



Séance du 13 février 2019

Délibération n° 2019/036

**PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES
A LA PORTE DAUPHINE**

DECLARATION DE PROJET

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants et R.121-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.153-54 et suivants et R.153-13 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France tel qu'approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/053 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France, prise dans sa séance du 7 octobre 2015 relative à la convention de financement des études de Dossier d'objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), concertation préalable, schéma de principe et enquête d'utilité publique du prolongement du T3 à la Porte Dauphine ;
- VU** la délibération n°2015/532 du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 7 octobre 2015, approuvant le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), et fixant les modalités de la concertation préalable du projet de prolongement Ouest de la ligne T3, depuis la Porte d'Asnières jusqu'à la Porte Dauphine ;
- VU** la délibération n°2017/897 du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 13 décembre 2017, approuvant le Schéma de principe, le dossier d'enquête environnementale, l'avenant à la convention de financement des études de DOCP, de concertation préalable, de schéma de principe et d'enquête publique, la convention de financement des études d'avant-projet, de projet et la mission ACT du projet de prolongement Ouest de la ligne T3, depuis la Porte d'Asnières jusqu'à la Porte Dauphine ainsi que la désignation de la RATP par Île-de-France Mobilités comme maître d'ouvrage du système de transports du projet T3 jusqu'à la Porte Dauphine, à compter des études d'avant-projet jusqu'à la mise en service ;

- VU** le rapport, les avis et les conclusions de la commission d'enquête remis le 5 décembre 2018 à la Préfecture de Région Île-de-France ;
VU le rapport n°2019/036 ;
VU l'avis de la commission des investissements du 7 février 2019 ;

Considérant les éléments suivants :

L'opération soumise à enquête environnementale concerne la réalisation du prolongement du tramway T3, à l'ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine, qui s'inscrit dans la continuité du T3 mis en service en 2006 entre Pont de Garigliano et la Porte d'Ivry et de ses prolongements jusqu'à la Porte de la Chapelle fin 2012 puis jusqu'à la Porte d'Asnières fin 2018. Le projet comporte 7 nouvelles stations réparties sur 3,2 km, ce qui portera la longueur commerciale totale du T3b à 17 km (la longueur du T3a Pont du Garigliano – Porte de Vincennes restant inchangée à 12,8 km).

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- Améliorer la desserte locale dans le secteur Ouest de Paris ;
- Répondre à un besoin croissant de desserte en rocade ;
- Améliorer le maillage du réseau de transports collectifs ;
- Augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements ;
- Renforcer les liaisons avec les communes limitrophes.

Ce projet est en cohérence avec les orientations du projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

Ce prolongement de la ligne de tramway de rocade vers l'ouest doit permettre également de confirmer la requalification engagée de la Couronne parisienne.

Considérant que la commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE au projet de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la Porte Dauphine assorti des DEUX RESERVES et des cinq RECOMMANDATIONS suivantes :

RESERVE 1 :

« Les maîtres d'ouvrage devront s'engager à approfondir leurs études pour améliorer les aménagements publics projetés dans une réelle vision prospective, répondant au mieux aux attentes des cyclistes afin de leur proposer des cheminements cohérents et lisibles, prenant en compte la hausse des déplacements individuels motorisés (hors automobiles), les nouvelles formes de mobilités actuellement en plein essor à Paris ainsi que la sûreté des personnes. Ces études devront également inclure la reconversion éventuelle d'un ou plusieurs passages souterrains dont le comblement est actuellement envisagé par les maîtres d'ouvrage afin de leur affecter si possible un nouvel usage. »

RESERVE 2 :

« Les maîtres d'ouvrage devront s'engager à mettre en place durant toute la durée des travaux, une commission de suivi clairement identifiée auprès des riverains et des personnes concernées par le chantier, dotée de moyens adaptés, et pleinement associée au dispositif de coordination des chantiers de la Porte Maillot. »

RECOMMANDATION 1 :

« La commission d'enquête souhaite qu'une information sur les conditions de bouclage jusqu'au Pont de Garigliano soit portée à la connaissance du public. Dans l'attente de cette future extension, elle souhaite que les aménagements en faveur de la circulation des bus et le

confort des usagers entre la Porte Dauphine et le Pont du Garigliano soient inscrits au budget de la Ville de Paris et d'Ile-de-France Mobilités afin que leur réalisation soit prévue simultanément ou dans la continuité du projet d'extension du tramway de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine, en vue de tendre vers une égalité de traitement entre les usagers des transports publics le long des boulevards des maréchaux. »

RECOMMANDATION 2 :

« La Commission d'enquête souhaite que la ville de Paris poursuive, après l'enquête publique, la concertation avec les mairies d'arrondissement et les riverains. Cette concertation devrait comporter :

- Une réunion publique rendant compte de la prise en compte des réserves et recommandations que la présente Commission d'enquête a émises ;*
- En accord avec la mairie du 17ème arrondissement, une réunion publique spécifique avec les riverains de l'avenue Paul Adam / Stéphane Mallarmé, afin de mieux leur expliquer les raisons du choix de la variante nord, les incidences des travaux, les dispositions de protection phonique du parc de logements à prendre pour réduire les éventuelles nuisances acoustiques liées au passage du tramway, notamment en lien avec les bailleurs sociaux présents sur le tracé (en particulier Paris-Habitat) ;*
- Des réunions relatant l'avancée des études concernant notamment les aménagements publics projetés, le projet de comblement ou de réutilisation partielle du passage sous voirie Champerret, les systèmes constructifs anti-vibratiles retenus, etc. »*

RECOMMANDATION 3 :

« La Commission d'enquête invite les maîtres d'ouvrage à étudier un phasage du chantier qui diffère de quelques mois le démarrage des travaux impactant les riverains proches de la porte d'Asnières, ces derniers venant déjà de subir pendant plusieurs années les travaux du précédent prolongement depuis la Porte de la Chapelle. »

RECOMMANDATION 4 :

« La Commission d'enquête invite les maîtres d'ouvrage à poursuivre leur dialogue avec VIPARIS afin de clarifier la situation de la propriété foncière et la présence d'ouvrages enterrés du Palais des Congrès sous le tracé du tramway et d'éviter tout aléa ultérieur qui viendrait à rendre le projet plus onéreux. Elle les invite également à rechercher des solutions qui ne soient pas trop restrictives pour le fonctionnement du Palais des Congrès et de ses activités. »

RECOMMANDATION 5 :

« La Commission d'enquête recommande une coordination renforcée entre les différents services de la ville de Paris et ses délégataires afin d'éviter tous travaux ou plantations sur l'espace public qui devraient être détruits lors des futurs travaux d'extension du tramway. »

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : déclare l'intérêt général du projet de prolongement du T3, à l'ouest, de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine.

ARTICLE 2 : décide de lever les deux réserves de la commission d'enquête par les engagements suivants :

Pour la réserve n°1 :

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à approfondir les études selon les conclusions de l'enquête publique formulées dans la réserve n°1.

Concernant les cyclistes, les études d'avant-projet tiendront compte des remarques formulées par les associations cyclistes lors de l'enquête sur les aménagements cyclables, notamment la dissociation des itinéraires cyclistes et des cheminements piétons, la création d'une piste bidirectionnelle sur la porte Dauphine, les traversées de plateforme pour les vélos au niveau des traversées piétonnes du projet, le traitement des connexions avec les futurs débouchés des cycles issues des zones 30 depuis les rues connexes. La concertation avec les associations cyclistes se poursuit dans le cadre de comités vélo, organisés par la Ville de Paris avec les associations cyclistes. Pour les remarques qui n'ont pas pu être intégrées au stade des études d'avant-projet parce qu'elles nécessitent une réflexion plus poussée, le maître d'œuvre travaille à minima sur des scénarii pour tester ces aménagements.

Ile-de-France Mobilités, en complément des engagements pris par la Ville de Paris sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage, prévoit dans le cadre du déploiement du service Véligo, un positionnement des stations au plus proche des stations et pôles de correspondances afin de réduire les distances et faciliter les connexions des usagers. Dans le cadre des études de conception détaillées leur dimensionnement et leur localisation exacte pour améliorer l'intermodalité entre le tramway et les cyclistes seront précisés.

Des stations Véligo sont ainsi envisagées aux Portes Champerret en correspondance avec la ligne 3, Porte Maillot en correspondance avec la ligne 1 et RER C et future ligne EOLE et Porte Dauphine en correspondance avec la ligne 2 et RER C.

La Ville de Paris propose dans le cadre du projet des arceaux complémentaires afin de permettre d'accroître l'offre d'accroches vélos.

L'intermodalité avec le vélo sera également assurée grâce au service et aux stations Vélib, disponibles sur le périmètre du projet, qui disposent d'un maillage important sur le territoire avec des stations implantées notamment au niveau des pôles d'échange.

Concernant **les nouvelles mobilités**, ce sujet récent nécessite de mener des expérimentations et des concertations avec les opérateurs pour pouvoir définir des doctrines et faire évoluer les aménagements urbains. Cette évolution rapide en plein essor, comme le souligne la commission d'enquête, doit pouvoir être intégrée dans le temps long des études du projet de tramway.

D'ores et déjà, la Ville de Paris a permis la signature de chartes de bonnes conduites en juin 2018 avec des opérateurs de location de vélos en libre-service d'une part et avec des opérateurs de location de scooters électriques en libre-service, d'autre part. Des expérimentations sont également menées sur le territoire parisien pour localiser des zones de stationnement réservées à ces services de flotte libre. Une première phase de stationnement dédiée à ces services de mobilité sans attache a été mise en œuvre dans les 2^e et 4^e arrondissements. Le maillage de ces zones de stationnement va être étendu et la réflexion avec les opérateurs de trottinettes sur les pratiques vertueuses se poursuit.

S'agissant de mesures légères d'aménagement type peinture au sol, ces dispositions pourront être intégrées au projet au fur et à mesure de l'avancement des réflexions.

La Ville de Paris approfondira les études afin de mieux prendre en compte les engins de déplacements personnels en lien avec les dispositions à venir dans la future loi LOM (loi d'orientation des mobilités).

On peut également noter qu'aux environs du tracé, plusieurs stations Autolib seront reconverties soit à la recharge électrique, soit au stationnement dédié aux véhicules électriques ou au service de véhicules partagés.

Enfin, Île-de-France Mobilités prévoit le lancement, dès cet été, d'un appel d'offres afin de mettre à la disposition des Franciliens 20 000 vélos à assistance électrique pour une durée d'au moins 6 mois.

Concernant la **sûreté des personnes**, le projet est soumis aux dispositions du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés. Tout au long de la conception des études et des travaux puis de l'exploitation, les maîtres d'ouvrage (Île-de-France Mobilités, la RATP et la Ville de Paris) doivent présenter au préfet des dossiers de sécurité qui englobent toutes les composantes du projet (matériel roulant, infrastructures, énergie, insertion du tramway dans son environnement urbain etc.). Ils doivent être accompagnés des conclusions d'un organisme qualifié agréé ou accrédité (OQA) par l'Etat. En particulier, la sécurité des aménagements en regard des conditions de partage de la voirie et des conflits entre le tramway et les tiers (piétons, cyclistes, circulation routière générale) est évaluée par cet organisme indépendant.

Pour mener son instruction, le préfet de région s'appuie sur les différents services compétents de l'État (DRIEA, Préfecture de police, STRMTG et BSPP en particulier).

Aussi, l'aspect sécurité des personnes sera pleinement pris en compte par le maître d'ouvrage concerné en s'inscrivant dans le cadre de l'instruction des dossiers de sécurité par la Préfecture.

La **sécurité des personnes** fait par ailleurs partie des axes de la conception du projet. L'élargissement des trottoirs, la création de traversées piétonnes sécurisées, la mise en œuvre de pistes cyclables dédiées, sont autant de dispositions qui visent à mieux organiser les déplacements. Le traitement de la circulation des engins de déplacements personnels sera quant à lui pris en compte en fonction des dispositions à venir dans la future loi LOM (loi d'orientation des mobilités) qui devrait permettre de mieux encadrer ces mobilités pour réussir un meilleur partage de l'espace public.

Concernant le **devenir des passages souterrains**, dans le 17^e arrondissement, l'insertion du tramway en position axiale nécessite la fermeture du souterrain à la circulation publique et le comblement des trémies situées avenue Paul Adam, avenue Stéphane Mallarmé et boulevard Gouvion Saint Cyr avec la remise à niveau de la voirie. Sur le boulevard de Reims, le projet prévoit la fermeture de la trémie. La solution technique de l'intervention sur l'ouvrage d'art, proposée au stade des études préliminaires réside en un comblement de l'ouvrage sauf au droit de la ligne de métro 3, où est prévue la reconstitution d'une dalle supportant le tramway. Ce comblement permet la plantation d'arbres d'alignement sur l'avenue Stéphane Mallarmé et le boulevard de Reims.

En cohérence avec la demande de la commission d'enquête, le maître d'œuvre du projet étudie deux scénarii dont celui de réutiliser le souterrain pour un usage ultérieur, avec un accès boulevard de Reims qui n'est pas directement impacté par le tramway. Pour autant, le maître d'œuvre doit s'assurer de la pérennité de cet ouvrage en l'état pour supporter le tramway en décrivant le cas échéant les travaux qui doivent être réalisés a minima pour remplir cet objectif. Les éléments techniques (plantations d'arbres, résistance de l'ouvrage, renforcement a minima, dévoiements de réseaux concessionnaires nécessaires), financiers, juridiques et fonciers permettront de proposer un arbitrage à la fin de l'avant-projet définitif prévu au premier semestre 2019.

Pour ce qui concerne le souterrain Champerret, **les maîtres d'ouvrage s'engagent**, pour le cas où la réutilisation des tunnels s'avèrerait possible à l'issue de ces arbitrages sans nuire à la sécurité des ouvrages, **à étudier les éventuelles utilisations qui pourraient lui être données** dans le cadre des études de conception détaillées, et, le cas échéant, la Ville de Paris s'engage à lancer les consultations nécessaires sur les utilisations possibles.

Dans le 16^e arrondissement, la fermeture du passage souterrain Henri Gaillard avec comblement des trémies et remises à niveau de la voirie permet d'insérer la station Dauphine sur le boulevard Lannes, de repenser globalement l'aménagement du secteur boulevard Amiral Bruix aujourd'hui très peu qualitatif, et de prolonger la contre-allée en créant des places de stationnement complémentaires. Sans accès du fait du passage du tramway, l'étude d'un réemploi du souterrain Henri Gaillard présente des difficultés, la nouvelle création d'accès serait lourde techniquement et financièrement. Les études conduisent donc à s'écarter du principe de simple réutilisation et à proposer à ce stade un comblement total.

Les maîtres d'ouvrage étudient également la possible utilisation des volumes souterrains existant sur le tracé, tel que le passage souterrain piéton Lalo, pour l'implantation d'un poste de redressement nécessaire à l'alimentation de la ligne.

Pour la réserve n°2 :

La Ville de Paris a missionné un **prestataire spécialisé en charge de la communication et l'information** pour le projet de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine. Cette mission a démarré en décembre 2018 et comprend la réalisation, dans un délai de 3 mois, d'un retour d'expérience sur les dispositifs mis en œuvre sur le tronçon précédent. Dans le cadre de ce diagnostic, les mairies des 16^e et 17^e arrondissements seront rencontrées par le prestataire, afin de les associer à la fois au retour d'expérience (pour le 17^e arrondissement) et à la définition des préconisations futures. Une synthèse de ces échanges sous forme de séminaire avec l'ensemble des acteurs pour partager les bonnes pratiques est prévue fin janvier 2019, associant les mairies d'arrondissement.

Conformément à la réserve formulée, la Ville de Paris, en lien avec Île-de-France Mobilités et la RATP, intégrera une commission de suivi dans les réflexions du prestataire communication, puis créera **cette commission de suivi clairement identifiée auprès des riverains et des personnes concernées** par le chantier. Cette commission sera dotée de moyens adaptés, et pleinement associée au dispositif de coordination des chantiers de la Porte Maillot. Ce dispositif sera précisé lors du séminaire déjà évoqué.

La Ville de Paris s'engage à conduire la mise au point du dispositif global d'animation pour le projet de tramway en étroite concertation avec les mairies d'arrondissement. Ce dispositif, devra également s'articuler avec celui prévu par la SPL ParisSeine sur la porte Maillot.

ARTICLE 3 : répond aux recommandations de la commission d'enquête par les engagements suivants :

Pour la recommandation n°1 :

L'opportunité d'un bouclage en mode tramway n'est pas démontré à court terme. Elle devra donc faire l'objet de nouvelles études par Ile-de-France Mobilités à plus long terme et au regard de nouvelles données de développement urbain, afin d'examiner sa pertinence et les conditions de sa mise en œuvre, ce qui inclut le tracé.

A court terme, afin d'améliorer les conditions de circulation des usagers du bus sur le tronçon allant de la porte Dauphine au pont du Garigliano, la Ville de Paris, avec Île-de-France Mobilités, étudie, dans la continuité du projet de tramway, des **aménagements en faveur des bus** permettant une évolution de l'offre et un haut niveau de service sur ce tronçon, qui s'articulerait au mieux avec le prolongement du T3b à Porte Dauphine.

Une concertation publique sera menée par la Ville de Paris sur ce projet et permettra d'informer et consulter le public sur la définition de ce projet.

Pour la recommandation n°2 :

La Ville de Paris, en tant que maître d'ouvrage coordonnateur, s'engage à concevoir un dispositif global d'animation du projet de tramway en étroite concertation avec les mairies d'arrondissement afin d'informer de manière continue le public sur le projet et le chantier.

Sur les suites données à l'enquête publique, la Ville de Paris, en lien avec les autres maîtres d'ouvrages (IDFM, RATP si besoin et Eau de Paris), souhaite présenter les réserves et recommandations de la commission d'enquête aux mairies d'arrondissement. La Ville de Paris souhaite également privilégier la tenue d'une réunion publique dans chaque arrondissement au cours du premier semestre 2019, dès lors qu'elle disposera d'une feuille de route aboutie sur le déroulement du projet du dispositif d'animation.

Ces deux réunions publiques permettraient d'informer le public sur la suite donnée à l'enquête publique et sur les déclarations de projet, de présenter l'évolution du projet à la suite des remarques formulées en enquête publique, le démarrage des travaux préliminaires de désamiantage et de dévoiements des réseaux, le dispositif d'indemnisation amiable des professionnels et le système de communication.

Concernant plus spécifiquement les riverains des avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé, **la Ville de Paris s'engage** à associer les bailleurs sociaux de ces logements dans le dispositif de communication et d'information du projet. La tenue d'une réunion publique spécifique avec les riverains de l'avenue Paul Adam / Stéphane Mallarmé, afin de mieux leur expliquer les raisons du choix de la variante nord, les incidences des travaux, les dispositions éventuelles de protection phonique du parc de logements pour réduire les éventuelles nuisances acoustiques, sera discutée avec la mairie d'arrondissement.

L'ensemble de ces propositions sera abordé lors du séminaire de communication et de partages d'expérience, dans le but de définir et valider la stratégie de communication en concertation avec les mairies d'arrondissement au 1^{er} trimestre 2019.

Lors des phases d'études de conception détaillées (avant-projet et projet) menées par la RATP par désignation d'Île-de-France Mobilités, des mesures vibratoires seront réalisées et les besoins d'atténuation des vibrations à la source seront précisés dans ce cadre. Quand la plateforme du tramway est désolidarisée de la voirie, les risques d'addition des ondes vibratoires sont alors réduits. **Île de France Mobilités et la RATP s'engagent à se rapprocher du Président de l'association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine et à étudier la pertinence de la mise en place des systèmes constructifs permettant de limiter les vibrations** au droit des immeubles de l'Amiral Bruix, en lien avec la présence des ouvrages du RER C.

Pour la recommandation n°3 :

Les travaux relatifs au tramway ne démarreront qu'à partir de 2020. Concernant le secteur de la porte d'Asnières, les travaux démarreront, au niveau de la rue de l'Abbé Rousselot, après l'arrière-gare du tramway T3 mis en service le 24 novembre 2018 jusqu'à la porte d'Asnières sans impacter les travaux du précédent tronçon selon un calendrier de travaux restant à définir.

Néanmoins, les travaux préparatoires, notamment le désamiantage des chaussées et le dévoiement des réseaux des concessionnaires, nécessaire pour libérer l'emprise de la future

plateforme du tramway, doivent démarrer dès 2019 pour maîtriser le calendrier global de l'opération.

Au niveau de la porte d'Asnières, **les travaux d'Eau de Paris interviendront simultanément de février-mars à fin octobre 2019**, sur tout le linéaire entre la porte d'Asnières et la place du général Koenig, le chantier ne peut être phasé en plusieurs segments puisqu'il n'existe à ce jour aucune vanne de partage entre la porte d'Asnières et la place du général Koenig.

Pour réaliser ces travaux et l'ensemble de son programme pluriannuel, Eau de Paris programme très en amont les différentes coupures d'alimentation. Ainsi, cet arrêt d'eau a été déterminé par Eau de Paris parmi plusieurs arrêts d'exploitation dont des usines et des réservoirs exploités par Eau de Paris.

La durée du chantier d'Eau de Paris doit également être maîtrisée dans le temps afin de limiter les risques liés aux reports de l'alimentation d'eau sur d'autres réseaux qui constituent un point de fragilité de l'alimentation en eau potable pendant les travaux.

Pour la recommandation n°4 :

La Ville de Paris échange d'ores et déjà avec les interlocuteurs du Palais des Congrès et des grands équipements de la porte Maillot, sur tous les sujets, que ce soit en bilatéral ou avec la SPL PariSeine et **s'engage à continuer à le faire**.

Dans le contexte du projet de tramway, la parcelle devant l'hôtel Hyatt relève de la propriété privée. En lien avec les modifications qui seront apportées sur le domaine public viaire, l'accès de l'hôtel et à l'espace logistique du Palais des Congrès sera préservé pendant la phase chantier et après, une fois que les nouveaux abords seront livrés avec les nouveaux sens de circulation.

L'interface entre la plateforme et l'espace logistique souterrain du Palais des Congrès, en superposition de propriété (VIPARIS étant titulaire d'un bail à construction), est également d'ores et déjà identifiée et fait partie des zones où les voies du tramway seront posées avec des systèmes spécifiques.

Pour la recommandation n°5 :

Après l'enquête publique qui permet de fiabiliser le tracé du tramway, la **maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris est assurée par la Mission Tramway** de la direction de la voirie et des déplacements, qui assurera la gestion de voirie sur le périmètre du projet. Cette organisation sera consacrée par un arrêté de structure qui interviendra au 1er trimestre 2019. Par ailleurs, une très large concertation est menée par la mission tramway avec les différents services de la Ville, la RATP, la SNCF, les différents concessionnaires, tout au long du projet.

Au niveau de la porte Maillot plus spécifiquement, dans le cadre du dispositif d'animation mis en place par la SPL PariSeine, des réunions de cellules de coordination, sont organisées à fréquence mensuelle, avec les maîtres d'ouvrage dont les études ou les travaux nécessitent de réaliser un point d'avancement planning et/ou organisationnel. L'objectif de ce dispositif est d'échanger autour des interfaces identifiées afin d'arbitrer les problématiques soulevées et de fournir les informations stratégiques des différents projets.

Pour la conduite du projet de tramway et en relation avec la complexité spécifique liée aux nombreux projets porte Maillot, la Ville de Paris a donc bien anticipé des dispositions très spécifiques répondant à la recommandation de la commission d'enquête publique, à savoir une coordination renforcée entre les différents services de la Ville de Paris et ses délégataires.

Cette enquête publique a affirmé l'intérêt général du projet et a fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête assorti de 2 réserves et 5 recommandations, auxquelles les maîtres d'ouvrage apportent une réponse dans la présente déclaration de projet.

ARTICLE 4 : S'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique, ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet. L'annexe n°1 à la présente délibération détaille les engagements pris au stade de l'enquête publique.

ARTICLE 5 : Autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 6 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE