

**PREMIER
MINISTRE***Liberté
Égalité
Fraternité***Secrétariat général
pour l'investissement****Direction de l'évaluation**Dossier suivi par Luc BAUMSTARK
Evaluation des investissements publics
contre-expertise@pm.gouv.frParis, le 27 01 2021
Avis 2021-n°94

<u>AVIS DU SGPI</u>	
<u>PROCEDURE : CONTRE-EXPERTISE DU DOSSIER D'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE</u>	
LIGNE 15 EST ET OUEST	
Ministère concerné :	Ministère de la transition écologique Ministère chargé des transports
Porteur du projet	Société du Grand Paris
Date de réception du dossier	30 septembre 2020 (Est) et 21 octobre 2020 (Ouest)
Date du rapport de contre-expertise	26 janvier 2021
<u>SYNTHESE DE L'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE¹</u>	
Coût total du projet examiné (15E&O) (financement État selon le décret 2013-1211)	5 651 & 5,341 M€ HT (2012) 5 651 & 5,341 M€ HT
Dont	
Infrastructure	1 347 & 1 322 M€
Gares et ouvrages de correspondances	1 609 & 2 263 M€
Ouvrages annexes et système de transport	1 926 & 912 M€
Matériel roulant	277 & 395 M€
Acquisitions foncières	441 & 345 M€
VAN socio-économique	2,5 & 3,8 Md€² (2015)
Principaux bénéfiques quantifiés	<ul style="list-style-type: none"> - Effets transports 1,5 & 2,1 Md€ - Régularité 0,7 & 1 Md€ - Confort 0 & 1,2 Md€ - Gains environnementaux 1 & 2,4 Md€ - Effets agglomération 1,5 & 0,5 Md€ - Nouveaux emplois 2,6 & 0,9 Md€ - Emplois de chantier 0,6 & 0,6 Md€
<i>(Effets non quantifiés : notamment Aménagement du territoire, valorisation foncière autour des gares)</i>	
Dimensionnement (Ligne E et Ouest)	<ul style="list-style-type: none"> - Longueur : 23 + 22,4 km - Gares : 12 + 9 - Voyageurs/Heure pointe matin L15 : 200 000~220 000
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - 2019-2029 - Date de mise en service : 2030
Projet déclaré à l'inventaire	OUI
Avis Autorité Environnementale	13 Janvier 2021 (O) & 16 décembre 2020 (E)

P.J. : rapport de contre-expertise daté du 27 janvier 2021

¹ Source : Dossier d'évaluation socio-économique : Octobre 2020² VAN Calculée avec un taux d'actualisation de 4,5 %. La VAN totale du GPE est de (30,5 Md€) pour un coût total (38,6 Md€)

1. Présentation du projet

Éléments de contexte

Les deux tronçons Est et Ouest de la ligne 15 constituent avec le tronçon Sud une des lignes du projet du Grand Paris Express dont la genèse remonte aux années 1990 avec le livre blanc sur l'Île-de-France. Les réflexions prospectives à l'époque avaient conduit à imaginer un réseau de transport en commun de rocade à l'échelle de l'agglomération parisienne. Ce concept a évolué dans le temps et plusieurs projets ont pu voir le jour.

C'est en juin 2010 que la loi lance la préparation d'un projet de réseau de transport public à l'échelle du Grand Paris et qu'est créée la Société du Grand Paris (SGP) qui a la charge de réaliser le nouveau métro automatique du Grand Paris. Les débats publics qui suivent conduisent l'Etat et la Région à retenir un seul réseau de plus de 200 kilomètres de lignes nouvelles (dont le prolongement de la ligne 14 et 4 nouvelles lignes 15,16,17 et 18) et près de 70 gares. L'ensemble de ce réseau, connecté au réseau de transport existant a pour vocation de structurer profondément toute l'agglomération d'Île-de-France en offrant une alternative crédible à la voiture particulière et soutenable du point de vue environnemental sur un vaste espace tout en renforçant la mobilité. Ce réseau desservira les grands pôles d'activité (aéroports, centres d'affaires, centres de recherche et universitaires) et les territoires métropolitains aujourd'hui difficiles d'accès. En décuplant les possibilités d'itinéraires, il facilitera l'accès à l'emploi, à la formation, à la culture et aux loisirs.

Les quatre lignes nouvelles, comme le programme Grand Paris Express (GPE) dans son ensemble, ont chacune fait l'objet d'une évaluation socio-économique, d'une contre-expertise indépendante et ont été soumises à enquêtes publiques. C'est le cas en particulier pour ces deux tronçons, qui sont à nouveau soumis à contre-expertise du fait d'informations nouvelles sur les coûts et les avantages du projet, sur les estimations de trafics, et compte tenu des modifications apportées au projet par rapport à ce qui était envisagé en 2015 ce qui conduit pour chacun d'entre eux à procéder à une déclaration d'utilité modificative.

Le projet évalué

Le tronçon 15 Est (Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre), vient conforter une pluralité de projets aux finalités variées et représente une opportunité d'offrir une nouvelle dynamique à l'est parisien en donnant un nouvel élan aux dynamiques économiques initiées depuis une décennie dans les anciens centres industriels du nord de Paris, en revitalisant certains quartiers de centre-ville (Bondy, Aubervilliers par exemple) ou mal desservis (Pont de Bondy, Drancy - Bobigny) et en favorisant le décollage de projets de développement nouveaux. Ce tronçon dont les trafics anticipés sur la ligne sont les plus faibles a un caractère redistributif assez marqué. Il est à noter que la gare Saint-Denis Pleyel n'est pas incluse dans le périmètre de la DUP de la ligne 15 Est. Les modifications du projet portent sur l'aménagement de quelques ouvrages annexes.

Le tronçon 15 Ouest (Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel) avec plusieurs gares d'interconnexion offre de nouvelles possibilités d'itinéraires contribuant à alléger certaines des lignes de transport en commun, parmi les plus chargées du réseau francilien, desservant aujourd'hui ces territoires (RER A, ligne 13 du métro, tramway T2...) ainsi que le réseau routier. Cet axe Nord Sud, véritable épine dorsale sur les Hauts de Seine, aura un effet majeur sur les projets d'aménagement urbain et sur l'attractivité économique et résidentielle des territoires qu'il traverse. Ce tronçon permet notamment d'intégrer au sein du réseau structurant du Grand Paris Express le territoire du Grand Paris « La Défense Seine Arche » qui constitue le premier pôle d'emploi francilien hors Paris intra-muros. La modification majeure apportée à ce projet réside dans le déplacement de la gare de la Défense qui devait être initialement construite sous le centre commercial des Quatre Temps près des RER A et E et qui, pour des raisons techniques et de délais des travaux, est transférée 900 mètres plus loin.

Ces deux dossiers ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale adoptés le 16 décembre 2020 pour le tronçon Est et le 13 Janvier 2021 pour le tronçon Ouest.

Le coût global est réévalué à près de 10,9 md€. La mise en service de l'ensemble est prévue pour 2030.

2. Dossier d'évaluation socio-économique transmis

Les deux dossiers d'évaluation socio-économique sont constitués principalement de la pièce H de leur dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative. Des compléments d'informations ont été apportés, notamment le tableur ayant permis le calcul de la VAN.

Options et variantes examinées :

L'un des enjeux majeurs du dossier est l'impact du déplacement de la gare de la Défense. Ce point est analysé p. 25 et 31 Pièce H sur la base d'un différentiel de trafic (recul de 5 % dans les simulations). L'analyse coût avantage succincte conclut à un gain de 240 millions.

Dimensionnement proposé :

A cet horizon cible, il est estimé que la fréquentation prévisionnelle de la ligne 15 dans sa totalité s'établira entre 200 000 et 220 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, soit près de 1,5 million de voyages par jour en semaine. Le projet n'est pas modifié dans ces principales caractéristiques. Longueur : 23 + 22,4 km et nombre de gares : 12 +9.

Calendrier :

Le calendrier a fait l'objet d'une révision pour une mise en service de l'ensemble de la ligne en 2030 (la ligne 15 Ouest prévue en deux phases 2027-2029). L'ESE propose un calcul de date optimale montrant combien la VAN se dégrade avec des retards dans la mise en service.

Indicateurs socio-économiques :

Les dossiers proposent les critères d'une ESE : VAN et TRI, proposent un bilan par acteur. Bilan positif pour les usagers et les entreprises. Prise en compte du COFP.

Indicateurs de performance :

Le bilan environnemental se focalise sur le bilan carbone. Aborde peu les effets environnementaux des différents aspects du projet (aménagement urbains autour des gares). L'intégration des effets externes reprend classiquement les référents utilisés en transport (pollution sécurité bruit effets amont aval, régularité et confort). L'effet de serre est prédominant dans le bilan. Le travail de la SGP validé par son Conseil scientifique permet d'intégrer dans l'ESE : les gains urbains des projets structurants qui permettent de renforcer la densification et lutter contre l'étalement urbain, effets sur les activités avec la création d'emplois associés à une amélioration du marché du travail et une attractivité économique plus importante des territoires desservis, des effets d'agglomérations.

Cartographie des risques :

Le dossier ne présente pas de cartographie des risques systématique et se contente d'un développement autour de l'analyse sur les risques systémiques conduisant à retenir un taux d'actualisation de 4,5 %.

Mode de réalisation :

Conception réalisation (choix justifié par la maîtrise des coûts des risques et des délais et en raison de la très forte technicité des projets).

Rappel des guides méthodologiques de référence :

Application de la dernière version 2019 des fiches outils du référentiel défini par l'instruction du gouvernement 2014 ; Intégration de la SNBC en option de référence ; Utilisation des résultats de l'enquête transport 2010 et du nouveau modèle de trafic MODUS 3.1 DREIA avec une mise à jour du modèle URBANSIM.

3. Contre-expertise réalisée

La procédure

Le SGPI a nommé pour mener cette contre-expertise trois experts pour leurs compétences en économie des transports, en économie de l'environnement et en modélisation des trafics après avoir préalablement vérifié leurs déclarations d'intérêt. L'équipe était constituée de Michel Bellier, Nicolas Coulombel, Katheline Schubert.

Le SGPI a reçu et transmis les dossiers initiaux aux contre experts le 9 octobre 2020 pour la ligne Est, et le 21 octobre 2020 pour la ligne Ouest, ayant été convenu avec la Société du Grand Paris qu'il apparaissait pertinent et plus efficace, compte tenu des délais, de mener de front la contre-expertise des deux tronçons de la ligne 15 qui nécessitent des déclarations d'utilité publique modificatives.

Une réunion téléphonique le 24 septembre 2020 et deux visioconférences les 6 novembre et 17 décembre 2020 ont permis d'échanger avec le porteur de projet sur le dossier d'évaluation socio-économique du projet.

Par ailleurs plusieurs auditions ont pu être organisées. Les contre-experts ont pu notamment échanger avec le conseil scientifique de la SGP et le prestataire Stratec sur la prise en compte de la SNBC le 25 novembre, l'Autorité Environnementale le 26 novembre 2020, la DRIEA le 3 décembre et Urbansim le 19 janvier 2021. Des questions ont également été posées par les contre-experts, transmises via le SGPI, auxquelles a répondu le porteur de projet, apportant ainsi des compléments d'information. Ces échanges ont eu lieu jusqu'au 14 janvier 2021.

Des réunions en visioconférence le 19 octobre, le 5 novembre, les 2, 16, 18 décembre 2020, les 8 et 19 et 26 janvier 2021 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 Chef économiste et Directeur de l'évaluation du Secrétariat général pour l'investissement, Monsieur Jean-Paul NICOLAÏ, le 26 janvier 2021. Le rapport de contre-expertise a été remis au SGPI dans sa version définitive le 27 Janvier 2021.

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

« La présente contre-expertise porte sur les pièces H des dossiers de DUP modificatives à la fois des lignes L15E et L15O, qui ont fait l'objet de précédents dossiers en 2015/2016.

Les coûts et effets économiques ont beaucoup évolué depuis 2015/2016, à la fois en raison d'une meilleure appréciation des travaux à réaliser mais aussi de changements significatifs dans les méthodes d'évaluations utilisées par la SGP. En synthèse, les projets de lignes dégagent chacun une VAN positive, avec des TRI respectivement de 6,7 % (L15E) et 8,3 % (L15O) après prise en compte du COFP. Les VAN et les TRI sont en légère baisse depuis les évaluations faites dans les dossiers de DUP initiaux, mais cela cache une double évolution, l'augmentation des coûts du GPE étant compensée de fait par une augmentation de la VAN résultant essentiellement d'une modification des paramètres de calcul.

Ces résultats affichés confortent ceux de 2015, en ce sens qu'à la fois l'ensemble du GPE et chaque ligne dégagent une forte VAN positive.

A l'issue de la contre-expertise, les experts ne voient pas de raisons majeures de remettre en cause le sens des résultats, même si les méthodologies utilisées et un certain nombre d'hypothèses ont soulevé des questions.

Les estimations de coûts doivent rester prudentes

Pour les coûts d'investissement, les experts recommandent de réévaluer les provisions pour aléas et imprévus et pour chaque ligne jusqu'à 20 % des estimations des travaux. Il s'agit de tenir compte du fait que les études de conception réalisées par la SGP n'ont pas atteint un stade suffisant pour ramener ces PAI aux montants retenus dans les pièces H.

L'évaluation de grands projets gagnerait à utiliser des modèles les plus intégrés possibles

Dans l'évaluation des bénéfices socioéconomiques, la comparaison avec les précédents dossiers de DUP a été rendue difficile par les évolutions simultanées des hypothèses socioéconomiques, du modèle de prévision de trafic, et de divers éléments méthodologiques dont l'évaluation des avantages non classiques, pris en compte par la SGP depuis les premiers dossiers en utilisant un modèle LUTI, mais non intégrés dans la méthodologie officielle en vigueur. La problématique ne concerne pas le concept des modèles LUTI utilisés pour déterminer la localisation des emplois et des populations le long des lignes du GPE. Leurs principes ont fait l'objet de travaux scientifiques depuis des années et leur utilisation pour le GPE a été validée par le Conseil scientifique sans que les contre-expertises précédentes aient soulevé des problèmes majeurs.

Dans le cas d'un projet structurant tel que le GPE, afin d'estimer l'ensemble des bénéfices socio-économiques considérés dans le présent dossier – effets transport, gains environnementaux, impacts économiques élargis (création d'emplois, effets d'agglomération) - il faut être en mesure d'estimer les impacts du projet sur :

- la croissance démographique (ménages) et économique (PIB, emplois) du territoire : afin de déterminer les créations d'emploi, et de définir la population totale et l'emploi total du territoire d'études ;*
- le développement urbain, et les choix de localisation des ménages : afin de calculer l'artificialisation des sols (et les gains/coûts urbains associés), les effets de densification, et les P+E pour le modèle transport ;*
- les choix d'équipement des ménages (motorisation, abonnement TC...) et leur mobilité.*

Les modèles couvrant tous ces aspects simultanément existent, notamment le modèle DELTA au Royaume-Uni, mais sont relativement rares. En dépit de leur très forte complexité, l'avantage d'un tel modèle complètement intégré est d'assurer une cohérence dans l'évaluation des impacts du projet et in fine dans le calcul socioéconomique, en évitant tout double compte grâce à l'intégration de tous les effets au sein d'un même modèle.

A défaut, il est possible de séparer la partie « macro » (impact du projet sur le développement global du territoire) de la partie « micro » (effets intra-régionaux du projet). Un modèle spatial d'équilibre général calculable peut permettre d'appréhender le niveau macro, tandis qu'un modèle LUTI permet d'appréhender le niveau micro. Cette approche permet de simplifier la mise en place des modèles, mais au prix d'une cohérence moindre.

La SGP a permis des avancées dans ces directions, sans toutefois les atteindre. Au niveau macro, les différents effets ont été estimés et validés en combinant de multiples approches. Les contre-experts notent toutefois que la SGP vise pour les raisons évoquées ci-dessus à employer à l'avenir un modèle unifié qui sera développé par le LIEPP, ce qui constituerait une excellente avancée.

Au niveau micro, la chaîne de modélisation utilisée par la SGP n'est en fait pas un réel modèle LUTI, même si par commodité nous l'avons évoqué comme tel tout au long du dossier. Le modèle MODUS n'est pas couplé avec UrbanSim : Urbansim utilise en entrée les données de sortie de MODUS, mais celles-ci ne rétroagissent pas sur MODUS. Ceci constitue une limite importante, le couplage pouvant modifier assez fortement la dynamique du modèle.

Des incertitudes sur les gains du projet qui demeurent encore élevées

Les experts ont enfin noté l'importance des données d'entrée, du fait de coefficient d'élasticité importants. La SGP a fourni divers éléments sur les motifs de sous-estimation des bénéfices de diverses origines mais l'analyse des raisons qu'il y aurait à minorer les résultats ou à leur rattacher des fourchettes d'incertitudes n'est pas présentée. C'est une question complexe, mais les experts recommandent à la SGP d'avancer dans ce sens, d'autant que des travaux existent déjà dans la littérature (voir Ševčíková, Raftery et Waddell, 2007). Dans le dossier expertisé, il

faudrait au moins mentionner l'impact sur les bénéficiaires résultants des créations d'emplois de la reprise de leur réduction de moitié, comme pratiqué dans les dossiers de 2015/2016.

Il est urgent de définir une méthode pour savoir s'il faut évaluer un programme, ses composantes, ou les 2, et comment

Une difficulté méthodologique majeure à laquelle fait face le présent dossier consiste à savoir comment évaluer une partie d'un projet plus grand, ici la L150 et la L15E par rapport au GPE dans son ensemble. Cette difficulté est d'ailleurs clairement manifestée par les multiples évolutions dans la méthodologie employée par la SGP à cet égard. Si la méthode proposée par la SGP a le mérite de la relative simplicité (avec néanmoins quelques zones d'ombre), cette méthode demeure entièrement ad hoc. Par ailleurs, il n'est pas clairement discuté pourquoi la méthode consistant à utiliser le GPE sans la L150 et la L15 comme option de référence (ou du moins comme option de projet alternative) n'est pas appropriée, et fournirait des résultats erronés.

Une méthodologie de prise en compte de la SNBC reste encore à définir

Pour se conformer à de nouvelles exigences réglementaires, la SGP a proposé une méthode de calcul des effets du GPE dans un scénario de mise en œuvre de cette stratégie, la SNBC étant un ensemble de projets dans lequel le GPE pourrait s'inscrire. Cette proposition n'apparaît pas totalement satisfaisante. Une avancée méthodologique importante est donc nécessaire pour que les porteurs de projet puissent utiliser de façon crédible la SNBC comme scénario de référence.

Les contre-experts entendent bien que ce n'est pas à la SGP de trancher ces questions méthodologiques majeures, qui deviennent de plus en plus prégnantes dans un contexte où l'atteinte de l'objectif final (la neutralité carbone) nécessite d'aller au-delà d'une approche marginaliste, pour définir un programme complet qui sera évidemment extrêmement structurant au niveau de la France et de ses territoires.

Poursuivre les études sur les effets de la COVID

La contre-expertise s'est aussi penchée sur la question de la prise en compte des conséquences de la pandémie COVID. S'il n'était pas possible à la SGP de la prévoir au moment où elle a mené les évaluations socioéconomiques, il ne paraît pas fondé non plus de lui demander de mettre à jour la pièce H, car l'épidémie n'est pas terminée, les observations actuellement disponibles sont partielles et éparpillées, et la recherche sur ce sujet encore balbutiante. Les premiers résultats de recherche estiment toutefois que la COVID pourrait conduire à une reconcentration des emplois dans Paris intramuros et en première couronne, et à un plus grand étalement urbain. Dans les deux cas ce seraient des phénomènes allant à l'encontre des effets urbanistiques espérés du GPE. En tout état de cause, il faudrait que les évaluations socioéconomiques de nouveaux projets du GPE contiennent des scénarii dégradés tenant compte de ces premiers résultats. »

4. Avis du SGPI

Le dossier d'évaluation socio-économique soumis à la contre-expertise décrit le projet de construction de deux tronçons de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE) allant pour sa partie Est de Champigny à Saint Denis Pleyel et pour sa partie Ouest de Sainte Denis Pleyel à Pont de Sèvres. Avec le tronçon Sud, l'ensemble formera une rocade complète de la première couronne parisienne qui reliera sans rupture de charge les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis et offrira de très nombreuses interconnexions avec le réseau de transport public préexistant et futur en Ile-de-France. L'ensemble de la ligne constitue le cœur du projet du Grand Paris Express.

Les deux tronçons Est et Ouest bien qu'ayant été déclarés d'utilité publique (respectivement le 13 février 2017 (modifiée le 20 juin 2018) et le 21 novembre 2016) doivent faire l'objet d'une nouvelle enquête d'utilité publique en raison de modifications apportées au projet, avec notamment pour le tronçon ouest le déplacement de la gare de la Défense, et compte tenu d'informations nouvelles concernant les coûts et les avantages du projet.

Le dossier transmis reprend en les actualisant l'évaluation socio-économique de l'ensemble du Grand Paris Express et adjoint à celui-ci deux dossiers dédiés aux deux tronçons Est et Ouest de la ligne 15. Ce dossier a été complété, lors de la contre-expertise, par l'outil de calcul permettant d'appréhender les hypothèses et l'ensemble des chiffrages de l'évaluation et par les informations apportées de manière réactive par la Société du Grand Paris (SGP) tout au long des échanges avec les contre experts.

Les experts considèrent avoir rendu un avis éclairé et impartial. Pour sa part, le SGPI considère qu'au vu de la qualité des experts et de leur implication réelle dans la contre-expertise du dossier, le rapport de contre-expertise complète utilement le dossier d'évaluation socio-économique proposé et que l'ensemble constitue un dossier solide pour éclairer la décision.

Les contre-experts considèrent, même si la valeur actualisée nette (VAN) du projet est en légère baisse depuis les évaluations faites dans les dossiers de DUP initiaux et même si certaines hypothèses peuvent être discutées, que l'ensemble reste extrêmement favorable pour la collectivité et que chacun de ces deux tronçons contribue fortement au bilan positif de l'ensemble.

Les dossiers présentés rassemblent de nombreuses informations sur les impacts attendus de la ligne 15 même si on peut regretter la difficulté à intégrer dans la VAN les éléments relatifs aux enjeux associés au développement urbain et des quartiers autour des gares qui constituent des enjeux majeurs.

Il est à souligner tout l'effort engagé par la SGP pour avancer sur la conceptualisation, l'analyse, et la quantification de nombreux effets du GPE au niveau de l'ensemble de l'agglomération parisienne (effets urbains, effets d'agglomération, impact du développement des transports sur l'attractivité de la région, les effets sur les marchés du logement et du travail, etc.) qui, bien que difficilement mesurables et toujours sujets à controverses dans leur affectation ligne à ligne, n'en restent pas moins bien réels et utiles à mettre au regard des coûts de l'ensemble du projet.

Si le bilan global des deux tronçons est bien réajusté au regard des analyses engagées sur les coûts et les avantages du GPE, les deux dossiers présentés ne permettent pas malgré tout de mettre totalement en exergue le bilan socio-économique des modifications apportées sur chacun des tronçons.

Cela est particulièrement dommageable sur le point le plus emblématique d'entre eux : le déplacement de la gare d'interconnexion de la Défense à plus de 900 mètres de la gare actuelle RER et métro. Ce point mérite un tout autre traitement que celui qui est actuellement présenté en raison des conséquences majeures sur la qualité de l'interconnexion entre la ligne 15 et la gare RER et métro de la Défense. Si le dossier présente bien les principaux arguments qui conduisent à renoncer à cette proximité (particulièrement ceux de l'impact d'une prolongation des travaux de plusieurs années), les chiffrages proposés restent encore trop succincts pour éclairer les enjeux sachant que cette décision à elle seule conduirait toutes choses égales par ailleurs à une diminution du trafic sur la seule ligne 15 de l'ordre de 5 %. La question selon nous mérite d'être reprise avec des compléments d'information sur les impacts des deux variantes, leurs coûts et leurs risques.

Par ailleurs, le bilan d'un chantier particulièrement long et complexe n'apparaît pas explicitement. Les contre-experts ont à ce propos noté que les provisions pour risque étaient – en pourcentage – inférieures aux standards des projets de transport.

Au total, en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise, **l'avis du SGPI est favorable. Il formule les recommandations suivantes :**

- revoir la pièce H pour apporter des éléments de réponse aux diverses critiques des contre-experts et renforcer ainsi sa lisibilité de l'ensemble ;
- mieux justifier dans la pièce H le déplacement de la gare de la Défense qui doit présenter à défaut d'une évaluation socio-économique complète (que le SGPI considère comme souhaitable), un bilan précis de l'ensemble des impacts (coûts, avantages et pertes) de cette décision ;
- mieux présenter et de manière systématique les bilans quantifiés des aménagements autour des gares ;
- poursuivre ses travaux d'évaluation dans les années qui viennent pour mieux vérifier l'avancement effectif des impacts espérés et donc pour mieux piloter l'ensemble de ses projets. Un observatoire (notamment autour des gares et futures gares, voir ci-dessous) pourrait aider la SGP dans ce travail de pilotage.

Le SGPI prend acte des difficultés et des controverses qui peuvent se développer sur la réalité des trafics anticipés dans de tels investissements qui participent à des projets de développements territoriaux de grande taille et des gains urbains attendus. Considérant que ces sujets sont récurrents, il renouvelle les recommandations faites dans les précédentes contre-expertises concernant les lignes du GPE :

- la contre-expertise converge fortement sur la nécessité de rapprocher les exercices de modélisations dans une perspective plus intégrée pour assurer une meilleure cohérence de la démarche de modélisation, meilleure lisibilité ; Il y aurait un réel gain à faciliter le dialogue entre les équipes de modélisations ;
- la nécessité de clarifier le contenu de la SNBC (inventaire des investissements) pour faciliter les calculs dans un cadre fixé par la collectivité et cohérent avec les ambitions affichées sur la décarbonation de l'économie ; sans ce cadre les évaluations ont du mal à intégrer correctement cette dimension ;
- la nécessité de se projeter très rapidement sur les conséquences de la crise sanitaire à moyen et long termes, les modifications de comportements en termes de mobilité et de localisation (logement, bureaux) pouvant conduire à reconsidérer les anticipations qui sont faites aujourd'hui sur la population et les emplois d'Ile-de-France ;
- l'intérêt majeur qu'il y aurait à maintenir un observatoire précis des évolutions autour des gares du GPE. Au-delà du pilotage du projet lui-même, ces informations pourraient alimenter très utilement les évaluations *ex ante* de tels projets et plus en amont les recherches nécessaires pour disposer d'outils articulant beaucoup mieux qu'aujourd'hui les gains associés à l'amélioration du système de transport et les effets urbains au sens large.



Jean-Paul NICOLAÏ