



Mission régionale d'autorité environnementale
Île-de-France

**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**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la porte Maillot dans les 16^e et 17^e arrondissements de Paris et sur l'étude d'impact datée de novembre 2019. Il est émis dans le cadre d'une procédure commune de permis d'aménager et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, présentée par la société publique locale (SPL) PariSeine auprès de la Ville de Paris.

Le projet s'inscrit dans un contexte de développement du secteur (projets de construction et de desserte). Il prévoit notamment, sur une emprise de 6,6 ha, la suppression du giratoire actuel, l'extension du square Parodi, l'aménagement d'une place au nord-est et la constitution d'un parvis provisoire devant le Palais des Congrès, pour une livraison envisagée en 2024 en lien avec l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques. Dans un second temps (2027), il est prévu de construire un programme immobilier de 30 000 m² de surface de plancher à la place du parvis provisoire.

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.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Préambule

Vu la décision du Conseil d'État n° 400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, du 17 avril 2018, du 28 juin 2018 et du 30 avril 2019 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 31 octobre 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, annulant et remplaçant la décision du 12 juillet 2018 sur le même objet.

Vu la délégation de compétence donnée le 27 février 2020 par la MRAe d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet d'aménagement de la porte Maillot dans les 16^e et 17^e arrondissements de Paris ;

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 13 décembre 2019 et a pris en compte sa réponse en date du 17 février 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Judith Raoul-Duval et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	5
2.1 Développement du secteur.....	5
2.2 Mise en œuvre du projet d'aménagement.....	6
2.3 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.....	8
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	9
3.1 Paysage et patrimoine.....	9
3.1.1 Forme urbaine.....	9
3.1.2 Patrimoine.....	10
3.1.3 Éclairage.....	11
3.2 Nature en ville.....	11
3.2.1 Biodiversité.....	12
3.2.2 Sols et conditions climatiques.....	12
3.3 Qualité de l'espace public.....	13
3.3.1 Usages.....	13
3.3.2 Intermodalité.....	14
3.4 Qualité de l'air et ambiance sonore.....	14
3.4.1 Trafic routier.....	14
3.4.2 Chantiers.....	16
4 Justification du projet retenu.....	16
5 Information, consultation et participation du public.....	17

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementale des projets se fondent :

- pour les projets, sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée, relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- pour les plans et programmes, sur la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Le projet d'aménagement de la porte Maillot, dans les 16^e et 17^e arrondissements de Paris, fait l'objet de la décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2019-072 du 02 avril 2019 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement et soulignant 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. »

Le projet nécessite également, pour sa réalisation, une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris. Celle-ci est soumise à évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 104-8 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, le projet est mis en œuvre sous maîtrise d'ouvrage de la société publique locale (SPL) PariSeine, mandatée par la Ville de Paris.

Enfin, ce projet est en lien avec les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de 2024 en application du 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. Ce texte fixe notamment la liste « des constructions et opérations d'aménagement situées à proximité immédiate d'un site nécessaire à la préparation, à l'organisation ou au déroulement de ces jeux, lorsqu'elles sont de nature à affecter les conditions de desserte, d'accès, de sécurité ou d'exploitation dudit site pendant les épreuves olympiques ou paralympiques ». L'aménagement de la porte Maillot est ajouté à cette liste¹.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. À la suite de la procédure de participation du public par voie électronique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis est rendu, à la demande de la Ville de Paris, dans le cadre des procédures suivantes :

- permis d'aménager n° PA 075 117 19 V0002 et n° PA 075 116 19 V00010 ;
- mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris.

1 Art. 1er. – Le décret du 12 février 2019 susvisé est ainsi modifié: 1o L'article 1er est complété par l'alinéa suivant: «3o L'opération de réaménagement des espaces publics de la porte Maillot, du parc public de stationnement de la porte Maillot et de ses accès, sur le territoire de la Ville de Paris dans les 16e et 17e arrondissements, dans le périmètre délimité par le plan joint en annexe III du présent décret (1)».

Le maître d'ouvrage a souhaité mettre en œuvre une évaluation environnementale commune à ces deux procédures, telle que prévue aux articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement. Cette démarche permet une analyse globale de l'ensemble des impacts du projet, ce qui est à souligner. Elle implique la réalisation d'une étude d'impact du projet (dont le contenu est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement) tenant lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du PLU (qui doit comprendre les éléments figurant aux articles R. 151-3 à 5 du code de l'urbanisme). L'autorité environnementale est, dans ce cas, celle compétente pour le projet, c'est-à-dire la MRAe.

L'étude d'impact (*pièce PA 14* du dossier), intégrant le rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU (*pages 494-518²*), est datée de novembre 2019.

2 Contexte et description du projet

Les principaux objectifs du projet sont, d'après l'étude d'impact (*page 88*), de :

- renouveler l'identité du site, de porte d'entrée parisienne à place publique métropolitaine ;
- affermir la perception de l'axe historique³ et de l'entrée du Bois de Boulogne ;
- renforcer la continuité et le rôle de la ceinture verte de Paris⁴ ;
- proposer un espace public à l'échelle du piéton et accueillir les projets de transport en commun ;
- développer l'attractivité et l'animation du site, ainsi que la diversité des usages.

2.1 Développement du secteur

Le secteur élargi de la porte Maillot fait actuellement l'objet d'importants travaux. Le présent projet d'aménagement a également pour vocation d'accompagner ce développement.

Les principaux chantiers en cours dans ce secteur concernent (figure 1) :

- le projet *Éole*, de prolongement du RER E vers l'ouest, qui comprend notamment la réalisation d'une gare souterraine porte Maillot, dont les travaux ont débuté en 2016 et doivent s'achever (pour le tronçon concerné) fin 2022⁵ ;
- le projet de prolongement du tramway T3b jusqu'à la porte Dauphine, qui comprend notamment la réalisation d'une station porte Maillot, dont les travaux ont débuté en 2019 et doivent s'achever fin 2023⁶ ;
- le projet d'aménagement de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine (92), qui s'inscrit dans l'axe historique depuis la porte Maillot, dont les travaux ont débuté en 2019 et doivent s'achever en 2022⁷ ;
- les projets de constructions *Mille arbres* et *Ville multistrate*, qui créent une surface plancher totale de 78 000 m² en couverture du boulevard Périphérique au nord de la porte Maillot, dont les travaux ont débuté en 2019 et doivent s'achever fin 2023⁸ .

2 Sauf mention contraire, les numéros de page renvoient à l'étude d'impact datée de novembre 2019

3 Ligne de composition paysagère rectiligne entre le Louvre et la Défense, dite aussi *voie royale* ou *axe majeur*

4 Système d'espaces verts structuré par les limites actuelles du territoire communal

5 Le dernier avis de l'autorité environnementale rendu sur ce projet, en date du 23 novembre 2016, est disponible sur le site du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) :

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-deliberes-de-l-autorite-environnementale-a331.html>

6 Le dernier avis de l'autorité environnementale rendu sur ce projet, en date du 11 février 2020, est disponible sur le site de la DRIEE : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-sur-les-projets-r215.html>

7 L'avis de l'autorité environnementale rendu sur ce projet, en date du 07 décembre 2017, est disponible sur le site de la DRIEE : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-sur-les-projets-r215.html>

8 Les derniers avis de l'autorité environnementale rendus sur ces projets, en date du 24 octobre 2018, sont disponibles sur le site de la DRIEE : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-sur-les-projets-r215.html>

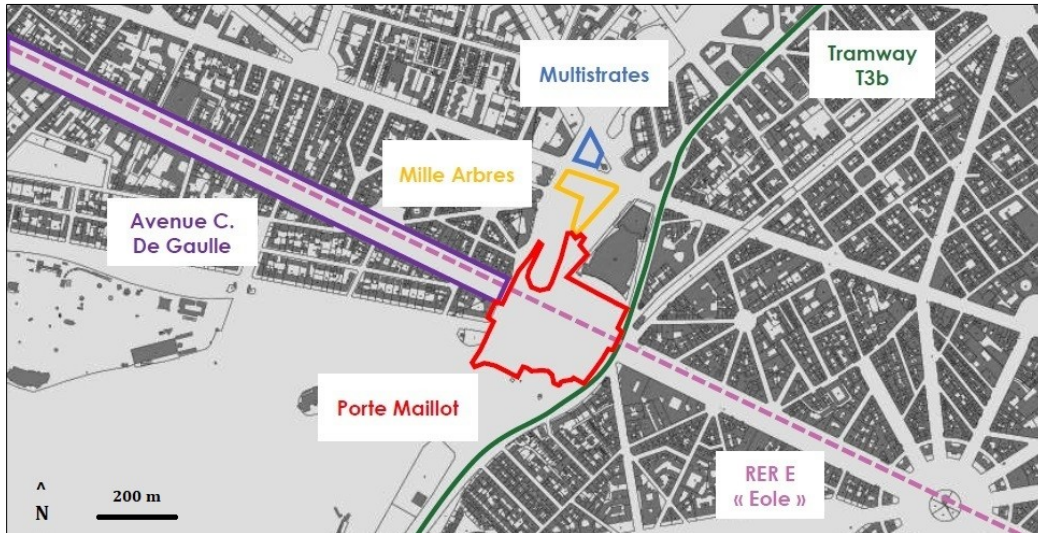


Figure 1: Projets en cours au droit de la porte Maillot - source : étude d'impact

Ces projets font l'objet d'une description claire et synthétique dans l'étude d'impact (pages 471-475).

2.2 Mise en œuvre du projet d'aménagement

Le projet d'aménagement de la porte Maillot s'implante sur un site d'environ 6,6 ha, à cheval sur les 16^e et 17^e arrondissement de Paris. Le périmètre d'intervention est notamment marqué par la présence à ses abords du bois de Boulogne et du square Parodi, du boulevard Périphérique, de l'avenue de la Grande Armée et du Palais des Congrès à Paris ainsi que de l'avenue Charles de Gaulle (RN 13) à Neuilly.



Figure 2: Vue aérienne du site en 2004 - source : permis d'aménager (pièce PA2)



Figure 3: Perspective aérienne des aménagements projetés - source : permis d'aménager (pièce PA2)

Les principales composantes du projet d'aménagement (cf figure 4) consistent à :

- supprimer le giratoire existant et créer une 2 × 4 voies (dont une voie de bus par sens), organisée de part et d'autre d'un terre-plein central d'une largeur de 14 m, reliant directement l'avenue du Général de Gaulle à l'avenue de la Grande Armée ;
- modifier le carrefour au sud du boulevard Pershing et adapter l'ensemble des intersections entre la porte Maillot et les voies environnantes ;
- créer des itinéraires cyclables connectés au réseau existant ;
- modifier les cheminements et l'espace accessibles aux piétons ;
- créer un nouvel espace vert d'environ 1,5 ha, dans le prolongement du square Parodi jusqu'en lisière de l'axe historique, en aménageant l'accès au bois de Boulogne depuis la porte Maillot ;
- aménager de façon temporaire, sur une emprise de 0,67 ha, une parcelle à bâtir sur le parvis du palais des congrès, en vue d'accueillir, dans un second temps, un programme immobilier créant 30 000 m² de surface de plancher, dont la destination n'est pas connue à ce jour (et dont la volumétrie est absente de la fig. 3 ci-avant) ;
- aménager une place publique, dans le prolongement de cette parcelle, au nord-est de la porte-Maillot, qui regroupe notamment les accès au RER C, au RER E, au métro 1 et au tramway T3b ;
- modifier les accès au parking souterrain de la porte Maillot et réduire sa capacité à 1 470 places (contre 1 780 avant le début des travaux du RER E).

La MRAe recommande de :

- **présenter les principales caractéristiques du futur programme immobilier prévu sur le parvis du Palais des Congrès (dimensions, effectifs, etc.), ainsi que la façon dont elles sont prises en compte ou non par l'évaluation environnementale du projet d'aménagement de la porte Maillot ;**
- **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.**

2.3 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

Le projet d'aménagement de la porte Maillot nécessite, pour sa réalisation, de mettre en compatibilité le plan local d'urbanisme (PLU) de Paris. D'après l'étude d'impact (pages 501-503), les évolutions projetées ne portent que sur les documents graphiques du règlement. En effet, celles-ci consistent principalement :

- à classer en zone urbaine générale (UG) identifiée comme « voie publique ou privée », compte-tenu de l'aménagement axial projeté, une emprise de 1,2 ha à l'intérieur de l'actuel giratoire, aujourd'hui classée en zone urbaine verte (UV) ;
- à classer en zone UV, compte-tenu de l'extension projetée du square Parodi, une emprise de 0,76 ha au droit de l'actuel giratoire, aujourd'hui classée en zone UG identifiée comme « voie publique ou privée » ;
- à classer en zone UV pour 0,4 ha et en zone naturelle (N) pour 0,3 ha, compte-tenu de l'aménagement projeté des espaces verts en couverture du boulevard Périphérique, une emprise aujourd'hui classée en zone UG identifiée comme « voie publique ou privée » ;
- à classer en zone UG, compte-tenu du programme immobilier projeté, une emprise qui « sera soumise aux règles de constructibilité en vigueur, en cohérence avec les îlots environnants et la sectorisation définie par le PLU », sans que celles-ci soient précisées.

La MRAe recommande de préciser les règles d'implantation et de hauteur des constructions qui s'appliquent à la zone UG au droit de la future parcelle à bâtir.

3 Analyse des enjeux environnementaux

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 éclairage) ;
- 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).

Ces enjeux sont définis en considérant la sensibilité du site et l'ampleur des modifications projetées. Ils correspondent également aux objectifs poursuivis par la réalisation d'une évaluation environnementale pour ce projet, rappelés dans la décision n° DRIEE-SDDTE-2019-072 du 02 avril 2019. Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet ainsi que les mesures ERC et de suivi correspondantes. Enfin, chacun de ces enjeux est également considéré au regard du développement du secteur (effets cumulés).

Sur la forme, l'étude d'impact est complète et de bonne facture. L'ensemble de la démarche d'évaluation environnementale est présentée de façon structurée, hiérarchisée et proportionnée. Les informations et illustrations retenues sont utiles à la compréhension. Les enjeux à retenir sont caractérisés clairement à la suite des analyses. De fait, malgré sa longueur importante (568 pages hors annexes), l'étude d'impact est lisible.

3.1 Paysage et patrimoine

L'une des principales ambitions du projet consiste à structurer la composition paysagère du site, dont la portée est importante à l'échelle de l'agglomération parisienne de manière générale et de celle de la Porte Maillot en particulier. Les objectifs présentés s'appuient notamment sur des éléments antérieurs aux grands travaux achevés dans les années 70 (Boulevard périphérique, échangeur, giratoire et Palais des Congrès). À cet égard, l'état initial (*pages 201-232*) propose une analyse historique et actuelle du site pertinente. Cette étude permet de caractériser clairement les enjeux liés à la composition du paysage, parmi lesquels : l'axe historique, le patrimoine protégé et l'éclairage.

3.1.1 Forme urbaine

Le principe du projet, qui consiste à structurer l'aménagement de la porte-Maillot selon une composition linéaire est bien justifié dans l'étude d'impact. Cette justification s'inscrit notamment sur une analyse paysagère approfondie de l'axe historique, tant dans l'état initial que dans la description du projet. Le profil du futur terre-plein central est bien étudié, en ce qu'il vise à dégager la perspective tout en atténuant la perception des voies de circulation routière. Pour renforcer cette perspective, le maître d'ouvrage prévoit en outre d'aménager une lisière constituée d'arbres de « *grand développement* » au sud de l'axe et de constituer un nouveau front urbain au nord (futur programme immobilier).

L'effet de perspective (cf figure 4) attendu est donc conditionné au volume de la lisière boisée d'une part et à celui du futur programme immobilier d'autre part. Or, à la lecture de l'étude d'impact, ces deux éléments sont incertains. En effet, d'une part les caractéristiques et le potentiel de développement des plantations qui constitueront la lisière sud (grands pins et feuillus) ne sont pas précisés de façon factuelle, mais seulement représentés par des visuels. La taille à la plantation et les moyens de production de ces arbres, dont le développement est présenté comme particulièrement majestueux sur les visuels, nécessitent d'être indiqués. D'autre part, l'absence de prise en compte dans ces visuels du futur bâtiment se traduit par un vide de grandes dimensions au nord de l'axe, qui contredit les intentions du projet. Par conséquent, l'impact affiché du projet en ce qui concerne « *la mise en valeur de l'une des plus belles perspectives de la capitale* » (*page 410*) nécessite d'être démontré de façon plus précise.



Figure 5: Perspective projetée sur l'axe historique, vers l'ouest - source : permis d'aménager (pièce PA2)

Par ailleurs, l'actuelle façade du palais des congrès procède de l'extension réalisée en 1999 sous la direction de l'architecte Christian de Portzamparc. L'état initial de l'étude d'impact indique notamment (*page 210*) que cette façade est inclinée, pour établir un rapport particulier avec le parvis actuel. Le projet, notamment la construction d'un programme immobilier contigu au palais des congrès, transforme cette façade. Or cet impact notable n'est pas évalué, ni à horizon 2024 (extension temporaire du parvis), ni surtout à horizon 2027 (programme immobilier).

De plus, les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur la forme urbaine nécessitent d'être précisées. En effet, l'ouverture à la construction projetée, outre le fait que son gabarit doit être précisé (cf. page 8 du présent avis), n'est pas intégrée à l'étude paysagère.

Pour caractériser pleinement l'impact du projet et de la mise en compatibilité du PLU sur la forme urbaine, la MRAe recommande :

- **d'étudier de façon plus approfondie l'effet de perspective attendu le long de l'axe historique, en précisant les caractéristiques des plantations prévues en lisière sud et en tenant compte de la constitution d'un front urbain au nord ;**
- **d'anticiper les impacts du programme immobilier sur la façade du Palais des congrès.**

3.1.2 Patrimoine

La partie sud du périmètre d'intervention, jusqu'au tracé de l'axe historique (incluant donc la moitié de l'actuel giratoire), appartient au site classé du Bois de Boulogne. À cet égard, l'obtention du permis d'aménager est conditionnée à l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites de Paris (CDNPS).

L'état initial restitue bien les enjeux liés à ce patrimoine (*pages 228-231*). Le classement, qui vise notamment à confirmer et protéger la vocation de parc de promenade du Bois, date de 1957. Le square Parodi, plus particulièrement, a été aménagé sous la direction des architectes Gréber et Gautruche en 1956. Étant conçu selon les préceptes du style paysager pittoresque du bois de Boulogne dont il forme l'orée, il fut intégré au périmètre classé. Malgré cette protection, les grands travaux des années 70 ont amputé une partie du site. En outre, en amont des travaux du RER E, une décision ministérielle⁹ a autorisé l'abattage de 166 tilleuls adultes au droit de la porte Maillot, sous condition de replantations conformes aux motifs de classement et de conservation de l'unité du site classé.

Le projet d'extension du square Parodi jusqu'à la lisière de l'axe historique est cohérent avec ces enjeux. En effet, il permet de reconstituer la perception du site classé dans son périmètre original. De plus, il propose de mettre en scène l'entrée du bois de Boulogne depuis la ville et de traiter cet espace charnière, malgré la mise à distance opérée par le Boulevard périphérique. À ce titre, le maître d'ouvrage s'appuie de façon pertinente sur le tracé des allées existantes du square Parodi, ainsi que sur celui de l'ancienne allée principale est-ouest, qui constituait l'entrée du Bois de Boulogne telle qu'imaginée et réalisée par Adolphe Alphand au XIX^e siècle. Enfin, les intentions de reboisement, le choix des essences et l'alternance bosquets-clairières, proposées par le projet, sont cohérentes avec l'identité du site.

Toutefois, des précisions nécessitent d'être apportées pour confirmer ces impacts positifs attendus du projet sur le site classé du Bois de Boulogne.

Des précisions nécessitent d'être apportées sur le nombre d'arbres de grand et de moyen développement présents aux différents horizons temporels du projet. En effet, les plantations prévues de 630 arbres sont constituées en majorité de « baliveaux »¹⁰, de faible taille à la livraison du projet. Les principes de gestion forestière mis en œuvre nécessiteront, au regard de la densité affichée des bosquets, (30 à 40 arbres pour 100 m²), de desserrer les bosquets. Le nombre d'arbres à taille adulte sera donc moindre. Cette précision permettra d'apprécier la mise en œuvre de la compensation des 166 tilleuls adultes abattus, en application de la décision ministérielle pré-citée.

D'autre part, le dessin des clairières nécessite d'être mieux défini. En effet, l'étude d'impact ne permet pas de justifier clairement leurs contours, leurs proportions ni leur taille. Une clarification des intentions est donc nécessaire dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de justifier plus précisément la proportion finale des clairières, en indiquant la position et la dimension des arbres effectivement plantés.

Par ailleurs, le projet est en partie situé dans les périmètres de protection de la chapelle de Notre-Dame de la Compassion et de l'immeuble situé au 8 avenue de Verzy, classés à l'inventaire des Monuments historiques. L'étude d'impact démontre que ces bâtiments n'entretiennent pas de lien de co-visibilité avec le projet.

Enfin, la partie nord de la porte Maillot est couverte par le site inscrit « Ensemble urbain à Paris ». L'examen de l'évaluation des incidences du projet sur le site inscrit renvoie aux remarques formulées ci-avant concernant la forme urbaine ; la conclusion selon laquelle « la reconstitution de l'axe majeur et l'alignement

⁹ Décision du 29 mars 2016, portant sur le permis de construire n° 075 117 15 P0032

¹⁰ Jeune arbre réservé dans la coupe d'un taillis, qui commence à faire apparaître ses premières ramifications. Généralement, il a 4 ans au maximum et mesure moins de 2,50 m.

du futur bâtiment sur le front bâti existant de l'axe concourent à une meilleure cohérence urbaine du quartier et à l'insertion harmonieuse de la porte Maillot dans le site inscrit de l'Ensemble urbain à Paris » (page 415) nécessite d'être démontrée en tenant compte des futures constructions.

Les incidences du projet de mise en compatibilité du PLU sont, quant à elles, maîtrisées en ce qui concerne le site classé du Bois de Boulogne. En revanche, le projet d'ouverture à la construction du parvis du Palais des congrès est susceptible d'incidences sur le site inscrit « Ensemble urbain à Paris » qui, en l'état, ne sont pas suffisamment évaluées.

3.1.3 Éclairage

La problématique de l'éclairage porte Maillot, en tant que composante essentielle du paysage, est bien caractérisée dans l'étude d'impact (pages 224-226). Aujourd'hui, la hauteur des mâts et la puissance des sources sont dimensionnées compte-tenu de la fonction d'échangeur routier du site, avec pour conséquence un éclairage général élevé et uniforme. L'objectif du projet est de faire cohabiter différents usages et rendre la mise en lumière cohérente avec la forme urbaine. À cet égard, un plan lumière a été conçu (pages 130-131). Celui-ci a pour premier effet positif de diriger l'éclairage et d'abaisser significativement son niveau général, réduisant ainsi les consommations énergétiques et la pollution lumineuse associée, mais aucune indication chiffrée de ces gains n'est indiquée. Ce plan permet également d'articuler le paysage nocturne du site avec celui-ci de son environnement, en prenant notamment compte des caractéristiques de l'éclairage avenue de la Grande Armée et avenue Charles-de-Gaulle. Enfin, l'étude d'impact présente également en quoi le plan lumière du projet est un outil pour développer la diversité des usages. L'impact du projet sur le paysage nocturne est donc particulièrement positif.

3.2 Nature en ville

Le projet a également pour ambition de « limiter le caractère minéral du site et de favoriser sa végétalisation » (page 93). Concrètement, cet objectif peut se traduire dans le traitement des sols et le développement de la biodiversité urbaine. Ces deux aspects ont également un impact sur les conditions climatiques locales, en particulier les effets d'îlot de chaleur urbain.

3.2.1 Biodiversité

Le maître d'ouvrage a mené une étude faune-flore (pages 172-200) sur la base de prospections effectuées entre mai et novembre 2018. La méthodologie et les résultats sont présentés clairement. Les principaux enjeux, au sein du périmètre d'intervention, se concentrent sur les arbres à cavités et les prairies à caractère naturel, notamment favorables aux oiseaux, aux insectes et aux chiroptères. Plusieurs individus d'espèces protégées ont été contactées, parmi lesquelles le Grimpereau des jardins (*Certhia brachydactyla*) et la Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*). L'étude d'impact précise que « au regard des résultats d'inventaires, nous pouvons exclure la présence de colonies pour la Pipistrelle commune et les deux espèces potentielles [Pipistrelle de Kuhl et Noctule commune], sans pour autant exclure la présence d'individus isolés au sein des milieux bâtis et des cavités d'arbres. »

La synthèse détaillée des impacts des travaux sur la biodiversité, qui présente également les mesures de réduction et d'évitement proposées, est, pour la MRAe, dans l'ensemble pertinente (pages 404-406) en dépit des observations qui suivent. D'après l'étude d'impact, l'un des principaux impacts des travaux est la destruction d'une prairie de 0,19 ha à la végétation spontanée, qui présente un intérêt en milieu urbain. Le maître d'ouvrage s'engage à compenser cet espace dans le cadre du ré-aménagement du square Parodi, mais les modalités de mise en œuvre ne sont pas connues à ce jour.

L'étude d'impact présente les intentions générales relatives à l'aménagement écologique du site. Or celles-ci nécessitent d'être traduites par un plan des plantations précisément défini au regard des résultats de l'étude d'impact. Cette remarque rejoint celles formulées ci-avant sur le développement des plantations.

Par ailleurs, 10 arbres (en plus des 166 arbres abattus dans le cadre du projet Éole), situés pour certains au cœur du square, doivent être abattus dans le cadre de l'aménagement des espaces publics. Or l'étude d'impact ne montre pas qu'ils aient fait l'objet d'investigations particulièrement approfondies. Pourtant, l'état initial précise bien que la vigilance doit être maintenue quant à la présence de chiroptères.

Enfin, le maître d'ouvrage n'étudie pas précisément l'influence de la fréquentation humaine sur le développement de la biodiversité. Or le développement général de la porte Maillot et l'ouverture de certains espaces aujourd'hui peu fréquentés peut également nuire à certaines espèces.

De façon générale, la création de nouveaux espaces verts, telle que proposée par le projet, est susceptible d'être favorable à la biodiversité urbaine. Toutefois, l'impact réel doit être caractérisé plus précisément, en ce qui concerne la mise en œuvre du projet et son exploitation : travaux, plan des plantations et fréquentation humaine. La mise en compatibilité du PLU, quant à elle, est cohérente avec la redéfinition des espaces verts.

3.2.2 Sols et conditions climatiques

Le projet prévoit des aménagements de la topographie du site, notamment justifiés par les perceptions paysagères et la gestion des eaux au droit du square Parodi. Ces remaniements sont décrits précisément (pages 387). Les volumes de déblais (8 000 m³) et de remblais (6 000 m³) sont quantifiés. La problématique de la pollution des sols (pollution diffuse en métaux et hydrocarbures) fait l'objet d'un traitement adapté dans l'étude d'impact (page 155). Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre les recommandations du bureau d'étude spécialisé (Annexe 3 à l'étude d'impact). Celles-ci concernent notamment la purge, le recouvrement et la gestion des terres à certains endroits du site.

Par ailleurs, le projet entraîne, selon l'étude d'impact, une modification positive de la perméabilité des surfaces. En effet, il est indiqué (page 129) que « l'ensemble de ces aménagements permet d'améliorer le coefficient d'imperméabilisation de 13 % qui passe donc de 0,68 à 0,59. » mais les modalités de ce calcul (périmètre considéré, hypothèses utilisées, etc.) ne sont pas précisées. Il convient donc que l'étude d'impact présente une analyse et une cartographie plus détaillées, à l'état initial et à l'état projet, de la perméabilité des surfaces.

Le projet, dans la mesure où il prévoit de diminuer l'imperméabilisation des sols et d'augmenter les surfaces plantées, est susceptible aussi de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain de manière globale. Mais cet enjeu n'est pas étudié de façon détaillée. L'espace actuellement ouvert et fortement minéral au nord de l'axe historique d'augmente la température de l'atmosphère au sol. À ce sujet, la thermographie présentée dans l'état initial (page 149) montre bien l'effet d'îlot de chaleur aujourd'hui concentré sur le parvis du Palais des congrès. Les conditions climatiques liées à la future parcelle à bâtir ne sont pas étudiées. Or l'aménagement transitoire d'un espace ouvert puis la constitution d'un nouveau front urbain sont deux opérations susceptibles d'avoir des conséquences différentes sur la circulation des vents, l'ensoleillement des futurs espaces publics et l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Le maître d'ouvrage indique notamment que le parvis temporaire pourrait servir de support à des animations en marge des Jeux olympiques et Paralympiques, qui doivent se tenir à Paris en juillet-août 2024. Mais compte-tenu du maintien d'un enrobé bitumeux, de l'absence d'ombre au droit du parvis et de la multiplication des épisodes caniculaires, cette vocation pourrait être compromise. La mesure de réduction proposée – l'installation de « salons urbains munis d'ombrière » (page 389) – n'est pas définie assez précisément. Elle est en outre susceptible d'effets limités et restreint sensiblement les usages de l'espace public, à l'inverse de l'ambition affichée par le projet de diversifier ces usages.

La MRAe recommande d'étudier plus précisément l'impact du projet sur les conditions climatiques locales, en particulier les effets d'îlot de chaleur urbain, selon les aménagements successifs envisagés (parvis temporaire et programme immobilier).

3.3 Qualité de l'espace public

Le projet a pour ambition d'améliorer la qualité des espaces publics, en réduisant l'espace dévolu à la circulation automobile et en diversifiant les usages. Les aménagements proposés visent notamment à favoriser la circulation des piétons, des modes actifs (marche à pied, vélo), ainsi que la connexion entre les transports en commun.

3.3.1 Usages

L'étude d'impact montre que le dimensionnement actuel de l'espace public par la circulation automobile limite les usages et réduit la qualité de l'espace public. En effet, la conception routière du site domine la perception du paysage (pages 218-223), complique la circulation des piétons (page 308) et entraîne un déficit d'activités de proximité (pages 274-280). Toutefois, la nature et la situation de la porte Maillot en font également un maillon aujourd'hui essentiel du réseau routier (pages 288-296). L'un des enjeux du projet réside donc dans la façon dont sera réparti l'espace public, en vue de diversifier ses usages tout en répondant aux fonctions urbaines de la porte Maillot.

La répartition de l'espace public à l'état projet (*pages 118-119*) vise avant tout à réduire l'emprise du giratoire, d'un diamètre d'environ 150 m et dont l'espace central est peu fréquenté. La nouvelle configuration des voiries permettra de réduire à 38 m la largeur de cette emprise, (2 x 4 voies et terre-plein central). Les modalités de calcul de la superficie rendue aux piétons (2 ha selon l'étude d'impact) nécessitent toutefois d'être précisées en indiquant si cette superficie inclut ou non la parcelle de 0,67 ha qui doit être bâtie à terme.

Le projet améliore les circulations piétonnes en ce qu'il augmente le nombre et réduit la longueur des traversées de l'axe historique (*page 455*). La conception paysagère et l'aménagement des sols est également susceptible d'améliorer l'appropriation de la porte Maillot par les piétons. Enfin, l'étude d'impact montre bien en quoi l'aménagement d'une place au nord-est du site et d'un accès au Bois de Boulogne au sud-est sont justifiés du point de vue des usages attendus.

En revanche, en dehors de son utilisation éventuelle en marge des JOP, la vocation du grand espace public aménagé temporairement devant le Palais des congrès reste à définir. Celle-ci n'est pas évidente compte-tenu de la composition du paysage, des conditions climatiques et des nuisances associées au trafic routier, pour cet espace qui ouvre sur le Boulevard périphérique. L'usage du terre-plein central doit également être mieux défini. Son accessibilité est limitée à deux passages piétons situés de part et d'autre de la place (à environ 150 m de distance l'un de l'autre). Certains visuels montrent des enfants jouant sur cet espace entre 2 x 4 voies de circulation, ce qui semble peu souhaitable. Les possibilités d'accès au terre-plein en dehors de ses extrémités (où se situent les passages pour piétons distants de 200 mètres) ne sont pas claires. Les parcours piétons (sécurité, détours) nécessitent donc d'être étudiées plus précisément. Enfin, la partie sud du « pont de Neuilly »¹¹ accueille sur un espace réduit une circulation routière importante, une piste cyclable bidirectionnelle et un anneau de dépôt / reprise des bus. Cette situation réduit l'espace disponible pour les piétons. Une étude des conflits d'usage potentiels au droit du « pont de Neuilly » apparaît nécessaire .

Enfin, le projet crée un réseau cyclable à l'échelle de la porte Maillot. Celui-ci doit notamment permettre de rendre la liaison est-ouest plus facile. Or ce réseau et ses incidences nécessitent d'être définis plus précisément dans l'étude d'impact. En particulier, le plan masse ne prévoit pas d'aménagement au nord du « pont de Neuilly », contrairement à ce qu'indique la carte des liaisons cyclables (*page 121*). De plus, l'évaluation des incidences du projet sur les itinéraires cyclables ne consiste, dans l'étude d'impact (*page 451*), qu'à reproduire cette carte. Or une étude des temps de parcours à vélo nécessite d'être menée. La nécessité de traverser la 2 x 4 voies pour effectuer la liaison est-ouest est notamment susceptible de provoquer une rupture importante. La pertinence de créer, au nord de l'axe historique, un espace partagé entre les piétons et les vélos est également à discuter, en ce qu'elle peut être source de conflits d'usages. La cohérence des connexions avec les voies adjacentes nécessite aussi d'être approfondie. Enfin, selon que les pistes cyclables soient plus ou moins larges, différenciées, droites, continues et sécurisées, l'efficacité des liaisons diffère ainsi que leurs incidences sur la circulation des piétons.

La MRAe recommande de préciser la répartition des nouveaux espaces publics et d'approfondir l'analyse de leurs usages, en particulier au droit de la future parcelle à bâtir, du terre-plein central, du « Pont de Neuilly » et des itinéraires cyclables.

3.3.2 Intermodalité

La porte Maillot, à l'état projet, concentre de multiples moyens de desserte. Les aménagements proposés doivent notamment permettre la connexion entre le parking souterrain de 1 470 places, les espaces publics en surface (piétons, deux-roues, etc.) et les arrêts du RER C, du RER E, du tramway T3b, du métro 1 et de quatre lignes de bus. À cet égard, les réponses apportées par l'aménagement de la future place de la porte Maillot, au nord-est du site, sont pertinentes (*pages 111-114*). En effet, cette place permet un accès aux principaux transports en commun, depuis le tissu urbain, au sein d'un espace public facilement accessible, cohérent et valorisé. La condamnation de certaines rampes d'accès au parc de stationnement permet également de libérer l'espace disponible en surface.

Toutefois, l'organisation d'ensemble du pôle intermodal majeur que constituera la porte Maillot doit pour le MRAe faire l'objet d'un plan précis. Outre la localisation des différents moyens de desserte (*pages 454-455*), une étude détaillée des connexions entre différents moyens de transport est nécessaire.

L'état initial présente une évaluation des parcours et des flux actuels de piétons, liés aux conditions d'intermodalité (*page 308*). Cette évaluation doit également être établie à l'état projet. De plus, le développement du secteur est susceptible d'augmenter significativement la fréquentation du site. À cet

11 Le pont de Neuilly franchit le périphérique.

égard, les effets cumulés des projets de construction (108 000 m² de surface de plancher nouvelle en considérant les projets *Mille arbres*, *Ville multistrates* et la nouvelle parcelle constructible), des projets de desserte (RER E et T3b) et du projet de mise en valeur du Bois de Boulogne doivent également être évalués.

La MRAe recommande, en tenant compte des effets cumulés des différentes opérations en cours sur le secteur, de réaliser un plan détaillé des connexions entre les différents moyens de transport et une évaluation des flux piétons à l'état projet.

Les incidences de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme nécessitent également d'être évaluées au regard de cette recommandation. En effet, l'ouverture à la construction proposée est susceptible de générer des déplacements supplémentaires tout en réduisant l'espace public disponible.

3.4 Qualité de l'air et ambiance sonore

L'état initial du site, en ce qui concerne la qualité de l'air et les nuisances sonores, est caractérisé dans l'étude d'impact (*pages 232-251*) grâce à des campagnes de mesures menées en 2018. Celles-ci démontrent que l'ampleur de ces nuisances et pollutions sur le secteur revêt un caractère exceptionnel. En effet, sur l'ensemble du site, le niveau sonore s'établit autour d'une moyenne d'environ 70 dB de jour (65 dB de nuit) et la concentration en dioxyde d'azote entre 120 % et 200 % de la valeur limite en moyenne annuelle définie par la réglementation. Le maître d'ouvrage impute ces résultats au trafic routier, qui en est bien la source principale. Toutefois, il serait également utile d'évaluer l'influence des chantiers en cours.

Par ailleurs, l'étude d'impact introduit ces résultats en évaluant la densité de population et les établissements sensibles concernés par ces pollutions (*page 240*), ce qui est pertinent.

3.4.1 Trafic routier

Aujourd'hui, la porte Maillot constitue un important nœud de trafic routier, sur différents niveaux, entre le Boulevard périphérique (2 x 5 voies), l'axe Paris – La Défense (2 x 5 voies au droit du site) et plusieurs boulevards (2 x 2 voies pour la plupart). L'état initial (*pages 288-296*) présente une caractérisation du trafic actuel selon deux modèles. L'un, statique, mesure le nombre de véhicules sur une section de voie. L'autre, dynamique, estime le débit en véhicule par heure écoulé par cette section. Or certains écarts sont constatés entre ces deux modèles, notamment au droit du giratoire. Une clarification des résultats est donc nécessaire. Quoi qu'il en soit, le trafic routier constaté est particulièrement important. La section nord du giratoire, par exemple, écoule 3 270 véhicules par heure (sur un seul sens de circulation). A titre de comparaison, ce chiffre représente plus de la moitié du trafic constaté (par sens de circulation) sur le Boulevard périphérique. De plus, en heure de pointe et malgré l'importance des capacités routières, les principaux axes sont congestionnés. L'étude d'impact précise que la porte des Ternes, au nord du site, est également saturée.

La situation du trafic routier à l'état projet est modélisée à horizon 2024 (*pages 444-452*). Cette étude de trafic (*annexe A8*) tient compte de l'ensemble des principaux projets en cours sur le secteur. Les hypothèses qui encadrent cette étude et qui sont suggérées par le tableau des effets cumulés (*page 478*), nécessitent d'être détaillées dans le corps de l'étude d'impact : augmentation globale des déplacements, évolution des parts modales et réduction des capacités routières à l'entrée de la porte Maillot. Plus particulièrement, l'évolution potentielle des parts modales, notamment dues aux projets de transport, ne semble pas prise en compte. L'étude de trafic ne prend pas en compte la construction du programme immobilier sur le parvis.

Compte-tenu des différents projets de réduction de la voirie automobile, le trafic routier au cœur de la porte Maillot est susceptible, selon l'étude d'impact, de diminuer significativement. D'après les résultats présentés, la nouvelle section est-ouest supporterait un trafic environ moitié moindre que celui actuellement constaté sur le giratoire. Cette diminution repose principalement sur la diffusion des carrefours : les intersections sont multipliées, alors qu'aujourd'hui le giratoire assume l'essentiel de cette distribution. Or, l'étude d'impact ne permet pas d'appréhender précisément le fonctionnement de ces nouveaux carrefours (phase, longueur de files et réserves de capacité).

De plus, l'étude d'impact montre qu'à l'horizon 2024, le trafic général sur le secteur restera important, des situations de congestion nouvelle apparaissent et certains temps de parcours en voiture augmentent. À l'est notamment, la traversée de l'axe est-ouest par le tramway provoque une situation de congestion nouvelle. Or l'étude d'impact n'indique pas si des variantes ont été étudiées pour augmenter la capacité du carrefour et permettre un meilleur débit lors du feu vert. Les choix effectués, qui tendent à limiter le débit des voies au droit de la porte Maillot, doivent donc être justifiés. Enfin, le cumul des différents projets en cours sur le

secteur induit des reports de trafic notables au droit du Boulevard périphérique et de la Porte des Ternes, déjà saturés.

D'après l'étude d'impact, les incidences du projet sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore du secteur sont dans l'ensemble limitées. La réduction de l'emprise du giratoire diminue quelque peu les zones de bruit les plus élevées. De même, la réduction du trafic diminue les concentrations en dioxyde d'azote au droit des futurs espaces publics. L'espace de la porte Maillot est donc légèrement libéré des nuisances et pollutions, qui restent élevées. En ce sens, les conclusions de l'étude d'impact confortent l'objectif de faire évoluer la porte Maillot d'une logique de porte d'entrée à une logique de place métropolitaine. Par ailleurs, dans cette analyse, l'étude d'impact intègre le futur programme immobilier. Or l'exposition aux nuisances et pollutions du parvis temporaire, ouvert sur le Boulevard périphérique, nécessite également d'être évaluées, en ce qu'elles conditionnent ses usages. Cette nécessité est accentuée par la perspective d'organisation des animations lors des JOP de 2024.

Aussi, les nuisances et pollutions sont notamment reportées aux abords du Boulevard périphérique, ainsi qu'au droit de la porte des Ternes. Dans son avis du 11 février 2020 sur le projet de prolongement du tramway, la MRAe recommande d'effectuer une analyse fine des conséquences des reports de trafics sur les durées de saturation du Boulevard périphérique, ainsi que sur les nuisances sonores et pollutions de l'air associées. De plus, dans ses avis en date du 24 octobre 2018 sur les projets de construction *Mille arbres* et *Ville multistrates*, la MRAe recommande d'approfondir les mesures de réduction et de suivi de la pollution de l'air et des nuisances sonores, en sortie du nouveau tunnel créé par la couverture du Boulevard périphérique, au droit de la rue Gustave Charpentier.

Pour la MRAe, ces recommandations nécessitent d'être approfondies dans l'étude d'impact de la Porte Maillot, qui englobe l'ensemble des transformations envisagées sur le secteur. En effet, le tableau des effets cumulés indique que *« les projets du tramway T3, des contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly et de la porte Maillot entraînent des reports de trafic sur le Boulevard périphérique, augmentant la pollution depuis le Boulevard périphérique (BP) vers la porte Maillot, et accentuant l'augmentation de concentration de polluants découlant de la couverture du BP par les projets Ville multistrates et Mille arbres. En outre, les projets du tramway T3 et de la porte Maillot entraînent des reports de trafic aux périphéries du secteur de la porte Maillot en dehors du BP et notamment à proximité des projets Mille Arbres et Ville Multistrates. »* Les riverains de la rue Gustave Charpentier et de la porte des Ternes sont donc particulièrement concernés par ces effets cumulés.

Dans le prolongement des études menées sur le secteur, la MRAe recommande de :

- ***justifier les choix de conception des carrefours au regard des situations de congestion potentiellement créées et, le cas échéant, les faire évoluer ;***
- ***approfondir les conséquences des reports de trafic sur les durées de saturation du Boulevard périphérique ;***
- ***définir les mesures environnementales visant à éviter, réduire et compenser, ainsi qu'à suivre en phase d'exploitation, la concentration des nuisances et pollutions au droit de la rue Gustave Charpentier et de la porte des Ternes.***

3.4.2 Chantiers

Entre le chantier du RER E (débuté en 2016) et la livraison du futur programme immobilier (prévue pour 2027), la porte Maillot aura connu plus de dix ans de travaux. Ceux-ci constituent un impact particulièrement significatif pour les riverains et les usagers quotidiens du site. De plus, ces nuisances sont amplifiées par les travaux aux abords du site : avenue Charles de Gaulle, constructions au-dessus de Boulevard périphérique et prolongement du tramway. Or, ces impacts cumulés ne sont traités que partiellement.

En effet, l'étude d'impact décrit le phasage des travaux du présent projet, articulés à ceux du RER E (*pages 141-142*). Or compte-tenu des effets cumulés, ce phasage doit être intégré à une approche plus large des différents chantiers en cours depuis 2016. Il est ainsi nécessaire que soit étudiée l'optimisation de ce phasage d'ensemble. De plus, les impacts du chantier et mesures associées ne sont présentés que de façon générale. Or, les nuisances en phase chantier nécessitent d'être évaluées plus précisément, selon les différentes zones d'intervention et de cumul potentiel des chantiers. De plus, dans ce secteur fortement fréquenté, la dégradation des conditions de circulation peut également aggraver le bruit et la pollution en phase chantier. Compte-tenu de l'ampleur de ces nuisances potentielles, des mesures d'évitement ou de réduction circonstanciées nécessitent d'être définies, notamment aux endroits les plus impactés par les effets cumulés.

La MRAe recommande d'étudier les zones les plus impactées par les nuisances cumulées des différents chantiers et d'en déduire des mesures d'évitement ou de réduction spécifiques.

4 Justification du projet retenu

L'étude d'impact présente les variantes étudiées pour l'aménagement du terre-plein central, l'extension du square Parodi et le carrefour entre l'avenue de la Grande Armée et le boulevard de l'Amiral Bruix. Les choix retenus pour le terre-plein et le square sont justifiés de façon pertinente. En revanche, concernant les performances du carrefour, la démonstration nécessite d'être approfondie (cf. ci-dessus).

De plus, des problèmes subsistent au droit du Boulevard périphérique : rupture de la continuité boisée du site classé du bois de Boulogne, engorgement du « pont de Neuilly » et concentration des nuisances et pollution. Celui-ci accueille en outre un projet de développement immobilier en couverture (*Mille arbres* et *Ville multistrade*). Il serait donc utile de restituer les réflexions et les éventuelles variantes envisagées pour le projet aux abords et au dessus du Boulevard périphérique.

Par ailleurs, certaines composantes du projet sont bien justifiées dans l'étude d'impact, bien que des précisions soient attendues quant à leurs impacts. Il s'agit notamment de la composition linéaire des aménagements (passage d'un giratoire à un aménagement axial de la place), de l'extension du square Parodi et de l'aménagement d'une place à la connexion des différents moyens de transport. En revanche, les impacts liés à l'aménagement d'une parcelle constructible devant le Palais des congrès ne sont pas suffisamment évalués, tant en phase transitoire qu'à l'état final.

La MRAe recommande de justifier plus précisément, eu égard notamment aux critères environnementaux :

- ***les choix de conception effectués aux abords du boulevard Périphérique, compte-tenu des problèmes qui subsistent ;***
- ***l'aménagement d'une parcelle constructible, compte-tenu de l'insuffisance de l'étude d'impact sur ce point.***

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.

5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis devra être joint au dossier soumis à la participation du public. À ce titre, l'étude d'impact indique que le projet a fait l'objet d'une première phase de concertation préalable en 2017, dont les conclusions sont rappelées (pages 92-93).

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra également faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France ainsi que sur celui de la MRAe.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,



Jean-Paul Le Divenah