

De même, pour plusieurs projets en cours de réalisation, le taux de rentabilité socio-économique, estimé dans les documents préparatoires dans une fourchette comprise entre 8 et 11 %, pourrait finalement s'avérer à peine supérieur au seuil nécessaire pour que la collectivité accepte de financer une infrastructure (taux fixé en 2000 à 8 %). D'autres pourraient avoir une rentabilité socio-économique inférieure. C'est le cas du projet de tramway T8 (Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse), du T5 (Saint-Denis-Garges-Sarcelles), du T7 (Villejuif-Athis-Mons-Juvisy) et du prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay. L'application à ces projets de la méthode de calcul modifiée par l'instruction cadre de 2004 ne garantirait pas non plus leur rentabilité.

3 - Une illustration : le bilan du tramway T1 Saint-Denis-Bobigny

Le tramway T1 de Saint-Denis à Bobigny a été mis en service à la fin de l'année 1992, soit 4 ans après la date prévue. Le bilan de la loi LOTI réalisé en 2003 met en lumière la forte fréquentation du tramway (80 000 voyageurs-jour fin 2000), supérieure aux prévisions du schéma de principe de 1983 et correspondant à une multiplication par 2,5 au regard du trafic des trois lignes de bus précédemment en service sur ce trajet.

En revanche, ce bilan fait aussi ressortir un service rendu inférieur aux objectifs du schéma de principe sur deux points importants : la vitesse commerciale moyenne réelle n'est que de 17 km/h au lieu de 19 km/h et l'intervalle minimal entre rames est de 5 mn au lieu de 4 mn. La RATP considère que cette moindre performance en termes de vitesse commerciale, qui est un facteur important de la rentabilité socio-économique des infrastructures de transport, s'explique par les difficultés de gestion des priorités de feux à des carrefours entre trois gestionnaires différents. La mise en service de ce projet a permis un report modal notable d'anciens piétons (7,3 %), mais moins élevé que prévu pour le trafic automobile (3,7 % au lieu de 6 %).

Le coût de construction de l'infrastructure a finalement atteint 139,2 M€ (valeur 1985), soit un dépassement de 46 % par rapport au schéma de principe et de 25,3 % par rapport à l'estimation de l'avant-projet. Ce coût se décompose entre 102,2 M€ pour l'infrastructure et 37 M€ pour le matériel roulant.

Ces montants sont incomplets. Le coût du projet ainsi calculé n'inclut pas, en effet, les aménagements complémentaires financés par le département de Seine-Saint-Denis, soit 20,1 M€ en 1985 qui auraient dû être intégrés dans le calcul de la rentabilité socio-économique. Il ne prend pas non plus en compte le coût des déviations des réseaux des concessionnaires, soit 13 M€. La rentabilité est donc surestimée, même si la RATP fait valoir que le programme d'aménagements complémentaires décidé et financé par le département de Seine-Saint-Denis relève d'une logique de requalification urbaine et qu'il n'a pas à être imputé au bilan de l'infrastructure.

Au total, malgré un trafic supérieur aux attentes, le conseil général des ponts et chaussées révisé fortement à la baisse la rentabilité socio-économique du T1, dont le taux de rentabilité, recalculé selon les méthodes actuelles du STIF avec l'intégration des dépenses omises, n'est plus que de 13,6 %, au lieu de 18,6 % prévus. Ce taux tombe même à 10 % si l'on respecte les valeurs préconisées par le rapport « Boiteux II » et adoptées par l'Etat. L'opération se révèle financièrement lourde pour la collectivité. Le conseil général des ponts et chaussées observe, en outre, que l'impact du tramway sur l'aménagement urbain et le développement local ne répond pas aux espérances initiales des deux principaux promoteurs du projet, l'Etat et le département de la Seine-Saint-Denis, hormis la requalification réussie de la route nationale 186.