

LIGNE 14 : OLYMPIADES < > AÉROPORT D'ORLY (LIGNE BLEUE)

LIGNE 14 SUD
DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE
J.11

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

Note annexe

Réponses de la SGP aux recommandations de l'avis du 26 mars 2015

du Commissaire Général à l'investissement

L'avis du CGI comporte plusieurs recommandations, 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 :

Concernant l'évaluation du programme :

- **spécifier plus clairement les trois échelles spatiales de référence pour les différents modèles utilisés dès le début de l'analyse** : la SGP complètera la pièce H de la ligne 14 Sud comme demandé ;
- **renforcer l'argumentaire sur le choix des modèles de prévision de trafic, et en quoi ce choix correspond à une approche prudente** : la SGP explicitera, dans la pièce H de la ligne 14 Sud, les conclusions du rapport d'expertise sur les modèles de trafic utilisés;
- **présenter clairement les différents gains liés à la périurbanisation évitée, en reprenant la méthodologie détaillée, et les distinguer des gains environnementaux liés au trafic** : la SGP détaillera la pièce H de la ligne 14 Sud comme demandé ;
- **faire figurer la VAN par euro investi dans les calculs de rentabilité suivant la méthode Quinet** : la pièce H de la ligne 14 Sud comprend déjà un calcul de la VAN avec les paramètres de la méthode Quinet; elle s'établit à 4,1 milliards d'euros contre 4,7 avec les valeurs tutélaires de l'instruction cadre de 2004. La SGP présentera explicitement l'indicateur de VAN par euro investi ;
- **constituer en annexe un corpus d'hypothèses complet concernant les prévisions de trafic, les modèles d'urbanisation et l'évaluation socioéconomique** : la SGP complètera la pièce H de la ligne 14 Sud comme demandé.

Concernant l'évaluation du tronçon :

- **présenter dans la pièce H un résumé ou a minima les renvois nécessaires vers la pièce G contenant les éléments de potentiel de trafic et faire référence aux spécificités du trafic de l'aéroport d'Orly**: la SGP complètera la pièce H de la ligne 14 Sud comme demandé.

Pour les tronçons suivants :

- **tester un scénario dégradé qui tienne compte d'hypothèses macro et socioéconomiques (taux de croissance du PIB de 0,5 %, emplois induits évalués en conséquence, paramètre de densification dégradées)** : il s'agit d'un nouveau scénario dégradé par rapport à la contre-expertise de 2014 que l'évolution de la conjoncture en 2015 ne justifie pas ; les premiers calculs effectués sur cette hypothèse de croissance de 0,5% par an (sans avoir pu faire fonctionner le modèle MODUS compte tenu du plan de charge actuel des services concernés) en faisant application de la note technique sur les risques de l'instruction de 2014, montrent que la VAN d'un tel scénario se situe dans la partie supérieure de la fourchette des simulations déjà effectuées ; ces chiffres ont d'ailleurs été présentés au cours de la contre-expertise ; des calculs plus fins sur la base de la simulation complète des modèles utilisés ne modifieront ces données qu'à la marge. La SGP s'efforcera cependant, pour répondre à la demande du Commissaire général à l'investissement, d'affiner ces calculs à l'occasion du tronçon 15 Ouest, et de réaliser un nouveau cycle complet de simulations dès que possible, compte tenu des charges de travail des services concernés, sans pouvoir assurer d'en intégrer les résultats dans les projets de dossier d'enquête publique des tronçons suivants, L15 Est, L17 Nord et L18.

- **pour le programme, assurer la bonne cohérence des modèles LUTI et des modèles de trafic** : la SGP a déjà assuré la cohérence entre les conclusions les plus robustes des modèles LUTI et les données de cadrage des modèles de trafic utilisés. Pour aller plus loin, il convient d'effectuer un travail d'intégration informatique des modèles de trafic et des modèles LUTI ; il s'agit d'un objectif que la SGP poursuit, mais qui est particulièrement complexe, compte tenu notamment des enjeux relatifs au fonctionnement et au calage réciproques des deux catégories de modèles ;

- **pour le programme, revoir et clarifier la méthode de calcul des gains non conventionnels afin notamment d'éviter les doubles comptes, en particulier lorsqu'il s'agit des gains de réallocation pour lesquels les experts ont identifié un risque important de surestimation compte tenu la méthodologie actuellement utilisée** : il est rappelé que la SGP effectue ses évaluations sous le contrôle d'un conseil scientifique international composé des meilleurs spécialistes francophones dans le monde ; la SGP présentera cette question à son Conseil scientifique qui lui indiquera la manière de tenir compte de cette observation ; l'incidence d'éventuels doubles comptes est d'ailleurs faible car les recherches actuelles effectuées à la demande de la SGP sur ces questions d'effets d'agglomération et de réallocation tendent à accréditer la conclusion d'une sous-estimation de l'ensemble des effets en cause dans cette observation ;

- pour le programme, approfondir la quantification des gains urbains liés à l'occupation du sol compte tenu de leur poids important dans la VAN et des incertitudes multiples qui y sont associées: s'agissant d'un sujet très novateur, la SGP va lancer une recherche approfondie pour rendre la quantification de ces bénéfices la plus robuste possible, étant entendu qu'elle ne prend en compte qu'une partie des services publics considérés et donc qu'elle a tendance à sous-estimer les bénéfices en question ;

- pour le projet, compléter l'estimation actuelle des gains non conventionnels selon la méthode « Poulit », par une quantification des gains basée sur une simulation de la localisation des emplois et des ménages grâce au modèle LUTI calé sur les hypothèses retenues pour les modèles de trafic du projet isolé : la SGP va approfondir dans ce sens les évaluations des tronçons L17 Nord, L18 et L 15 Est ;

- s'assurer à terme que la somme des bilans de tous les tronçons résiduels est cohérente avec le bilan de l'ensemble du programme : la SGP va présenter dans ce sens, aussi vite que possible, une récapitulation des évaluations des différents tronçons du schéma d'ensemble;

Le CGI préconise aussi, toujours en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise, d'explorer au plus vite les voies d'amélioration de l'évaluation socio-économique du programme GPE, notamment :

- améliorer la fiabilité des prévisions de trafic sur l'ensemble du GPE. Pour cela, mener à terme la mise à jour en cours des modèles de trafic en se concentrant en particulier sur l'affectation du choix des itinéraires en transport collectifs ;

- mieux cerner les incertitudes liées aux modèles mis en œuvre dans les prévisions de trafic :

Ainsi que cela a été exposé au cours de la contre-expertise, la SGP a lancé depuis un an des études approfondies pour mieux adapter les modèles de trafic utilisés aux particularités du Grand Paris Express ;

- mieux cerner les incertitudes liées aux méthodologies employées pour le calcul des gains conventionnels et non conventionnels : la SGP a présenté au cours de la contre-expertise des éléments qui permettent de montrer que les évaluations quantitatives de l'impact socio-économique figurant dans les projets de dossier d'enquête publique se situent dans la partie basse d'une fourchette extrêmement large, et que l'impact probable est nettement plus important que les VAN présentées dans les dossiers d'enquête publique. Elle présentera cette question à son Conseil scientifique qui lui indiquera la meilleure manière de répondre à cette observation ;

Par ailleurs, la tarification unique des transports en commun à l'échelle de l'agglomération ayant été adoptée par le STIF en décembre 2014, il conviendrait de pouvoir prendre en compte cet élément structurant dans les études de trafic : la SGP a lancé des études en ce sens et présentera dans les évaluations des tronçons L17 Nord, L18 et L15 Est des résultats qui apporteront un éclairage sur les grandes incidences de cette nouvelle tarification en matière d'évaluation socio-économique.

Le CGI recommande enfin d'effectuer un benchmark des coûts d'investissement de la réalisation des lignes de métro souterrains et aériens en Île-de-France : la SGP appuie d'ores et déjà ses évaluations sur de semblables études de comparaison et fera le point sur l'ensemble des bases documentaires existantes dans ce domaine.



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

www.societedugrandparis.fr