

Direction de la Voirie et des Déplacements

2017 DVD 123 Tramway T3. Prolongement de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine - approbation du schéma de principe. Convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP), des Études Projet (PRO) et la mission d'Assistance à Contrats de Travaux (ACT).

PROJET DE DÉLIBÉRATION

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Parmi les principaux projets de transport réalisés à Paris depuis 2001, figure la création de la ligne de tramway T3, dont la branche Sud a été mise en service en décembre 2006 entre Pont de Garigliano et Porte d'Ivry. En décembre 2012, cette ligne a été prolongée à l'Est jusqu'à Porte de Vincennes constituant la ligne T3a. La ligne T3b a également été mise en service entre Porte de Vincennes à Porte de la Chapelle.

Ces deux réalisations connaissent un succès remarquable puisqu'on dénombre aujourd'hui 91 millions de voyageurs par an sur l'ensemble du tracé. A titre de comparaison, le T3 circulant du pont du Garigliano à la porte de la Chapelle accueille environ 300 000 voyageurs chaque jour, alors qu'avant 2006, les bus PC1 et PC2 en accueilleraient trois fois moins.

Actuellement, le prolongement du tramway T3b au Nord entre Porte de la Chapelle et Porte d'Asnières est en travaux, la mise en service étant prévue à l'automne 2018. De plus, la ville de Paris a réalisé en 2014 et 2015 des études préalables d'insertion urbaine sur l'extension du tramway T3 à l'Ouest entre Porte d'Asnières et Porte Dauphine.

Ces 2 opérations figurent au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, dans le cadre de l'enveloppe de 265 M€ inscrite pour la ligne « T3 à la porte d'Asnières et prolongements », approuvé en Conseil régional d'Ile-de-France le 12 février 2015 et signé le 9 juillet 2015 avec l'Etat. La clé de financement est établie à 60 % pour le bloc local, 11,7 % pour l'Etat et 28,3 % pour la Région Ile-de-France. Le prolongement du tramway T3 à la porte Maillot est également inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), adopté en Conseil Régional du 18 octobre 2013, avec la perspective d'un bouclage à terme.

Les conventions de financements déjà approuvées dans le cadre du projet du prolongement du tramway T3 à l'Ouest sont les suivantes :

- convention relative aux études préalables au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), du dossier de concertation préalable associé, du Schéma de principe (SDP) et du dossier d'enquête publique (DEP) associé pour un montant de 3 000 000 € HT courants, approuvée par délibération de la Commission Permanente de la Région n° CP 15-513 du 9 juillet 2015 ;
- avenant à la convention relative aux études préalables au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), du dossier de concertation préalable associé, du Schéma de principe (SP) et du dossier d'enquête publique associé portant à 3 300 000 € HT courants le coût prévisionnel des études approuvé par délibération de la Commission Permanente de la Région n° CP 16-501 du 16 novembre 2016.

Suite à l'approbation du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) approuvé en Conseil du STIF le 7 octobre 2015, le projet d'extension du tramway T3 vers l'Ouest a fait l'objet d'une concertation publique du 18 janvier au 21 février 2016. Le bilan de cette concertation a été approuvé par votre assemblée lors de la séance du 4 au 7 juillet 2016. Le STIF (devenu Ile-de-France Mobilités en juin 2017), a en tant que co-maître d'ouvrage, pour la partie système de transport, également approuvé le bilan de la concertation en Conseil du STIF le 13 juillet 2016.

Cette phase de consultation du public a mis en exergue une forte adhésion en faveur prolongement du tramway vers l'Ouest. Le public s'est prononcé en faveur de la variante privilégiée par Ile-de-France Mobilités et la Ville de Paris, c'est-à-dire pour un prolongement jusqu'à Porte Dauphine en passant en surface par le boulevard Gouvion-Saint-Cyr, avec une majorité d'avis en faveur d'un tracé empruntant les avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé. Porte Maillot, le tramway traverse la place réaménagée en axe majeur. Ce réaménagement global de la place de la Porte Maillot a fait l'objet d'une concertation publique début 2017, dont le bilan a été présenté à votre assemblée les 25,26 et 27 septembre 2017.

La Ville de Paris et Ile-de-France Mobilités ont mené les études techniques pour élaborer le Schéma de principe (SDP) du prolongement du tramway T3 vers l'Ouest. Joint au projet de délibération, ce dossier présente le tracé, l'insertion urbaine, les principaux impacts, le coût et le calendrier ainsi que le bilan socio-économique. Il constitue le programme transmis aux maîtres d'œuvre pour les études détaillées. Ce dossier est soumis à délibération.

Description du prolongement vers l'Ouest de Porte d'Asnières à Porte Dauphine

Le prolongement comporte 7 nouvelles stations, soit une interstation moyenne de 460 mètres. 5 stations sont aménagées avec des quais latéraux en vis-à-vis, les stations Porte de Courcelles et Villiers étant configurées en quai central pour limiter l'emprise sur l'espace public, sur les secteurs les plus contraints. Le temps de parcours entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine est estimé à 12 minutes. Ce prolongement offrira un maillage avec 4 lignes de métro, 1 ligne de RER et une vingtaine de lignes de bus en correspondance

Du Nord au Sud, le tracé du tramway reprend l'arrière-gare de la station Porte d'Asnières, actuellement en cours de réalisation et s'insère sur les boulevards des Maréchaux comme suit :

- Boulevard Berthier, entre la Porte d'Asnières et la place Léautaud ;
- Avenue Paul Adam, entre la place Léautaud et la Porte de Courcelles ;
- Avenue Stéphane Mallarmé, entre la Porte de Courcelles et la Porte de Champerret ;
- Boulevard Gouvion-Saint-Cyr entre la Porte de Champerret et la Porte Maillot ;
- Boulevard de l'Amiral Bruix, entre la Porte Maillot et la Porte Dauphine ;
- Boulevard Lannes, pour le positionnement du terminus, en passant autour de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Depuis la Porte d'Asnières jusqu'au croisement avec le boulevard Pershing, dans un secteur très dense en population et emplois, le tramway s'insère en position axiale sur un site propre bidirectionnel jusqu'au croisement avec le boulevard Pershing. Cette insertion permet de préserver la desserte locale, l'accès aux commerces et aux fonctionnalités urbaines, ainsi qu'une symétrie du paysage urbain. Place Stuart Merrill, le pôle bus est réorganisé afin d'optimiser le fonctionnement des lignes.

Entre la rue Ruhmkorff et l'avenue des Ternes le tramway circule sur le boulevard Gouvion-Saint-Cyr aménagé en zone piétonne avec la création de la station Porte des Ternes, sur un tronçon riche en commerces de proximité et restaurants.

Il poursuit son itinéraire en position latérale le long du Palais des Congrès sur le boulevard Gouvion Saint Cyr mis à sens unique dans le sens sud vers nord, l'accès aux commerces et équipements est ainsi facilité.

Après la traversée de la place de la Porte Maillot, le tramway circule en position latérale côté Ouest le long du square Alexandre et René Parodi puis du centre sportif Jean Pierre Wimille, afin d'éviter une interface directe avec la dalle de la tranchée couverte de la ligne C du RER (branche Vallée de Montmorency à Invalides ou VMI). La circulation automobile est ainsi maintenue le long du bâti.

Un nouveau basculement s'effectue Porte Dauphine afin de contourner l'anneau routier par l'Est, permettant de conserver un fonctionnement en giratoire et de préserver le rond-point forestier central symbolisant la porte d'entrée du Bois de Boulogne. La station terminus et l'arrière-gare est positionnée boulevard Lannes coté est au plus près des correspondances.

Afin de permettre le passage du tramway, les passages sous voirie Champerret et Henri Gaillard (porte Dauphine) sont fermés à la circulation publique et les ouvrages comblés (une étude demeure sur le devenir du tunnel Champerret). Des interventions sur l'ouvrage de la ligne C du RER seront nécessaires au niveau de la porte Dauphine.

La création de la plateforme tramway s'accompagne d'une requalification complète de façade à façade des boulevards empruntés. Les trottoirs sont élargis et plantés dès que possible. Une file de circulation dans chaque sens est maintenue, avec une seconde file ponctuellement aux carrefours pour la circulation des véhicules et lorsque les largeurs le permettent. Ponctuellement, le stationnement en voirie est supprimé. Des cheminements cyclables dédiés sont aménagés tout le long du tracé. L'espace est végétalisé par des plantations d'alignement, l'engazonnement de la plateforme sur une grande partie du parcours, ainsi que des dispositifs tels que des noues urbaines dans la cadre de la mise en œuvre de techniques alternatives pour l'infiltration des eaux pluviales.

Pour permettre les travaux d'extension du T3, les réseaux concessionnaires seront déplacés en dehors de l'emprise de la plateforme. Dans ce contexte, Eau de Paris procédera au déplacement de la conduite stratégique de transport d'eau potable, appelée « Ceinture Nord » qui se trouve sur le parcours du futur tramway. Son intervention portera également sur la conduite située sur le tronçon du boulevard Berthier non impacté par la plateforme, mais qu'il est nécessaire de rénover pour assurer la fiabilisation du réseau de bout en bout.

Procédures et calendrier prévisionnel du projet : prochaine étape l'enquête publique

Les prochaines étapes visent à préparer l'enquête publique et à engager, en parallèle, les études d'avant-projet.

Du point de vue du Code de l'urbanisme, le projet de tramway nécessite une mise en compatibilité ponctuelle du Plan local d'urbanisme (PLU) de Paris :

- Déclassement de la zone UV en zone UG sur 356 m² au niveau de la porte Maillot pour aménager la voie située derrière le bâtiment voyageurs du RER C située en zone UV. Cette zone, au-dessus du RER C, est déjà fortement imperméabilisée.
- Modification des dispositions réglementaires de la zone UV afin de permettre la réalisation du projet au niveau de la porte Dauphine.
- Déclassement des espaces boisés classés situés de part et d'autre du tramway sur le secteur de la porte Dauphine et en symétrie de chaque côté des Allées de l'avenue Foch, afin de permettre la réalisation du projet. Le projet permet de reconstituer des espaces végétalisés sur la chaussée de l'anneau routier dont la largeur est réduite. Les espaces créés pourront faire l'objet d'un classement dans le cadre d'une modification ultérieure du PLU.

- La création d'un périmètre de localisation sur la gare Foch du RER C, propriété de la SNCF, et sur la jardinière attenante, dans le cadre de l'implantation future du local d'exploitation pour les chauffeurs du tramway au terminus porte Dauphine.

Dans un premier temps, l'opération donnera lieu à une **enquête publique** en application de l'article L123-2 du Code de l'environnement prévue **mi-2018**, portant à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de Paris et à l'adoption d'une **déclaration de projet emportant mise en compatibilité des règles d'urbanisme** (article L. 126-1 du code de l'environnement) **fin 2018**. Ces autorisations permettront le démarrage des travaux préparatoires, du dévoiement de réseaux des concessionnaires puis des travaux de plateforme et d'insertion urbaine.

Dans un second temps, le projet de tramway fera l'objet d'un **permis d'aménager** exigé, depuis la loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine (LCAP), en raison de la modification des caractéristiques des voies aux abords des monuments historiques (art. R. 421-21 du code de l'urbanisme). Ce permis tiendra lieu d'autorisation au titre du code du patrimoine (art. L. 632-2 du code du patrimoine), d'autorisation ministérielle en site classé (art. R. 425-17 de code de l'urbanisme) et de déclaration en site inscrit (art. R. 341-9 du code de l'environnement).

Les travaux de voirie et de système de transport se dérouleront de 2020 à 2023.

Coût et financements des études détaillées et phase achat

Le coût du prolongement à l'Ouest du T3 (Porte d'Asnières à Porte Dauphine) est estimé à 165 M€ hors taxes et hors matériel roulant (valeur janvier 2016).

La poursuite des études fait l'objet d'une nouvelle convention de financements entre l'Etat, la Région Ile-de-France et la ville de Paris, la RATP en tant que maître d'ouvrage des études système de transports et Ile de France Mobilités. Cette convention a pour objet :

- de définir les conditions et modalités de financement des études d'Avant-Projet (AVP), des études de Projet (PRO) du prolongement du T3 à l'Ouest de la porte d'Asnières à la porte Dauphine et de l'Assistance aux Contrats de Travaux (ACT) ;
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'Avant-Projet ;
- de définir les documents à remettre aux Parties à la présente convention ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du Projet.

Le montant de cette convention est de 12, 27 M€ HT non actualisable, non révisable. La part financée par la ville de Paris comprenant le rattrapage de l'avance de financement dans le cadre des conventions antérieures est de 6, 042M€ HT. Les dépenses correspondant aux études réalisées par la Ville de Paris s'élèvent à 6 621 500€. Les recettes attendues au titre de la convention s'élèvent à 169 503,75 € de la part de l'Etat et 409 996,25 € de la part de la Région Ile-de-France.

En conclusion, je vous propose d'approuver le Schéma de principe (SDP) du prolongement du tramway T3 à l'Ouest et de m'autoriser à signer la convention de financements avec l'Etat, la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités et la RATP, relative aux études détaillées et phase achat.

Les prochaines étapes de saisie du Conseil de Paris porteront sur la convention de maîtrise d'ouvrage entre la Ville de Paris et la RATP, l'avis de Paris sur le projet et son étude d'impact, en tant que collectivité intéressée par le projet et le dépôt des autorisations d'urbanisme nécessaires à la réalisation du projet.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

2017 DVD 123 Tramway T3. Prolongement de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine - approbation du schéma de principe. Convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP), des Études Projet (PRO) et la mission d'Assistance à Contrats de Travaux (ACT).

Le Conseil de Paris
siégeant en formation de Conseil Municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Schéma Directeur de la Région Ile de France 2030 (SDRIF), adopté en Conseil régional du 18 octobre 2013,

Vu le Contrat de Plan Etat –Région 2015-2020 adopté en Conseil régional du 18 juin 2015,

Vu la convention régissant les rapports avec le Département de Paris, le Conseil Régional d'Ile de France, l'Etat et le STIF pour la réalisation des études préalables au Dossier d'Objectifs et de caractéristiques Principales (DOCP), du dossier de concertation préalable associé, du schéma de principe (SP) et du dossier d'enquête public associé pour l'extension du tramway T3 à la porte Maillot approuvée par délibération 2015 DVD 06G en date des 9, 10 et 11 février 2015, et son avenant ;

Vu le projet de délibération en date du _____ par lequel Madame la Maire de Paris sollicite l'approbation du schéma de principe et l'autorisation de signer la convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP) et des Études Projet (PRO) et la mission d'Assistance à Contrats de Travaux (ACT),

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

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

Sur le rapport présenté par Monsieur Christophe NAJDOVSKI, au nom de la 3e Commission,

Délibère :

Article 1: Est approuvé le schéma de principe du prolongement tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine vers l'ouest annexé à la présente délibération.

Article 2: La Maire de Paris est autorisée à signer la convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP) et des Études Projet (PRO)/mission d'Assistance à Contrats de Travaux (ACT) dont le texte est annexé à la présente délibération.

Article 3 : La dépense correspondante sera imputée au chapitre 20, nature 2031, rubrique 822 du budget d'investissement de la Ville de Paris des années 2018 et ultérieures sous réserve de financement. La recette correspondante sera imputée au chapitre 13, article 1321 et 1322, rubrique 822 du budget d'investissement de la Ville de Paris.