à l'acompte est prélevée. Le titulaire garde la possibilité, pendant toute la durée du marché, de substituer une garantie à première demande ou

une caution personnelle et solidaire à la retenue de garantie.

Financement : Les dépenses sont prévues au budget Ville des exercices concernés.

Les prestations sont réglées par des prix unitaires selon les stipulations de l'acte d'engagement.

Les sommes dues au(x) titulaire(s) seront payées dans un délai global de 30 jours à compter de la date de réception des demandes de paiement.

En cas de retard de paiement, le titulaire a droit au versement d'intérêts moratoires, ainsi qu'à une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement d'un montant de 40 à, -. Le taux des intérêts moratoires est égal au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes, en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit points de pourcentage.

Forme juridique : Le pouvoir adjudicateur ne souhaite imposer aucune forme de groupement à l'attributaire de l'accord-cadre.

Il est interdit aux candidats de présenter plusieurs offres en agissant à la fois en qualité de candidats individuels et de membres d'un ou plusieurs groupements ou en qualité de membres de plusieurs groupements.

Conditions particulières d'exécution :

NON

Conditions de participation Justifications à produire quant aux qualités et capacités du candidat :

Habilitation à exercer l'activité professionnelle, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession :

Liste et description succincte des conditions

Déclaration sur l'honneur pour justifier que le candidat n'entre dans aucun des cas d'interdiction de soumissionner ; Renseignements sur le respect de l'obligation d'emploi mentionnée aux articles L. 5212-1 à L. 5212-11 du Code du travail ; Pouvoir de signature ; Déclaration du candidat (DC1) ;

Capacité économique et financière :

Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis :

Déclaration concernant le chiffre d'affaires global et le chiffre d'affaires concernant les prestations objet du contrat, réalisées au cours des trois derniers exercices disponibles ; Déclaration appropriée de banques ou preuve d'une assurance pour les risques professionnels ; Bilans ou extraits de bilans, concernant les trois dernières années, des opérateurs économiques pour lesquels l'établissement des bilans est obligatoire en vertu de la loi ; Déclaration du candidat (DC2) ;

Référence professionnelle et capacité technique :

Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis :

Déclaration indiquant les effectifs moyens annuels du candidat et l'importance du personnel d'encadrement pour chacune des trois dernières années ; Liste des travaux exécutés au cours des cinq dernières années, appuyée d'attestations de bonne exécution pour les plus importants (montant, époque, lieu d'exécution, s'ils ont été effectués selon les règles de l'art et menés à bonne fin) ; Indication des titres d'études et professionnels de l'opérateur économique et/ou des cadres de l'entreprise, et notamment des responsables de prestation de services ou de conduite des travaux de même nature que celle du candidat ; Déclaration indiquant l'outillage, le matériel et l'équipement technique dont le candidat dispose pour la réalisation du contrat ; Indication des mesures de gestion environnementale que le candidat pourra appliquer lors de l'exécution du contrat ;

Marché réservé : NON

Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous avec leur pondération

45 - Valeur technique de l'offre

15 - Délai d'exécution

40 - Prix

Descriptif détaillé des critères d'attribution dans le règlement de la consultation.

Conditions et mode de paiement pour obtenir les documents contractuels et additionnels :

Date limite pour la réception des demandes de documents ou pour l'accès aux documents : 18/09/20 à 15h00

Documents payants : NON

Remise des offres : 18/09/20 à 16h00 au plus tard.

Langues pouvant être utilisées dans l'offre ou la candidature : français.

Unité monétaire utilisée, l'euro.

Validité des offres : 90 jours, à compter de la date limite de réception des offres.

Renseignements complémentaires :

La transmission des documents par voie électronique est effectuée sur le profil d'acheteur. Les modalités de transmission des plis par voie électronique sont définies dans le règlement de la consultation. Numéro de la consultation : 2020/11

Le pouvoir adjudicateur se réserve le droit de négocier avec le ou les candidats les plus intéressants dans le respect du principe d'égalité de traitement. Il se réserve toutefois la possibilité d'attribuer le marché public sur la base des offres initiales sans négociation. Le pouvoir adjudicateur attribuera le marché au candidat dont l'offre est économiquement la plus avantageuse, après remise de l'offre négociée le cas échéant.

Le marché s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds communautaires : NON

Instance chargée des procédures de recours :

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MELUN, 43, rue du Général de Gaulle, BP 8630, 77008 Melun - Cedex, Tél : 01 60 56 66 30 - Fax : 01 60 56 66 10,

mél : greffe.ta-melun@juradm.fr

Envoi à la publication le : 26/08/2020

Les dépôts de plis doivent être impérativement remis par voie dématérialisée. Pour poser des questions à l'acheteur, déposer un pli, allez sur

<https://www.marches-publics.info>

Constitution de société

Par ASSP en date du 20/08/2020, il a été constitué une SAS dénommée :

AGILE MIND

Siège social : 4 rue Gracchus Babeuf 92000 NANTERRE **Capital** : 1000 € **Objet social** : Conseil en management **AGILE Président** : M ALI Sabiti demeurant 4 rue Gracchus Babeuf 92000 NANTERRE élu **Admission aux assemblées et exercice du droit de vote** : Chaque actionnaire est convoqué aux Assemblées. Chaque action donne droit à une voix. **Clauses d'agrément** : Les actions sont librement cessible ou les actions sont cessible avec l'accord du président de la société aux tiers **Durée** : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de NANTERRE.

Insertions diverses

Monsieur Jean-Pierre GUYOT, Président de l'association

HORIZON SANTÉ TRAVAIL

dont le siège est 17 Avenue du Maréchal Joffre - 92000 NANTERRE vous informe que l'ASSSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE D'ASSOCIATION HORIZON SANTE TRAVAIL se tiendra le :

MARDI 15 SEPTEMBRE 2020
A 11H au siège

en vue de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

- Rapport moral et financier pour l'exercice 2019
- Présentation du rapport du Commissaire aux Comptes
- Vote des résolutions

Nous espérons votre présence, mais au cas où vous ne pourriez pas assister à cette Assemblée, vous pouvez obtenir sur simple demande au siège par tel : 01.41.37.82.82 ou par mail : sleneveu@horizonsantetravail.fr, un pouvoir à faire parvenir au siège de l'association dans les meilleurs délais, dûment rempli et signé en faisant précéder votre signature de la mention manuscrite « Bon pour pouvoir ». Nous vous remercions que le vote par correspondance n'est pas autorisé.



KANDBAZ®

La domiciliation nouvelle génération

Kandbaz propose une gamme complète de services pour créer votre entreprise et la développer.

Domiciliation . Création d'entreprise . Location de bureaux

01 44 70 70 70

www.kandbaz.com

Le Parisien

Publiez vos marchés publics, vos concessions dans Le Parisien

Habilitations
60, 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95

01 87 39 84 40
pub@dematis.com

Les entreprises françaises continuent d'emprunter massivement

- Malgré une réduction de moitié par rapport aux niveaux atteints pendant le confinement, les crédits aux entreprises continuent d'abonder.
- Comme en juin, la hausse de l'encours s'établit à environ 15 milliards d'euros en juillet.

DETTE

Le retour à la normale n'est pas pour tout de suite. Comme en juin, l'encours des crédits accordés par les banques aux entreprises françaises a augmenté d'un peu plus de 15 milliards d'euros au mois de juillet pour atteindre 1.186 milliards d'euros, soit une hausse de 12,6 % sur un an d'après les données de la Banque de France publiées jeudi.

Les volumes restent certes inférieurs à ceux observés entre mars et mai, de près de 30 milliards d'euros par mois. Mais le dispositif de prêts garantis par l'Etat (PGE) continue d'agir comme un soutien à la trésorerie des entreprises. Sur les trois dernières années, l'augmentation moyenne était de seulement environ 4 milliards par mois.

Retour décisif

Cette hausse continue des encours de crédits pose la question de l'endettement des entreprises et de ses conséquences. Pour le gouvernement, qui doit présenter jeudi prochain son plan de relance, l'enjeu est d'assurer la reprise et d'aider les entreprises les plus fragiles à passer le cap des prochains mois sans tomber en faillite. Or le mur de la dette va les menacer à très court terme.

« Il y a deux millions de clients en France qui ont bénéficié d'un moratoire sur leurs remboursements de crédit, dont 80 % sont des entreprises, indique Fabrice Asvazadourian, senior vice-président responsable d'Accenture Strategy Banking en Europe. Quand ces moratoires arriveront à échéance, fin septembre, on risque d'observer un doublement des faillites. »

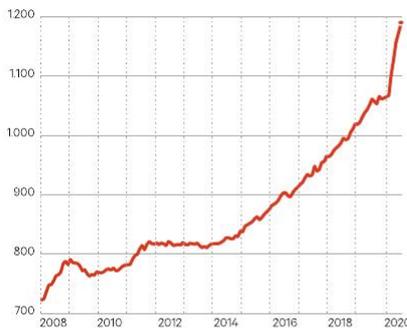
« L'heure de vérité »

Pour ces derniers, le rythme annuel passera alors d'environ 50.000 à 100.000. Une échéance que redoute également François Asseline, président de la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) : « Les reports d'échéance, c'est un peu comme des drogues douces. Il ne faut pas que ça se transforme en drogue dure et à un moment, il faut rembourser. On arrive petit à petit à l'heure de vérité. Mais il va falloir une sorte de méditation pour traiter les cas particuliers. » Pendant le confinement, les entreprises ont privilégié les crédits de trésorerie plutôt que les crédits à l'investissement (équipement et immobilier). « Beaucoup d'entreprises ont reporté ou annulé des dépenses d'investissement et les crédits de trésorerie proposent des conditions attractives grâce à la possibilité de recours aux PGE »,

Le crédit bancaire aux entreprises en forte hausse

Les encours des crédits détenus par les banques

En milliards d'euros



explique Denis Ferrand, directeur général de l'Institut Rexode.

Cependant, le mois de juillet montre un rééquilibrage entre les deux types de crédits. Les crédits à l'investissement ont progressé de 4,8 milliards d'euros en juillet. Dans le

même temps, les entreprises ont un peu moins souscrit de crédits de trésorerie : +8,6 milliards d'euros en juillet contre +0,5 milliards d'euros en juin. Bien qu'ils représentent seulement un tiers de l'encours total des crédits aux entreprises, ces lignes de

Taux de croissance annuel brut

En %



LES ÉCHOS • SOURCE: BANQUE DE FRANCE

Dettes des entreprises, fonds propres : ultimes tractations entre Bercy et les banques

Contrairement à Bruno Le Maire, les banques restent discrètes sur les taux qu'elles appliqueront aux prêts garantis par l'Etat au-delà d'un an.

Thibaut Madelin
@ThibautMadelin

Si le monde de la finance était l'adversaire de François Hollande, Bruno Le Maire se pose en ami des banques, avec lesquelles il dit travailler « en bonne intelligence [...] sur tous les sujets ». Mais le ministre des Finances est, semble-t-il, allé un peu loin en annonçant pour elles le taux que les banques appliqueront aux entreprises qui souhaiteront prolonger le prêt garanti par l'Etat (PGE) au-delà d'un an.

« Ce taux évoluera dans une fourchette de 1 à 3 % pour les TPE et les PME, en fonction de la durée de la prolongation du prêt », a-t-il déclaré mardi aux « Echos ». De quoi soulager les entreprises qui réclamaient de la visibilité après un délai de grâce d'un an sur les remboursements.

« 1 % c'est satisfaisant, 3 % ça est moins », reconnaît François Asseline, président de la Confédération des PME. La situation qu'on ne voulait pas connaître, c'est de se retrouver à un mois de l'échéance et de négocier avec sa banque sans cadre. « Le taux, qui s'appliquera sur un maximum de six ans, comprend le coût de la garantie, dont le taux s'élève à entre 1 et 2 % en sixième année.

Problème : les banques ne confirment pas les propos du ministre. « Nous travaillons avec Bercy afin de trouver les solutions les plus satisfaisantes pour les entreprises, reconnaît juste la Fédération

bancaire française. Le principal sujet pour les entreprises sera le remboursement du capital et non des intérêts, dont le montant ne mettra pas en péril la capacité de remboursement de l'entreprise. »

En coulisse, on admet que la fourchette de 1 à 3 % devrait correspondre à peu près au taux qui sera annoncé jeudi prochain dans le cadre du plan de relance. Mais tout n'est pas finalisé et une réunion avec les dirigeants des banques est prévue début de semaine prochaine. Car, avec ce sujet, les banques négocient d'arrache-pied un autre chantier, au moins aussi stratégique. Il s'agit de la création d'instruments de quasi-fonds propres, qui doivent permettre aux PME de renforcer leur bilan dégradé par les effets de la pandémie et, accessoirement, de rembourser leur PGE. « Ça négocie dur depuis deux mois », témoigne une partie prenante. Là encore, Bruno Le Maire a pris les devants, annonçant début août un coup de pouce de 3 milliards d'euros à cet effet.

L'enjeu des garanties
Selon lui, cela permettra de lever de 10 à 15 milliards d'euros de prêts dits participatifs, considérés comme des fonds propres. Les banques partagent cet objectif, mais posent leurs conditions : pour convaincre les investisseurs de prêter cet argent, sans pour autant imposer des taux prohibitifs aux entreprises clientes, c'est-à-dire inférieurs à 5 %, elles ont besoin de garanties.

« Tout l'enjeu, c'est que soit une garantie de l'Etat extrêmement forte », reconnaît une source bancaire proche des négociations. Dans le cadre du PGE,

dont 110 milliards ont été accordés à 540.000 entreprises. Les banques ont obtenu une garantie de 70 à 90 %. Pour les banques, l'idéal serait une protection de même ampleur. C'est trop, répond Bercy : « Il faudra faire en fonction de nos moyens. »

Discussions avec Bruxelles

Il faudra aussi composer avec la Commission européenne, avec laquelle le gouvernement est aussi en discussion. Depuis le début de la crise, celle-ci a déjà autorisé des régimes qui dérogent au cadre qu'elle a mis en place. Mais il existe des conditions minimales, à savoir la nécessité et la proportionnalité des aides, souligne Claire Vannini, avocat associé chez CMS Francis Lefebvre.

« Pour la nécessité, il faut démontrer qu'il y a une défaillance de marché, déclare la spécialiste des aides d'Etat. Je pense que ça ne va pas être trop compliqué de démontrer qu'il y a une frilosité des investisseurs à investir dans des PME. S'agissant de la proportionnalité, il va falloir s'assurer que les banques ou les investisseurs ne sont pas bénéficiaires d'aides indirectes, qu'il n'y a pas d'effet d'aubaine. »

Bercy tempore. « Il y a encore un travail important de calage technique, indique-t-on. Les modalités ne seront pas prêtes avant fin septembre, début octobre. » La balle est dans le camp des banques, estime François Asseline, qui table sur un taux de sinistralité des PGE de 4 %. « Pour le PGE, les banques ont pris un risque très relatif puisque le PGE est garanti à 90 % par l'Etat, dit-il. A un moment, il faut savoir jouer son rôle de banque de proximité. » ■

annonces judiciaires & légales



AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE
Sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public

OPÉRATION DE RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DE LA PORTE MAILLOT, DU PARC PUBLIC DE STATIONNEMENT DE LA PORTE MAILLOT ET DE SES ACCÈS, PARIS 16^{ÈME} ET 17^{ÈME} ARRONDISSEMENTS

DU MERCREDI 16 SEPTEMBRE à 8H30 AU DIMANCHE 25 OCTOBRE 2020 à 23H59

Cette Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) est préalable à la déclaration de projet portant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et à la délivrance des permis d'aménager nécessaires au réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot dans les 16^{ÈME} et 17^{ÈME} arrondissements de Paris.

Le secteur de la Porte Maillot fait partie des sites nécessaires à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Ce projet est de nature à affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation dudit site.

La PPVE est donc organisée conformément à l'article 9 de la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, selon les modalités définies aux articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du code de l'environnement. La Commission Nationale du Débat Public a ainsi désigné Mme Sylvie DENIS-DINTILHAC, M. François NAU et M. Jean-Louis LAURE en qualité de garants de cette procédure.

Le dossier soumis à PPVE, ainsi qu'un registre dématérialisé sur lequel le public pourra déposer ses observations et propositions, seront consultables sur le site dédié <http://ppve.maillot.contribuez.net>.

CE DOSSIER COMPORTE NOTAMMENT :

- Le dossier du projet soumis à déclaration de projet et portant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme ;
- Le dossier de permis d'aménager ;
- Une étude d'impact comprenant l'ensemble des éléments constitutifs du rapport de présentation du PLU au titre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Paris ;
- L'avis de l'Autorité Environnementale (MRAE) consultable sur le site <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr> ;

Un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale ; Les avis des collectivités territoriales intéressées par le projet.

Pendant toute la durée de la procédure ce dossier sera mis à la disposition du public, sur support papier, ainsi que sur deux postes informatiques, à la mairie du 16^{ÈME} arrondissement de Paris, 71 Avenue Henri Martin (horaires d'accès : <https://www.mairie16.paris.fr>) et à la mairie du 17^{ÈME} arrondissement de Paris, 16-20 rue des Batignolles (horaires d'accès : <https://www.mairie17.paris.fr>).

À compter de l'ouverture de la participation du public, des renseignements pertinents sur le dossier peuvent être obtenus auprès des services de la Ville de Paris : Direction de l'Urbanisme - sous-direction des ressources - Bureau du Service Juridique - 121 avenue de France - CS 51388 - 75639 Paris Cédex 13.

Toutes observations ou questions - ainsi que des précisions sur les conditions dans lesquelles elles peuvent être émises - peuvent être adressées aux garants par courriel : sylvie.denis-dintilhac@garant-cndp.fr ; jean-louis.laure@garant-cndp.fr ; francois.nau@garant-cndp.fr.

Deux réunions publiques se tiendront à la Fédération Française du Bâtiment - 10 rue du Débarcadère - 75017 PARIS - Salle Pradelon, en présence des garants. Afin de se conformer aux règles sanitaires, le nombre de participants sera limité, par ordre d'arrivée avec le port du masque obligatoire :

- Réunion de lancement de la procédure de participation, le 22 septembre 2020 à 19 h 30 ;
- Réunion de restitution de la participation du public, le 24 novembre 2020 à 19 h 30 ;

Une réunion portant sur des thématiques spécifiques sera également organisée sous la forme d'un webinar en ligne le 1^{er} octobre 2020.

Les modalités de tenue de ces réunions sont susceptibles d'évoluer. Le public est invité à les vérifier sur le site <http://ppve.maillot.contribuez.net>.

Des observations pourront également être formulées par téléphone au 01.83.62.94.65 pendant toute la durée de la PPVE.

Une synthèse des observations et propositions déposées par le public, mentionnant les réponses et le cas échéant, les évolutions proposées par le maître d'ouvrage pour tenir compte des observations et propositions du public, sera rédigée par les garants, dans un délai d'un mois à l'issue de la PPVE.

Cette synthèse sera publiée pendant une durée minimale de trois mois sur Paris.fr. L'autorité compétente pour statuer sur les demandes de permis d'aménager et les délivrer par arrêté est la Mairie de Paris. L'autorité compétente pour se prononcer sur l'intérêt général du projet et adopter la déclaration de projet portant mise en compatibilité du PLU est le Conseil de Paris.

EP 20-072 enquête-public@publlegal.fr

La ligne de référence est de 40 signes en corps minimal de 6 points d'indot.

Le placement de l'annonce est établi de filet à filet.

Les départements habilités sont 75, 78, 91, 92, 93, 94, 95 et 69.

LES ECHOS SOCIÉTÉS - LE PUBLICITEUR LOCAL - LA VIE JURIDIQUE

Répertoire

repertoire-libe@teamedia.fr 01 87 39 80 20

A VOTRE SERVICE

LECTEUR CORRECTEUR EN COMMUNICATION PRESSE ÉDITION WEB FREELANCE TRAVAIL SOIGNÉ, RESPECT DES DÉLAIS, TARIFS TRÈS INTÉRESSANTS. CONTACT LINKEDIN VÉRONIQUE BEAUVOIS, MAIL : VBEAUVOIS@FREE.FR

TÉL : 06 76 29 82 85

VOTRE DÉBARRAS EN TOUTE CONFIANCE ! MAISONS, APPARTEMENTS, CAVES, BUREAUX, SUCCESIONS, ETC... PRESTATION RAPIDE ET SÉRIEUSE. SERVICE ECO-RESPONSABLE. RENDU DES LIEUX PROPRES. DEVIS GRATUIT. EVS DÉBARRAS EST À VOTRE ÉCOUTE POUR VOUS ACCOMPAGNER AU

06 89 68 71 43

MUSIQUE

VOUS VENDEZ VOS DISQUES VINYLES ? LOTS, COLLECTIONS, CDS ET DVDS, ENCEINTES ET PLATINES, SYSTÈMES HIFI, MATÉRIEL DJ, SONOS, INSTRUMENTS ? **PARIS LOVES VINYL** VOUS PROPOSE UNE ÉQUIPE SÉRIEUSE ET SES MEILLEURS DISQUAIRES POUR VOUS LES RACHETER AU MEILLEUR PRIX. DÉPLACEMENTS DANS TOUTE LA FRANCE. EXPERTISE DE COLLECTION POSSIBLE. **RÉPONSE ASSURÉE DANS LA JOURNÉE. 06 09 98 80 71**

La reproduction de nos petites annonces est interdite

NOUVEAU

Votre journal



est habilité pour toutes **VOS ANNONCES LÉGALES** sur les départements

75 92 93

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX de 9h à 18h au 01 87 39 84 00 ou par mail legales-libe@teamedia.fr

Announces légales

legales-libe@teamedia.fr 01 87 39 84 00

92 HAUTS-DE-SEINE

AVIS DIVERS



AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public

OPÉRATION DE RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DE LA PORTE MAILLOT, DU PARC PUBLIC DE STATIONNEMENT DE LA PORTE MAILLOT ET DE SES ACCÈS, PARIS 16^{ème} ET 17^{ème} ARRONDISSEMENTS

DU MERCREDI 16 SEPTEMBRE À 8H30 AU DIMANCHE 25 OCTOBRE 2020 À 23H59

Cette Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) est préalable à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et à la délivrance des permis d'aménager nécessaires au réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot dans les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de Paris.

Le secteur de la Porte Maillot fait partie des sites nécessaires à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Ce projet est de nature à en affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation dit site.

La PPVE est donc organisée conformément à l'article 9 de la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, selon les modalités définies aux articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du code de l'environnement. La Commission Nationale du Débat Public a ainsi désigné Mme Sylvie DENIS-DINTILHAC, M. François NAU et M. Jean-Louis LAURE en qualité de garants de cette procédure.

Le dossier soumis à PPVE, ainsi qu'un registre dématérialisé sur lequel le public pourra déposer ses observations et propositions, seront consultables sur le site dédié <http://ppve.maillot.contribuez.net>.

CE DOSSIER COMPORTE NOTAMMENT :

- Le dossier de projet soumis à déclaration de projet et emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme ;
- Le dossier de permis d'aménager ;
- Une étude d'impact comprenant l'ensemble des éléments constitutifs du rapport de présentation du PLU au titre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Paris ;
- L'avis de l'Autorité Environnementale (MRAE) consultable sur le site <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr> ;

- Un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale ;
- Les avis des collectivités territoriales intéressées par le projet.

Pendant toute la durée de la procédure ce dossier sera mis à la disposition du public, sur support papier, ainsi que sur deux postes informatiques, à la mairie du 16^{ème} arrondissement de Paris, 71 Avenue Henri Martin (horaires d'accès : <https://www.mairie16.paris.fr>) et à la mairie du 17^{ème} arrondissement de Paris, 16-20 rue des Batignolles (horaires d'accès : <https://www.mairie17.paris.fr>).

À compter de l'ouverture de la participation du public, des renseignements pertinents sur le dossier peuvent être obtenus auprès des services de la Ville de Paris : Direction de l'Urbanisme - sous-direction des ressources - Bureau du Service Juridique - 121 avenue de France - CS 51388 - 75639 Paris Cédex 13.

Toutes observations ou questions - ainsi que des précisions sur les conditions dans lesquelles elles peuvent être émises- peuvent être adressées aux garants par courriel : sylvie.denis-dintilhac@garant-cndp.fr ; jean-louis.laure@garant-cndp.fr ; francois.nau@garant-cndp.fr.

Deux réunions publiques se tiendront à la Fédération Française du Bâtiment - 10 rue du Débarcadère - 75017 PARIS - Salle Pradeau, en présence des garants. Afin de se conformer aux règles sanitaires, le nombre de participants sera limité, par ordre d'arrivée avec le port du masque obligatoire :

• Réunion de lancement de la procédure de participation, le 22 septembre 2020 à 19 h 30 •

• Réunion de restitution de la participation du public, le 24 novembre 2020 à 19 h 30 •

Une réunion portant sur des thématiques spécifiques sera également organisée sous la forme d'un webinar en ligne le 1^{er} octobre 2020.

Les modalités de tenue de ces réunions sont susceptibles d'évoluer. Le public est invité à les vérifier sur le site <http://ppve.maillot.contribuez.net>.

Des observations pourront également être formulées par téléphone au 01.83.62.94.65 pendant toute la durée de la PPVE.

Une synthèse des observations et propositions déposées par le public, mentionnant les réponses et, le cas échéant, les évolutions proposées par le maître d'ouvrage pour tenir compte des observations et propositions du public, sera rédigée par les garants, dans un délai d'un mois à l'issue de la PPVE.

Cette synthèse sera publiée pendant une durée minimale de trois mois sur Paris.fr. L'autorité compétente pour statuer sur les demandes de permis d'aménager et les délivrer par arrêté est la Mairie de Paris. L'autorité compétente pour se prononcer sur l'intérêt général du projet et adopter la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est le Conseil de Paris.

EP 20-072 enquête-publique@publegal.fr



www.liberation.fr
2, rue du Général Alain de Boissieu, 75015 Paris
tél. : 01 87 25 95 00

Edité par la SARL Libération SARL au capital de 15 560 250 €
2, rue du Général Alain de Boissieu CS 41717 75741 Paris Cedex 15
RCS Paris : 382.028.199

Principal actionnaire SFR Presse

Cogérants Denis Olivennes, Paul Quinio

Directeur de la publication Paul Quinio

Directeur délégué de la rédaction Paul Quinio

Directeurs adjoints de la rédaction Stéphanie Aubert, Christophe Israël, Alexandra Schwartzbrod

Directeur artistique Nicolas Valoteau

Rédacteurs en chef (édition), Christophe Boulard (technique), Sabrina Champenois (société), Guillaume Launay (web), Christian Losson (enquêtes)

Rédacteurs en chef adjoints Jonathan Bouchet-Petersen (France), Lionel Charrier (photo), Cécile Daumas (idées), Vittorio De Filippis (monde), Gilles Dners (web), Fabrice Drouzy (spéciaux), Matthieu Ecoiffier (web), Catherine Mallaval (société), Didier Péron (culture), Sibylle Vincendon (société)

ABONNEMENTS abonnements.liberation.fr sceaob@liberation.fr tarif abonnement 1 an France métropolitaine : 384€ tél. : 01 55 56 71 40

PUBLICITÉ Altice Media Publicité - Libération 2, rue du Général Alain de Boissieu, 75015 Paris tél. : 01 87 25 85 00

PETITES ANNONCES CARNET Team Media 10, bd de Grenelle CS 10817 75738 Paris Cedex 15 tél. : 01 87 39 84 00 hpiat@teamedia.fr

IMPRESSION Midi Print (Gallargues), POP (La Courneuve), Nancy Print (Jarville), CILA (Nantes)

Imprimé en France Membre de OJD-Diffusion Contrôle. CPPAP : 1120 C 80064. ISSN 0335-1793. Origine du papier : France

Taux de fibres recyclées : 100 % Papier détenteur de l'Eco-label européen N°F137/01

d'eutrophisation : PTot 0.009 kg/t de papier La responsabilité du journal ne saurait être engagée en cas de non-restitution de documents.

Pour joindre un journaliste par mail : initiale du prenom.nom@liberation.fr



ON S'EN GRILLE UNE ?

Par GAËTAN GORON

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
I									
II									
III									
IV									
V									
VI									
VII									
VIII									
IX									
X									
XI									

Grille n° 1611

HORIZONTALLEMENT

I. Un gros morceau de grès qui dépasse d'une plaine II. Place# Un seul ne vous chatouillera pas beaucoup III. Demi de mélé # Prise de vitesse IV. Salut nazi # Ses monos sont en rouge sur les pistes# Me, V6, Te, Ma, Ju, Sa, Ur, ... V. C'est de la bombe VI. Non gitane pour une gitane # Bouche dégout VII. Deux voyelles à l'écrit, une troisième à l'oral # U à la radio allemande VIII. Nous le plus tard possible IX. Hollande fut leur maire X. Char de Claire # Lettres bleues sur vichy rose XI. Prisse un autre mot horizontal (#)

VERTICALEMENT

1. Feuille sur mousse qui rampe 2. Ouais ! # Cette contraction est un pronom 3. Cette abréviation se clôt avant la ligature # On en fait un porteur de porte # Nouveau cubitus 4. Un peu de France au milieu de nulle part 5. Prises de sang # Jailli à une lettre près 6. L'Immortel Cocteau a laissé son fauteuil à cet économiste # Revint jouer le lendemain à Questions pour un champion 7. O d'Esso # Fis subir un début de fusion 8. Fils d'Ecosse # Au moins seize bits 9. Sens du mouvement

Solutions de la précédente Hx. I. ANO-RECTAL. II. REMONTADA. III. CRÉES. CDU. IV. HORS. VOIR. V. EN. TWITTE. VI. PI. TAIN. VII. ECO. GRIOT. VIII. CHIPÉE. NI. IX. HAVILLAND. X. ENRAILLÉE. XI. STAFFEURS. Vt. 1. ARCHEVÊCHÉS. 2. NÉRON. CHANT. 3. OMER. POIVRA. 4. ROESTI. PIAF. 5. ENS. GÉLIF. 6. CT. VITRELLÉ. 7. TACOTAI. ALU. 8. ADDITIONNER. 9. LAURENTIDES. g.goron@libe.fr

Dernier rappel pour la grille géante : date limite ce soir minuit !

■ SUDOKU 4341 MOYEN

9	6		7					
8	3	6	5	9				
3	5	9	7	2				
2	1	8		7	9			
		4	1					
8	7		3		5	6		
4	2	5	9	1				
9	6	8	3	4				
				9				

■ SUDOKU 4341 DIFFICILE

		6						
4	6	9	8	1				
1								6
7	6	5	4	9	2			
	5	1			3			
9	2	3	6	5	4			
6		8						7
9	4	1	8					
				2				

SUDOKU 4340 MOYEN

3	4	5	6	7	2	8	9	1
7	1	8	5	9	3	6	2	4
6	9	2	1	4	8	5	3	7
9	8	1	2	3	4	7	5	6
2	5	3	7	8	6	4	1	9
4	6	7	9	5	1	2	8	3
5	2	6	3	1	7	9	4	8
8	3	9	4	6	5	1	7	2
1	7	4	8	2	9	3	6	5

SUDOKU 4340 DIFFICILE

6	7	8	9	1	5	2	3	4
9	1	2	4	3	7	8	5	6
3	4	5	6	7	8	9	1	2
2	6	4	7	5	1	8	3	9
5	9	3	6	8	2	1	4	7
1	8	7	3	5	4	6	2	9
4	5	9	1	6	8	3	7	2
7	2	6	5	4	3	9	1	8
8	3	1	2	7	9	4	6	5

Solutions des grilles d'hier