

2021 DVD 85 Prolongement du Tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16e et 17e). Convention de financement n°2 relative à la phase travaux.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Carte 1. EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

*
* * *

Le projet du Tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine consiste à prolonger l'arc nord-ouest de la ligne T3b de 3,2 km et à créer 7 stations. Il dessert les 17e et 16e arrondissements de Paris ainsi que les communes limitrophes de Levallois-Perret et de Neuilly-sur-Seine, sur un territoire marqué par une forte densité de population, d'activités économiques, culturelles et sportives. Le projet permet de desservir les quartiers Berthier-Champerret et Gouvion-Saint-Cyr, ainsi que le Palais des Congrès de Paris dans le 17e arrondissement et l'Université Paris-Dauphine dans le 16e arrondissement. Il doit contribuer à rendre plus efficace le réseau de transports publics francilien et s'inscrit dans une démarche globale en matière de transport et d'accompagnement du développement urbain, avec le réaménagement de la Porte Maillot

Le choix d'un tramway apporte une réponse au plan de déplacement d'Île-de-France ainsi qu'à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie puisqu'il permet une redistribution de l'espace public au profit des modes de circulation douce (piétons, vélos) en réduisant la part modale de l'automobile. De plus, il instaure une véritable requalification de l'espace public traversé au bénéfice d'aménagements paysagers et urbains de qualité. Les trottoirs sont élargis pour faciliter les déplacements piétons et des pistes cyclables sont aménagées le long du tracé. Les abords du tramway sont végétalisés. Le présent projet s'inscrit dans la continuité des précédentes extensions du tramway des maréchaux qui ont eu pour but d'atténuer la frontière Paris/communes limitrophes induite par le boulevard périphérique et faciliter les trajets en rocade, notamment de banlieue à banlieue afin de décharger les tronçons centraux des lignes de métro. Dans ce cadre, son tracé a été étudié de façon à assurer la correspondance avec 3 lignes de métro, le RER C, de nombreuses lignes de bus et le RER E prolongé à l'ouest (projet EOLE) à la nouvelle gare de la Porte Maillot.

Le projet se compose du système de transport et de travaux de rénovation de la voirie de façade à façade pour une insertion harmonieuse d'une ligne de tramway dans le tissu urbain.

Les maîtres d'ouvrage, Ville de Paris et RATP, sont responsables de la conception et de la réalisation du système de transport et des ouvrages qui le composent, ainsi que de son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet et la convention de financement pour l'acquisition du matériel roulant approuvés par le conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019.

Ils s'assurent également de la bonne coordination du projet avec les projets urbains ou de voirie connexes, portés par les autres acteurs du territoire.

Ce prolongement du tramway T3 à l'Ouest est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013 et au Contrat de plan État-Région 2015-2020 adopté en juin 2015.

Les travaux de déviation et modernisation des réseaux concessionnaires et un ensemble de travaux préparatoires réalisés par la Ville de Paris ont ainsi démarré en mars 2019. Les travaux d'insertion urbaine et du système de transport ont commencé au dernier trimestre 2020.

Trois conventions de financement sont déjà votées dans le cadre du projet de T3 à l'Ouest, de la porte d'Asnières à la porte Dauphine :

- La convention n°15DPI003 de financement des études préalables au DOCP, du dossier de concertation préalable associé, du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique associé, pour un montant de 3 000 000 € HT courants, entre l'Etat, la Région, la Ville de Paris et Ile-de-France Mobilités ;

L'avenant n°1, référencé convention n°17DPI083, à la convention de financement relative aux études préalables au DOCP, du dossier de concertation préalable associé, du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique associé augmentant à 3 300 000 € HT courants le coût prévisionnel des études, à hauteur de 1M€ HT courants pour IDFM et de 2,3 M€ HT courants pour la Ville de Paris ;

- La convention n°17DPI077 de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP), des études de Projet (PRO), des missions d'Assistance à Contrats de Travaux (ACT), financée par l'Etat, la Région, et la Ville de Paris, d'un montant de 12 270 000 € HT non actualisable et non révisable approuvée par délibération de la Commission permanente du Conseil régional n° CP 2017-527 du 22 novembre 2017, à hauteur de :

- 6 042 000 € (49,24%) par la Ville de Paris,
- 4 406 310 € (35,91%) par la Région,
- 1 821 690 € (14,85%) par l'État.

L'avenant n°1, référencé convention n°20D07385, à la convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP), des études de Projet (PRO), des missions d'Assistance à Contrats de Travaux (ACT), financée par l'État, la Région, et la Ville de Paris, sans incidence financière ;

- La convention n°20D07365 de financement relative aux travaux, dite REA 1, financée par l'État, la Région, et la Ville de Paris, d'un montant de 160 320 000 € HT courants approuvée par délibération de la Commission permanente du Conseil régional n° CP 2020-359 du 23 septembre 2020, à hauteur de :

- 131 348 700 € (81,93%) par la Ville de Paris,
- 21 062 700 € (13,14%) par la Région,
- 7 908 600 € (4,93%) par l'État.

Lors du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019, le coût d'objectif du projet en phase AVP a été établi à 199,84 M€ HT (aux conditions économiques de janvier 2016), hors matériel roulant, soit environ 235,04 M€ HT courants, avec une hypothèse d'actualisation des coûts de 1,8 % par an. Le coût d'objectif se répartit de la manière suivante :

- RATP (Système de Transport) : 73,79 M€ HT constants (CE01/2016),
- Ville de Paris (Insertion Urbaine) : 126,05 M€ constants (CE01/2016).

Ce montant intègre, en tant qu'ajout de programme au périmètre du système de transport, le coût de rénovation de la marquise Jean Prouvé de la Gare routière de la porte de Champerret, estimé à 5,6 M€ HT courant au stade des études de faisabilité.

Les conventions de financement AVP-PRO-ACT et REA 1 du prolongement du T3b à l'Ouest ont permis de financer :

- la totalité des dépenses liées au système de transport (sous maîtrise d'ouvrage RATP), soit 86 348 500 € HT courants ;
- 58 % des dépenses liées à l'insertion urbaine (sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris), soit 86 241 500 € HT sur un coût d'objectif de 148 691 500 € courants.

Il reste à financer 62 450 000 € HT courants de dépenses liées à l'insertion urbaine (maîtrise d'ouvrage Ville de Paris) sur la base de l'Avant-Projet, selon le plan de financement suivant, compte tenu de l'avance par la Ville de Paris au titre de la convention n°15DPI003 de financement des études préalables au DOCP, du dossier de concertation préalable associé, du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique associé :

- 18 155 490 € HT courants (29,07%) par l'État,
- 41 981 210 € HT courants (67,22%) par la Région,
- 2 313 300 € HT courants (3,70%) par la Ville de Paris.

Les clés résultantes permettent de respecter les clés du CPER 2015-2020.

L'établissement de la convention correspondante était initialement demandé en 2022 par la maîtrise d'ouvrage. Cependant, l'État souhaite engager par anticipation dès 2021 l'intégralité de sa part de financement à l'Opération telle que prévue au stade de l'Avant-Projet. Lors du Comité du 1er juillet 2021, les partenaires sont convenus d'établir une deuxième convention Travaux dès 2021 correspondant au solde des participations de l'État et de la Ville de Paris. La Région Île-de-France souhaite également s'engager.

La présente convention de financement des travaux, dite REA 2, d'un montant de 34 374 790 € HT courants, permet d'assurer a minima la couverture de la totalité des dépenses de l'insertion urbaine jusqu'à l'été 2023. Cette convention s'achève à la consommation intégrale des subventions prévues. L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

Il en résulte le plan de financement suivant :

T3 OUEST – REA 2				
Montant € courants HT et clés de financement				
	État	Région	Ville de Paris	TOTAL
Ville de Paris	18 155 490 €	13 906 000 €	2 313 300 €	34 374 790 €
	52,82 %	40,45 %	6,73 %	100,00 %

La convention REA 2 fixe les engagements réciproques des différentes parties (État, Région, Ville de Paris, Île-de-France Mobilités, RATP) et a donc pour objet de :

- définir les modalités de financement d'une 2ème phase de travaux relatifs au prolongement du tramway T3b à la Porte Dauphine ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces travaux dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- de définir les documents à remettre aux Parties.

Une convention ultérieure de financement des travaux, dite REA 3, sera conclue pour assurer le complément de financement des travaux d'insertion urbaine, pour un montant de 28 075 210 € HT courants correspondant au financement restant à apporter par la Région Île-de-France.

*
* * *

Compte tenu de ce qui vous a été exposé ci-avant, je vous demande de m'autoriser à signer:

- la convention de financement relative aux travaux n°2 avec l'État, la Région Île-de-France, la RATP et Île-de-France Mobilités relative à la phase réalisation dans le cadre du prolongement du Tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16^e et 17^e).

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

La Maire de Paris

2021 DVD 85 Prolongement du Tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16e et 17e). Convention de financement n°2 relative à la phase travaux.

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 la convention de financement n°2 avec l'État, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et la RATP relative à la phase travaux dans la cadre du prolongement du tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16^e et 17^e).

Sur le rapport présenté par Monsieur David BELLIARD, au nom de la 3^e Commission,

Délibère :

Article 1 : Madame la Maire de Paris est autorisée à signer la convention de financement n°2 avec l'État, la Région Île-de-France, la RATP et Île-de-France Mobilités relative à la phase réalisation du prolongement du tramway T3 Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine (16^e et 17e). Le texte de cette convention est joint à la présente délibération.

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