

2021 DU 5 Réaménagement de la place de la Porte Maillot (16^e et 17^e) –
Approbation de la déclaration de projet déclarant d'intérêt général le projet de
réaménagement et emportant mise en compatibilité du PLU.

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le secteur de la Porte Maillot, qui s'étend sur environ 5 hectares de part et d'autre de la limite des 16^e et 17^e arrondissements, en limite de la commune de Neuilly-sur-Seine, constitue une ponctuation majeure de la séquence de l'axe historique majeur qui joint le Palais du Louvre au quartier de la Défense. Situé au cœur de la « ceinture verte », entre la ligne des boulevards des maréchaux et les limites communales, il se caractérise par la présence d'infrastructures de transport majeures qui lui assurent une accessibilité remarquable aux échelles régionale et métropolitaine et par un pôle d'attractivité de premier ordre pour le tourisme d'affaires avec le Palais des Congrès de Paris et un pôle hôtelier de premier plan. Mais ce territoire souffre également de nombreux dysfonctionnements : organisation de l'espace public conçue pour la voiture et peu adaptée aux piétons aux cyclistes ; espaces verts morcelés ; grand giratoire routier très peu lisible et constituant une véritable coupure urbaine et cœur du rond-point, isolé, difficile d'accès et déserté ; itinéraires piétons et cyclistes contraints et cheminements inconfortables ; bruits routiers continus ; fortes contraintes du sous-sol.

En outre, le secteur de la Porte Maillot connaît et va connaître d'importantes mutations, qui vont venir renforcer son accessibilité par les transports en commun, mais également transformer l'organisation de ses espaces publics : prolongement vers l'ouest de la ligne du RER E, avec création d'une gare actuellement en travaux ; prolongement du tramway des maréchaux (T3 Ouest) de la porte d'Asnières à la Porte Dauphine via la Porte Maillot ; réalisation de deux projets immobiliers (Mille Arbres et Ville Multistrates) ; réaménagement des contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, etc.

Une réflexion sur un projet de réaménagement de la place de la Porte Maillot engagée en 2014 a abouti, après concertation préalable en 2017, à la définition d'un projet d'aménagement dont les caractéristiques sont rappelées ci-dessous. Afin de le mettre en œuvre, vous avez ainsi d'ores et déjà approuvé les délibérations suivantes :

- Délibération 2016 DVD 188 DEVE DU, en date des 12, 13, 14 et 15 décembre 2016 : lancement du projet de réaménagement de la Porte Maillot et définition des objectifs poursuivis pour l'aménagement de ce secteur, soumis à concertation préalable au premier trimestre 2017.

- Délibération 2017 DVD 100 DEVE DU en date des 25, 26 et 27 septembre 2017 : approbation du bilan de cette concertation ainsi que des objectifs et du programme du projet.
- Délibération 2019 DU 201 des 9, 10, 11, 12 et 13 décembre 2019 : avis du Conseil de Paris sur l'étude d'impact et la demande de permis d'aménager.

Le projet de la Porte Maillot entre dans le champ de l'évaluation environnementale au cas par cas au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement et des rubriques 6a et 39 de l'annexe à l'article R 122-2 du Code de l'Environnement. L'Autorité Environnementale, saisie à cet effet en février 2019, a prescrit le 2 avril 2019 la réalisation d'une procédure d'évaluation environnementale comportant l'élaboration d'une étude d'impact.

La réalisation du projet Maillot nécessite par ailleurs une mise en compatibilité du PLU, afin d'adapter le zonage actuel au projet, notamment au futur dessin de voiries et espaces verts et de protéger les espaces verts en relation directe avec le Bois de Boulogne. Cette mise en compatibilité prévoit également le classement en zone UG d'un terrain au nord de la voie à créer, devant la façade du Palais des Congrès, pour rendre possible la réalisation, après 2024, du projet immobilier prévu au programme de l'opération voté par votre assemblée en septembre 2017. Cette mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale au cas par cas, mais la Ville a fait le choix de s'y soumettre d'office.

Dans la mesure où le projet d'aménagement et la mise en compatibilité du PLU qui en découle portent sur le même objet, et dans un souci de clarté de l'information du public, les évaluations environnementales du projet faisant l'objet des demandes de permis d'aménager et de la mise en compatibilité du PLU ont été regroupées dans une évaluation environnementale unique. L'étude d'impact en résultant a été intégrée aux demandes de permis d'aménager. Le dossier de ces demandes, contenant donc l'étude d'impact, a fait l'objet d'un avis favorable de votre part par délibération 2109 DU 210 des 9, 10, 11, 12 et 13 décembre 2019.

Le décret n° 2019-1164 du 8 novembre 2019 ayant listé le projet au titre des opérations d'aménagement situées à proximité immédiate d'un site nécessaire à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024, une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE), sous l'égide de trois garants nommés à cet effet par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), a été organisée du 16 septembre au 25 octobre 2020 et a tenu lieu de procédure unique de participation.

À présent, il convient donc de finaliser les procédures administratives afin que cette opération rentre en phase active de réalisation. Il vous est par conséquent proposé d'approuver la déclaration de projet relative au projet de réaménagement de la Porte Maillot emportant mise en compatibilité du PLU de Paris.

Cette évolution du PLU constitue le préalable indispensable à l'obtention des autorisations d'urbanisme nécessaires à la mise en œuvre du projet. Les permis d'aménager sont en cours d'instruction. Les premiers travaux débiteront à compter de septembre 2021, par phases, en fonction des libérations d'emprises par les travaux de prolongement du RER E actuellement en cours, et selon un ordonnancement à définir dans le cadre des missions de coordination générale

confiées à la SPL PariSeine. La livraison des aménagements publics est prévue pour fin 2023.

1. Le projet d'aménagement

Les objectifs du projet d'aménagement sont les suivants :

- Passer d'une logique de Porte d'entrée dans Paris à une logique de place publique de rayonnement métropolitain.
- Réinscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur :
 - o Retrouver la configuration et la linéarité de l'axe historique et renforcer sa lisibilité, mettre en valeur vues et perspectives ;
 - o Donner à la Porte une composition singulière, notamment par l'épaississement de l'axe central et par un traitement différencié des deux rives, avec un versant végétal au sud, traité en jardin (extension du square Parodi) et un versant urbain au nord accueillant un parvis et un futur bâti ;
- Retrouver la relation avec le Bois de Boulogne :
 - o Reconnecter le Bois avec la frange urbaine de Paris que constitue le secteur de la Porte Maillot ;
 - o Valoriser cette partie du site classé en lui redonnant son unité ;
 - o Développer la végétalisation entre la place et le Bois ;
 - o Améliorer la lisibilité de l'accès au Bois ;
- Assurer la continuité des espaces verts de la ceinture verte et leur connexion entre eux et les espaces métropolitains ;
- Proposer un espace public mieux partagé, végétalisé, et à l'échelle du piéton :
 - o Améliorer les circulations actives et le confort des usagers ;
 - o Créer de nouvelles continuités piétonnes entre Paris et Neuilly-sur-Seine ;
 - o Reconnecter les rives de la place et ses différents pôles d'attractivité ;
 - o Retrouver des itinéraires cyclables de qualité ;
 - o Diminuer la place des circulations motorisées tout en veillant aux impacts sur la circulation ;
 - o Réduire le caractère minéral du site et favoriser sa végétalisation ;
- S'inscrire dans la dynamique des projets de transports en commun :
 - o Accompagner la constitution du nouveau pôle intermodal majeur de transport comprenant RER E / RER C / M1 / T3 / Gare routière internationale et aéroportuaire ;
 - o Développer des espaces publics piétons qui s'articulent avec les transports en commun ;
- Renforcer l'attractivité et l'animation de la Porte Maillot et favoriser la mixité des fonctions et des pratiques.

Le programme d'aménagement comprend :

- La création d'une nouvelle voie reliant directement l'avenue de la Grande Armée à l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine, en lieu et place du giratoire routier existant, organisée de part et d'autre d'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 ;
- La libération d'une parcelle constructible au nord de la voie à créer, devant la façade du Palais des Congrès, avec une constructibilité d'environ 30 000 m² de surface de plancher (SDP) et pour laquelle plusieurs options de destinations pourront 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 intégrera notamment les accès aux transports en commun : nouvelle gare Éole, 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.



En mai 2018, la SPL PariSeine a été mandatée par la Ville pour assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée du projet de réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot. Un mandat d'études pour la coordination générale des projets du secteur Porte Maillot, et notamment des divers chantiers, lui a également été confié en septembre 2018.

En décembre 2018, le groupement Empreinte / Igréc Ingénierie / Sathy / Transitec / Neo Eco Développement a été choisi pour assurer la maîtrise d'œuvre du projet de réaménagement des espaces publics. Les études d'avant-projet ont été conduites en 2019, pour aboutir au dépôt le 12 novembre 2019 de deux demandes de permis d'aménager relatives aux espaces publics (une par arrondissement concerné).

2. La mise en compatibilité du PLU

En application de l'article L.300-6 du code de l'urbanisme, les collectivités territoriales peuvent se prononcer après enquête publique, réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, par une déclaration de projet sur l'intérêt général d'une opération d'aménagement. Lorsque le projet d'aménagement n'est pas compatible avec le PLU, la déclaration

de projet emporte mise en compatibilité du PLU. En l'état, certaines dispositions du PLU sont incompatibles ou incohérentes avec le projet.

2.1 Intérêt général du projet

Le caractère d'intérêt général du projet de réaménagement de la Porte Maillot se justifie à travers plusieurs de ses caractéristiques et impacts :

2.1.1 *Paysage et patrimoine culturel*

Dans un contexte paysager et patrimonial sensible, le réaménagement de la Porte Maillot apporte une double amélioration à une situation dégradée :

- Réinscrire la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reliant le Louvre à la Défense, avec un front bâti caractéristique au nord, tout en lui offrant une composition singulière, différente des sections courantes, dissymétrique (avec une forte présence arborée ouvrant vers le Bois au sud et une façade urbaine au nord), qui répond à sa situation particulière sur cet axe fort de la géographie urbaine francilienne. Ce faisant, la configuration de l'axe historique est retrouvée, sa lisibilité renforcée. L'organisation du terre-plein central épaissi permet en outre de mettre en valeur vues et perspectives ;
- Retrouver l'unité du site classé du Bois de Boulogne, qui avait été dégradée par les aménagements routiers réalisés lors de la construction du boulevard périphérique. L'aménagement prévu restitue les limites du site, le redonnant à voir, et, en reprenant son vocabulaire paysager, réaffirme Maillot comme une porte d'entrée magistrale du Bois, immédiatement lisible et accessible. Les nouveaux cheminements prévus faciliteront l'accès des piétons et cyclistes vers le Bois.

2.1.2 *Qualité environnementale*

Dans un site fortement anthropisé, largement minéral, le projet améliore la qualité environnementale, par une végétalisation accrue du site, y compris des espaces publics au nord, bien que l'absence de pleine terre et les fortes contraintes techniques des sous-sols et d'usages limitent les possibilités. Le remplacement des espaces verts initiaux, morcelés, par un ensemble plus cohérent, la végétalisation du site renforcée par rapport à l'existant après réalisation du projet y compris sur les ouvrages de franchissement du boulevard périphérique qui assurent la liaison avec le Bois, l'augmentation du nombre d'arbres, permettent de mieux raccrocher Maillot à la ceinture verte parisienne et aux trames vertes et bleues.

L'aménagement prévu est donc plus favorable à la biodiversité et comporte de nombreux éléments favorables à la qualité écologique : diversification des habitats, restitution et augmentation des prairies naturelles supprimées, diminution des pollutions lumineuses permettant le développement de la trame noire, gestion des eaux pluviales en pleine terre, en lien avec la création de zones humides qui n'existaient pas.

L'équivalent de 13% des surfaces imperméabilisées actuellement sont désimperméabilisées, entraînant une réduction du ruissellement sur les espaces

publics et donc du risque d'inondation. Ce mouvement de désimperméabilisation de surfaces minérales, couplé à l'augmentation de la végétalisation, contribue à l'adaptation de la Porte Maillot au changement climatique, notamment la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, malgré les fortes contraintes techniques qui limitent par endroits cette amélioration.

Le projet sera en outre économe en matières premières puisqu'il intègre une importante part de matériaux de réemploi dès sa conception.

2.1.3 Qualité de l'air / acoustique

La nouvelle configuration réduit la part de l'espace public réservée aux circulations motorisées, facteur d'amélioration globale de la qualité de l'air et des nuisances sonores.

2.1.4 Mobilités douces et actives

Le projet opère une évolution de la répartition des espaces publics au bénéfice, d'abord des piétons, dont les espaces de circulation sont augmentés. Au-delà, le nouvel aménagement offre des déplacements piétons facilités, plus directs et confortables grâce à la disparition du rond-point et au nouveau nivellement, mais également davantage sécurisés, en particulier pour les traversées nord-sud, favorisant ainsi les liaisons entre 16 et 17^e arrondissements. Les déplacements piétons est-ouest, notamment vers Neuilly-sur-Seine, désormais plus directs, s'en trouvent améliorés.

Ce rééquilibrage s'accompagne du développement d'aménagements cyclables de qualité, dédiés, tant dans le sens nord-sud que le sens est-ouest et vers le sud-ouest et le Bois de Boulogne. Ces aménagements, comme pour les piétons, sont plus directs et sécurisés. Ils raccordent les aménagements existants ou en travaux à Neuilly-sur-Seine ou avenue de la Grande Armée, permettant la réelle mise en réseau, en réponse au PDUIF qui identifie la Porte Maillot comme une rupture majeure à traiter.

2.1.5 Pôle multimodal de transports en commun

Le projet propose un espace public qui facilite le fonctionnement du pôle multimodal futur. Il s'articule avec les transports en commun : son dimensionnement est pensé pour mettre en relation par la surface l'ensemble des mobilités constitutives de ce pôle, au moyen de cheminements piétons aisés, continus, sécurisés, de manière complémentaire aux liaisons en sous-sol prévues par le projet Eole.

La réorganisation globale des espaces publics, avec la suppression du rond-point, facilite la traversée de l'axe par le futur tramway, dont le caractère d'intérêt général a été reconnu par délibération du Conseil de Paris de février 2019, et contribue ainsi grandement à sa qualité de service.

2.1.6 Usages et attractivité

Le projet propose un espace public de meilleure qualité qui permet le développement d'usages plus variés, qu'il s'agisse d'usages de proximité pour les habitants des quartiers environnants ou d'usages liés aux visiteurs du site. Il

valorise ainsi l'ensemble du secteur et améliore son attractivité, notamment sur le plan touristique et commercial. Le projet immobilier contribue également à la mixité des fonctions du site, dans la mesure où sa programmation, en accord avec le PLU, comprendrait majoritairement des services publics ou d'intérêt collectif, s'inscrivant donc dans une logique d'intérêt général.

2.1.7 *Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024*

Le projet apporte une contribution utile à la tenue des JOP dans des conditions optimales. À l'inverse, sa non-réalisation et son non-achèvement auraient un impact négatif sur les JOP, notamment l'efficacité des voies olympiques, les conditions de desserte et d'accès des sites olympiques, le fonctionnement et la qualité de l'hébergement, la sécurité du public accrédité, tout particulièrement dans l'hypothèse de travaux encore en cours.

2.1.8 *Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme*

La mise en compatibilité du PLU permet d'augmenter de 1 250 m² les zones naturelle N et urbaine verte UV sur le secteur. Par ailleurs, les évolutions apportées au zonage du PLU permettent la mise en œuvre du projet et la réorganisation des emprises de zone UV au bénéfice de la qualité environnementale, notamment en créant un ensemble naturel plus cohérent et moins morcelé, renforçant la trame verte et les liaisons écologiques.

2.2 Évolutions du PLU envisagées

Les dispositions du projet contribuent à la mise en œuvre des objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Paris. Il répond également aux objectifs formulés dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) en faveur de la cohérence écologique du PLU. La mise en compatibilité du PLU avec le projet ne nécessite donc aucune évolution du PADD ou des OAP.

Les évolutions concernent les documents graphiques du règlement. La redéfinition du zonage de la Porte Maillot permettra la mise en compatibilité du PLU avec l'implantation des différents éléments du programme, notamment les voiries et espaces verts et le terrain constructible prévu au nord de l'Axe Majeur.

- A. 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 au centre de l'actuel rond-point, dans le prolongement de l'avenue de la Grande Armée, et de leur affecter le poste de légende « voie publique ou privée » (« jaune voirie »). Ces emprises sont actuellement en zone UV et correspondent à environ 12.000 m².

- B. 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. Ces emprises sont actuellement en zone UG et identifiées comme « voie publique ou privée » (« jaune voirie ») et couvrent une surface d'environ 7.600 m².

C. Évolutions du zonage résultant de la création d'un terrain à bâtir

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).

D. 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 » (« jaune voirie ») :

- 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.

Est également prévu le classement en zone N du 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 » (« jaune voirie »), et d'une surface d'environ 3.000 m².

E. Modification du périmètre de dispositions particulières Ternes-Maillot

Le périmètre de dispositions particulières Ternes-Maillot définit des règles spécifiques au regard des articles UG 2.2.1 et UG 6. 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.

Le bilan des évolutions apportées au zonage du PLU s'établit de la manière suivante :

Zonage	Surfaces supprimées	Surfaces créées
Zone UG hors « voie publique ou privée »	-	6 650 m ²
Zone UG « voie publique ou privée »	19 900 m ²	12 000 m ²
Zone UV	13 300 m ²	11 550 m ²
Zone N	-	3 000 m ²

Le bilan des évolutions spécifiquement 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 : 14 550 m²

La mise en compatibilité du PLU avec le projet de la Porte Maillot permettra donc d'accroître la surface des espaces classés en zones UV et N et ainsi d'améliorer la situation du site vis-à-vis de la protection de l'environnement par le PLU.

Les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) relatives aux destinations, gabarits ou hauteurs autorisés ne sont pas modifiées par la mise en compatibilité du PLU.

2.3 Le déroulement de la procédure emportant mise en compatibilité

Comme cela a été indiqué, 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. Les évaluations environnementales du projet et de la mise en compatibilité du PLU ont été regroupées dans une évaluation environnementale unique, détaillée ci-dessous. Il n'est pas proposé de modification du projet de MECPLU suite à la PPVE.

2.3.1 Droit d'initiative et concertation préalable

En application de l'article L121-18 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, 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 cette mise en compatibilité du PLU, qui s'est déroulée du 9 juillet 2019 au 9 septembre 2019, selon les modalités prédéfinies. La Maire de Paris a approuvé le bilan de cette concertation préalable par arrêté en date du 9 octobre 2019.

2.3.2 Examen conjoint des personnes publiques associées

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, une opération d'aménagement faisant l'objet d'une déclaration de projet qui n'est pas compatible avec le PLU ne peut intervenir que si les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU ont fait l'objet d'un examen conjoint des personnes publiques associées.

Cette réunion d'examen conjoint s'est tenue le 8 juin 2020 par visioconférence. Étaient représentés l'État (DRIEA), la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, la Ville de Neuilly-sur-Seine, la Chambre de Commerce et d'industrie de Région Paris Ile-de-France, la Chambre des métiers et de l'artisanat de Paris, ainsi que les Mairies des 16^e et 17^e arrondissements. La Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile-de-France et la Métropole du Grand Paris étaient excusées. Le procès-verbal de cet examen conjoint qui a été validé par les participants a été joint au dossier de PPVE.

3. La procédure environnementale

L'évaluation environnementale est un processus défini par l'article L122-1 du Code de l'environnement et constitué par :

- la réalisation d'une étude d'impact par le maître d'ouvrage ;
- la consultation de l'autorité environnementale, des collectivités territoriales et du public ;
- l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées ;
- les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) proposées dans l'étude d'impact ;
- la décision d'autorisation, motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement, précisant les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage, les mesures ERC et les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Le projet de réaménagement et la mise en compatibilité du PLU étant tous deux soumis à évaluation environnementale, une démarche d'évaluation environnementale commune a été engagée conformément à l'article R. 122-27 du code de l'environnement.

3.1 L'étude d'impact environnemental

Une étude d'impact relative au projet intégrant l'ensemble des éléments constitutifs du rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale du PLU a été réalisée par la Ville de Paris et jointe aux dossiers de demandes de permis d'aménager, dont elle constitue une des pièces obligatoires. Elle présente les impacts positifs et négatifs du projet, ainsi que les effets cumulés avec les autres projets connus du secteur : extension du RER E vers l'ouest et création d'une gare à la Porte Maillot, prolongement du T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine, réaménagement des contre-allées de l'avenue Charles-de-Gaulle à Neuilly-sur-Seine, projets Mille Arbres et Ville Multistrates lauréats de l'appel à projets Réinventer Paris 1.

L'étude d'impact met en évidence un effet positif en matière paysagère et patrimoniale, notamment sur le périmètre du site classé du Bois de Boulogne que l'extension du square Parodi viendra reconstituer et au travers de la mise en valeur des perspectives paysagères vers l'Arc de Triomphe et la Défense.

En matière de déplacements et de stationnement, l'étude d'impact souligne l'impact positif du réaménagement des espaces publics, qui n'est source que de reports très localisés sur le secteur. Les mobilités douces et actives, qui représentent un enjeu fort dans le secteur, bénéficieront de l'impact très positif du projet qui fait une large place aux circulations piétonnes et cyclables et crée le maillon indispensable à un cheminement cyclable sécurisé et capacitaire sur l'Axe majeur. Enfin, le projet bénéficiera de l'amélioration importante de l'offre de transports en commun (RER E, T3) et aura un impact positif en retour

(amélioration des conditions de circulation et d'arrêt des bus ; nouvel espace public facilitant l'intermodalité)

D'un point de vue acoustique, dans un contexte de bruit important, le projet a un impact positif par la diminution de l'emprise de la zone impactée par le bruit.

En matière de qualité de l'air, l'étude d'impact souligne que le réaménagement des espaces publics génère une diminution supplémentaire des émissions de l'ordre de 2%, au-delà de la baisse des émissions de polluants découlant de l'extension du Tramway T3. Le secteur connaîtra ainsi une amélioration globale de la qualité de l'air grâce au réaménagement de la Porte Maillot, malgré des augmentations ponctuelles de concentrations dans l'air dues à des reports de circulation localisés. L'impact sur la santé est ainsi globalement positif.

Concernant la biodiversité, l'enjeu faunistique actuel est globalement faible mais le potentiel de développement de flore et d'habitats potentiels pour la faune grâce au projet est significatif.

Enfin, le projet contribuera à atténuer l'effet d'îlot de chaleur urbain et aura donc un effet bénéfique en matière d'adaptation aux changements climatiques.

L'étude d'impact aborde également les thématiques du milieu physique, du cadre socio-économique et du stationnement.

3.2 L'avis de l'Autorité Environnementale

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) d'Ile-de-France a rendu son avis le 11 mars 2020, qui porte sur le projet et sur la MECPLU.

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).

L'avis souligne que 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.

La MRAe recommande dans son avis, notamment, de préciser certains aspects du projet (future composition urbaine, caractéristiques des plantations envisagées, répartition et usage des espaces publics, connexions entre les différents moyens de transport, etc.) et de justifier certains choix de conception. La Ville de Paris a apporté des réponses à ces recommandations dans son mémoire en réponse.

En ce qui concerne la mise en compatibilité du PLU, la MRAe indique que la redistribution des espaces verts et de la voirie est cohérente avec l'étude d'impact,

mais que les incidences d'une ouverture à la construction mériteraient d'être complétées, ce qui a été fait dans le cadre du mémoire en réponse susmentionné.

Enfin, la MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact du projet d'aménagement de la Porte Maillot dans le cadre de futures demandes d'autorisation portant sur le programme immobilier.

3.3 L'avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet

Conformément à l'article L. 122-1 V du Code de l'environnement, ont également été saisis pour avis sur le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande de permis d'aménager, les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet, à savoir la Région Ile-de-France, la Métropole du Grand Paris, le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, l'Établissement Public Territorial Paris Ouest La Défense, la Commune de Neuilly-sur-Seine. Aucune de ces collectivités ou groupement n'a transmis d'avis.

La Ville de Paris, commune d'implantation du projet, a émis un avis par délibération du Conseil de Paris n° 2019 DU 201 des 9, 10, 11, 12 et 13 décembre 2019, joint au dossier de Participation du Public par Voie Electronique (PPVE).

3.4 La PPVE

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 Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024 (JOP), indispensables à leur déroulement. La Porte Maillot permet également la desserte des hôtels prévus pour l'hébergement des membres de la famille olympique (hôtels Hyatt et Méridien, situés de part et d'autre du Bd Gouvion St Cyr). Elle sera donc régulièrement utilisée par l'ensemble des acteurs des JOP, ce qui lui donnera une forte visibilité. Enfin, le réaménagement de la Porte Maillot accompagne le développement du pôle multimodal que les prolongements d'Eole et du T3O vont venir renforcer et rend possible son bon fonctionnement, contribuant ainsi à connecter le site avec le reste de l'Île-de-France et notamment les sites olympiques.

Le décret n° 2019-1164 du 8 novembre 2019 a donc listé le projet de réaménagement des espaces publics de la place de la Porte Maillot au titre des opérations d'aménagement situées à proximité immédiate d'un site nécessaire à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024. Ce projet est de nature à affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation dudit site pendant les épreuves olympiques et paralympiques.

En conséquence, une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) sous l'égide de trois garants nommés par la Commission Nationale du

Débat Public (CNDP), a été organisée et a tenu lieu de procédure unique de participation.

Initialement envisagée au printemps dernier, la tenue de cette PPVE a été décalée en raison de la crise sanitaire. Elle s'est finalement déroulée du 16 septembre au 25 octobre 2020 et a porté à la fois sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme et sur la délivrance des permis d'aménager relatifs au réaménagement des espaces publics de la Porte Maillot.

3.4.1 Modalités et déroulement de la PPVE

Un dossier de PPVE a été élaboré par les services de la Ville et la SPL Parisienne, en lien avec les garants de la CNDP. Outre l'intégralité des pièces de la demande de permis d'aménager dont l'étude d'impact, ce dossier comprenait l'ensemble des avis réunis dans le cadre de son instruction ; l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ; le rapport de présentation de la MECPLU ; les bilans des concertations préalables de 2017 (relative au projet) et 2019 (relative à la MECPLU). Plusieurs notes de synthèse ont également été produites spécifiquement pour cette PPVE : note d'information relative à la procédure et aux décisions ultérieures pour contextualiser la procédure ; note de présentation du projet résumant celui-ci et expliquant dans quelle mesure il répond à l'intérêt général ; note de présentation de la déclaration de projet emportant MECPLU ; note relative aux projets participant au pôle multimodal de la Porte Maillot et ceux pris en compte au titre des effets cumulés, qui rappelle les autres projets du secteur et leurs interactions ; lexiques ; carnet de plans pour proposer un aperçu global cartographique du projet.

Les principales modalités de la PPVE ont été les suivantes :

- Site internet ad hoc et registre numérique : l'ensemble du dossier de la PPVE y était consultable, ainsi que certains supports de communication ou participation utilisés. Un registre numérique ouvert pendant toute la durée de la PPVE a permis de recueillir 146 contributions. Chaque contribution a fait l'objet d'une réponse individuelle de la Ville, publiée sur le site. Ces réponses sont annexées à la synthèse de la PPVE, elle-même annexée à la présente délibération (annexe 3).
- Réunion publique de lancement le 22 septembre, dans une salle à proximité de la Porte Maillot, en présence d'une cinquantaine de participants. Le compte-rendu de cette réunion publique a été versé au site internet.
- Webconférence sur les thèmes mobilités et environnement le 1^{er} octobre, avec environ 35 connexions au cours de l'évènement. Le compte-rendu de la webconférence a été versé au site internet.
- Répondeur téléphonique dédié, conformément à un souhait des garants, qui n'a cependant recueilli aucune contribution.
- Adresse mail des garants.
- Dossier papier et borne d'accès au registre numérique en mairies des 16^e et 17^e arrondissements.

Postérieurement à la clôture de la PPVE, une réunion de restitution de la synthèse des garants a en outre été organisée le 24 novembre. Initialement prévue en présentiel, elle a finalement eu lieu sous forme de webconférence du fait du confinement, avec environ 60 connexions recensées.

En termes de communication, la PPVE a donné lieu à un volet de communication légale (insertions presse, affichettes sur site), et à une communication via les sites de la Ville et des mairies d'arrondissement, la distribution de flyers dans un large périmètre intégrant une partie de Neuilly-sur-Seine, la diffusion d'un dépliant trois volets en mairies d'arrondissement ou sur site au Palais des Congrès. Un dossier de presse a enfin été élaboré qui s'est traduit par quelques articles.

3.4.2 *Analyse des observations du public et réponses apportées par le maître d'ouvrage*

La PPVE se traduit par une synthèse élaborée par les garants nommés par la CNDP, annexée à la présente délibération (annexe 3). Les observations du public et les réponses apportées par le maître d'ouvrage y sont présentées factuellement au travers de cinq thématiques : les mobilités et les usages, l'aménagement des espaces publics, le projet immobilier, l'environnement, les questions diverses.

Les garants analysent par ailleurs la qualité du processus de PPVE. Tout en soulignant le contexte particulier qui a conduit à adapter les modalités, les garants estiment que la participation n'a pas été entravée par ces éléments de contexte et que le public a déposé très régulièrement des observations tout au long de la procédure et a été présent lors des deux temps d'échange avec le maître d'ouvrage. Ils soulignent néanmoins, dans leur synthèse, que le phasage du projet (d'ici 2024 pour le réaménagement des espaces publics avec création d'un parvis provisoire devant le Palais des Congrès ; post 2024 pour le projet immobilier sur le terrain à bâtir créé par la MECPLU) a pu brouiller sa lisibilité aux yeux d'une partie du public, d'autant que le maître d'ouvrage a rappelé qu'aucune décision n'était encore prise concernant cette seconde échéance.

La synthèse des garants souligne ensuite que le maître d'ouvrage a répondu à toutes les observations dans un délai raisonnable. Les garants demandent toutefois des précisions et compléments sur cinq points, et émettent deux recommandations, détaillées ci-dessous.

Enfin, la synthèse, conformément aux 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, intègre « *les réponses du maître d'ouvrage et, le cas échéant des évolutions apportées au projet* ». La synthèse mentionne ainsi le tableau des évolutions proposées par la Ville de Paris pour tenir compte des observations et propositions du public, élaboré à l'issue de la PPVE et rendu public le 17 novembre 2020, et annexé à la présente délibération (annexe 4).

3.4.2.1 *Précisions et compléments*

Les garants demandent des précisions et compléments sur plusieurs points : « *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. »

Les précisions et compléments relatifs à ces sujets sont annexés à la présente délibération (annexe 5).

3.4.2.2 *Recommandations*

Les garants formulent également 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. »

Les débats relatifs aux impacts des projets d'aménagement sur le trafic sont une constante des procédures de participation du public. Afin d'objectiver autant que possible ces impacts et les prendre en considération, parmi d'autres, dans les décisions publiques, la Ville de Paris s'appuie sur des études de trafic qui exploitent des modèles de prévisions. Ces études constituent indéniablement des documents très techniques et peu accessibles. Les études d'impacts des projets, qui s'appuient notamment sur ces études de trafic, permettent de les expliciter, détaillent leur méthodologie, et intègrent dans le résumé non technique un chapitre plus pédagogique à visée du grand public. Conscient que ces notions restent ardues, la Ville de Paris, lors de futures phases de participation impliquant le recours à des études prospectives de trafic, s'attachera à mieux expliciter les méthodes, les conclusions et les limites de ces études de trafic.

La Ville de Paris veillera à améliorer pour le futur la présentation des différents projets qui coexistent à la Porte Maillot et relèvent de maîtres d'ouvrage et de

procédures distincts en recherchant les outils d'information les mieux adaptés aux différents publics.

3.4.3 *Évolutions du projet et lancement d'études suite à la PPVE*

Pour tenir compte des observations et propositions du public lors de la PPVE, différentes évolutions sont proposées. Certaines vont être mises en œuvre, d'autres doivent faire l'objet d'études préalables pour décider de les intégrer ou non au projet. Elles sont détaillées en annexe à la présente délibération (annexe 4).

3.4.3.1 *Évolutions du projet suite à la PPVE*

- *Transformer l'espace partagé vélos / piétons au droit du parvis et de la verrière de la gare Éole pour intégrer un aménagement cyclable dédié*

La PPVE a mis en évidence des demandes pour accompagner au mieux le développement des flux cyclables vers Neuilly et au-delà, en toute sécurité et en cohérence avec les aménagements voisins. 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.

En outre, si 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 susceptibles d'évoluer à l'avenir. Enfin, 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.

Le projet d'aménagement va donc évoluer pour mieux prendre en compte ce besoin. L'espace partagé prévu le long de la verrière de la gare Éole sera doté d'un aménagement cyclable dédié, dont les caractéristiques précises sont en cours de définition afin d'en déterminer la meilleure configuration, en intégrant les contraintes qu'un tel aménagement pourrait engendrer sur les flux piétons et leurs cheminements naturels et sur la zone végétalisée le long de la chaussée. 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, côté est, avec les maître 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.

- *Modifier les girations à angle droits des pistes cyclables dans le périmètre de projet*

Les plans du dossier de PPVE, de niveau AVP (Avant-Projet), indiquent schématiquement des angles droits. Des angles ouverts avec courbures seront 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.

- *Adapter les feux de circulation des bretelles du boulevard périphérique entre le square Parodi et le Bois de Boulogne*

La voie verte piétons / cyclistes créée par le projet permettra d'améliorer l'accessibilité du Bois pour les mobilités douces. Le franchissement du boulevard périphérique déjà existant va être modifié au bénéfice des circulations douces. La voie verte devra néanmoins traverser deux bretelles du boulevard périphérique. Les temps de feux et leur synchronisation seront recalibrés au mieux afin d'améliorer la sécurité et le confort des cheminements sur cette voie verte.

3.4.3.2 *Lancement d'études suite à la PPVE*

Afin de tenir compte des observations émises, d'autres évolutions, qui pourraient faire l'objet de modifications du projet dans des phases ultérieures, sont envisagées et vont faire l'objet d'études préalables avant de décider de les intégrer au projet. Elles pourraient nécessiter, le cas échéant, de nouvelles formalités administratives.

- *Création d'un aménagement cyclable entre l'Axe majeur et le Bd Pershing*

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. Ce tronçon concentre néanmoins de nombreuses contraintes qui nécessitent d'être analysées plus finement avant toute prise de décision.

- *Création d'un aménagement cyclable entre l'Axe majeur et le carrefour des rues de Dreux / Charpentier*

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. Comme l'ont souligné certaines observations recueillies lors de la PPVE, la création d'un tel aménagement cyclable dédié, depuis l'Axe majeur jusqu'au carrefour des rues de Dreux et Charpentier, permettrait d'améliorer les liaisons entre la Porte Maillot et le cœur de Neuilly-sur-Seine, facilitant 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 en faveur des vélos. Ce tronçon concentre néanmoins de nombreuses contraintes qui nécessitent d'être analysées plus finement avant toute prise de décision.

- *Mise en place d'enrobé phonique sur le boulevard périphérique côté 16^e arrondissement*

Le boulevard périphérique, comme souligné à juste titre par certaines observations recueillies lors de la PPVE, représente une source majeure de nuisances sonores. Une action est 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 équipée de cette façon. À la Porte Maillot, c'est ainsi le cas côté 17^e arrondissement. La Ville de Paris va donc étudier la mise en place d'enrobés

phoniques sur le boulevard périphérique, côté 16^e arrondissement, à inscrire dans une planification globale à l'échelle de tout le boulevard périphérique. Une étude de programmation calendaire et financière sera donc réalisée.

- *Fermeture dominicale des bretelles du boulevard périphérique entre le square Parodi et le Bois de Boulogne*

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. Afin d'améliorer la sécurité des cheminements sur cette voie verte, la Ville de Paris va étudier la fermeture dominicale de ces bretelles, par exemple dans le cadre du dispositif Paris Respire.

- *Évolution de l'aménagement du franchissement entre le Bois de Boulogne et le square Parodi*

L'amélioration des continuités paysagères, piétonnes, cyclables, entre le Bois de Boulogne et la Porte Maillot est l'un des objectifs majeurs du projet. Une réflexion sur la requalification des voies et ouvrages existants reliant Paris au Bois pour améliorer leur connexion a été privilégiée et a conduit à la proposition figurant dans les demandes de permis d'aménager. Les nombreuses observations à ce propos, incitant la Ville à améliorer plus encore cette liaison vers le Bois de Boulogne, nous conduisent néanmoins à réétudier le projet d'aménagement de ce franchissement au bénéfice d'une végétalisation plus importante et du confort des cheminements doux, dans la logique des objectifs du projet.

- *Renforcement de la vidéosurveillance dans l'extension du square Parodi*

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. 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.

*
* *

Compte tenu de ce qui vous a été exposé ci-avant, je vous propose :

- De déclarer d'intérêt général le projet de réaménagement de la Porte Maillot.
- D'adopter la déclaration de projet relative au projet de réaménagement de la Porte Maillot, emportant approbation des dispositions du PLU mises en compatibilité telles qu'annexées à la présente délibération (Annexes 1 et 2).

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.



La Maire de Paris

2021 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.

Le Conseil de Paris,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L. 25111 et suivants ;

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L. 153-54 et suivants et L. 300-6 ;

Vu la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et notamment ses articles 9 et 12 ;

Vu 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 Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris approuvé les 12 et 13 juin 2006 et ses mises à jour, modifications, révisions simplifiées et mises en compatibilité intervenues depuis cette date ;

Vu le projet en délibération en date du _____ par lequel Mme la Maire de Paris propose de déclarer l'intérêt général le projet de réaménagement de la Porte Maillot et d'adopter la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) ;

Vu la délibération 2016 DVD 188-2 DEVE DU du Conseil de Paris des 12, 13, 14 et 15 décembre 2016 relative à la définition des objectifs et modalités d'organisation de la concertation préalable au réaménagement de la Place de la Porte Maillot ;

Vu la délibération 2017 DVD 100 DEVE DU du Conseil de Paris des 25, 26 et 27 septembre 2017 relative à l'approbation du bilan de la concertation préalable au réaménagement de la Place de la Porte Maillot ;

Vu la délibération 2019 DU 201 du Conseil de Paris des 9, 10, 11, 12 et 13 décembre 2019 relative à l'avis favorable du Conseil de Paris sur l'étude d'impact et la demande de permis d'aménager et autorisant la Maire de Paris à organiser la participation du public par voie électronique (PPVE) ;

Vu l'avis en date du 11 mars 2020 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet d'aménagement de la porte Maillot dans les 16^e et 17^e arrondissements de Paris, émis dans le cadre d'une procédure commune de permis d'aménager et de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, et le mémoire en réponse de la Ville de Paris ;

Vu la déclaration d'intention en date du 4 février 2019 relative à la mise en compatibilité du PLU avec le projet de réaménagement de la Porte Maillot établie en application de l'article L. 121-8 du code de l'environnement et le courrier du Préfet de Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, en date du 12 juin 2019, informant la Ville de Paris de l'absence d'exercice du droit d'initiative dans le délai fixé par le code de l'environnement ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 8 juin 2020 relatif à la mise en compatibilité du PLU avec le projet de réaménagement de la place de la Porte Maillot réunissant les personnes publiques associées, le procès-verbal étant annexé au dossier de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) ;

Vu le dossier de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) qui s'est déroulée du 16 septembre au 25 octobre 2020 ;

Vu la synthèse des observations et propositions déposées par le public et les réponses apportées par la Ville de Paris dans le cadre de la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) établie par les garants désignés par la Commission nationale du débat public, en date du 20 novembre 2020, ci-annexée (annexe 3) ;

Vu le dossier de mise en compatibilité du PLU avec le projet de réaménagement de la Porte Maillot ci-annexé (annexes 1 et 2) ;

Vu l'avis du Conseil du 16^{ème} arrondissement en date du _____ ;

Vu l'avis du Conseil du 17^{ème} arrondissement en date du _____ ;

Considérant la proposition de modification des documents graphiques du règlement du Plan Local d'Urbanisme pour permettre la réalisation du programme de l'opération de réaménagement de la Porte Maillot, notamment les voiries et espaces verts et le terrain constructible prévu au nord de l'Axe Majeur : Évolutions du zonage résultant de la transformation du rond-point existant en voie droite, dans le prolongement de l'avenue de la Grande Armée ; Évolutions du zonage résultant de l'extension du square Parodi et du Bois de Boulogne vers le nord ; Évolutions du zonage résultant de la création d'un terrain à bâtir ; Évolutions du zonage visant à conforter le lien entre les entités végétales et assurer la protection des espaces verts et du Bois de Boulogne ; Modification du périmètre de dispositions particulières Ternes-Maillot ;

Considérant que l'intérêt général du projet se justifie de la manière suivante :

- Paysage et patrimoine culturel : dans un contexte paysager et patrimonial sensible, le réaménagement de la Porte Maillot apporte une double amélioration à une situation dégradée, en réinscrivant la Porte Maillot dans l'Axe Majeur reliant le Louvre à la Défense et en retrouvant l'unité du site classé du Bois de Boulogne ;
- Qualité environnementale : dans un site fortement anthropisé, largement minéral, le projet améliore la qualité environnementale, favorise la biodiversité et la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, par une végétalisation accrue du site, par le remplacement des espaces verts initiaux, morcelés, par un ensemble plus cohérent, par l'augmentation du nombre

d'arbres, par la diversification des habitats, par la restitution et l'augmentation des prairies naturelles supprimées, par la diminution des pollutions lumineuses permettant le développement de la trame noire, par la gestion des eaux pluviales en pleine terre, par la création de zones humides qui n'existaient pas, par la désimperméabilisation de surfaces minérales ;

- Qualité de l'air / acoustique : la nouvelle configuration réduit la part de l'espace public réservée aux circulations motorisées, facteur d'amélioration globale de la qualité de l'air et de réduction des nuisances sonores ;
- Mobilités douces : le projet opère une évolution de la répartition des espaces publics au bénéfice des piétons, dont les espaces de circulations sont augmentés, les déplacements facilités, plus directs, sécurisés et confortables ; et au bénéfice d'aménagements cyclables de qualité, plus directs et sécurisés, tant dans le sens nord-sud que le sens est-ouest et vers le sud-ouest et le Bois de Boulogne ;
- Pôle multimodal de transports en commun : le projet propose un espace public qui facilite le fonctionnement du pôle multimodal futur, met en relation par la surface l'ensemble des mobilités constitutives de ce pôle, facilite la traversée de l'axe par le tramway T3 Ouest ;
- Usages et attractivité : le projet valorise l'ensemble du secteur et améliore son attractivité, favorise la mixité des fonctions du site, propose un espace public de meilleure qualité qui permet le développement d'usages plus variés ;
- Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024 : le projet apporte une contribution utile à la tenue des JOP dans des conditions optimales, notamment l'efficacité des voies olympiques, les conditions de desserte et d'accès des sites olympiques ou le fonctionnement et la qualité de l'hébergement ;
- Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme : le bilan des évolutions spécifiquement apportées aux dispositions du PLU présentant un caractère protecteur de l'environnement (zone N et zone UV) présente un solde positif de 1 250 m². Par ailleurs, les évolutions apportées au zonage du PLU permettent la mise en œuvre du projet et la réorganisation des emprises de zone UV au bénéfice de la qualité environnementale, notamment en créant un ensemble plus cohérent, moins morcelé ;

Considérant qu'au regard de l'ensemble de ces considérations, le projet de réaménagement de la Porte Maillot est d'intérêt général ;

Sur le rapport présenté par M. Emmanuel GREGOIRE au nom de la 5^{ème} Commission,

Délibère :

Article 1 : Le projet de réaménagement de la Porte Maillot est déclaré d'intérêt général.

Article 2 : La déclaration de projet relative au projet de réaménagement de la Porte Maillot est adoptée. La déclaration de projet emporte approbation des dispositions du PLU mises en compatibilité telles qu'annexées à la présente délibération (Annexes 1 et 2).

Article 3 : La présente délibération sera transmise à M. le Préfet de Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, et publiée au Bulletin Officiel de la Ville de Paris.

Article 4 : La présente délibération sera affichée pendant un mois à l'Hôtel de Ville de Paris et en mairies des 16^e et 17^e arrondissements. Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. Chacune de ces formalités mentionnera le ou les lieux où le dossier pourra être consulté.