

LIGNE 15 : PONT DE SÈVRES < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)

LIGNE 15 OUEST
DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Été 2015

PIÈCE
J.12

Annexe

Suites données par la Société du Grand Paris à l'avis du Commissaire général à l'investissement

Le Président du directoire

Monsieur Louis SCHWEITZER
Commissaire Général à l'Investissement
Hôtel de Cassini
32, rue de Babylone
75007 PARIS

Saint-Denis, le **22 JUIN 2015**

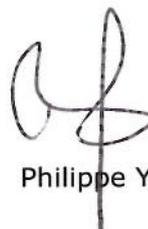
Monsieur le Commissaire Général,

Vous m'avez adressé, par lettre en date du 15 juin 2015, le rapport de contre-expertise et l'avis du CGI relatifs au dossier d'évaluation socio-économique du tronçon L15 Ouest du projet du Grand Paris Express.

Je ne peux que me féliciter de cet avis favorable qui nous permet de bien respecter la décision du gouvernement sur ce programme légitimement prioritaire et de cette nouvelle reconnaissance du travail effectué par la Société du Grand Paris pour évaluer la totalité de l'impact économique et social du projet du Grand Paris Express, à l'occasion de chacun de ses tronçons, du mieux que possible en l'état actuel des connaissances scientifiques.

Votre avis en date du 15 juin 2015 contient des recommandations sur la méthode et la présentation de l'évaluation. Vous trouverez ci-joint l'annexe technique qui précise que nous avons déjà intégré la quasi-totalité de vos recommandations pour le déroulement à venir de la procédure du tronçon L15 Ouest, et comment, pour les autres, nous entendons y donner la meilleure suite aussi vite que possible.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Général, à l'assurance de ma haute considération.



Philippe YVIN

Saint Denis, le 22 juin 2015

Note annexe à la réponse de la SGP au Commissaire général à l'investissement

L'avis du CGI comporte plusieurs recommandations *sur la méthode et la présentation de l'évaluation*, auxquelles la Société du Grand Paris entend répondre de la manière suivante, pour chacune des questions soulevées dans l'avis favorable du Commissaire général à l'investissement.

Dans la lignée du rapport de contre-expertise, le CGI demande que le calcul du bilan socio-économique présenté dans la pièce H du dossier d'enquête publique soit vérifié et au besoin révisé. En particulier :

- ***la VAN conventionnelle devrait être recalculée de manière à ne pas tenir compte des gains de CO2 liés au développement territorial. Ces derniers devraient figurer parmi les gains non-conventionnels ;***

La pièce H de la L15 ouest sera modifiée dans ce sens.

- ***la SGP devrait revoir la concordance entre la pièce H, le tableur UrbanSim et le rapport présentant les sorties UrbanSim concernant la part des nouveaux résidents et des emplois se localisant en cœur d'agglomération ;***

La pièce H de la L15 ouest sera complétée dans ce sens.

- ***les méthodes d'indexation des coûts d'infrastructure, de matériel roulant voire d'acquisitions foncières devraient être vérifiées et, au besoin, ajustées pour l'analyse socio-économique ;***

Pour la croissance unitaire des coûts d'investissement, les instructions en vigueur amènent à supposer des coûts unitaires constants (en euros constants) en l'absence de références établies. Les méthodes d'indexation retenues par la Société du Grand Paris correspondent aux pratiques habituelles de calculs en euros constants dans le domaine des évaluations des infrastructures urbaines de transport en commun. De plus, compte tenu de ce que le taux de croissance anticipé du PIB correspond au taux de base de 1,5% visé par la circulaire, il n'y a pas lieu de faire la correction suggérée par le dernier paragraphe de la page 3 de la fiche technique sur les coûts d'investissement de la circulaire de 2014.

- ***les hypothèses de progrès technique prises en compte pour la pollution atmosphérique devraient être vérifiées ;***

Après vérification, l'application des normes récentes du taux de progrès technique conduit à une augmentation de VAN de l'ordre de 0,6%, légère par rapport aux masses en cause. La mention sera

faite de cette légère sous-estimation dans la pièce H de la L15 ouest ainsi que dans les dossiers des prochains tronçons.

- ***enfin, la SGP devrait disposer d'un scénario risqué opérant un décalage dans le temps d'au moins 5 ans d'un certain nombre de gains associés au GPE (gains de réallocation, économies d'agglomération, gains environnementaux et urbains notamment).***

Les éléments de ce calcul seront effectués et présentés dans la pièce H de la L15 Ouest.

La rédaction de la pièce H devrait être révisée de manière à :

- ***préciser le bilan par acteur en particulier :***
 - ***expliciter les règles d'affectation des gains et des pertes entre acteurs ;***
 - ***rendre cohérentes les catégories d'acteurs du bilan avec celles des fiches outils du Ministère des transports ;***

La pièce H de la L15 ouest sera modifiée et complétée dans ce sens pour intégrer les résultats les plus récents des études effectuées par la Société du Grand Paris.

- ***réviser l'interprétation des résultats du calcul de la VAN probabiliste dans l'analyse de risque et ne pas l'utiliser pour démontrer une éventuelle contra-cyclicité du projet ;***

Le projet du Grand Paris Express est de toute évidence contra-cyclique comme le sont les investissements publics réalisés dans une conjoncture de ralentissement marqué de la croissance, et il est important de le souligner dans un débat public sur l'utilité publique du projet. Le calcul présenté de la VAN probabiliste est rigoureusement celui demandé par l'instruction de 2014 et la présentation de ses résultats n'a été en aucune manière assortie de commentaires utilisant ceux-ci pour démontrer une éventuelle contra-cyclicité du projet. La pièce H a été cependant modifiée pour insister sur le fait que le calcul de la VAN probabiliste est un simple calcul technique pour explorer les effets d'éventuelles incertitudes quant au taux de croissance sur le calcul de la VAN. Il convient également de rappeler que la notion de contra-cyclicité s'applique aux cycles conjoncturels et perd sa signification dans les analyses économiques à long terme.

- ***explicitier davantage les mécanismes sous-tendant l'effet « densificateur » du GPE sur les nouveaux résidents et les nouveaux emplois ;***

La pièce H de la L15 ouest sera complétée dans ce sens.

- ***explicitier davantage le lien qu'il peut y avoir entre évolution tendancielle de l'emploi, créations d'emplois liées au GPE et taux de croissance du PIB. Explicitier également que le calcul de la VAN devrait intégrer un lien entre croissance du PIB et croissance de l'emploi ;***

La pièce H de la L15 ouest sera complétée dans ce sens.

Enfin, le CGI renouvelle ses préconisations des avis précédents pour que l'évaluation socio-économique du projet progresse.

La Société du Grand Paris rappelle qu'elle a donné suite aux recommandations, le plus souvent dès la pièce H des tronçons concernés par les évaluations précédentes, des avis formulés par le Commissaire général à l'Investissement. Ces recommandations ont été reprises dans la pièce H de la

L15 Ouest présentée au CGI en janvier 2015, et, s'agissant de celles formulées sur l'évaluation de la L14 Sud, le seront dans la pièce H modifiée après l'avis du 15 juin 2015. Pour les recommandations à plus long terme, les travaux d'amélioration ont été engagés.

Toujours en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise, il (le CGI) recommande en outre d'améliorer au plus vite :

- ***la prise en compte des coûts d'infrastructure dans la VAN : ces coûts devraient intégrer la totalité des provisions pour interconnexions et non pas les seules provisions à la charge de la SGP (à l'échelle du programme, on parle de 1,5 M€2012 totaux contre 450 M€2012 à la charge de la SGP). Il serait par ailleurs judicieux de provisionner un coût pour les acteurs publics de l'amélioration de l'intermodalité, via une provision si les études ne sont pas assez abouties ;***

S'agissant des coûts relatifs aux interconnexions, la Société du Grand Paris confirme que la totalité de la provision de 1,5 milliard d'euros (aux conditions économiques de janvier 2012) identifiée à l'échelle du Grand Paris Express dans son ensemble a bien été prise en compte dans le montant utilisé pour l'évaluation socio-économique du programme, et non uniquement le montant correspondant à la part de financement supportée par la Société du Grand Paris. La pièce H (chapitre H3, titre 4.1) soumise aux experts précise en effet : « Le coût d'infrastructure présenté (...) intègre par ailleurs une provision d'environ 1 375 M€ [aux conditions économiques de janvier 2010] (soit 1 500 M€ aux conditions économiques de janvier 2012) pour les coûts d'interconnexion du réseau existant ».

S'agissant de l'intermodalité, la Société du Grand Paris confirme que les prévisions de trafic ayant servi à valoriser les avantages du projet dans l'évaluation socio-économique ont été produites avec des hypothèses prudentes, que ce soit en matière de restructuration du réseau de transports en commun de surface ou bien d'articulation avec les modes de transport individuels motorisés. La réussite des projets de pôles d'échanges associés aux gares du Grand Paris Express contribuera ainsi à accroître les avantages actuellement valorisés dans l'évaluation socio-économique, en ayant un effet favorable supplémentaire sur les gains de temps des voyageurs et le report modal depuis la voiture particulière. L'approche retenue à ce stade par la Société du Grand Paris apparaît donc cohérente : les avantages valorisés correspondent bien au montant des coûts pris en compte.

- ***la définition du scénario de référence : compte tenu de l'évolution récente des tendances récentes en matière d'urbanisation de la région Île-de-France, la SGP devrait revoir son scénario tendanciel, ou à tout le moins mieux le justifier, et expliciter les différences entre ce dernier et les chiffres produits par d'autres institutions.***

La Société du Grand Paris se doit de distinguer les prévisions de référence des scénarios de projet dans ses analyses, afin de permettre d'apprécier de la manière la plus robuste les effets de la réalisation du Grand Paris Express. Il convient à cet égard de souligner que le SDRIF n'a pas présenté de simulations de population et d'emploi dans l'hypothèse où le Grand Paris Express ne serait pas réalisé. La Société du Grand Paris s'est appuyée en scénario de projet central sur des prévisions cohérentes globalement avec les prévisions du SDRIF. En ce qui concerne les prévisions localisées de population ou d'emploi, il convient de rappeler que les projections du SDRIF s'appuient sur des projections démographiques, sur la volonté affichée par les élus locaux au moment de la préparation du SDRIF, et sur les projets d'urbanisme connus, et pas sur le cadre de cohérence qu'offre une

technique de modélisation complète. Les modèles LUTI de la Société du Grand Paris permettent d'effectuer des simulations robustes à long terme, prenant en compte les mécanismes économiques en cause. La Société du Grand Paris s'appuie ainsi, dans ses différents calculs de répartition géographique de la croissance de l'emploi et de la population, effectués aussi bien pour la référence que pour les scénarios de projet, sur les résultats globaux du modèle Urban Sim. Ces résultats sont présentés dans la pièce H qui a été complétée dans ce sens à la demande du CGI (voir plus haut). La Société du Grand Paris a entrepris un travail de coordination de ses travaux de prévision avec ceux de l'IAU et bien évidemment réactualisera ses calculs quand des prévisions communes, tout en restant conformes aux conclusions rigoureuses de l'analyse économique, auront été réalisées conjointement avec l'IAU.

Le CGI recommande par ailleurs qu'une réflexion soit menée sur la détermination et la publication d'une fourchette d'incertitude autour de la VAN d'un projet.

La Société du Grand Paris a effectué des calculs pour déterminer la fourchette de la VAN de la ligne 15 Ouest et a présenté cette fourchette dans la pièce H soumise en janvier 2015 au CGI : cette fourchette est de l'ordre de 10,8 à 12,5 milliards d'euros pour les avantages, soit une fourchette de 6,6 à 8,3 milliards d'euros pour la VAN.

Plus généralement, la Société du Grand Paris ne peut qu'être d'accord avec l'idée que l'évaluation d'un projet de transport ne constitue pas un exercice de calcul dont les résultats ont une valeur arithmétique absolue ; les sources d'incertitude sont nombreuses dans toute évaluation d'impact socio-économique, et sont d'autant plus fortes que le projet est important par ses conséquences économiques et urbaines comme l'est celui du Grand Paris Express. Elles concernent la logique économique des modèles de prévision utilisés, la reproductibilité dans le futur des comportements observés dans le passé, la spécification des équations des modèles utilisés, leur degré de finesse en termes d'agents représentatifs, et les paramètres employés. La Société du Grand Paris va lancer dès que possible les travaux permettant un calcul le plus robuste possible de cette fourchette d'estimation sous le contrôle de son Conseil scientifique, pour pouvoir présenter au débat public une fourchette de VAN possibles en fonction des incertitudes de calcul et des degrés de réussite des politiques publiques complémentaires à la décision de réalisation du Grand Paris Express. Elle rappelle cependant que ses évaluations reprennent en permanence les estimations les plus prudentes des différents avantages. Ainsi on doit considérer que la VAN effective du programme se situe dans une fourchette d'estimation dont les deux extrêmes sont nettement plus élevés que les VAN présentées dans les documents soumis à l'enquête publique.



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr