

2020 DVD 15 DU Prolongement du Tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16^e et 17^e) -
Avis du Conseil de Paris sur l'étude d'impact actualisée accompagnant la demande de permis
d'aménager.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le prolongement de la ligne T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine est inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), adopté par le Conseil Régional du 18 octobre 2013 et approuvé par décret, dans lequel il figure jusqu'à la porte Maillot avec la perspective d'un bouclage à terme. Ce projet figure également 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.

Suite à l'approbation du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) en Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 7 octobre 2015, le projet d'extension du tramway T3 vers l'Ouest jusqu'à la porte Dauphine 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 lors de son Conseil du 13 juillet 2016.

Cette phase de consultation du public a permis de poursuivre les études de prolongement du tramway de la porte d'Asnières à la porte Dauphine et d'élaborer le schéma de principe du projet, constituant le programme transmis aux maîtres d'œuvre pour les études détaillées. Le schéma de principe a été approuvé par votre assemblée lors de sa séance des 11, 12 et 13 décembre 2017.

En date du 13 décembre 2017, le conseil d'Administration d'IDFM a également désigné la RATP maître d'ouvrage de la partie système de transport et la Ville de Paris maître d'ouvrage pour l'insertion urbaine liée au système de transport et coordonnateur de l'opération à partir de la phase avant-projet (AVP) jusqu'à la fin de l'opération.

Par la suite, la commission d'enquête a émis un avis favorable assorti de deux réserves et cinq recommandations à l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du mercredi 26 septembre 2018 au mercredi 31 octobre 2018 inclus. Par délibération 2019 DVD 1 DU en date du 4, 5 et 6 février 2019, vous avez approuvé les conclusions de l'enquête, adopté la déclaration de projet pour les aménagements urbains correspondants et approuvé la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris.

Dans le cadre de cette enquête publique, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) a émis un avis en date du 11 mai 2018 sur le dossier d'enquête publique et l'étude d'impact. Il a notamment

été recommandé que l'étude d'impact soit actualisée à l'occasion de la procédure future de dépôt du permis d'aménager en tenant compte de l'approfondissement des études et des évolutions du projet.

En mars 2018, le groupement ARTELIA / SYSTRA / ATTICA a été choisi pour assurer la maîtrise d'œuvre des aménagements urbains du projet. Les études d'avant-projet ont été conduites depuis fin 2018, pour aboutir au dépôt d'une demande de permis d'aménager le 12 novembre 2019.

Le projet a été présenté en Commission des Sites en date du 13 décembre 2019 et a fait l'objet de deux rapports préliminaires favorables des Architectes des Bâtiments de France et de l'Inspectrice des Sites.

Dans ce cadre et conformément à l'avis de la MRAE, l'actualisation de l'étude d'impact sur la base du niveau d'étude avant-projet a été jointe au dépôt du permis d'aménager.

Par la suite une participation du public par voie électronique (PPVE) sera donc organisée, et aura pour objet le projet de réaménagement décrit à travers le permis d'aménager et l'actualisation de l'étude d'impact. Elle sera suivie par la rédaction d'une synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte. A partir de l'ensemble de ces éléments, l'instruction du permis d'aménager pourra se poursuivre.

Les travaux auront lieu à compter de l'automne 2020 sur l'ensemble du périmètre du projet et par phases de manière à garantir le maintien des fonctionnalités à savoir les circulations de tous les usagers.

*
* *

Le Code de l'Environnement, en son article L.122-1, V., dans sa version issue de l'ordonnance du 26 janvier 2017, prescrit que les collectivités locales intéressées, au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire, doivent être consultées sur le dossier comportant l'étude d'impact et la demande d'autorisation d'urbanisme, en amont de la participation du public.

C'est dans le cadre de cette consultation préalable des collectivités territoriales intéressées par le projet que votre assemblée est amenée aujourd'hui à émettre un avis. Cet avis sera consultable dans le cadre de la PPVE.

*
* *

Pour cela, je vous propose, après avoir rappelé l'avis de la MRAE en date du 11 mai 2018 sur le projet de prolongement du tramway T3b à l'ouest, préalable à l'enquête publique de 2018, de décrire dans ses grandes lignes le projet du prolongement du tramway et d'examiner les actualisations de l'étude d'impact.

Synthèse de l'avis de la MRAE sur le dossier d'enquête publique de 2018

Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAE concernent l'intégration urbaine du projet et ses conséquences sur la qualité de l'espace public, le paysage parisien et le patrimoine, l'organisation des déplacements et ses conséquences sur la distribution de l'espace public, les consommations énergétiques et la santé humaine, les impacts sonores et vibratoires du tramway en phase d'exploitation, et les impacts de la phase des travaux.

A ce titre, le projet doit également prendre en compte la pollution éventuelle des déblais, le risque de dissolution du gypse et la gestion de l'eau. En outre, la phase travaux, de par l'ampleur des interventions prévues sur l'espace public, est particulièrement sensible.

La MRAE recommande de compléter l'étude d'impact sur la base d'études paysagères plus approfondies, en ce qui concerne notamment le bilan qualitatif des coupes d'arbres, de préciser les impacts du projet en ce qui concerne l'organisation des déplacements, notamment l'estimation de la fréquentation du tramway, le niveau de service futur du boulevard périphérique et des boulevards des Maréchaux (cartes de saturation) et la conception des carrefours, de renforcer et approfondir les chapitres concernant le bruit et les vibrations, d'apporter des compléments et précisions dans l'étude socio-économique.

Dans son avis, la MRAE précise également « Enfin, le maître d'ouvrage indique qu'une procédure de permis d'aménager interviendra postérieurement à l'enquête publique sur la mise en compatibilité du PLU. La MRAE recommande que l'étude d'impact soit actualisée à l'occasion de cette future procédure, en tenant compte de l'approfondissement des études et des évolutions du projet. ».

Synthèse et description du projet

Le prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine comporte 7 nouvelles stations, soit une interstation moyenne de 460 mètres. Le trafic attendu est estimé à 59 000 voyageurs par jour (en semaine) avec un temps de parcours entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine estimé à 12 minutes. Ce prolongement permettra des correspondances avec les lignes 1,2 et 3 du métro, la ligne C et la future ligne E du RER et de nombreuses lignes de bus.

Dans la continuité des tronçons précédents, le projet prévoit des aménagements urbains de façade à façade, qui visent à redistribuer l'espace public au profit des modes actifs, et des transports en commun. Autour de la plateforme dédiée au tramway, les aménagements prévoient des trottoirs élargis et des traversées piétonnes sécurisées, la résorption des coupures urbaines grâce au comblement des trémies des passages souterrains routiers, la création de pistes cyclables sécurisées le long du tracé, en connexion avec les autres itinéraires pour renforcer le réseau cyclable. Le projet permet de diminuer la circulation automobile sur le tracé et d'améliorer le paysage urbain grâce à de nouvelles plantations et l'engazonnement de la plateforme sur une grande partie de son linéaire.

Les études d'avant-projet ont permis d'affiner le tracé et de préciser les aménagements pour tenir compte des spécificités de l'environnement traversé et des observations émises dans le cadre de l'enquête publique mais également à travers les temps de concertation techniques de la phase d'avant-projet.

Le projet de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la Porte Dauphine est élaboré dans le cadre d'une co-maîtrise d'ouvrage partagée entre la Ville de Paris, en charge des études d'insertion urbaine et la RATP en charge des études de système de transport, la Ville de Paris assurant le pilotage et la coordination de la maîtrise d'ouvrage.

Pour permettre les travaux d'extension du T3, les réseaux concessionnaires sont déplacés en dehors de l'emprise de la plateforme.

Les travaux préparatoires comprenant les interventions des concessionnaires sont en cours, le démarrage des travaux relatifs aux ouvrages d'art, aux aménagements urbains et à la plateforme sont prévus à compter de l'automne 2020 pour une mise en service du tramway à la fin 2023.

Le coût du prolongement à l'Ouest du T3 (Porte d'Asnières à Porte Dauphine) est estimé à 199,84 M€ hors taxes et hors matériel roulant (valeur janvier 2016).

Pour la période 2015-2020, le projet est inscrit au CPER dans le cadre de l'enveloppe de 265M€ inscrite pour la ligne « T3 à la porte d'Asnières et prolongements », avec une clé de financement établie à 60 % pour la Ville de Paris, 11,7 % pour l'Etat et 28,3 % pour la Région Ile-de-France.

Actualisation de l'étude d'impact

L'actualisation de l'étude d'impact, jointe au dossier de demande de permis d'aménager annexé à la présente délibération, présente les impacts positifs et négatifs du projet sur la base des études approfondies conformément à la recommandation de la MRAE. Cette étude d'impact aborde principalement les thématiques du milieu physique, de l'environnement naturel et de la biodiversité, de l'adaptation aux changements climatiques, du patrimoine paysager et culturel, de l'acoustique, de la qualité de l'air et de la santé, du cadre socio-économique, des déplacements et du stationnement.

La mise à jour est réalisée sur la base des éléments du mémoire en réponse, des études de conception de niveau avant-projet et du rapport de l'étude faune et flore complémentaire réalisée en 2019.

Les évolutions du projet concernent la mise en œuvre du Plan Pluie de la ville de Paris et la déclinaison des solutions techniques d'infiltration de type noues et tranchées infiltrantes détaillées dans les plans d'aménagement. L'insertion du tramway dans son environnement et au droit des stations ainsi que les aménagements autour de la porte Dauphine ont été retravaillés et précisés, en lien étroit avec les Architectes des Bâtiments de France et l'Inspectrice des Sites. Les aménagements cyclables ont été améliorés suivant les remarques formulées par les associations, répondant au mieux aux attentes des cyclistes. Le devenir des ouvrages d'art a été détaillé dans les études d'avant-projet. L'analyse du patrimoine arboré existant a été affinée et le bilan quantitatif et qualitatif a été détaillé. Le diagnostic de la faune et de la flore existantes a été complété à l'occasion de l'actualisation de l'étude d'impact. Les mesures vibratoires in situ ont été réalisées et des simulations ont été effectuées pendant la phase d'avant-projet pour évaluer finement l'impact vibratoire éventuel du prolongement du tramway. Enfin, l'emplacement des postes de redressement a été précisé.

Mise en œuvre du plan pluie

Le projet prend en compte l'entrée en vigueur en mars 2018 du nouveau règlement de zonage pluvial de la Ville de Paris qui définit un seuil de lame d'eau (12mm/24h) pour lequel le projet doit assurer l'assainissement sans rejet au tout à l'égout et par infiltration naturelle.

Ainsi le projet prévoit la mise en œuvre de tranchées d'infiltration sur l'ensemble du périmètre, notamment sous trottoir et sous les surlageurs de la plateforme. En surface, des noues infiltrantes sont également proposées au niveau des trottoirs du boulevard Berthier et des espaces verts drainants le long du boulevard de l'Amiral Bruix et autour de la porte Dauphine. Les noues infiltrantes s'apparentent à des espaces verts dont les végétaux sont choisis et adaptés aux conditions hydriques spécifiques.

Insertion du tramway dans son environnement

Les études d'avant-projet ont permis d'affiner le tracé du prolongement en concertation avec les Architectes des Bâtiments de France des 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de Paris et l'Inspectrice des Sites pour tenir compte des spécificités de l'environnement traversé notamment à proximité du Bois de Boulogne et de l'Avenue Foch qui sont des sites classés.

Ainsi le projet présente deux stations à quais successifs de 95 m de long et de 3,9 m de largeur permettant d'assurer des plantations d'arbres d'alignement sur les trottoirs qui n'étaient pas prévues dans le cadre des études préliminaires. Des surlargeurs le long de la plateforme ont été ajoutées pour s'inscrire dans la continuité du front de bâti rectiligne en proposant un tracé de bordures de trottoirs et de site propre du tramway parallèles aux façades. Le tracé du tramway présente également quelques ajustements de rayons de courbures compris entre 40 et 80 m pour préserver les alignements d'arbres existants et permettre des nouvelles plantations. Le projet prévoit également la mise en place d'un appareil de voie motorisé, permettant le retournement d'un tramway en cas de situation perturbée, au niveau de la Porte Maillot avec un local de signalisation associé, ainsi que la mise en place d'un local d'exploitation pour les agents de conduite dans le projet d'agrandissement du bâtiment voyageur SNCF à la porte Dauphine.

Au droit de la porte Dauphine, le tracé a été ajusté pour répondre au mieux aux enjeux et contraintes du site. Ainsi le site propre franchit l'avenue Foch avec un tracé légèrement biais de manière à garantir un écartement maximum au droit du bâtiment voyageur de la SNCF pour élargir l'espace dédié aux circulations piétonnes. Au dessus des ouvrages du RER C, le tracé du tramway échappe à l'émergence de désenfumage du RER C et les écarts de nivellement dûs aux dalles de pontages sont compensés par 4 marches.

Aménagements cyclables

Les études d'avant-projet prennent en compte les remarques formulées par les associations pour mieux répondre aux enjeux de déplacements des cyclistes. Il s'agit notamment de créer une piste bidirectionnelle au niveau de la porte Dauphine, d'assurer des traversées de plateforme bidirectionnelles pour les vélos au niveau de toutes les traversées piétonnes, de traiter les connexions avec les futurs débouchés des cycles issus des zones 30 depuis les rues connexes, et d'installer des arceaux supplémentaires afin d'accroître l'offre d'accroches vélos. Les rayons de giration des pistes cyclables ont été rendus compatibles avec la circulation des vélos à au moins 15km/h. La zone mixte piéton/cycle aux abords de la station Ternes a été supprimée dans le projet au stade avant-projet afin de répondre au besoin de lisibilité des itinéraires cycles au droit de la section étroite du boulevard Gouvion-Saint-Cyr. Ainsi, des aménagements cyclables en site propre, parfaitement dissociés des circulations piétonnes, ont été proposés.

L'intermodalité avec le vélo est assurée grâce aux services de vélos partagés. Des emplacements de stationnement Véligo ont notamment été étudiés et prévus dans le projet de manière à assurer une intermodalité au droit des portes de Champerret, Maillot et aux alentours de la porte Dauphine.

Enfin, des espaces de free floating ont été insérés dans le projet en vue de répondre à la demande de stationnement des nouveaux modes de déplacements.

Evolutions des ouvrages d'art

Les études d'avant-projet ont conclu à l'impossibilité de réemployer le souterrain Champerret en interface avec le site propre. Les diagnostics structurels ont révélé que l'ouvrage en l'état ne résiste pas à la surcharge de la plateforme du tramway. Le seul volume qui pourrait être réutilisé tout en étant conservé en l'état correspond au volume situé sous le boulevard de Reims qui n'est pas en interface avec la plateforme du tramway. Une étude est en cours pour étudier le maintien d'un volume utile dans le passage souterrain, dont l'occupation reste à définir.

Les études d'avant-projet ont mis en évidence d'autres souterrains qui pourront être réutilisés. C'est le cas du passage piéton souterrain au niveau de la porte Maillot en face du square Parodi. Le concessionnaire RATP HTA a étudié le passage de ses réseaux à l'intérieur de cet ouvrage sous chaussée avant comblement.

Par ailleurs, la RATP étudie la possibilité d'implanter le Local Technique de Signalisation à la porte Dauphine dans la trémie routière Henri Gaillard comblée pour les besoins du projet.

Patrimoine arboré

L'analyse du patrimoine arboré existant a été affinée et le bilan quantitatif et qualitatif a été détaillé dans la suite des études. Par ailleurs, les ajustements de projet ont permis d'assurer des nouvelles plantations par rapport aux études préliminaires. Les études d'avant-projet prévoient la plantation d'arbres à petit développement dans l'avenue Paul Adam ainsi qu'au niveau du boulevard Gouvion Saint Cyr au droit de la station Villiers.

D'autres ajustements de tracé ont permis d'éviter l'abattage de certains sujets. C'est le cas d'un maronnier de grande taille au droit de la rue du Général Anselin.

Diagnostic faune et flore

En partenariat avec l'Agence de l'Ecologie Urbaine, cet inventaire a été complété au cours des mois de septembre 2018 à mars 2019 en vue de disposer d'une analyse sur un cycle annuel complet. Le diagnostic présenté dans le dossier d'enquête publique était établi sur la base d'un inventaire entre les mois d'avril à août 2017.

Mesures vibratoires

Lors de la phase de conception d'avant-projet, des mesures vibratoires ont été réalisées par la RATP et les besoins d'atténuation des vibrations à la source ont été précisés.

Par rapport aux études de niveau schéma de principe, il est nécessaire de traiter une zone supplémentaire, au niveau de la place Paul Léautaud, par un système constructif anti-vibratile des voies sur cette portion.

Postes de redressement

L'implantation des postes de redressement (PR) a été précisée dans le cadre des études d'avant-projet. Le PR13 est prévu enterré sous chaussée au croisement du boulevard Gouvion Saint Cyr et du boulevard Pershing et le PR 14 est prévu enterré sous chaussée au croisement du boulevard de l'Amiral Bruix et de la rue Lalo.

*
* * *

Compte tenu de ce qui vous a été exposé ci avant, je vous propose d'émettre un avis favorable sur le dossier présentant le projet de réaménagement du projet de tramway T3 entre la porte d'Asnières et la porte Dauphine, comprenant l'étude d'impact et la demande de permis d'aménager.

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

La Maire de Paris

2020 DVD 15 DU Prolongement du Tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16^e et 17^e) - Avis du Conseil de Paris sur l'étude d'impact actualisée accompagnant la demande de permis d'aménager.

Le Conseil de Paris

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L121-1 et suivants, L122-1 et suivants, L123-1 et suivants, L126-1, R121-1 et suivants, R122-1 et suivants, R123-1 et suivants, R126-1 à R 126-3 ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L103-2 et suivants et R103-2 et suivants ;

Vu la délibération 2017 DVD 123 en date des 11, 12 et 13 décembre 2017 par laquelle le Conseil de Paris a approuvé le schéma de principe du projet d'extension du tramway de la porte d'Asnières à la porte Dauphine,

Vu la délibération 2018 DVD 40 en date des 20, 21 et 22 mars 2018 par laquelle le Conseil de Paris a émis un avis sur le dossier d'enquête publique présentant le projet de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine et le déplacement et le renouvellement des canalisations d'eau potable associées,

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique remis à la Préfecture de la Région Ile-de-France, Préfecture de Paris le 5 décembre 2018 et transmis aux maîtres d'ouvrage par le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris le 20 décembre 2018 ;

Vu le dossier sur l'étude d'impact accompagnant la demande de permis d'aménager avec le projet de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine, à Paris 16^e et 17^e arrondissements, ci-annexé (annexe 1) modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique. Le dossier comporte des documents concernant respectivement le 16^{ème} et le 17^{ème} arrondissements. Ces documents, pour chaque arrondissement, sont organisés de la manière suivante :

- **Sous-dossier 1** : Le plan de situation du projet
- **Sous-dossier 2** : Notice d'aménagement du permis d'aménager ;
- **Sous-dossier 3** : Les plans existants
 - o Planche 1 : Bd Berthier, Av Paul Adam, Av Mallarmé ;
 - o Planche 2 : Av Mallarmé, Bd Gouvion-Saint-Cyr ;
 - o Planche 3 : Bd de l'Amiral Bruix ;
 - o Planche 4 : Bd de l'Amiral Bruix, Bd Lannes ;
- **Sous-dossier 4** : Les Plans projetés
 - o Planche 1 : Bd Berthier, Av Paul Adam, Av Mallarmé ;
 - o Planche 2 : Av Mallarmé, Bd Gouvion-Saint-Cyr ;

- o Planche 3 : Bd de l'Amiral Bruix ;
- o Planche 4 : Bd de l'Amiral Bruix, Bd Lannes ;
- **Sous-dossier 5** : Le bilan de la concertation
- **Sous-dossier 6** : L'étude d'impact initial
 - o Préambule et description du projet ;
 - o Description de l'état initial de l'environnement ;
 - o Solutions de substitutions ;
 - o Impacts et mesures ;
 - o Effets cumulés ;
 - o Réseau Natura 2000 ;
 - o Vulnérabilité climat et risques majeurs ;
 - o Chapitre spécifique sur les infrastructures de transport ;
 - o Évaluation environnementale MECDU ;
 - o Méthodes et auteurs ;
 - o Résumé non technique ;
 - o Annexes ;
 - o Les éléments de réponse de la maîtrise d'ouvrage aux avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales (pièce H du dossier d'enquête publique);
- **Sous-dossier 7** : L'étude d'impact actualisée
 - o Préambule et description du projet ;
 - o Description de l'état initial de l'environnement ;
 - o Les solutions de substitutions ;
 - o Les impacts et mesures ;
 - o Les effets cumulés ;
 - o Le réseau Natura 2000 ;
 - o Vulnérabilité climat et risques majeurs ;
 - o Chapitre spécifique sur les infrastructures de transport ;
 - o Les méthodes et auteurs ;
 - o Résumé non technique ;
 - o Les annexes ;

Vu la délibération 2019 DVD 1 DU en date du 12 février 2019 par laquelle le Conseil de Paris adopte la déclaration de projet relative aux travaux relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Ville concourant à l'opération de prolongement du Tramway T3 jusqu'à la Porte Dauphine et approuve la mise en compatibilité du PLU de Paris avec ce projet ;

Vu le projet de délibération en date du _____ par lequel Madame la Maire de Paris lui demande d'émettre un avis sur le dossier présentant le projet du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine (16^e et 17^e) comprenant l'actualisation de l'étude d'impact accompagnant la demande de permis d'aménager ;

Vu l'avis du conseil du 16^e arrondissement en date du _____ ;

Vu l'avis du conseil du 17^e arrondissement en date du _____ ;

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

Délibère

Article 1 : Le Conseil de Paris émet un avis favorable sur le dossier, joint en annexe 1 à la présente délibération, présentant l'opération de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine (16^e et 17^e) comprenant l'étude d'impact actualisée accompagnant la demande de permis d'aménager.

Article 2 : La présente délibération sera transmise à M. le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris. Elle sera affichée pendant un mois à l'Hôtel de Ville de Paris et en mairies des 16^e et 17^e arrondissements et mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le Département. La présente délibération sera publiée au « Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris ».