

N° 005438-01

août 2007

## **Avis du CGPC sur le bilan LOTI des gares RER du Stade de France**



**CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES**

**Rapport n° 005438-01**

**Avis du CGPC**  
**sur le bilan LOTI des gares RER**  
**du Stade de France**

établi par

**Jean LAFONT,**  
ingénieur général des ponts et chaussées

**Jean-Pierre TAROUX,**  
chargé de mission

**Destinataires**

Le Directeur général de la mer et des transports  
Le Directeur des transports ferroviaires et collectifs

---

## note à l'attention de

Monsieur le Ministre d'Etat,  
Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

Monsieur le Directeur général de la mer et des transports

**à l'attention de**

**Monsieur Patrick VIEU**

Directeur des transports ferroviaires et collectifs

ministère  
de l'écologie  
du développement  
et de  
l'aménagement  
durables

La Défense, le 16 août 2007

### Rapport : n° 005438 -01 : Avis du CGPC sur le bilan LOTI des gares RER du Stade de France

Conseil général  
des Ponts  
et Chaussées  
le vice-président

Par note du 11 mai 2007, vous avez demandé que le **bilan LOTI des gares RER du Stade de France** soit soumis à l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées, selon les dispositions de l'article 9 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984.

Je vous prie de trouver ci-joint l'avis du CGPC sur ce bilan, en date du 27 juillet établi par M **Jean LAFONT**, ingénieur général des ponts et chaussés et M. **Jean-Pierre TAROUX** chargé de mission au CGPC.

Les principaux points signalés sont les suivants :

- les objectifs assignés à l'opération sont atteints notamment ceux concernant la desserte des manifestations courantes et des grandes manifestations du stade de France. Même si on constate, malgré une bonne maîtrise des coûts d'investissements, une très forte augmentation des coûts d'exploitation et un trafic de la clientèle du stade très inférieur aux estimations, la rentabilité socioéconomique est très satisfaisante. Cependant des incertitudes subsistent sur les évaluations réelles des gains de temps et la prise en compte des migrants est très sommaire ;
- le rapport de bilan s'interroge à juste titre sur la pertinence du périmètre du projet faisant l'objet de l'évaluation. En l'occurrence, l'évaluation a porté sur les seules gares RER, le choix de l'implantation du Stade de France étant ainsi considéré comme déjà arrêté, l'évaluation se faisant par rapport à une situation de référence sans desserte TC spécifique et, en fait, nettement dégradée, en raison de l'impact d'un équipement d'une telle importance sur la saturation de la voirie. Il aurait été sans doute plus satisfaisant de considérer le Stade et les gares comme une opération d'ensemble, avec néanmoins la difficulté de définir une situation de référence.

Le bilan LOTI de la desserte du stade de France doit être rendu public. Il devra ainsi que l'avis être mis sur les sites internet de la DGMT et de RFF. L'avis du CGPC sera également disponible sur le site internet du Ministère.

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
télécopie :  
01 40 81  
courriel :  
Cgpc  
@equipement.gouv.fr

Pour le Vice-Président,  
le Président de la 4ème section du CGPC,

*Signé*

**Claude GRESSIER**

**Liste de diffusion de l'avis n°005438-01**

- le directeur du Cabinet du ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables	1 ex
- le directeur du Cabinet du secrétaire d'Etat aux transports	2 ex
- le secrétaire général du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables	2 ex
- le directeur général de la mer et des transports	1 ex
- le directeur des transports ferroviaires et collectifs	2 ex
- le directeur des affaires économiques et internationales (à l'attention du chef du SESP)	2 ex
- le président de Réseau Ferré de France	1 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de sections du CGPC	7 ex
- la secrétaire de la 4ème section du CGPC	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT n°2	1 ex
- MM. LAFONT, CHAPULUT, TAROUX	3 ex
- archives CGPC	1 ex

# **Bilan LOTI de la desserte (gares RER) du Stade de France**

## **Avis du CGPC**

### **I. Historique**

L'organisation de la Coupe du Monde de football 1998 par la France rend nécessaire la création d'un stade de 80 000 places destiné aux rencontres les plus importantes. Suite à l'examen de plusieurs emplacements potentiels, le site du Cornillon, au Nord-Est du secteur de la Plaine Saint-Denis et à 3 kilomètres du boulevard périphérique Parisien, est retenu le 17 octobre 1993 par le Conseil des Ministres.

Le schéma prévisionnel de desserte du Stade lors des manifestations s'appuie sur une limitation de l'offre potentielle de transport en véhicules particuliers et une utilisation massive des transports en commun, concernant environ 2/3 des spectateurs. Cet objectif rend indispensable une réorganisation du système de déplacements sur la Plaine Saint-Denis.

Les études réalisées dans des délais très courts par le STP et la SNCF font apparaître que seules les lignes B et D du RER sont à même de dégager une capacité résiduelle correspondant à la demande de transport potentielle. Une première option, combinant des installations sommaires sur la gare « La Plaine - Voyageurs » du RER B et l'aménagement d'une gare nouvelle sur le RER D, n'apparaît pas adaptée. Des études complémentaires conduisent à proposer les orientations suivantes:

- ne pouvant être agrandie, la gare du RER B est déplacée vers l'Est, à 650 m du stade;
- la nouvelle gare du RER D est installée entre l'A86 et la rue du Landy, à 1 200 m du stade

Ce choix est retenu dans le schéma de principe, pris en considération par le STP 19 mai 1994.

L'enquête publique est lancée le 6 juin 1994. Les travaux se déroulent de début 1995 à fin 1997. Les gares sont inaugurées dans les délais en janvier 1998.

Le dossier fixe au projet les objectifs suivants:

- accompagner le redéveloppement économique et urbain de la Plaine Saint-Denis;
- assurer les dessertes des manifestations courantes au Stade de France sans dégrader les transports de la vie quotidienne;
- assurer les dessertes des grandes manifestations du Stade de France avec un maximum d'efficacité;
- dimensionner correctement les installations des gares, au regard des flux de voyageurs et des contraintes de sécurité;
- garantir la pérennité des autres activités ferroviaires, en particulier de fret.

### **II. La situation de référence**

#### **2.1 Situation ex ante**

Les études retiennent les hypothèses suivantes:

- utilisation du Stade: 25 manifestations courantes (20 000 – 40 000 spectateurs); 15 grandes manifestations (40 000 – 80 000 spectateurs)
- réseau TC : réseau existant, auquel viennent s'ajouter les opérations prévues au XIème CPER (interconnexion du RER D entre Châtelet et Gare de Lyon), première étape d'EOLE et de METEOR, prolongement de la ligne 13 de métro à la station Saint-Denis Université
- réseau routier: réseau de la situation de base précédant le projet, avec la construction de 20 286

places de stationnement sur le site, pour faire face aux grandes manifestations

Ce calcul s'appuie sur une capacité résiduelle d'acheminement en TC estimée à 9 000 spectateurs, cela sur le seul RER B.

Il n'est pas fait d'hypothèses particulières sur le rythme de développement de la Plaine Saint-Denis.

## **2.2 Situation ex post**

La situation réelle n'induit pas de changement notable en ce qui concerne le réseau TC, en dépit du retard de la mise en service de METEOR et d'EOLE; un changement plus important concerne le RER D, où les 39 navettes quotidiennes assurant la liaison Gare de Lyon – Gare du Nord n'ont jamais circulé.

La différence essentielle porte sur la fréquentation du Stade, qui s'est révélée sur la période 1998 - 2005 inférieure de 25% environ aux prévisions initiales de 1 650 000 spectateurs.

RFF est conduit également à réexaminer son hypothèse initiale sur le nombre de places de parking évitées, en le ramenant à 13 000 places: la construction du Stade de France a intégré 5 000 places de parking réservées aux spectateurs; en outre, le chiffre initial ne prenait pas en compte la capacité résiduelle de la voirie de proximité, évaluée à 2 300 places par une étude du STIF d'août 1993.

## **III. Consistance du projet**

### **3.1 Dossier de DUP**

Le projet, dont la SNCF est la maître d'ouvrage, comprend:

- le déplacement 300 m à l'Est de la gare de « La Plaine-Voyageurs » du RER B, sur un emplacement situé à 650 m du Stade offrant des emprises plus importantes. La nouvelle gare s'organise autour de 2 quais de 14 m de large desservis chacun par 2 voies de même sens
- la construction de la nouvelle gare du RER D sur le seul emplacement possible, correspondant aux emprises SNCF à l'Est du faisceau ferroviaire situé entre l'A86 et la rue de Landy. Le trafic s'écoule sur 3 voies articulées autour de 2 quais.

Le projet prévoit une desserte permanente de 8 trains par heure et par sens de la gare du RER B, de 4 trains en heures creuses. Pour la gare du RER D, ces fréquences sont inversées, dans le cadre d'un dispositif de renforcement de la desserte de Paris intra-muros hors période de pointe.

Un dispositif particulier est prévu lors des manifestations, afin de permettre l'acheminement des spectateurs entre 18h et 20h à l'aller et leur retour dans un délai d'une heure, en prévoyant que les voyageurs se partagent de manière équitable entre les 2 gares. Il est dimensionné en fonction d'une part modale des RER de 63%.

### **3.2 Évolution de la consistance du projet**

La desserte permanente s'est renforcée avec le temps sur chacune des lignes RER, augmentant sensiblement la capacité.

La desserte lors des manifestations s'est adaptée à l'utilisation effective du stade, évoluant vers une configuration plus souple; globalement, les schémas de desserte ont été revus à la baisse, ils correspondent à des parts modales des RER inférieures aux perspectives initiales (et une part plus

importante de la gare du RER B que de celle du RER D) de 38%, 58% et 56% pour les petites, moyennes et grandes manifestations.

#### **IV. Coûts et financement**

##### **4.1. les coûts d'investissements en infrastructures.**

Ces coûts se sont élevés à 102,1 M€ dont 66M€ pour la gare du RER B et 36,1M€ pour la gare du RER D

Ils se sont avérés inférieurs de l'ordre de 4% aux prévisions de la DUP à périmètre constant ( c'est à dire hors bâtiments voyageurs et abris quais).

Le financement est assez différent de la DUP dans la mesure où le financement devait se faire uniquement dans le cadre des CPER (40% Etat, 40% Région et 20% SNCF); en réalité la SNCF a financé un peu plus (23,4%) dont la moitié dans les CPER, l'Etat a participé légèrement plus que prévu (40,8% ), la région nettement moins (32,8%) et le STP pour 3,2%, bien que ne figurant pas dans le financement initial. En revanche, par rapport à l'avant projet, le STP a nettement moins participé (près de 21 points de moins) et la SNCF aussi (13 points de moins).

##### **4.2. les coûts d'investissements en matériel supplémentaires.**

Ils sont estimés en ex ante à 37,9 M€ . Il n'y a pas eu d'analyse ex post explicite aussi le chiffre ex ante a été retenu. En fait, on peut s'interroger sur ce chiffre inchangé alors que les situations réelles sont différentes des prévisions : le trafic (cf chapitre ci après) lié au stade a baissé de 35% mais le trafic des migrants a fortement progressé mais comme l'évolution en ex ante n'est pas explicitée, on ne peut pas conclure à une compensation des deux effets, qui justifierait l'hypothèse sur le cout réel du matériel.

#### **4. Les coûts d'exploitation;**

Ceux-ci sont mesurés en différentiel par rapport à une situation de référence.

Les études ex ante prévoient une économie d'exploitation de 1,1 M€2004 essentiellement liée à la nouvelle voie de retournement en gare du RER D: des navettes gare de Lyon - gare du Nord devaient bénéficier d'une économie de parcours importante. Ces navettes n'ayant jamais circulé dans les faits, les analyses ex post conduisent au contraire à identifier un surcoût d'exploitation de 1,5 M€ en moyenne, ce qui conduit au total à une sous estimation de 2,6 M€ des charges d'exploitation.

#### **V. Les trafics.**

On distingue les trafics des migrants (voyageurs concernés directement ou indirectement par l'opération) et la clientèle du stade de France.

##### **5.1. le trafic des migrants.**

A l'ouverture des gares, le trafic réel des migrants bénéficiant du projet correspond aux valeurs prévues à l'ex ante (6500 voyageurs quotidiens). Entre 1998 et 2004 , il se caractérise par :

- une dissymétrie importante d'utilisation des deux gares (la gare RER B capte 80%), expliquée

par l'emplacement privilégié de la gare « la plaine - stade de France » du RER B.

- une montée en régime importante, non évoquée par les études ex ante, liée au développement local du site, sous estimant ainsi le nombre de migrants bénéficiant du projet (2,4 millions en 2004 contre 1,7 millions en 1998 ). L'absence d'enquête ex post ne permet pas de caractériser cette montée en régime et de déterminer notamment la part des trafics reportés et induits.

Par ailleurs , des analyses spécifiques ont permis de montrer que l'utilisation des gares RER du stade de France reposait majoritairement sur leur proche périphérie. Le caractère local de l'impact du projet est confirmé par la prédominance de la marche à pied (plus de 60%) dans les modes de rabattement.

- Pour les motifs de déplacement, le principal motif est d'ordre professionnel (près de 79%).

## **5. le trafic lié au Stade de France.**

On constate que la fréquentation du stade de France est plus faible que prévue (en moyenne 25%), la cause principale en est l'absence de club résidant, contrairement aux hypothèses de la DUP. Le trafic réel en résultant est inférieur de 48% intrinsèquement par rapport à la DUP et de 35% avec correction de la nouvelle situation de référence (fréquentation réelle).

Trois explications peuvent être avancées pour expliquer ce dernier écart :

- *une sous estimation de l'utilisation de la voiture* : le stationnement hors parking est important en périphérie du stade, échappant aux dispositifs de contrôle communaux et préfectoraux, mais l'importance de ce phénomène est difficile à évaluer.
- *une sous estimation du nombre de cars* : les dispositifs mis en place permettent d'accueillir 350 cars, ce qui peut correspondre à 25% du trafic d'une grande manifestation.
- *le rôle non marginal des autres lignes de TC* : ainsi la ligne 13, dont la station St Denis-porte de Paris a fait l'objet d'aménagements spécifiques liés à la construction du stade, joue un rôle important. (20% du trafic des TC et 10% du trafic total). En fait, la DUP n'indiquait rien sur l'utilisation de cette gare, ni sur l'utilisation du réseau de bus, bien que celui-ci ne puisse jouer un rôle important dans la desserte du stade.
- On constate par ailleurs que la majorité des spectateurs du Stade utilisent les RER pour les relations avec Paris (environ 95%).

En outre, l'utilisation est fortement dissymétrique: plus des 2/3 empruntent le RER B, contrairement à la DUP qui prévoyait une quasi équivalence des deux gares.

## **VI. Gain de temps et qualité de service.**

### **6.1. les gains de temps.**

Deux catégories d'utilisateurs sont à considérer, comme pour les trafics, les migrants et la clientèle du stade.

- i) les migrants : la mise en oeuvre du projet de gares du stade de France n'a pas donné lieu à un travail spécifique permettant d'appréhender les gains de temps réels des migrants. Les valeurs issues de modélisations en ex ante ont donc été conservées, après vérification de leur ordre de grandeur qui paraît cohérent au vu, d'une part, du temps d'arrêt en station d'un RER et d'autre part, de l'impact limité pour les migrants du déplacement de 300 m de l'ancienne gare du RER B et de la création de la gare du RER D dont l'emplacement est moins central. Ainsi le gain de temps individuel moyen par trajet est de 1mn 46 s pour les passagers



- provenant ou à destination de la Plaine St Denis (augmentation de l'accessibilité)
- la perte de temps individuelle moyenne par trajet est de 1mn 13 s pour l'ensemble des autres utilisateurs du RER D (présence d'un arrêt supplémentaire augmentant le temps de parcours).

La combinaison de ces phénomènes conduit à une compensation globale des effets positifs et négatifs sur les migrants, expliquant l'absence de voyageurs reportés de la route ou induits

ii) la clientèle du stade de France.

Comme pour les migrants, ils n'ont pas été mesurés en ex post.. Deux difficultés peuvent expliquer cette absence :

- l'afflux des spectateurs lors des manifestations nécessitant des protocoles spécifiques
- la situation de saturation prévue en référence n'a jamais eu lieu, car le projet l'a évité.

On a donc retenu les valeurs ex ante suivantes :

- 15 mn pour les 9000 spectateurs par manifestation qui auraient pu bénéficier de la capacité résiduelle du RER B
- 45 mn pour les autres spectateurs qui auraient utilisé la voiture en situation de référence et qui peuvent utiliser les TC en situation de projet.

## **6.2. La qualité de service.**

Le dossier de DUP ne donne pas d'objectifs chiffrés de qualité de service dans les nouvelles gares, mais celles-ci respectent les normes en matière de sécurité et d'information des clients.

Certains problèmes rencontrés au départ de l'exploitation ont été résolus (remplacement des ascenseurs, revêtement antidérapant des passerelles,...) mais les installations d'abris demeurent peu nombreuses et mal placées.

Parmi les indicateurs des contrats STIF/SNCF, deux indicateurs concernent les gares: l'un directement, puisqu'il caractérise l'état des gares (netteté qui agrège 3 critères : propreté, vétusté et maintenance), l'autre indirectement, car il caractérise la disponibilité des écrans infogares. En pratique le coefficient de conformité pour l'indicateur de netteté est supérieur à la moyenne transilienne pour la gare du RER B. Aucune indication n'est disponible pour le RER D, car elle ne fait pas partie de l'échantillon retenu pour mesurer cet indicateur, son trafic étant 5 fois inférieur à celui de la gare du RER B.

## **VII La rentabilité socioéconomique.**

Le calcul de la rentabilité socioéconomique ex post s'appuie sur les coûts d'investissements réels, l'utilisation effective du stade et la fréquentation constatée des gares des RER.

Les avantages qui ont été pris en compte sont les suivants :

- les gains de temps (sur la base des données ex ante cf §6.1.)
- le report de la voiture particulière avec les avantages spécifiques suivants :
  - décongestion
  - coûts d'utilisation de la VP
  - stationnement
  - sécurité
  - pollution locale
  - effet de serre
  - bruit

la valorisation du report de la voiture est conditionnée par l'utilisation réelle du stade, une part modale des TC moins importante que prévue et la réduction du nombre de places de stationnement évitées (7000 places disponibles sur la voirie et dans les parkings du stade) qui est indépendant du trafic car le calibrage du stationnement est basé sur une utilisation ponctuelle du stade à pleine capacité indépendante du flux moyen de spectateurs.

- la variation des charges d'exploitation (comptée négativement en ex post .cf § 4.3.)

On constate un changement dans la structure des avantages (hors variation des charges d'exploitation) entre la situation ex post et la situation ex ante réestimée sur une base homogène, à savoir la circulaire du STIF de 2001. Ainsi les gains de stationnement passent de 44% à 38%, les gains de temps restent à 28%, et les gains de décongestion passent de 21% à 25%. De plus, en valeur absolue, les avantages diminuent de 29,6 M€ à 21,6M€ (la première année de mise en service), par suite du moindre trafic en TC que prévu et de la réduction du nombre de place de stationnement évitées.

Globalement, la rentabilité socioéconomique (TRI) est de 10,1% contre 19,3% (en ex ante réestimé sur la base de la circulaire STIF) ce qui reste néanmoins supérieur au taux d'actualisation retenu (8%) et le taux de rentabilité immédiate passe de 17,9% à 5,8%, ce qui montre que la date de mise en service n'était pas « optimale » avec un taux d'actualisation à 8%.

L'hypothèse de compensation des gains et des pertes de temps des voyageurs quotidiens de l'évaluation ex ante a été conservée en ex post.

Il convient cependant de relativiser la baisse du taux de rentabilité pour la collectivité. D'abord le développement du site de la Plaine St Denis a entraîné une forte croissance du trafic dans les gares, hors desserte du stade de France (+70% de 2000 à 2004). Les usagers ont bénéficié de l'augmentation des fréquences permises par les aménagements réalisés. Cet avantage, évalué sommairement, à 7,5 minutes par voyageur (compte tenu de la pénibilité de l'attente sur les quais) conduit à un TRI de 12,9% au lieu de 10,1%. Ensuite, les investissements en parkings évités par la desserte du stade en TC sont assez incertains. Si on considère qu'il n'y a aucun stationnement sur voirie à proximité et que 25 000 places auraient été nécessaires sans le projet au lieu de 5000 construites en réalité, les 20 000 places économisées conduisent à un TRI de 12,9% au lieu de 10,1%. Par ailleurs il existe des facteurs probables de surévaluation de la rentabilité telles que le gain de temps estimé à 45 minutes et le fait que des manifestations se déroulent en dehors des heures de pointe. Au total la rentabilité devrait se situer dans une fourchette de 10 à 13%, de toutes façons très en deçà de celle évaluée en ex ante, mais elle reste très bonne compte tenu du taux d'actualisation de 8%.

## **VIII. Bilan financier de la SNCF et impact sur les finances publiques.**

Afin de combler certaines lacunes de l'évaluation ex ante (absence de considération de la durée des emprunts, non prise en compte des voyageurs disposant préalablement d'un abonnement de transport, et du trafic en situation de référence résultant de la capacité résiduelle d'acheminement du RER B) une réestimation du bilan financier ex ante a été réalisée en ex post, afin de pouvoir effectuer des comparaisons homogènes ex ante-ex post.

Deux bilans ont été évalués : celui propre à la SNCF (hors contribution publique) et celui pour la collectivité (avec contribution), pour deux dates clés : la première année de plein régime et 10 ans après. En pratique, compte tenu des données disponibles, les années 2001 et 2011 ont été retenues.

Pour la SNCF, l'évaluation ex ante indiquait un résultat (différentiel) déficitaire en 2001 (-0,4M€)

mais bénéficiaire en 2011 (2M€). Les résultats ex post montrent une forte dégradation des comptes (diminution des recettes par suite de la baisse du trafic et augmentation des charges d'exploitation cf § 4.3), puisque le déficit atteint 5,1M€ en 2001 et 2,8M€ en 2011.

Pour la collectivité, les tendances sont les mêmes, la contribution forfaitaire devait en ex ante atteindre 0,6M€ en 2001 mais diminuer de 1,8M€ en 2011. En réalité, celle-ci est de 5,2M€ en 2001 et devrait être de 2,9M€ en 2011 (soit une variation par rapport à la prévision du même ordre qu'en 2001 soit 4,6M€).

## **IX. Impact sur l'environnement**

Sur la base de l'étude d'impact réalisée pour le dossier de DUP, la SNCF s'était engagée à mettre en place des mesures afin de contrôler les effets du projet sur son environnement: des mesures des contributions sonores des circulations ferroviaires étaient prévues un an après la mise en service des gares et la conception des ouvrages devait comporter une étude architecturale spécifique et donner lieu à une démarche concertée, afin d'assurer leur bonne insertion paysagère dans le projet urbain de la Plaine Saint-Denis.

Le bilan ex post se borne à observer que le respect de ces engagements n'a pu être vérifié a posteriori, « faute de données disponibles et d'indicateurs de suivi ex post », mais que le projet n'a pas donné lieu à des plaintes de riverains ou d'utilisateurs après sa mise en service, ce qui semble confirmer que ses impacts ont été maîtrisés. Cette remarque vise vraisemblablement le bruit.

## **X. Impact sur le développement local de la Plaine Saint-Denis**

Le projet des gares du Stade de France est marqué par un ancrage territorial fort au coeur du site de la Plaine Saint-Denis. Cependant, les études ex ante n'ont pas mené d'analyse à ce sujet, restant focalisées sur la seule desserte du Stade. Il n'est dès lors pas possible d'effectuer des comparaisons avec les prévisions.

Les développements présentés par RFF dans le cadre du bilan, à partir des recensements de la population de 1990 et 1999 et d'enquêtes particulières menées par la SNCF et Plaine Commune, permettent d'établir plusieurs constats:

- une très forte hétérogénéité d'accessibilité des gares RER selon les quartiers, ce qui laisse penser que le projet a eu peu d'effet sur les zones les moins bien desservies;
- l'existence d'effets de coupure importants par le réseau des voies ferrées sur lesquelles circule le RER D; c'est le cas notamment pour le quartier Pleyel;
- le réaménagement de la Plaine Saint-Denis s'organise en particulier autour des noeuds de transport, dont les nouvelles gares du Stade de France, notamment celle du RER B. Néanmoins, les zones de plus fort développement ne sont pas celles directement impactées par le projet, ce qui tend à relativiser l'influence du projet;
- il y a un parallélisme frappant entre l'évolution du trafic quotidien des gares RER (hors manifestations) et celle de la population de la Plaine Saint-Denis
- la Plaine Saint-Denis devient peu à peu une zone d'activité majeure, accueillant de nombreuses entreprises qui se délocalisent depuis l'Ouest parisien et la Défense; attirées par des prix largement inférieurs mais également la bonne qualité des transports.

Face à ces observations contrastées, le bilan conclut « qu'il est difficile d'isoler l'impact des gares RER de celui des autres facteurs; depuis les diverses lignes de métro jusqu'au projet urbain » mais estime que « le projet a accompagné ce processus en participant à un dynamisme général, comme le

prouvent divers éléments relatifs à l'évolution de la population et des activités ».

## **XI. Conclusions.**

### **11.1. respect des règles de l'art :**

Ce bilan a été réalisé de façon globalement satisfaisante, compte tenu de l'information directement disponible, cependant il convient de noter que des lacunes importantes subsistent concernant particulièrement :

- le coût réel du matériel supplémentaire, qui n'a pas fait l'objet d'analyse spécifique.
- L'évaluation ex post du trafic des migrants non réalisée, permettant de caractériser la montée en régime
- l'absence d'évaluation des gains de temps réels, tant pour les utilisateurs du stade de France que pour les migrants.
- l'absence d'évaluation ex post du respect des engagements du maître de l'ouvrage dans le domaine environnemental

### **11.2. la qualité intrinsèque du bilan:**

Les objectifs assignés à l'opération sont atteints, notamment ceux concernant la desserte des manifestations courantes et des grandes manifestations du stade de France.

Malgré une bonne maîtrise des coûts d'investissements, la très forte augmentation des coûts d'exploitation et un trafic lié à la clientèle du stade très inférieur aux estimations, réduisent très sensiblement la rentabilité socioéconomique par rapport aux estimations initiales. Celle-ci, d'un niveau compris entre 10 à 13% reste néanmoins satisfaisante et se situe très au delà du minimum requis (égal au taux d'actualisation de 8%).

Ces chiffres doivent être cependant regardés avec prudence, car le calcul économique en milieu urbain n'a pas encore pu intégrer les impacts indirects tels que la rénovation urbaine, les problèmes d'équité...

Par ailleurs, on aurait pu parfaitement choisir une autre situation de référence, dans laquelle le développement de la Plaine St Denis se serait accompagné d'adaptations des infrastructures ferroviaires existantes, pour faire face à l'accroissement des besoins. Ainsi, certains investissements du projet (voie supplémentaire de la gare du RER B) auraient pu être alors considérés comme érudés, ce qui aurait amélioré la rentabilité du projet.

En revanche, les impacts sur les finances publiques sont très négatifs car la contribution publique du STIF, bien qu'en diminution, restera positive sur la décennie compte tenu de recettes plus faibles et de dépenses plus élevées que prévues (alors que la prévision dégageait un excédent à terme).

### **11.3. les leçons à en tirer.**

- le rapport de bilan s'interroge à juste titre sur la pertinence du périmètre du projet faisant l'objet de l'évaluation. En l'occurrence, l'évaluation a porté sur les seules gares RER, le choix de l'implantation du Stade de France étant ainsi considéré comme déjà arrêté, l'évaluation se faisant par rapport à une situation de référence sans desserte TC spécifique et, en fait, nettement dégradée, en raison de l'impact d'un équipement d'une telle importance sur la saturation de la voirie. Il aurait été sans doute plus satisfaisant de considérer le Stade et les gares comme une opération d'ensemble, avec néanmoins la difficulté de définir une situation de référence (quelle situation « optimisée » en l'absence de Grand Stade?).

On aurait pu aller plus loin – même si cette réflexion reste dans notre exemple un peu théorique,

vue l'urgence qui s'attachait alors à la réalisation de la desserte du Grand Stade – en considérant le projet de redéveloppement de la Plaine Saint Denis avec ses équipements et leurs dessertes comme une opération intégrée, à évaluer en tant que telle dans le cadre plus général de l'évaluation des politiques publiques.

Ces considérations relativisent la portée de l'estimation de la rentabilité socio-économique des seules gares RER du Stade de France

- l'intérêt d'une évaluation à long terme des impacts des charges récurrentes sur les finances publiques. Alors que le bilan socioéconomique est positif, la contribution publique résultant du solde des recettes directes et des charges (investissement et fonctionnement) est nettement plus forte que prévue. Cependant, on n'a pas comptabilisé en recettes, faute de données, les nouveaux migrants qui bénéficient des nouvelles dessertes.

Jean LAFONT  
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Jean-Pierre TAROUX  
Ingénieur ESTP, chargé de mission

Secrétariat général  
Bureau  
Rapports  
et Documentation  
TOUR PASCAL B  
92055 LA DEFENSE CÉDEX  
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45