

20121 DU 5 Réaménagement de la place de la Porte Maillot (16e et 17e) – Approbation de la déclaration de projet déclarant d'intérêt général le projet de réaménagement et emportant mise en compatibilité du PLU.

ANNEXE 5

RÉPONSE AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET COMPLÉMENTS DES GARANTS DE LA PPVE

Dans leur synthèse de la PPVE, les garants nommés par la CNDP demandent des précisions et compléments sur plusieurs points.

« 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. »

➤ La mise en place de feux de signalisation sur les voies cyclables

De manière générale, les plans d'action pour les modes actifs (PAMA) successifs et votés par l'Assemblée Nationale au cours des deux dernières décennies ont modifié les principes de signalisation pour les cyclistes, considérant d'une part que la signalisation par feu tricolore ne pouvait concerner les cyclistes de la même façon que les véhicules motorisés du fait de la différence de gabarit et de vitesse et, d'autre part, que dans la perspective de promouvoir ce mode de déplacement, il convenait d'en faciliter les conditions (en effet, les feux tricolores sont coordonnés pour les véhicules motorisés, et donc souvent en opposition de phase pour les vélos plus lents ce qui implique davantage d'arrêts et de redémarrages, au prix d'efforts physiques plus fréquents et intenses). En conséquence, plusieurs cas de figure sont possibles aujourd'hui :

- Le vélo est soumis au même feu que les autres véhicules, lorsque son espace de circulation est assimilé à celui de la circulation générale.
- Un feu vélo spécifique est mis en place lorsque le cycliste débouche dans un carrefour à feux de façon isolée du reste des autres usagers.

- Le cycliste suit les indications mises en place pour les piétons sur la voie transversale, lorsque sa trajectoire est proche de celle du passage piéton qu'il longe et que les figurines pour les piétons sont bien visibles des cyclistes.
- Il est admis dans les deux derniers cas que les signalisations par feux (vélo, piéton) sont alors mises en place pour prévenir les conflits entre vélos et véhicules et qu'en revanche les conflits entre cyclistes et piétons qui traversent la piste cyclable ne sont pas pris en compte, et que dans ce cas c'est la règle de la priorité au piéton qui traverse qui s'applique. Le cycliste doit donc laisser passer le piéton avant de franchir le passage piéton.

Ces règles ont été introduites dans le code de la route, l'irrespect de celles-ci est passible de verbalisation.

A la Porte Maillot, ces principes sont repris aux intersections entre les voies circulées par les véhicules et celles dédiées aux vélos, notamment le long de l'axe Majeur. L'ensemble des traversées cyclables du projet étant implantées le long des passages piétons, la signalisation lumineuse est commune aux piétons et aux vélos.

➤ L'importance et la localisation des parcs de stationnement pour deux roues, notamment sur le parvis du Palais des Congrès

Le projet prévoit la mise en place de plusieurs zones de stationnement réservées deux-roues motorisés : 35 places à l'ouest du parvis, au débouché du boulevard Pershing, 6 places à l'est du parvis, aux abords direct de la gare du RER C, le long du boulevard Pereire. Ces nouveaux aménagements viennent renforcer le stationnement de surface déjà en place dans le secteur (environ 90 places spécifiques conservées aux abords du secteur). À cela viendra s'ajouter à terme, dans le cadre de la restructuration du parking public de la Porte Maillot, l'aménagement de 53 places dédiées au deux-roues motorisés, au niveau -1 du parking, contribuant à limiter le stationnement en surface, tout en offrant une alternative sécurisée aux usagers concernés. La moitié de ces places offriront la possibilité de recharge électrique. À terme, l'offre de stationnement pour les deux-roues motorisés sera donc renforcée à la Porte Maillot.

Plusieurs poches de stationnement dédié aux vélos sont mises en place dans le périmètre du projet, le long des aménagements cyclables : sur le parvis, au droit des nouveaux accès aux transports en commun (Gare EOLE, station T3 Ouest), au droit de la gare routière, aux abords du Palais de Congrès, au droit des différents accès à l'extension du square Parodi et dans celle-ci le long de la voie verte, etc. Au total, 250 arceaux vélos seront mis en place dans le périmètre du projet, venant ainsi accompagner la mutation du site et renforcer l'offre de stationnement vélos sur le secteur. Enfin, au débouché du boulevard Pereire, une station VELIGO sécurisée va être implantée, en interface directe avec le pôle multimodal.

➤ Les moyens de protection des zones piétonnes contre la circulation et le stationnement des deux roues

Afin de protéger les piétons des circulations cyclables, ces dernières bénéficieront de pistes en site propre, indépendantes des cheminements piétons, et clairement identifiées : traitement spécifique (revêtement en béton poncé de couleur beige), bordures, etc. La piste cyclable principale en rive sud sera en outre séparée des flux piétons au droit de l'extension du square Parodi par des plantations basses au sol. Côté nord, la transformation, suite à la PPVE, de la zone partagée au droit du parvis du Palais des Congrès en piste cyclable concourra à cette séparation des flux, et donc à améliorer la protection des piétons.

De manière plus globale, les différences de traitement du sol permettent à tous les usagers de distinguer les usages autorisés : pistes cyclables pour les vélos, chaussées pour les deux-roues motorisés, trottoirs et parvis pour les piétons, proposent chacun un revêtement spécifique.

En ce qui concerne le stationnement des deux roues motorisés, l'offre spécifique proposée à la Porte Maillot, comme cela vient d'être exposé, vise à inciter les usagers à utiliser ces espaces dédiés. Pour lutter contre le stationnement illicite sur trottoir, le contrôle du respect des interdictions de stationner restera nécessaire et va être renforcé à l'échelle parisienne. La verbalisation des deux-roues motorisés en stationnement interdit contribue à faire diminuer à l'échelle communale le phénomène.

➤ La création de cheminements ombragés et protégés des intempéries sur le parvis du Palais des Congrès

L'espace public réaménagé permettra de mettre en relation les différents modes de transports en commun existants et futurs de la Porte Maillot : RER C et E, métro, tramway, gare routière, bus, etc. Leur mise en relation se fera à deux niveaux :

- en sous-sol d'abord, l'ensemble des transports souterrains étant à terme directement connectés sans nécessité de repasser par la surface. Les cheminements correspondants seront donc abrités et protégés des intempéries et auront vocation à accueillir l'essentiel des flux futurs. Le futur accès ouest de la gare EOLE permettra en outre de réduire la distance vers la gare routière, accès qui peut aussi se faire par l'intérieur du Palais des Congrès.
- en surface ensuite, au moyen d'un grand espace public piéton. Tous les efforts ont été faits pour végétaliser dès que cela est possible, mais les contraintes actuelles liées aux sous-sols des espaces publics coté 17^e arrondissement (absence de pleine terre, présence du parking Maillot, du RER E et de la ligne 1 du métro notamment, ainsi que nombreux réseaux divers) rendent impossible la plantation d'arbres et donc l'apport d'ombre dans cette zone, voire d'une certaine protection contre les intempéries.

La problématique de l'îlot de chaleur, liée à la question de l'ombrage, a néanmoins 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 basse de larges parties du parvis.

En outre, il est prévu d'apporter une réponse non végétale en disposant sur le parvis des mobiliers urbains faisant office d'ombrières, dont la forme et le nombre reste à préciser. Ces mobiliers urbains auront vocation à accompagner et favoriser des usages statiques de cet espace public. La station du T3 Ouest ou les abribus rempliront le même rôle pour les usagers des transports en commun.

Il n'est par contre pas prévu de créer des cheminements de surface couverts, qui, excepté certaines rues à arcades qui constituent une typologie particulière, ne correspondent aucunement aux caractéristiques des rues et places parisiennes qui sont généralement à l'air libre - les cheminements des piétons se faisant alors, le cas échéant, au soleil ou sous la pluie.

➤ 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.

Le PCAET de la Ville de Paris a été adopté le 22 mars 2018 à l'unanimité par le Conseil de Paris. Il a pour but d'atténuer le changement climatique par la réduction des consommations d'énergie, le développement des énergies renouvelables et à adapter la ville aux effets du changement climatique.

Le PCAET vise la neutralité carbone, à l'horizon 2050, conformément à l'Accord de Paris sur le climat. Il s'agit donc d'arriver d'ici 2050 à un équilibre entre la capacité d'absorption naturelle des gaz à effet de serre par notre écosystème et les émissions incompressibles issues des activités humaines. Le PCAET fixe donc plusieurs objectifs chiffrés pour 2050, ainsi que des objectifs intermédiaires pour 2030 et un plan d'actions opérationnel pour 2020-2030, aligné avec les objectifs globaux pour le territoire, en termes de réduction d'émissions, de réduction de la consommation énergétique, de développement des énergies renouvelables, de définition de nouvelles régulations en matière d'innovation numérique, d'adaptation aux évolutions climatiques et de mise en place d'outils de compensation et séquestration carbone pour accélérer la transition locale.

Le projet de réaménagement de la Porte Maillot s'inscrit pleinement dans le PCAET parisien et contribue à plusieurs de ses objectifs :

- Dans le domaine des mobilités : le projet réduit la place de la voiture et offre plus d'espaces pour les piétons, deux objectifs du PCAET dans le but d'atteindre la neutralité carbone. Il encourage les mobilités propres en proposant des cheminements plus simples, plus directs, plus confortables, plus sécurisés, pour les piétons comme pour les vélos. Il contribue également, conformément au PCAET, à mettre en place des déplacements longues distances moins carbonés, qu'il s'agisse des transports en commun qui verront leur offre améliorée, ou des vélos, dans la mesure où le projet est un maillon du Réseau Express Vélo parisien et complète ainsi la liaison dans les deux sens sur un axe est-ouest, résorbant la coupure très forte que constitue la Porte Maillot à ce jour. Autre objectif auquel participe le projet Maillot : la mise en place de transports en commun décarbonés, tout particulièrement le tramway T3 ouest qui verra son fonctionnement et sa qualité de service grandement améliorée.
- Dans le domaine de la qualité de l'air : le projet répond à cet enjeu essentiel du PCAET, à son échelle, au travers de son action en faveur des mobilités douces non polluantes et en lien avec les baisses de trafic attendues.
- Dans le domaine des déchets : le projet valorisera les déchets de déconstruction des espaces publics par leur réemploi sur place ou dans d'autres projets, et le recours à des matériaux issus d'autres chantiers.
- Dans le domaine de la biodiversité : le projet contribue aux objectifs du PCAET par le renforcement de la végétalisation dès que cela est possible, par la plantation massive d'arbres, et par la reconstitution d'une trame verte moins morcelée.
- Dans le domaine de l'adaptation au changement climatique et du rafraîchissement de la ville lors des pics de chaleur : la réduction des surfaces imperméabilisées, la végétalisation des surfaces pouvant l'être, la plantation, l'utilisation de revêtements de surface à albédo élevé répondent tous aux objectifs du PCAET. L'accès aux espaces rafraîchissants (espaces arborés) en période estivale se trouvera également amélioré, qu'il s'agisse du square Parodi étendu, que le projet permettra de rendre plus accessible depuis le nord et l'est, ou du Bois de Boulogne, la continuité avec ce dernier se trouvant améliorée par le projet.
- Dans le domaine de la présence de l'eau : le projet permet, comme le prévoit le PCAET, d'offrir davantage de zones humides, inexistantes aujourd'hui à Maillot, notamment par la création d'une noue humide dans l'extension du square Parodi. Il contribue ainsi aux trames bleues à Paris. Il met plus globalement en œuvre une gestion alternative des eaux pluviales répondant là aussi au PCAET, en particulier grâce à la désimperméabilisation des sols.