

[http://www.leperroquetlibere.com/Le-dossier-noir-du-tramway\\_a213.html](http://www.leperroquetlibere.com/Le-dossier-noir-du-tramway_a213.html)

### Le 'dossier noir' du tramway

Dans un dossier qui retrace l'historique du projet de tramway T3, deux associations franciliennes – Rocade de Paris et Orbital - soulignent que le nouveau tramway est mis en service dans des conditions fortement dégradées. Et posent la question qui fâche : « malchance provisoire ou tromperie et gaspillage d'argent public ? ». Le Perroquet publie de larges extraits de ce document détonnant !

Plus de 30 ans de discussions et de retournements de situations !



"Le besoin d'un transport collectif lourd en rocade de Paris (train ou tramway) est apparu fortement à la fin des années 1980. Deux sites étaient possibles et bien connus (on en parlait depuis 1970 au moins, dans des articles du Monde notamment) : la Petite Ceinture Ferroviaire (PCF), fermée au trafic voyageurs en 1934, ou les Bds des Maréchaux.

Pendant quelques années, alors que les deux premières lignes de tramway en Ile-de-France pouvaient servir de référence - le T1, classique sur voirie en Seine-St-Denis / le T2, intégralement en site propre dans les Hauts-de-Seine -, l'équipe Tiberi a d'abord affiché sa préférence pour un tramway sur la Petite Ceinture, semblable au T2, avec cette jolie formule : "Un tramway dans un jardin", suite notamment à une étude comparative favorable de la RATP de 1995. Et puis, vers 1998, sous la pression de riverains et de certains élus, le choix personnel du Maire s'est alors porté subitement vers les Maréchaux. Cependant, le Conseil de Paris ne prenait pas position sur la question du site, et, par mesure de précaution, votait le 29 janvier 2001 une délibération exigeant que la concertation préalable portât de façon égalitaire sur les 2 sites possibles pour ce tramway : Petite Ceinture ou Maréchaux. (...)

En avril 2001, changement de majorité à l'Hôtel de Ville. La concertation, organisée sans tarder par les nouveaux arrivants, dès mai 2001, ne porte que sur le seul site des Maréchaux Sud (TMS), en contradiction avec la délibération de janvier 2001 pourtant toujours en vigueur. Et à Paris seulement, les Collectivités riveraines sont soigneusement exclues du processus, ce qui montre bien la vocation essentiellement "municipale" du projet. "

## Un tracé désapprouvé par la population



"En 2003, on persévère dans cette unique voie, sans alternative, avec l'Enquête publique sur le TMS. La contestation, qui s'est renforcée entre temps, reprend de plus belle : *91 % des 6500 observations dénombrées dans les registres s'expriment contre le site du TMS*. Une très grande partie d'entre elles est toutefois favorable au principe du tramway de rocade, mais sur la PCF. Pour d'obscures raisons, la Commission d'Enquête publique émet pourtant un avis favorable, quoique mitigé (2 voix pour, 1 contre), avec des réserves qui conduisent à une nouvelle version de l'avant-projet en septembre. Entre temps, les travaux ont démarré sur des chapeaux de roues, par les premiers abattements de platanes en juillet, sans les autorisations administratives nécessaires. De même le matériel roulant est commandé sans délais à Alstom, déjà en difficulté, alors que le projet ne sera définitivement approuvé et financé par la Région et le STIF que 5 mois plus tard, en décembre 2003.

Auparavant, un sondage représentatif d'opinion IFOP, montrant sans ambiguïté que les Franciliens, y compris les Parisiens, préféreraient nettement le site de la Petite Ceinture à celui des Maréchaux (55% contre 33%), est rendu public en novembre et adressé aux Décideurs, qui n'en tiennent pas compte ... L'avant-projet officiel, bien que revu et corrigé entre juin et septembre 2003 à la demande de la Commission d'Enquête, reste d'une qualité très insuffisante, inédite dans le passé, assorti de pièces annexes en désordre et parfois fausses ... Il constitue la pièce maîtresse du cahier des charges à la base du contrat entre les parties.

Il stipule notamment :

- La vitesse (laquelle?) de 20 km/h,
- L'intervalle entre les rames par sens de 4' aux heures de pointe,
- Un taux de rentabilité interne (TRI) de 16,4%.

## La propagande... sur les rails !



Après le démarrage des travaux, surviennent diverses péripéties :

- Comblement du souterrain de la Porte d'Italie,
- Installations et déplacements multiples des clôtures de chantier sur 8 km gênant les piétons, les commerces (baisse de chiffre d'affaires) et entravant fortement la circulation, y compris la nuit et dans les rues adjacentes, voire dans tous les quartiers périphériques et en banlieue,

- Multiples "inaugurations" en grande pompe, à tous propos : 1er rail, 1er mètre carré de gazon, atelier, dévoilement du "nez" du tramway, 1ère sortie..., etc. ...

Le chantier approche de la fin, en "2006", comme on nous l'annonce sur de grandes affiches depuis 3 ans.

La communication officielle de la Ville de Paris n'a pas chômé pendant tout ce temps : Journal du tramway, site Internet, réunions de Presse, informations régionales ... Tout est bon pour encenser le tramway municipal, tout va toujours pour le mieux, ... Les critiques sont systématiquement écartées, selon la méthode généralisée sous la mandature. Et pourtant ces critiques ne manquent pas de toutes parts : riverains, commerçants, piétons, usagers des transports (collectifs, privés, professionnels, divers) soumis à des embouteillages permanents, tant le long des Maréchaux que dans les voies adjacentes à Paris et en banlieue ... Dans les n° 14 et 15 du Journal du tramway (août et octobre 2006), tout continue à bien aller, et pourtant ...

### Raté sur les performances promises



Patatras! Un discret rapport de la RATP sur les relations avec la Ville de Paris daté de juillet 2006- juste après la clôture du Débat public sur l'extension est et nord du tramway, sans doute une simple coïncidence... - indique que les conditions de démarrage du T3 seront nettement moins favorables que prévu à l'avant-projet, en termes de vitesse et de fréquence, réduisant notablement l'intérêt de ce nouveau mode de transport parisien. A vrai dire, ceci ne nous étonne pas spécialement car ce fait ne résulte pas d'une fatalité, mais était quasiment prévisible dès 2003, voire dès 2001. Comme souvent, "les faits sont têtus" et ne plient pas facilement devant l'idéologie ou les velléités. Les Décideurs et les Financeurs en dernier ressort (STIF et Région), sans doute soumis à des sollicitations pressantes, n'ont pas écouté les divers signaux d'alarme. Le Public et les Contribuables ont-ils été sciemment trompés ?

Dans le préambule, le rapport RATP dit sans ambages:

- "Tout ce qui est bon pour Paris est bon pour la RATP" et réciproquement.
- Malgré un avis mitigé des services de la Ville (lesquels?) et du STIF, les Elus parisiens ont contribué à ce que la Maîtrise d'ouvrage du projet T3 soit attribuée à la RATP.

Et il ajoute, concernant la mise en service du T3:

*Le programme d'exploitation qui va être présenté au STIF prévoit un démarrage dans des conditions moins favorables que celles annoncées au cours du projet (vitesse moyenne de 16 km/h et fréquence de 5 min, au lieu de 20 km/h et 4 min). En fonction du fonctionnement des carrefours et des temps de stationnement dans les stations, ce programme évoluera au cours du temps.*

Concrètement, à la mise en service :

- Vitesse réduite de 20%;
- Fréquence et capacité réduites de 25%.

Ce n'est pas rien !

Ceci signifie que les éléments essentiels qui justifiaient le choix du site des Maréchaux en 2001, laborieusement confirmé en 2003, risquent d'être erronés. Le taux de rentabilité du tramway, qui n'a cessé de diminuer au fur et à mesure de l'affinement du dossier, fondé sur ces hypothèses maximalistes pour le moins douteuses, voire carrément fallacieuses, va continuer de s'effondrer, pour passer largement au-dessous de 10% pour peu que le transitoire perdure. (...)

### Opacité sur les coûts



Quant au coût réel de l'opération, c'est le blackout total. Depuis 2003, on s'en tient prudemment aux chiffres officiels de l'avant-projet, comme si rien ne se s'était passé. Impossible de connaître la charge prévisionnelle finale, qui est pourtant forcément réévaluée en principe 2 fois par an pour mobiliser les ressources financières nécessaires. Pourquoi un tel mystère ? Les surcoûts sont courants dans ce genre d'opération complexe, surtout que la Maîtrise d'ouvrage a sérieusement comprimé la charge entre les 2 tours de l'avant-projet en 2003, sans aucune raison technique apparente (aléas réduits arbitrairement de 5,9 à 3,5%, au lieu de 10% habituellement à ce stade), tout en supprimant tous les détails de l'estimation qui figuraient au départ, sans doute pour en compliquer le suivi ultérieur, pressentant un très possible risque financier. La note de la RATP de juillet 2006 se contente laconiquement d'affirmer que "le déroulement du projet est conforme aux prévisions aussi bien en planning qu'en coût". On n'en saura pas plus, jusqu'à ce que les éventuels surcoûts sortent du bois quand les crédits seront épuisés ... (...)

Pour lire l'intégralité du dossier, [cliquez ici](#)

Mercredi 13 Décembre 2006

[Orbital et Rocade de Paris](#)

Lu 18859 fois