

Réunion de Presse

**LES FUTURS DEBOIRES DU TRAMWAY
DES MARECHAUX SUD A PARIS**

*Le Tramway T3 sera mis en service dans des conditions fortement dégradées:
Malchance provisoire, ou tromperie et gaspillage d'argent public?*

1) - Rappel sommaire de la genèse du projet.

**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.

**Une délibération
piétinée**

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. Malgré ces

précautions, la concertation ne manque pas cependant de tourner à la contestation (cf. article de la Vie du Rail du 4 juillet 2001 - Annexe 1). Mais cela n'empêche pas la nouvelle Municipalité, juge et partie en l'occurrence, de donner une suite favorable et de poursuivre imperturbablement "son" projet des Maréchaux, soi-disant lancé par l'équipe précédente.

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 abattages 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.

**Le site des Maréchaux
désavoué
par la population ...**

... ce que confirme un sondage REPRESENTATIF !

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%**.

2) - Les travaux

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

De longs et pénibles travaux

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, 1^{er} mètre carré de gazon, atelier, dévoilement du "nez" du tramway, 1^{ère} 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 ...

3) - Des conditions de mise en service nettement dégradées

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 perde.

Quant à l'évolution favorable de ces paramètres d'exploitation au cours du temps, que le STIF fait mine de croire, lors de son Conseil du 20 septembre, en fixant quand même un terme au provisoire indéterminé de la RATP (18 mois), à l'issue de laborieuses négociations, selon ce qui nous a été rapporté, il faut naturellement la rechercher et l'espérer (annexe 3). Mais l'exemple du tramway T1, où l'on a dû finalement se résoudre à "détendre les tableaux de marche" après des années de mises au point diverses sans effet (en clair, baisser la vitesse et augmenter le temps de parcours aux heures de pointe), n'est pas de bon augure. Si l'on arrive à combler quelque peu l'écart entre prévision et réalité - à quel prix et avec quelle incidence sur les autres usagers de la

**Un précédent fâcheux :
le tramway T1**

voie publique (véhicules d'intervention d'urgence, automobilistes captifs, taxis, nombreux professionnels les plus divers) -, ce ne sera probablement pas plus de la moitié, à notre avis, en nous basant

pragmatiquement sur le T1, non pas en province, mais exploité en Ile de France ... Au passage, nous observons que cette ligne T1, très similaire au T3, en service depuis 1992 à quelques kilomètres seulement du Périphérique, présente des performances calamiteuses : irrégularité, retards, surcharge, fraude, mauvais indice de satisfaction des usagers ...

Quoique très similaire au futur T3, cette ligne T1 n'est jamais citée dans les dossiers, comme si elle n'existait pas ...

Le STIF, alerté par nos soins dès le 30 août, et sans doute embarrassé par cette mauvaise nouvelle signale bien dans son communiqué de presse la période transitoire pour la vitesse, mais non pas

pour l'intervalle, paramètre sans doute considéré comme secondaire. Or, cette notion est essentielle pour le confort des usagers. En effet, en réduisant la capacité de 25% en passant de **4 à 5' d'intervalle**, on rapproche dangereusement la capacité maximum du système (3600 voy/h) du trafic dimensionnant estimé à 3500 à l'heure de pointe. Les surcharges seront inévitables, à la moindre irrégularité de quelques secondes ! Et ceci se produira inmanquablement. On observe aussi que la Ville de Paris, d'habitude si prompte à communiquer à tout propos, s'est abstenue de communiqué de presse sur la délibération du STIF relative à la mise en service du T3, alors qu'elle se réjouissait bruyamment de la décision suivante sur la poursuite du projet d'extension ...

Quant au coût réel de l'opération, c'est le black out 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 ...

**Coût final ?
Mystère ...**

4) - Les Maréchaux: un choix "**non**" éclairé...

Le Journal du tramway n° 1, de septembre 2002, titrait péremptoirement:

Les Boulevards des Maréchaux: un choix éclairé...

Assurément NON!

C'était un choix rétrograde, tourné vers le passé, alors qu'il existait une solution moderne, d'avenir, infiniment plus efficace, résolument inscrite dans le long terme, dans une vraie perspective de développement durable. Les Maréchaux sont essentiellement un projet urbanistique municipal, un "boulevard jardiné" comme le dit l'avant-projet, dans un secteur déjà totalement urbanisé, sans aucune vision des besoins de déplacements en rocade de l'agglomération centrale. On aura dépensé plus de 300 M€ pour des plantations et un beau pavage sur 8 km, et accessoirement un service assez peu amélioré par rapport au site propre PC1 pour les usagers des TC -outre la suppression d'1/3 des arrêts et les ruptures de charge imposées aux extrémités-, tout en compliquant la vie de centaines de milliers d'usagers de la voirie, notamment

des urgences et des professionnels, tant à Paris qu'en banlieue. C'est clairement une dépense inconsidérée imposée aux contribuables et aux acteurs économiques, même si le système venait à fonctionner correctement un jour.

La Ville de Paris, assistée de la RATP, chargée de justifier le projet laborieusement en "tirant sur les chiffres" dans les dossiers techniques pour en faire un transport "performant" (concept cyniquement ajouté mais non démontré entre la concertation préalable et l'enquête publique pour faire face aux critiques), a persisté malgré toutes les mises en garde dans son idée fixe : un mauvais projet de transport collectif, onéreux pour les finances publiques, le tout pour des raisons essentiellement idéologiques. On veut "notre tramway à nous», bien visible en voirie, ceinturant Paris et gênant un maximum d'automobilistes locaux (suppression de centaines de places de stationnement ...), mais surtout de banlieue par l'effet de "**muraille roulante**", qui n'est plus une rumeur, mais une réalité. Nous venons d'apprendre que la sortie "Porte d'Italie" de l'autoroute A6b allait être fermée à titre expérimental, à la demande du Kremlin-Bicêtre excédé par les embouteillages permanents depuis les travaux et la fermeture du souterrain de la Porte d'Italie.

Inquiétudes en banlieue

Et on n'évoquera que pour mémoire, en cette période de souvenir, les 400 beaux platanes méchamment sacrifiés (réputés "malades", mais ceux d'à côté étaient sains ...), ainsi que le saccage du petit bois, l'un des derniers sauvages à Paris, à l'emplacement de l'atelier-garage près de la place Balard.

Pourra-t-on mettre un terme un jour au provisoire, ce que tous les officiels font semblant de croire, à part quelques irréductibles opposants, immédiatement accusés de colporter des rumeurs, voire des "âneries"? Rien n'est moins sûr. La faute à quoi ? Aux traversées de carrefour très nombreuses et fréquentées, avec d'importants tourne-à-gauche dans les 4 sens, qui empêchent la fameuse priorité "absolue" aux tramways dans leur traversée, en vertu de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, dont le dernier arrêté modificatif date d'avril 2002. Et accessoirement à la maîtrise des temps de stationnement (qui sera d'autant plus aléatoire que la régularité ne sera pas assurée, phénomène bien connu dans tous les transports de surface. Cet argument a d'ailleurs servi sans pudeur à dénigrer les lignes PC qui venaient d'être mises en site propre à grands frais et encensés lors de leurs inaugurations....

Peut-on espérer au moins une mise à niveau?

Imprévu, malchance ? Que nenni. Avec l'expérience du T1 à proximité et à disposition, le fiasco des Maréchaux était parfaitement prévisible, comme le montre notamment le tract de 2003 ci-joint (annexe 4). On y prédisait par simple extrapolation la **lenteur** -encore optimiste- de 17/18 km/h et l'**irrégularité** à cause des nombreux carrefours (les fameuses "Portes", dont au moins 5 grandes, qui portent bien leur nom).

Outre nous, de très nombreuses personnes avaient émis des doutes sur les fondements du projet en termes de vitesse et de capacité. Ainsi, les Rapporteurs lors de l'Enquête publique, avaient subodoré les allégations risquées -pour ne pas dire fantaisistes- des Maîtres d'ouvrage qui parlaient de "priorité absolue" aux feux. Lors d'une visite au PC Lutèce de la Préfecture de Police qui gère l'ensemble de la circulation parisienne, il leur a été précisé que cette priorité serait "maximale" et non "absolue" (p. 56 du rapport d'Enquête). Nuance de taille. Et par ailleurs de nombreux citoyens avaient émis des avis très sentis sur le projet lors de l'Enquête : Voir l'annexe 5 qui donne un petit florilège d'avis extraits de l'annexe 3 au rapport d'Enquête Publique. Pourtant, malgré ces mises en garde de tous côtés, les Maîtres d'ouvrage ont fait la sourde oreille et ont décidé sans hésitation de passer outre, espérant une bonne étoile et/ou l'oubli du public avec le temps ... Hélas pour eux, la triste réalité se rappelle aujourd'hui à leur bon souvenir !

D'ailleurs, lors de la dernière Commission Extramunicipale des Déplacements de Paris, l'adjoint au Maire chargé des Transports a indiqué que les "experts" connaissaient les conditions moins favorables de fonctionnement du T3 depuis longtemps. Il serait intéressant de savoir **qui était au courant et depuis quand**. Nous attendons la réponse.

Dans ces conditions, il est donc assez probable que la vitesse "commerciale" de 20 km/h à l'heure de pointe du matin (notion plus exigeante que la vitesse "moyenne" selon la norme UTP, mais que nos dits "experts" confondent allègrement sans y attacher la moindre importance ...) ne sera jamais atteinte.

==> Le tramway parisien T3 sud est un exemple parfait **d'expérimentation hasardeuse**, selon une jolie formule du Président de la République relativement à d'autres projets. Les apprentis sorciers ont fait un pari risqué sur l'avenir, à nos frais; ils risquent bien d'avoir perdu.

Les Décideurs finaux, eux aussi, ont été illusionnés par la Maîtrise d'ouvrage, ainsi que la société civile, jusqu'à preuve du contraire, en affirmant "**Le tramway des Maréchaux représente un saut quantitatif (vitesse et capacité) et qualitatif (confort) incontestable**" lors du débat public sur l'extension. Pour notre part, nous contestons fermement cette prétention sur les 2 aspects. En vérité, c'est un "saut de puce" qui attend les usagers, dont la déception sera grande après des années d'active communication-propagande savamment orientée, toute à la gloire du tramway sans aucune prudence.

+

A la réflexion, d'ailleurs, on se demande **qui sera vraiment satisfait du tramway des Maréchaux**:

Y aura-t-il au moins des catégories de personnes satisfaites ?

-- les usagers, après une période de contentement (ils en ont tellement "bavé" pendant 3 ans et demi) montreront leur déception et leur grogne dans quelques mois, comprimés aux heures de pointe, à plus de 80% debout, dès les premières chaleurs. L'effet d'entraînement par attractivité sur les non usagers actuels risque d'être des plus réduit ;

-- les cyclistes ont manifesté leur insatisfaction des pistes cyclables morcelées, remaniées à l'occasion des travaux (elles existaient déjà), et de toute façon ils ne pourront jamais monter leur vélo à bord comme sur le T2, semblable à la PCF ;

-- les riverains et les habitants du secteur sont majoritairement mécontents; on leur supprime 1/3 des arrêts de bus, de nombreuses places de stationnement dans des quartiers qui en manquent déjà cruellement, alors qu'il suffisait d'instituer le stationnement payant, au reste prévu à juste titre pour tout Paris ; sans parler des embouteillages permanents, même de nuit, et du bruit et de la pollution consécutifs; comme la plupart des objectifs affichés pour justifier un projet dont la majorité des Parisiens et des Franciliens ne voulaient pas selon le sondage IFOP de 2003, celui-ci ne sera pas non plus tenu ;

-- les professionnels motorisés et les services prioritaires (taxis, ambulances, services publics divers) privés de leur voie réservée, se plaignent déjà des nouvelles conditions qui leur sont faites, et qui perdureront, c'est un euphémisme ;

-- quant aux Communes riveraines, elles ont déjà compris leur douleur face à la "muraille roulante" qui les attend pour des décennies (Le Kremlin-Bicêtre par exemple, mais les autres aussi, qui ont perdu leur enthousiasme du début).

Alors, qui reste-il ? Quelques paysagistes satisfaits de leur joyau et de quelques œuvres d'art, des "bobos" endoctrinés, de "doux rêveurs" sans souci de la dépense et des "idéologues" qui espèrent sauver la Planète avec ce système de transport inadapté au contexte local, dépassé dès le départ dans le cas présent, sans aucune capacité de réserve, et donc sans attractivité sur les "vilains automobilistes" qui osent se déplacer avec leur véhicule en proche et moyenne banlieue, censés se précipiter vers cet "extraordinaire" engin aux performances fabuleuses ... D'ailleurs la réduction de la pollution, objectif mis en avant pour justifier la nouvelle politique parisienne, dont ce tramway-là est emblématique, semble se faire attendre. Elle fait l'objet de rapports opposés et controversés.

La question du CO₂ et des gaz à effet de serre, très sérieuse, est à traiter globalement au niveau des

**Et la Planète à sauver,
alors ?**

Etats et des accords internationaux, par des mesures d'une autre ampleur (taxes croissantes sur les énergies fossiles, recherche active d'énergies de substitution, mesures incitatives - et aussi peu coercitives que possible - à la réduction de la consommation, éco-constructions, réduction des transports aériens ...). L'effet recherché par ce projet dans le domaine du Développement durable restera probablement un échec partiel (moindre réduction attendue des trajets motorisés) et sera maigre, outre le fait qu'il provoque un mécontentement quasi généralisé ...

Le tramway des Maréchaux n'est pas un projet à la hauteur de l'agglomération centrale : essentiellement parisien, il regarde l'avenir ... dans un rétroviseur !

5) - Quelles mesures prendre maintenant ?

5 - 1 - Sur le T3 proprement dit

-- Lancer rapidement une enquête de la Cour des Comptes pour démonter le processus qui a conduit à ce fiasco, qu'il perdure ou qu'il ne soit que partiellement rattrapé.

-- Conformément à l'article sur le Comité de suivi du T3 prévu, nous demandons à en faire partie. Et si dans 18 mois, les performances ne sont toujours pas totalement atteintes, nous proposons d'amoinrir les dotations à la Ville de Paris à due concurrence du manque de rentabilité observé, par rapport à celui promis. Ainsi, nous avons calculé qu'avec un rattrapage de l'écart de moitié, ce qui constitue déjà un challenge à notre avis, à coût initial respecté, la pénalité serait de l'ordre de 40% (TRI de l'ordre de 10% au lieu de 16,4% dans le contrat). Nous proposons que cette somme soit intégralement utilisée à **relancer les études de réactivation de la PCF**, qui, elle seule, est de nature à réduire dans des délais raisonnables les trajets de rocade en banlieue, sans attendre un hypothétique et lointain "métrophérique".

-- Exiger que des bilans soient régulièrement publiés sur le fonctionnement de la ligne.

5 - 2 - Sur l'extension du T3 à l'est et au nord

-- Evidemment, ne pas persévérer dans cette voie très douteuse en mettant fin aux études de l'extension du T3 à l'est et au nord qui ne présente aucun caractère d'urgence après la perte des JO 2012 et se trouve contraint de s'arrêter à la Porte de la Chapelle, incapable d'aller plus loin comme le réclament de nombreux acteurs à l'ouest de cette Porte, sous peine d'une coupure intermédiaire. Car les promesses de vitesse, de capacité et de régularité sont des plus hasardeuses. Attendre au moins 18 mois pour voir ce qu'il en retourne en définitive, selon l'adage de la sagesse populaire: "*Errare humanum est, perseverare diabolicum*".

De toute manière, au cours du Débat public, il a été démontré l'inutilité de l'extension du T3 à moyen terme, en raison de la capacité suffisante (et qui va augmenter prochainement) des bus PC. Voir Cahiers d'acteur n° 3 et 12, en annexe 6.

-- Profiter de ce répit pour lancer un audit général par un Cabinet international indépendant sur la problématique des différentes rocades à Paris (Petite Ceinture ou Maréchaux) et en banlieue (Orbitale-Orbival notamment: métro ou tramway), en utilisant par exemple les crédits récemment votés pour les études et la pénalité ci-dessus évoquée.

Nous avons eu connaissance assez récemment d'un **rapport RFF/SYSTRA du 18 avril 2006**, après

**Une récente étude sur
la Petite Ceinture
dissimulée au public!**

des mois de recherche, sur les enjeux importants et les potentialités ferroviaires (voyageurs et fret) de la PCF entre Evangile et Bibliothèque François Mitterrand (BFM) ou Bercy/Gare de Lyon, mise à jour d'un rapport confidentiel de 2001, élaboré dans le cadre du PLU de Paris et transmis à 3 Maires-adjoints. Qu'en ont-ils fait, alors que le Débat public sur l'extension du T3 était toujours en cours ? Cette importante étude (résumée en annexe 7) a été dissimulée aux acteurs. Dans quel but, la question se pose ?

L'étude montre notamment que les toutes les infrastructures nécessaires coûtent 1/3 de moins que celles du TME (370 M€ contre 560 M€ 2005). Il y aurait lieu d'y ajouter la partie manquante au nord, sans difficulté particulière, et d'en retirer la part dédiée au fret. Ces 2 aspects doivent sensiblement s'annuler au le plan financier. Et bien entendu, aucune perturbation n'est à redouter sur les Maréchaux Est et Nord, pour tous les usagers TC et autres, aussi bien pendant les travaux qu'en stade définitif.

On rappellera, pour mémoire, que Berlin a rouvert complètement sa mythique Petite Ceinture, autant que celle de Paris, de 37 km de long, en 2002, après 41 ans d'interruption, sans aucun état d'âme... Pourquoi donc tant d'atermoiements à Paris?

**LE TRAMWAY DES MARECHAUX SUD RISQUE DE CONSTITUER RAPIDEMENT
UN VERITABLE SCANDALE TECHNICO-ECONOMIQUE.
LES USAGERS ET LES CONTRIBUABLES FRANCILIENS AURONT ETE TROMPES.
EN ATTENDANT, IL FAUT STOPPER SON PROJET D'EXTENSION.
QUESTION A REVOIR EN CAS DE BILAN ENTIEREMENT POSITIF - PEU
PROBABLE- DU FUTUR T3.**

Association ORBITAL
103 Avenue d'Italie - 75013 PARIS

Association ROCADE DE PARIS
6 rue de l'Abbé Pouchard -94160 ST-MANDE