

**2020 DVD 19** Protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du Tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup>)

## PROJET DE DÉLIBÉRATION

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Depuis 2001, la Ville de Paris, la Région Île-de-France et l'Etat financent la création d'une ligne de tramway sur le boulevard des Maréchaux desservant ainsi les franges de Paris ainsi que les territoires limitrophes. Une première phase a été livrée en 2007 avec l'ouverture de la ligne entre Pont du Garigliano (15<sup>e</sup>) et Porte d'Ivry (13<sup>e</sup>). Lors de la seconde phase, la ligne a été prolongée en 2012 jusqu'à la porte de la Chapelle (18<sup>e</sup>) et scindée en deux arcs (T3a : pont du Garigliano 15<sup>e</sup> / Porte de Vincennes 12<sup>e</sup> – T3b : Porte de Vincennes 20<sup>e</sup> / Porte de la Chapelle 18<sup>e</sup>). Enfin, en 2018, la ligne T3b a été prolongée de la porte de la Chapelle 18<sup>e</sup> à la porte d'Asnières 17<sup>e</sup>.

Cette ligne a rencontré un vif succès en termes de fréquentation du public avec plus de 210 000 voyageurs par jour, et a permis une requalification d'ampleur du boulevard des Maréchaux.

Le projet de prolongement du T3 à l'Ouest est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 2013 et a été inscrit au Contrat de plan État-Région 2015-2020.

Les études de schéma de principe ont été réalisées entre 2016 et 2017 afin d'étudier plus précisément le programme fonctionnel du projet suite aux préconisations issues de la phase de concertation.

Le schéma de principe qui en résulte et le dossier d'enquête d'utilité publique ont été adoptés en décembre 2017 en vue d'une enquête publique qui a eu lieu en 2018.

Pour réaliser les études d'avant-projet, le maître d'ouvrage et ses prestataires se sont appuyés sur le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 7 octobre 2015, sur le bilan de la concertation préalable approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 16 juillet 2016, sur le schéma de principe et sur le dossier d'enquête d'utilité publique de décembre 2017.

L'enquête publique s'est tenue en septembre et octobre 2018.

Les déclarations de projets de la Ville de Paris, d'Île-de-France Mobilités (IDFM) et d'Eau de Paris sont intervenues en février 2019.

Les études d'avant-projet (AVP) et de projet (PRO) se sont poursuivies pour répondre aux réserves et recommandations de la Commission d'enquêtes. Les travaux préliminaires d'abattage d'arbres, de déviation des réseaux concessionnaires et de désamiantage de la chaussée ont commencé en avril 2019, suite à la déclaration de projet approuvée par le Conseil de Paris des 4-5-6 février 2019 et par le Conseil d'administration d'IDFM du 13 février 2019.

Le dossier d'Avant Projet a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019.

\*  
\*   \*   \*

Le tracé du prolongement du T3 à l'Ouest, de la porte d'Asnières à la porte Dauphine, dessert les 16<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> arrondissements de Paris, ainsi que les communes limitrophes de Levallois-Perret et de Neuilly-sur-Seine. L'extension couvre 3,2 km et voit la création de 7 nouvelles stations.

Le projet du prolongement du T3 à l'Ouest poursuit plusieurs objectifs généraux :

- Desservir un territoire très dense de l'ouest parisien

Le territoire traversé par le projet de prolongement du tramway T3 est marqué par une forte densité de population, d'activités économiques, culturelles et sportives. Le projet permettra de desservir les quartiers Berthier-Champerret et Gouvion-Saint-Cyr, le Palais des Congrès de Paris dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement, la Porte Maillot à la frontière des 16<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> arrondissements, ainsi que l'Université Paris-Dauphine dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement.

- Affirmer le rôle essentiel du tramway T3

Le tramway T3 sera en correspondance avec de nombreuses lignes de transport : le RER C, les lignes 1, 2 et 3 du métro, de nombreuses lignes de bus et le RER E prolongé à l'ouest (EOLE). Le projet de prolongement du tramway T3 à l'Ouest offrira aux voyageurs un transport performant entre les 16<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> arrondissements de Paris, et constituera également une nouvelle desserte pour Neuilly-sur-Seine et Levallois-Perret.

- Accompagner le développement urbain

Le prolongement du tramway T3 à l'Ouest s'inscrit dans un territoire qui fait l'objet de réflexions pour son développement urbain : le réaménagement de la Porte Maillot et les projets urbains innovants « Mille arbres » et « Ville Multistrates », issus du programme «Réinventer Paris».

- Repenser l'espace public

L'arrivée du prolongement du tramway T3 à l'Ouest est l'occasion de requalifier l'espace public par des aménagements paysagers et urbains de qualité. Les trottoirs seront élargis pour faciliter les déplacements piétons et des pistes cyclables seront aménagées le long du tracé. Les abords du tramway seront végétalisés.

\*  
\*   \*   \*

Le coût d'objectif global du projet, défini au niveau Avant-projet, validé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019, est de 199,84 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2016, soit une estimation de 282,07 M€ TTC actualisés, aléas et études inclus. Ce montant intègre le coût de rénovation de la Gare routière de la porte de Champerret, estimé à 5,6 M€ HT.

Ainsi, au stade Avant-Projet, la répartition des coûts entre les maîtres d'ouvrage (en € HT CE 01/2016) est la suivante :

- Système de transport (sous maîtrise d'ouvrage RATP) : 73,79 M€ HT, incluant la rénovation de la gare routière Champerret ;
- Insertion urbaine (sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris) : 126,05 M€ HT.

Les conventions de financement déjà votées dans le cadre du projet de T3 Ouest sont les suivantes :

- une convention entre l'Etat, la Région, la Ville de Paris et le STIF, relative au Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP), du dossier de concertation préalable associé, du Schéma de

Principe (SP) et du dossier d'enquête publique associé, notifiée en septembre 2015, et modifiée par avenant en juillet 2018, pour un coût de 3,3 M€ HT, non actualisable;

- une convention entre l'Etat, la Région Île-de-France et la Ville de Paris relative au financement des études d'avant-projet (AVP) et des études de projet (PRO)/ mission d'Assistance à Contrats de Travaux (ACT), notifiée le 7 juin 2018 pour un coût de 12,27 M€ HT, non actualisable.

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 a été signé par l'Etat et la Région Île-de-France en juillet 2015 et comportait une enveloppe destinée au financement du tramway T3 à la Porte d'Asnières et ses prolongements pour un montant de 265 M€ HT.

Cette enveloppe a déjà été sollicitée au titre

- des travaux de réalisation du T3 Nord (Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières),
- des études préliminaires et des études AVP – PRO – ACT de T3 Ouest (Porte d'Asnières – Porte Dauphine).

Après déduction des engagements pris par le biais des conventions couvrant les objets indiqués ci-dessus, un reliquat de 53,60 M€ HT serait disponible et mobilisable au titre du CPER 2015-2020, avec un financement proposé de 7,94 M€ HT pour l'Etat, de 21,03 M€ HT pour la Région Ile-de-France et de 24,63 M€ HT pour la Ville de Paris

Une convention complémentaire portant sur le solde de l'opération T3 Asnières viendrait diminuer d'environ 5,5 M€ HT ce montant du reliquat.

\*  
\*   \*

La Ville de Paris, financeur et co-maître d'ouvrage de l'opération, s'est engagée à mettre en service le prolongement du T3 à l'ouest jusqu'à la Porte Dauphine pour la fin de l'année 2023.

Lors des rencontres relatives à l'instruction du dossier d'Avant-Projet, la RATP a fait part aux financeurs de la nécessité de disposer d'une garantie financière portant sur la totalité de l'opération permettant ainsi de poursuivre les études et d'engager les procédures de mise en concurrence et de passation des marchés de travaux en vue des phases d'exécution.

Faute de cet engagement des financeurs, la RATP a indiqué ne pouvoir tenir les échéances jusqu'ici annoncées.

Le présent protocole concrétise un engagement des financeurs (l'État, la Région Île-de-France, la Ville de Paris), des maîtres d'ouvrages (Ville de Paris et Régie autonome des transports parisiens) et d'Île-de-France Mobilités en faveur du prolongement du T3 à l'Ouest, de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine.

Il a pour objet de sécuriser le financement des études et travaux nécessaires à la mise en service du T3 jusqu'à la porte Dauphine sur le périmètre du « système de transport », dont la RATP assure la maîtrise d'ouvrage, en dehors des frais d'études déjà couverts par les conventions antérieures.

Pour cela,

- L'Etat, la Région et la Ville de Paris s'engagent dans la durée restante du CPER 2015-2020 à mettre à disposition le reliquat de la ligne dédiée « T3 Asnières et prolongements » ;
- La Ville de Paris s'engage à apporter le financement complémentaire pour couvrir les besoins exprimés par la RATP sur le primètre du « système de transport », en anticipation de sa participation dans le cadre du dispositif qui succèdera à l'actuel CPER, soit 27,12 M€ HT courants.

Il permet donc de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions financières pour la mise en œuvre de l'opération du « Tramway T3 Ouest prolongement de la Porte d'Asnières à la porte Dauphine ».

La Ville de Paris prend ainsi l'engagement de financer 60 % du coût d'objectif du projet T3 Ouest retenu à l'issue de l'AVP de synthèse, hors coût de rénovation de la gare routière Champerret.

Ce protocole se déclinera, au fur et à mesure de l'avancement du projet, en conventions de financement qui préciseront les conditions techniques, administratives et financières dans lesquelles seront mis en place ces financements.

L'Etat, la Région Ile-de-France et la Ville de Paris conviennent de proposer l'inscription prioritaire du « restant à financer » de l'opération de prolongement du T3 Ouest à Porte Dauphine au prochain Contrat de plan État- Région, soit 169,19 M€ HT courants.

\*  
\*   \*

Compte tenu de ce qui vous a été exposé ci avant, je vous propose d'émettre un avis favorable sur le Protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du Tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16° et 17°).

Les dépenses sont imputées au chapitre 908, compte 908-2315-D, fonction P822 du budget d'investissement de la Ville de Paris.

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

La Maire de Paris



**2020 DVD 19** Protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du Tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16e et 17e).

Le Conseil de Paris

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 2122-21, L.2511-1 et suivants ;

Vu le projet de délibération en date du par lequel Madame la Maire de Paris lui demande l'autorisation de signer un protocole d'engagement en tant que financeur aux côtés de l'État et de la Région Île-de-France, en tant que maître d'ouvrage aux côtés de la Régie Autonome des Transports Parisiens et aux côtés de l'autorité organisatrice Ile-de-France Mobilités, relatif au financement du prolongement du Tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16e et 17e).

Vu l'avis du Conseil du 16<sup>e</sup> arrondissement en date du ..... ;

Vu l'avis du Conseil du 17<sup>e</sup> arrondissement en date du ..... ;

Sur le rapport présenté par Monsieur NAJDOVSKI, au nom de la 3<sup>e</sup> Commission,

Délibère :

Article 1 : Madame la Maire de Paris est autorisée à signer un protocole d'engagement avec l'État et la Région Île-de-France relatif au financement du prolongement du Tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16e et 17e). Le texte de ce protocole est joint à la présente délibération.

Article 2 : Les dépenses sont imputées au budget d'investissement de la Ville de Paris.