



**2018 DVD 18.** Tramway T3 du pont de Garigliano à la porte d'Asnières (15<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>).  
Convention d'occupation du domaine public, de maintenance et d'entretien avec Ile de France Mobilités.

## PROJET DE DELIBERATION

### EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le développement du réseau des transports en commun d'Ile de France et de la desserte des territoires de la région ont conduit la Ville de Paris à créer et à prolonger la ligne de tramway T3 du pont de Garigliano jusqu'à la porte d'Asnières.

Ainsi, après la mise en service le 16 décembre 2006 d'un premier tronçon du T3 de 7,9 km entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry, et le 15 décembre 2012 d'un deuxième tronçon de 14,5 km jusqu'à la porte de la Chapelle, la mise en service du dernier tronçon de 4,8 km de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières doit intervenir en novembre 2018.

Le tramway T3 est exploité en deux arcs, entre le Pont du Garigliano et la porte de Vincennes et entre la porte de Vincennes et la porte d'Asnières. Il dessert 51 stations sur un parcours entièrement situé dans Paris. Les différents tronçons du T3 ont été réalisés sous la co-maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris et de la RATP, respectivement sur les périmètres d'insertion urbaine et du système de transport.

Le choix d'un tramway apporte une réponse au Plan de déplacements d'Ile de France (PDUIF) ainsi qu'à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) dont les dispositions sont intégrées dans le code de l'environnement, puisqu'il permet une redistribution de l'espace public au profit des modes de circulation douce en réduisant la part modale de l'automobile. De plus, il instaure une véritable requalification des boulevards traversés, accompagnée d'un projet paysager qui permet une mise en valeur du patrimoine intégrant les grands projets de développement ou de renouvellement urbain en cours.

Les objectifs principaux recherchés sont d'assurer la sécurité de tous les usagers du domaine public en toutes circonstances, d'optimiser les performances allouées au système de transport, d'assurer une exploitation équilibrée entre les différents usagers de l'espace public (piétons, cyclistes, automobilistes, usagers des transports en commun), qu'ils soient riverains, visiteurs ou en transit. Les projets se sont inscrits dans une même continuité tant au niveau du choix du matériel roulant, que des conditions d'exploitation, de la vitesse, et de la sécurité.

La requalification complète de façade à façade des boulevards des Maréchaux en accompagnement du tramway a permis un réel embellissement de l'espace public et un apaisement des circulations automobiles. Chaque extension a donné lieu à un projet d'envergure régionale avec de nombreuses dessertes pour les quartiers en pleine mutation urbaine et la banlieue.

Ile-de-France Mobilités, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports en Île-de-France assure ou attribue l'exploitation du T3 entre le Pont du Garigliano et la porte d'Asnières. Pour cela, il convient de définir, par convention avec Ile-de-France Mobilités, les modalités de l'occupation du territoire communal pour les installations nécessaires au fonctionnement du tramway (plateforme, 8 stations, 3 poste de redressements...).

La présente convention, conclue conformément aux articles L. 2122-1 et suivants et R.2122-1 et suivants du Code général de la propriété des personnes publiques et de l'article L. 113-2 du code de la voirie routière, vaut autorisation d'occuper le domaine public de la Ville de Paris mais n'emporte aucune mutation domaniale. Elle

n'emporte pas constitution de droits réels au profit de l'occupant. La Ville de Paris conserve la pleine propriété des emprises faisant partie de son domaine public. Toute exploitation commerciale autre que celle relative à l'accès aux prestations du système de transport doit donner lieu à la conclusion de conventions spécifiques.

La présente convention précise également les obligations d'Île-de-France Mobilités et de la Ville de Paris en matière de surveillance, d'entretien et de maintenance des ouvrages et équipements y compris les postes de redressement implantés sur le domaine public de la Ville de Paris aux abords du tramway T3.

Le principe retenu pour l'exploitation de la ligne du T3 est celui d'une seule et unique convention d'occupation du domaine public, d'entretien et de maintenance sur l'intégralité de l'infrastructure. Cette convention est conclue pour toute la durée d'exploitation du Tramway T3 sous l'autorité d'Ile-de-France Mobilités, qu'il s'agisse du T3 a ou du T3 b.

Ainsi, la présente convention succède et se substitue aux conventions ayant été signées antérieurement afin d'assurer une cohérence sur l'ensemble du tracé du tramway T3 :

- La convention pour la ligne de tramway T3 – Tramway sur les Maréchaux Sud entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry – Convention d'affectation, de maintenance et d'exploitation pour ce qui concerne les modalités relatives à l'occupation du domaine public de la ville de Paris signée par la Ville de Paris et la RATP en date du 6 décembre 2006 ;
- La convention de l'extension du tramway T3 de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle – Convention d'occupation du domaine public de la ville de Paris conclue pour la phase travaux entre la ville de Paris et Île-de-France Mobilités ;
- La convention d'extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières – Convention d'occupation du domaine public de la Ville de Paris pour la réalisation des travaux de l'extension du T3 à la porte d'Asnières, entre la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités, et signée le 14 décembre 2015.

Je vous demande de m'autoriser à signer la convention d'occupation du domaine publique de maintenance et d'entretien du Tramway T3.

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

La Maire de Paris