



NOUVELLE **PORTE MAILLOT**

Réaménagement de la place de la Porte Maillot

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

Participation du Public par Voie Électronique sous l'égide de la CNDP

**Évolutions proposées par la Ville de Paris pour tenir compte des
observations et propositions du public**

La participation du public par voie électronique (PPVE) sous l'égide de la CNDP, menée pour la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Paris et les permis d'aménager relatifs à l'opération d'aménagement 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}, s'est tenue du 16 septembre au 25 octobre 2020. A l'issue de cette PPVE, les garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public remettent à la Maire de Paris, dans un délai d'un mois à compter de la clôture de la participation du public, la synthèse des observations et propositions déposées par le public. La synthèse mentionne les réponses et, le cas échéant, les évolutions proposées par la Ville de Paris pour tenir compte des observations et propositions du public.

Le Conseil de Paris pourra ensuite, par délibération, déclarer l'intérêt général du projet et approuver la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU dont les éléments constitutifs pourront éventuellement être modifiés pour tenir compte des résultats de la participation du public. Suite aux délais légaux de publicité prévus en la matière, le PLU mis en compatibilité sera alors opposable.

Au plus tard à la date de la publication de cette délibération et pendant une durée minimale de trois mois, la Ville de Paris rendra publique, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.

La Commission Nationale du Débat Public publiera, sur son site, la synthèse établie par les garants, dès remise de celle-ci à la Ville de Paris.

Le présent document a pour objet de présenter les évolutions proposées par la Ville de Paris pour tenir compte des observations et propositions du public. Ces évolutions doivent faire l'objet d'études préalables. Les évolutions 1, 4 et 7 seront en toute hypothèse proposées au Conseil de Paris. S'agissant des autres évolutions, la décision de les intégrer finalement au projet ou non dépendra de la teneur des conclusions des études préalables. Les évolutions possibles mentionnées dans les réponses de la Ville de Paris aux observations recueillies, mais se situant en dehors du périmètre du projet Maillot et donc sortant de l'objet de la présente PPVE (comme les évolutions possibles du square Parodi existant ou du parking situé derrière la gare du RER C), ne sont pas présentées.

Évolutions proposées		Enjeux	En réponse aux observations
<p>1. Transformer l'espace partagé vélos / piétons au droit du parvis et de la verrière de la gare Éole pour intégrer un aménagement cyclable dédié</p>	<p>La PPVE a mis en évidence des demandes d'accompagner au mieux le développement des flux cyclables vers Neuilly et au-delà, en toute sécurité et en cohérence avec les aménagements voisins. Côté Sud, une piste bidirectionnelle dédiée est prévue, dans la continuité des aménagements cyclables neuilléens. À Neuilly, côté nord, il n'est pas prévu d'aménagements spécifiques, puisque les flux vélos emprunteront une contre-allée ouverte à la circulation générale, parfois selon le principe du contre-sens cyclable. Ces aménagements sont néanmoins susceptibles d'évoluer à l'avenir.</p> <p>En outre, le projet Maillot prévoit déjà une piste cyclable au nord de l'avenue de Neuilly (franchissement du boulevard périphérique), entre l'espace partagé le long de la verrière de la gare Éole et la limite communale.</p> <p>Enfin, malgré les dispositifs envisagés, des conflits d'usages sont susceptibles d'exister entre piétons et vélos dans cet espace partagé, et donc de poser des problèmes de sécurité.</p> <p>La Ville de Paris, après une réflexion menée postérieurement aux réponses à certaines observations, envisage donc finalement de transformer cet espace partagé en aménagement cyclable dédié, dont les caractéristiques précises vont faire l'objet d'études dans les semaines à venir, afin d'en déterminer la meilleure configuration.</p>	<p>La définition des caractéristiques d'un aménagement cyclable dédié entre la verrière de la gare Éole et la chaussée de l'Axe majeur devra prendre en compte les contraintes qu'un tel aménagement pourrait engendrer pour les flux piétons, dans leur cheminement naturel entre les deux passages piétons situés aux extrémités du parvis, mais également le maintien du cheminement des piétons, et celui de la zone végétalisée le long de la chaussée. Ces contraintes sont d'autant plus fortes dans le cas d'une piste bidirectionnelle. Par ailleurs, le débouché des aménagements cyclables sur les carrefours de part et d'autre, et le raccordement aux aménagements déjà programmés, doit faire l'objet d'une attention particulière et d'un travail, coté est, avec les maîtres d'ouvrage et maître d'œuvre du projet de prolongement du T3 Ouest. Enfin, la présence d'un arrêt de bus nécessitera également une vigilance particulière.</p>	<p>Observations n° 3, 7, 9, 21, 45, 59, 61, 64, 75, 114, 120, 130, 136, 139, 146</p>

<p>2. Étudier la création d'un aménagement cyclable entre l'Axe majeur et le Bd Pershing</p>	<p>Le projet ne prévoyait pas d'aménagement cyclable entre l'Axe Majeur et le boulevard Pershing. Un tel aménagement, comme l'ont souligné certaines observations recueillies lors de la PPVE, permettrait d'améliorer grandement les liaisons entre le 17^e arrondissement, d'une part, et le Bois de Boulogne ou Neuilly-sur-Seine, d'autre part. Plus localement, il répondrait aux besoins du parc autocars Pershing et ses usagers, ainsi qu'à ceux, à l'avenir, du projet Mille Arbres, le long d'une voie au trafic important, permettant l'accès au boulevard périphérique.</p> <p>Ce tronçon concentre néanmoins de nombreuses contraintes qui nécessitent d'être analysées plus finement avant toute prise de décision. La Ville de Paris envisage donc d'étudier la faisabilité d'un aménagement cyclable entre l'Axe Majeur et le boulevard Pershing, jusqu'aux limites du périmètre de l'opération Maillot.</p>	<p>La création d'un aménagement cyclable entre l'Axe majeur et le Bd Pershing devra prendre notamment en compte la circulation des bus à cet endroit (voie bus et arrêt de bus prévus au projet) dont la trajectoire doit permettre tant d'assurer l'arrêt en début de voie que de se déporter par la suite vers la gauche. Si cet aménagement cyclable est positionné sur la chaussée, il conviendra de mesurer l'impact sur la capacité de circulation en fonction des débits prévisionnels. Dans le cas d'un positionnement sur trottoir, il faudrait alors tenir compte de l'impact sur le cheminement des piétons et de la présence d'émergences techniques existantes. L'étude devra également permettre d'analyser les éventuels conflits avec l'accès au parking public Maillot, ainsi que la cohérence avec le phasage de l'opération Maillot, notamment la mise en œuvre d'un projet immobilier après 2024.</p>	<p>Observations n°7, 34, 61, 70, 105, 114, 146</p>
<p>3. Étudier la création d'un aménagement cyclable entre l'Axe majeur et le carrefour des rue de Dreux / Charpentier</p>	<p>Le projet ne prévoyait pas d'aménagement cyclable au nord de l'Axe Majeur, sur le flanc ouest du boulevard périphérique, par la place de Verdun – qui fonctionne en sens unique du nord vers le sud. Un tel aménagement, comme l'ont souligné certaines observations recueillies lors de la PPVE, permettrait d'améliorer les liaisons entre la Porte Maillot, d'une part, et le cœur de Neuilly-sur-Seine. La création d'un aménagement cyclable dédié, depuis l'Axe Majeur jusqu'au carrefour des rues de Dreux et Charpentier, faciliterait l'accès aux rues neuilléennes de Chartres et du Midi, surtout dans l'hypothèse où ces dernières viendraient elles-mêmes à faire l'objet d'aménagements dans ce sens.</p> <p>Ce tronçon concentre néanmoins de nombreuses contraintes qui nécessitent d'être analysées plus finement avant toute prise de décision. La Ville de Paris envisage donc d'étudier la faisabilité d'un aménagement cyclable entre l'Axe Majeur et le carrefour des rue de Dreux / Charpentier.</p>	<p>La création d'un aménagement cyclable entre l'Axe majeur et le carrefour des rue de Dreux / Charpentier devra prendre en considération qu'une partie de la voirie de la place de Verdun se trouve en dehors des limites du périmètre de l'opération Maillot. Il s'agira donc d'étudier la création d'une amorce d'aménagement cyclable, qui nécessiterait alors d'être poursuivie par des études dans le cadre du plan vélo. La proximité avec le territoire neuilléen implique également d'intégrer les projets éventuels de la ville de Neuilly. L'étude devra anticiper ces éventuels prolongements, mais également mesurer les impacts sur la circulation, notamment dans l'hypothèse de suppression d'une file de circulation.</p>	<p>Observations n°7, 34, 70, 100, 102, 103, 105, 133, 146</p>
<p>4. Modifier les girations à angle droits des pistes cyclables dans le périmètre de 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>		<p>Observations n°59, 64, 103, 114, 116, 120, 146</p>

<p>5. Étudier la mise en place d'enrobé phonique sur le boulevard périphérique côté 16^e arrondissement</p>	<p>Le boulevard périphérique, comme souligné à juste titre par certaines observations recueillies lors de la PPVE, représente une source majeure de nuisances sonores. La création de couvertures constitue une réponse possible localement pour les nuisances sonores, mais est très onéreuse et il n'est pas prévu de mobiliser de financements supplémentaires à court ou moyen terme à la Porte Maillot.</p> <p>Une action est néanmoins possible en remplaçant les enrobés classiques par des enrobés phoniques, dont l'impact a déjà été démontré et mesuré sur d'autres tronçons du boulevard périphérique. Aujourd'hui, la moitié du boulevard périphérique environ est équipé de cette façon. À la porte Maillot, c'est ainsi le cas côté 17^e arrondissement.</p> <p>La Ville de Paris envisage donc d'étudier la mise en place d'enrobés phoniques sur le boulevard périphérique, coté 16^e arrondissement, afin de diminuer les nuisances sonores actuelles.</p>	<p>La mise en place d'enrobé phonique s'inscrit dans une planification globale à l'échelle de tout le boulevard périphérique. Elle impacte en outre nécessairement le trafic, des mesures d'exploitation étant nécessaires pour la pose. Une étude de programmation calendaire et financière est donc indispensable, en associant l'exploitant du boulevard périphérique, mais également les services de la Préfecture de Police.</p>	<p>Observations n°18, 23, 27</p>
<p>6. Étudier la fermeture dominicale des bretelles du boulevard périphérique entre le square Parodi et le Bois de Boulogne</p>	<p>La voie verte piétons / cyclistes créée par le projet Maillot permettra d'améliorer l'accessibilité du Bois pour les mobilités douces. Le franchissement du boulevard périphérique déjà existant va être modifié au bénéfice de ces circulations douces. La voie verte devra néanmoins traverser deux bretelles du boulevard périphérique.</p> <p>Afin d'améliorer la sécurité des cheminements sur cette voie verte, la Ville de Paris envisage d'étudier la fermeture dominicale de ces bretelles, par exemple dans le cadre du dispositif Paris Respire.</p>	<p>L'étude d'une telle fermeture doit permettre d'analyser la pertinence de cette hypothèse, au regard des bénéfices pour les mobilités douces en lien avec les pratiques de loisirs et détente le dimanche au Bois de Boulogne, et de l'appréciation des effets induits en termes de circulation dans le secteur. En effet, la fermeture des bretelles peut générer des reports allée de Longchamp ou sur la porte Maillot elle-même. L'étude devra aussi identifier les meilleurs horaires de fermeture. En pratique, la mise en place de la mesure pour la bretelle de sortie nécessite un dispositif adapté au niveau des voies principales du boulevard périphérique (signalisation à l'approche et signalisation de position, etc.). Ce dispositif doit être mesuré en termes de moyens humains et financiers qu'il nécessite.</p>	<p>Observations n°28, 41, 49, 97</p>
<p>7. Adapter les feux de circulation des bretelles du boulevard périphérique entre le square Parodi et le Bois de Boulogne</p>	<p>La voie verte piétons / cyclistes créée par le projet Maillot permettra d'améliorer l'accessibilité du Bois pour les mobilités douces. Le franchissement du boulevard périphérique déjà existant va être modifié au bénéfice de ces circulations douces. La voie verte devra néanmoins traverser deux bretelles du boulevard périphérique. Les temps de feux et leur synchronisation seront recalibrés afin d'améliorer la sécurité et le confort des cheminements sur cette voie verte.</p>		<p>Observations n°28, 41, 49, 97</p>

<p>8. Réétudier l'aménagement du franchissement entre le Bois de Boulogne et le square Parodi</p>	<p>L'amélioration des continuités paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est l'un des objectifs majeurs du projet. La création de couvertures ou de passerelles sur le boulevard périphérique, très onéreuses, n'est pas envisagée, le site de la Porte Maillot bénéficiant déjà de plusieurs dizaines de millions d'euros de financements publics. 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.</p> <p>Cette réflexion a conduit à la proposition figurant dans la demande de permis d'aménager. Les nombreuses observations à ce propos, incitant la Ville à améliorer cette liaison vers le Bois de Boulogne, conduisent néanmoins le maître d'ouvrage à envisager de réétudier les hypothèses de réaménagement de ce franchissement, au bénéfice d'une végétalisation plus importante et du confort des cheminements doux, dans la logique des objectifs du projet.</p>	<p>Une évolution des caractéristiques du réaménagement du franchissement du boulevard périphérique (voie AR/16) doit être étudiée notamment en tenant compte des contraintes techniques liées aux caractéristiques de l'ouvrage de franchissement lui-même. Elle est également susceptible d'impacter les conditions de circulation motorisées, en fonction des options envisagées.</p>	<p>Observations n°21, 28, 29, 30, 34, 41, 47, 49, 51, 56, 57, 63, 70, 72, 107, 131</p>
<p>9. Étudier le renforcement de la vidéosurveillance dans l'extension du square Parodi</p>	<p>La PPVE a mis en évidence des inquiétudes en matière de sécurité dans l'extension du square Parodi, ce qui amène la Ville de Paris à envisager d'étudier le renforcement de la vidéosurveillance, en particulier dans les espaces verts et le long de la voie verte.</p>	<p>L'implantation de caméras de surveillance, déjà envisagée mais qui pourrait être renforcée, ne relève pas de la seule compétence de la Ville de Paris. Des études en partenariat avec la Préfecture de Police sont nécessaires avant toute prise de décision conjointe avec ses services.</p>	<p>Observations n°16, 21, 52, 96</p>