

PREMIER MINISTRE
SECRETARIAT GENERAL POUR L'INVESTISSEMENT

DOSSIER INSTRUIT PAR LUC BAUMSTARK
EVALUATION DES INVESTISSEMENTS PUBLICS
EMAIL : CONTRE-EXPERTISE@PM.GOUV.FR

Paris, le 18 07 2019
Avis 2019-n°82

AVIS DU SGPI	
PROCEDURE : CONTRE-EXPERTISE DU DOSSIER D'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	
DU PROJET DE FRANCHISSEMENT URBAIN PLEYEL (FUP)	
Etablissement Porteur :	Etablissement Public territorial Plaine Commune
Ministère concerné :	Ministère chargé des transports
Date de réception du dossier :	16 mai 2019
Date du rapport de contre-expertise :	18 juillet 2019
SYNTHESE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE SELON	
Coût total du projet examiné (financement Etat selon le décret 2013-1211) Dont	198 M€ HT¹ (2015)
- Construction	103 M€
- Maîtrise foncière	102 M€
- Travaux et coût ferroviaire	10 M€
	68 M€
VAN socio-économique	138 M€².
Principaux bénéfiques	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts transport : + 295 M€ Non monétisés : - nombreux impacts négatifs du chantier ; - bénéfices attendus de l'interconnexion sur les quartiers (Pleyel, Landy) et le développement de la ZAC de Landy - Interconnexion Gare RER D/Gare Pleyel GPE - Amélioration de l'organisation des TC - Usages élargis de l'infrastructure
Dimensionnement	<ul style="list-style-type: none"> - Longueur ouvrage d'art : 302 m - Développement ZAC Landy : 310 000 m² - Espaces publics : 3000 m²
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - Durée des travaux : 4 ans - Date de mise en service (accès piéton) : 2024 - Ouverture complète du site : 2025
Financement envisagé	
- Participation Etat	- 50 M€
- Participation SGP	- 53 M€
- Plaine Commune	- 46 M€
- Métropole Grand Paris, Département, Ville	- 12 M€
- Autres	- 05 M€
- Reste à financer	- 56 M€
Projet déclaré à l'inventaire	NON

P.J. : rapport de contre-expertise daté du 18 07 2019

¹ Dossier d'évaluation socio-économique et éléments extraits d'un document transmis en cours d'audition

² La VAN a été corrigée à la baisse en cours d'audition (-33M€). La contre-expertise réactualisera ensuite la VAN à 100 M€ en intégrant des effets non pris en compte.

1. Présentation du projet

Eléments de contexte

Le Franchissement urbain Pleyel constitue un projet majeur occupant une position stratégique pour le territoire de Plaine Commune (Saint Denis 93), territoire, enclavé, lui-même en pleine mutation, au croisement de grands projets de transports (future gare d'interconnexion du grand Paris Express) et à proximité de nombreux secteurs de renouvellement urbain, dont deux retenus pour l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) en 2024 (Village Olympique et Paralympique à l'Ouest en bord de Seine et Centre aquatique à l'Est). Il représente une composante essentielle du projet de développement du secteur Pleyel et de la ZAC correspondante et relève donc d'un enjeu prioritaire de développement durable, notamment dans ses composantes d'urbanisme, de déplacements et de résorption des fractures territoriales pour Plaine Commune et toute la région Ile de France.

Le projet évalué

L'ouvrage, d'une longueur de 302 mètres, comporte au nord un pont routier, supportant dans chaque sens une voie automobile, des circulations cyclables protégées et une voie de bus en site propre alterné, et au sud une large passerelle dédiée aux circulations piétonnes. La conception retenue offre une surface large permettant la réalisation d'un vaste espace public découpé en différentes séquences offrant la possibilité d'activités variées et bénéficiant d'un paysage panoramique exceptionnel. Une fois réalisé, il assurera donc une continuité urbaine et le développement de la mobilité nécessaire de part et d'autre d'un faisceau de voies SNCF large d'environ 280 mètres. Outre l'interconnexion entre la future gare Saint Denis Pleyel du grand Paris Express, où convergeront 4 lignes de métro, et la gare du RER D située de l'autre côté des voies, il permet de remédier à une situation de coupure urbaine majeure de ce territoire, puisqu'il n'existe aujourd'hui qu'un seul franchissement sur les 3 km qui séparent le boulevard périphérique de Paris et l'autoroute A 86 : la rue du Landy, sous-dimensionnée et régulièrement saturée aux heures de pointe.

Ce projet vise à améliorer la circulation sur ce territoire, à favoriser l'émergence d'un urbanisme de liaison dans un secteur en profonde mutation et marqué par des coupures urbaines qui freinent son développement. L'originalité du projet est de profiter d'une connexion entre deux pôles de transports pour raccorder totalement deux quartiers, porter une ambition de qualité urbaine et architecturale permettant de renforcer l'attractivité d'un nouveau quartier et développer des espaces publics générateurs de sociabilité.

L'ouvrage d'art envisagé comporte de nombreux risques, notamment sur le volet ferroviaire puisqu'il s'agit de réaliser un ouvrage de très grande ampleur enjambant les nombreuses lignes de chemins de fer de la gare Paris Nord sur lesquelles transite un trafic régional, national et international.

Le projet sera réalisé en deux phases, la première pour mars 2024, avant les JO, et la deuxième pour 2026 (cf. infra).

Enfin, la réalisation fait appel à une co-maîtrise d'ouvrage entre le porteur de projet, Plaine Commune, et la SNCF, avec pour chef de file SNCF Réseau en charge de la partie dite « travaux connexes ferroviaires ». Le coût de l'opération est estimé à un peu plus de 200 M€ et bénéficie du soutien financier de l'Etat, de la Région, de la Métropole du Grand Paris, du Département de Seine de Saint-Denis, de la Ville de Saint Denis et de la Société du Grand Paris.

2. Dossier d'évaluation socio-économique transmis

Options et variantes examinées :

Une analyse multicritère est utilisée pour présenter deux grands variantes. L'éventail des choix possibles a été fortement réduit lors du concours de maîtrise d'œuvre (la seule comparaison des différents projets présentés par les candidats ne constitue pas en soi une analyse complète de variantes). Par ailleurs, sur l'organisation des travaux, de nombreux aspects relèvent des contraintes exprimées par la SNCF.

La situation de référence et l'option de référence ont été critiquées par la contre-expertise notamment dans la manière de traiter le projet de la ZAC Pleyel qui est étroitement imbriqué avec le FUP.

Dimensionnement proposé :

- Longueur de l'ouvrage : 302 mètres ; largeur : 20 m ;
- Passerelle : longueur 300 m avec 3 structures habitées
- 250 000 voyageurs par jour à la gare Pleyel
- Développement ZAC Landy : 310 000 m²
- Espaces publics : 3 000 m²

Calendrier : 2 grandes phases

- 2024 : passage des circulations douces et interconnexion des 2 gares ;
- 2026 : ouverture à la circulation automobile et réalisation de l'ensemble bâti ;
- Absence dans le dossier d'un calendrier détaillé de l'ensemble des différents chantiers engagés sur ce territoire sur la même période.

Indicateurs socio-économiques :

L'évaluation propose un bilan monétarisé standard. La VAN proposée dans cette évaluation se limite aux seuls aspects transport. Certains effets transport importants n'ont pas été traités en raison d'un périmètre d'analyse trop étroit (impact congestion, impact sur l'amélioration de l'exploitation du réseau TC). L'analyse des coûts environnementaux et sociaux associés aux chantiers reste insuffisante.

La contre-expertise propose plusieurs pistes et quelques éléments de valorisation

Indicateurs de performance :

Les principaux impacts attendus en termes d'aménagement sont précisés mais peu sont véritablement quantifiés et mobilisés dans l'évaluation. La contre-expertise se propose d'ouvrir quelques pistes.

Cartographie des risques :

Un travail très important d'analyse des risques a été engagé, sachant que les risques associés à ce chantier particulièrement complexe, en raison de multiples interactions, sont très importants. Malgré tout, l'analyse aurait pu être poussée beaucoup plus loin. Les tests de sensibilité envisagés ne s'articulent pas suffisamment avec des risques clairement identifiés, ni d'ailleurs avec les évolutions du PIB et la mise en œuvre de la ZAC Pleyel.

Mode de réalisation :

La maîtrise d'œuvre pour la conception et la réalisation de l'ouvrage « Franchissement Urbain Pleyel » a fait l'objet d'un appel d'offre lancé le 26/08/2015 clôturé le 09/10/2015. Il a remporté par l'architecte Marc MIMRAM.

Rappel des guides méthodologiques de référence :

Application de la circulaire Royale pour le volet transport ;
Absence de guide de référence pour les projets d'aménagement urbain.

3. Contre-expertise réalisée

La procédure

Le SGPI a été saisi à la fois le 10 mai 2019 par le Préfet de la Région Ile de France, le Président du Directoire de la Société du Grand Paris et le Président de l'Etablissement Public territorial Plaine Commune pour engager la contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet du Franchissement Urbain Pleyel à Saint Denis (93).

Pour mener cette contre-expertise, le SGPI a nommé le 7 juin, après avoir préalablement vérifié leurs déclarations d'intérêt, trois experts : Aline BAGLAND (compétences en évaluation socio-économique des projets de transport), Lucien BOLLOTTE (compétences en aménagement urbain des transports), Bénédicte MEURISSE (compétences dans les domaines des transports, de l'environnement et des politiques publiques).

Le SGPI a reçu et transmis le dossier initial aux contre experts le 16 Mai, qui a pu être complété tout au long de la contre-expertise le 27 Mai, les 20, 21, 24, et 27 Juin, les 1, 5 et 10 juillet.

Une réunion de lancement le 24 Mai 2019 a permis dans un premier temps au SGPI de préciser aux contre experts les objectifs du travail attendu, la forme du rapport et le calendrier et d'auditionner dans un second temps le porteur de projet qui a pu présenter l'ensemble du dossier (étaient présents MM. Boris TRON, Benjamin BOSSELUT et Florent SERRAT de l'établissement public territorial Plaine Commune)

Les experts ont procédé à plusieurs auditions le 20 Juin (M Laurent DESVIGNES (SNCF Réseau), Mme Julie TEXTORIS (société Trafalgare), MM. Gilles PINDAT, Jean BERNIER, Pierre Emmanuel BECHERAND, Mme Georgina MENDES, et M. Guillaume ZWANG (Société du Grand Paris). Une visite de site a été organisée par Plaine Commune le 24 Juin. Les contre-experts ont pris connaissance de l'avis de l'Autorité environnementale publiée le 10 Juillet.

Plusieurs conférences téléphoniques ont été organisées les 7 Juin, 4 et 11 Juillet, qui ont permis aux experts d'échanger leurs analyses, de préparer la rédaction de leur rapport, et de finaliser les principales recommandations.

Enfin, les conclusions du rapport de contre-expertise ont été présentées par les experts au Secrétaire général pour l'investissement, Monsieur Guillaume BOUDY, le 18/07/2019. Le rapport de contre-expertise a été remis au SGPI dans sa version définitive le 18/07/2019.

La synthèse du rapport telle que rédigée par les contre experts est la suivante :

« Enclavé entre le faisceau ferroviaire issu de la Gare du Nord, la Seine, l'autoroute A86 et le boulevard Périphérique, le quartier Pleyel est resté à l'écart du dynamisme des quartiers Est de Saint-Denis où sont implantés la ZAC Landy Pleyel et le Stade de France.

L'arrivée prochaine de la plus grande gare du Grand Paris Express et la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques amènent à anticiper et construire l'avenir de ce secteur en pleine mutation qui accueillera l'opération urbaine de la ZAC Pleyel et le projet de Franchissement Urbain Pleyel.

Ce franchissement constitue un ouvrage atypique et complexe tant par ses caractéristiques techniques (double tablier routier et piéton) et son interdépendance avec les projets environnants (ZAC Pleyel, Gare SGP de Saint-Denis Pleyel, bâtiment SNCF « Croiseur » côté RER D) dont l'intervention sur le technicentre du Landy nécessaire au projet de FUP, que par ses fonctionnalités propres : franchissement multimodal, passerelle de correspondance, lieux aux usages multiples, liaison urbaine conditionnant le développement d'un quartier.

Les contraintes techniques et de réalisation de cet ouvrage, ainsi que son imbrication physique et fonctionnelle avec les projets qui l'entourent, appellent trois points majeurs d'attention :

- ☛ *une description synthétique, mais suffisamment détaillée des différentes composantes structurelles de l'ouvrage et une décomposition plus fine des différents postes de dépenses permettraient de mieux appréhender le coût et les risques financiers. Les contre-experts insistent sur la nécessité de boucler le montage financier et de valider le*

calendrier de réalisation de la deuxième phase dans les meilleurs délais et ce pour éviter tout risque de report ;

- *les contraintes de coordination spatiales et temporelles des différents chantiers concomitants ont été appréhendées par les différents acteurs à travers les conventions et chartes de gouvernance établies. Outre la démarche globale de coordination engagée par SOLIDEO à l'échelle du site olympique, un OPC de synthèse a également été missionné par Plaine Commune au titre des travaux du FUP et des projets limitrophes. La qualité de ces démarches est à souligner. Un calendrier global de l'ensemble de ces chantiers faciliterait la compréhension de ces échéances et de leurs interactions ;*
- *les facteurs globaux de risques sont importants : imbrication étroite avec d'autres projets, importance des contraintes liées à l'exploitation ferroviaire, engagement de ne pas créer de perturbation simultanée à l'exploitation des RER B et D, enjeux globaux de calendrier, forte pollution du site. Selon les contre-experts, l'analyse méthodique des risques ne fournit pas tous les termes d'une approche combinée des « défaillances » simultanées et ne permet pas de conclure sur le caractère suffisant ou non de la provision pour aléa (10 %).*

L'évaluation socio-économique proposée par PLAINE COMMUNE et la présente contre-expertise portent ainsi sur un objet très spécifique.

Le dossier soumis à la contre-expertise respecte les grands principes de l'évaluation socio-économique en comparant les coûts et bénéfices apportés par le projet sur le long terme, relativement à une option de référence, et en appliquant les préconisations du rapport Quinet et les hypothèses recommandées par France Stratégie.

L'absence d'un cadre méthodologique permettant de faire une évaluation socio-économique, validée sur le plan scientifique, d'un projet d'aménagement est toutefois pénalisante pour réaliser une évaluation et une contre-expertise complètes et robustes du FUP compte tenu de sa composante d'aménagement importante qui fait du FUP bien plus qu'une simple infrastructure de transport.

Concernant l'option projet, les contre-experts regrettent la dissociation, par ailleurs partielle (des flux financiers entre ZAC Pleyel et FUP étant pris en compte), entre les projets de Franchissement urbain et l'opération urbaine de la ZAC Pleyel dont les imbrications physiques et fonctionnelles sont indéniables. Ils soulignent que la présentation des différents projets à concourir ne saurait constituer une analyse complète de variantes.

L'option de référence (passerelle piétonne d'interconnexion sous contrôle de billet) aurait pu, quant à elle, être approfondie en intégrant une passerelle de liaison Ville-Ville ainsi qu'une version « dégradée » de la ZAC Pleyel, les mutations à venir étant inévitables, bien que plus modestes en l'absence de FUP.

La valeur actualisée nette s'élève à 138M€ d'après l'évaluation initiale.

La contre-expertise a conduit à réviser certaines composantes du bilan monétarisé proposé dans cette évaluation initiale qui, en plus d'être limitée aux seuls aspects transport malgré l'importance de la création d'espaces publics sur le pont, reste également perfectible. Les contraintes de calendrier peuvent expliquer cette situation.

Les distances de cheminement des piétons et des vélos sont apparues trop élevées, de même que le nombre de piétons (hors correspondance et rabattement) et de véhicules considérés sur le FUP, ce qui a amené à proposer une révision de leurs avantages à hauteur de 137 Millions d'euros 2015 (versus 342 M€ dans l'évaluation initiale). Les contre-experts notent que la mise à profit du modèle de trafic existant aurait pu permettre de consolider l'hypothèse de réduction de distance de 1.5 km pour les véhicules utilisant le FUP, et ainsi les gains de temps correspondant, éléments qui n'ont pu être réinterrogés dans le délai de la contre-expertise. Cet outil aurait permis non seulement de prendre en compte les gains des voitures empruntant le FUP, mais plus globalement les gains de temps générés par la décongestion du reste du réseau viaire.

Le FUP accueillera 2 à 3 lignes de bus, plus généralement, il pourra faciliter les conditions de circulation des autres lignes, notamment celle maintenue sur la rue du Landy. Les usagers des bus bénéficieront ainsi de gains de temps, et l'exploitation sera facilitée par des circuits plus courts d'autant plus que l'arrivée de la gare SGP de Saint-Denis Pleyel devrait amener à renforcer la desserte de ce pôle d'échange. Les contre-experts regrettent que les bénéfices apportés par le FUP aux usagers des bus et aux exploitants n'aient pas été considérés.

En cohérence avec les montants d'investissement présentés au dossier, les contre-experts proposent une révision du coût du projet actualisé de 168 M€ (avec majoration des fonds publics) tenant compte de l'évolution des conditions économiques du calcul du bilan monétarisé, des investissements éludés au titre de la passerelle piétonne et des coûts pris en charge par la ZAC Pleyel.

Les différentes évolutions de calcul amènent, in fine, les contre-experts à présenter une valeur actualisée nette de -33M€, et compte tenu de la fragilité des résultats, à recommander la réalisation d'analyses de sensibilité afin de pouvoir mieux appréhender d'une part l'impact des risques et d'autre part comment les bénéfices et les coûts du projet évoluent avec certaines hypothèses (évolutions du PIB, mise en œuvre de la ZAC Pleyel, etc.), dont la formulation reste un prérequis déterminant de l'évaluation. Les tests de sensibilité ne s'articulaient pas suffisamment avec les risques, ni d'ailleurs avec les évolutions du PIB et la mise en œuvre de la ZAC Pleyel.

Plus largement, l'étude de ce projet atypique amène les contre-experts à formuler des recommandations sur les coûts et bénéfices à intégrer et à approfondir sur des évaluations futures.

D'une manière générale dans les évaluations socio-économiques, le coût social du chantier est peu ou pas analysé. Les impacts sur les circulations qu'elles soient routières ou ferroviaires, sur les activités existantes, sur l'environnement (les nuisances sonores en particulier), sur le patrimoine des espaces publics communautaires gagneraient à être plus précisément décrits. Les contre-experts tiennent à rappeler que la démarche d'évaluation peut permettre d'apporter l'éclairage nécessaire au choix entre plusieurs variantes par exemple en termes d'organisation ou de phasage de chantier.

Les contre-experts ont aussi, à titre exploratoire, proposé de valoriser monétairement une partie des bénéfices du projet non pris en compte dans l'évaluation réalisée par le porteur de projet. Ils ont suggéré des ordres de grandeur visant à valoriser des gains sanitaires liés à une plus grande activité physique (pratique quotidienne du vélo, aire d'activité urbaine) (4 M€) ou une réduction de l'accidentologie (10 M€) et des gains de cadre de vie (lieu d'accueil d'évènements exceptionnels) (4 M€), qui restent néanmoins marginaux relativement aux gains de temps valorisés également par les contre-experts (liaisons verticales et moindre pénalité liée au temps de correspondance). Ces derniers (290 M€) sont néanmoins incertains, pour la partie « gain de temps permis par les liaisons verticales » et les contre-experts regrettent que les informations recueillies n'aient pas permis d'établir avec certitude l'existence ou non de bénéfices attribuables au FUP en termes d'accès direct aux quais du RER D sachant que les modalités d'accès au RER D pourraient à elles-seules contribuer au bilan du FUP pour 166 M€.

Certaines des approches méthodologiques mises ici en œuvre pour la contre-expertise nécessitent des approfondissements, telle que la valorisation de la qualité de cheminement. Toutefois, elles mettent en évidence, pour ce projet, le volume important de gains apporté par toute amélioration marginale des cheminements au regard du nombre conséquent d'usagers, évalués à 48 000 voyageurs par jour en correspondance ou en rabattement sur le FUP vers les gares de Saint-Denis Pleyel et de Saint-Denis Stade de France.

Au total, la Valeur Actuelle Nette ainsi recalculée de 100 M€ permet une prise en compte plus globale des bénéfices apportés par le projet de FUP.

Le recours à ces approches méthodologiques exploratoires permet ainsi d'illustrer l'importance de couvrir un large spectre d'impacts, marchands ou non marchands,

attribuables à un projet d'investissement dans le cadre de l'évaluation socio-économique dont ils font l'objet. C'est ainsi que les contre-experts ont souhaité rappeler l'intérêt qu'il y a, d'une part, à mener des travaux pour approfondir les méthodes d'évaluation de l'impact de la création de logements, bureaux, commerces, équipements publics ou culturels (gains énergétiques des logements neufs, créations d'emplois, etc.) et, d'autre part, à développer des méthodes de valorisation monétaire des bénéfices des mixités sociale et fonctionnelle. Ils rappellent également l'enjeu sanitaire associé aux projets d'aménagement en raison de leurs impacts sur divers déterminants de santé (pollution de l'air, activité physique, lien social), et soulignent, à cette occasion, l'intérêt que représenteraient des outils méthodologiques permettant d'intégrer les effets sanitaires à l'évaluation socio-économique des projets d'investissement.

Dans le présent cas, ces bénéfices auraient pu être intégrés à l'évaluation en considérant que la ZAC était partie intégrante de l'option de projet. »

4. Avis du SGPI

Le dossier d'évaluation socio-économique soumis à la contre-expertise décrit le projet d'un franchissement multimodal urbain qui reliera la future Gare d'interconnexion du Grand Paris Express à la gare du RER D.

Les experts considèrent avoir rendu un avis éclairé et impartial sur la base de l'information qui leur a été fournie. Pour sa part, le SGPI considère, au vu des compétences des experts et de leur implication dans la contre-expertise du dossier, que le rapport remis constitue une base valable pour éclairer la décision.

Sur la base de ce rapport, il ressort que l'étude socio-économique soumise à contre-expertise permet d'appréhender les principaux enjeux urbains de ce projet. Toutefois, si les méthodes mobilisées respectent les principes du calcul économique, le bilan monétarisé, qui se limite aux seuls aspects transports, reste perfectible et aurait pu par ailleurs, en élargissant le périmètre de l'analyse, intégrer d'autres impacts largement bénéfiques au projet. Les hypothèses des calculs proposés mériteraient d'être davantage explicitées pour mieux être comprises.

Malgré ce point, la contre-expertise a pu valider :

- l'intérêt de passer d'un simple ouvrage de connexion entre deux gares à un projet de franchissement urbain cherchant à repenser la dynamique urbaine de tout un quartier aujourd'hui fortement enclavé ;
- l'intérêt de favoriser l'accès direct aux quais de la gare du RER D.
- la qualité de la démarche initiée avec la charte de gouvernance visant à définir les rôles et les méthodes de gestion des risques

Les principales faiblesses du projet présenté sont les suivantes :

- le plan de financement présenté n'apparaît pas totalement finalisé ;
- l'analyse des risques apparaît insuffisante ;
- l'absence de l'évaluation approfondie de la phase chantier ne permet pas de s'assurer du choix optimal de la solution et du phasage retenus.

Au total, en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise, l'avis du SGPI est favorable au projet tout en attirant l'attention sur les impacts de la phase de ce chantier qui s'ajoute aux nombreux chantiers qui s'engagent sur ce territoire.

Il formule les recommandations suivantes :

- Le dossier d'évaluation socio-économique versé au débat public mériterait de mieux intégrer les impacts du projet sur les différents agents économiques (exploitant du réseau de bus, usagers des bus, effets sur la ZAC, etc.);

- L'analyse de la phase chantier, qui laisse dans l'ombre de nombreux points importants, devraient être reprise pour mieux objectiver le coût social et les moyens mis en œuvre pour les réduire ;
- L'analyse des nombreux risques (exploitation ferroviaire, calendrier avec les JOP, etc.) devrait être reprise en combinant les différentes défaillances. En l'état cette analyse ne permet pas de conclure sur le caractère suffisant de la provision pour aléas.

Enfin, la contre-expertise de l'évaluation de ce projet emblématique a été l'occasion de mettre en évidence combien l'absence de cadre méthodologique permettant de faire une évaluation socio-économique, validée sur le plan scientifique, d'un projet d'aménagement est très pénalisante pour valoriser pleinement la dimension d'aménagement urbain d'un projet. Dans le cas présent, alors que l'intérêt du FUP dépasse largement sa seule fonction transport, l'évaluation engagée ne permet pas d'apprécier précisément les bénéfices qu'on en attend dans le cadre d'une politique urbaine ambitieuse.

Le SGPI souligne à nouveau à cette occasion l'intérêt des travaux qui vont s'engager avec France Stratégie pour produire un cadre de référence permettant dans un proche avenir de mieux intégrer dans les évaluations les impacts des grandes infrastructures en termes d'aménagement urbain, évaluations qui aujourd'hui restent trop cloisonnées aux seuls aspects transports.



Guillaume BOUDY