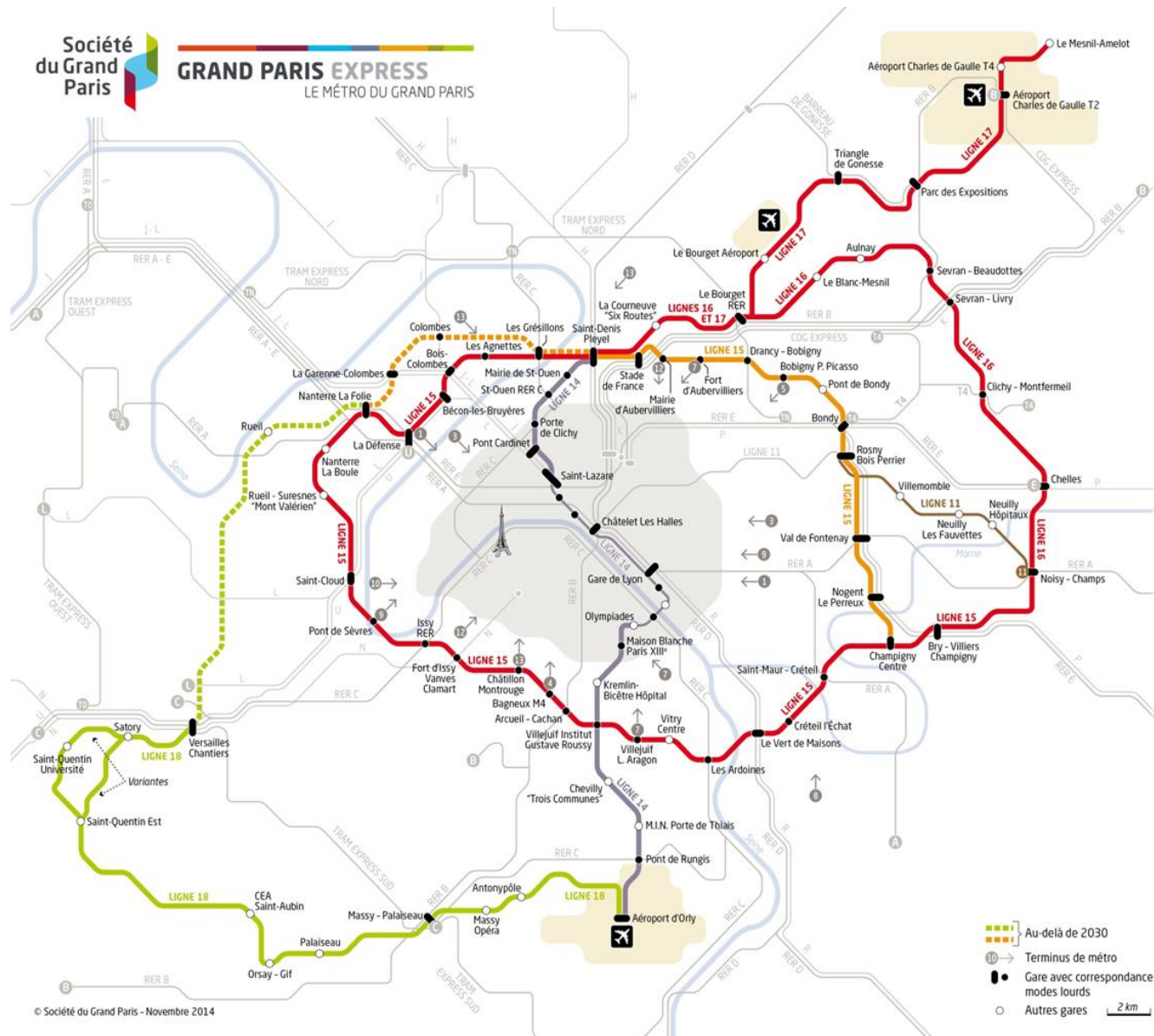


Le projet du Grand Paris et les effets d'agglomération

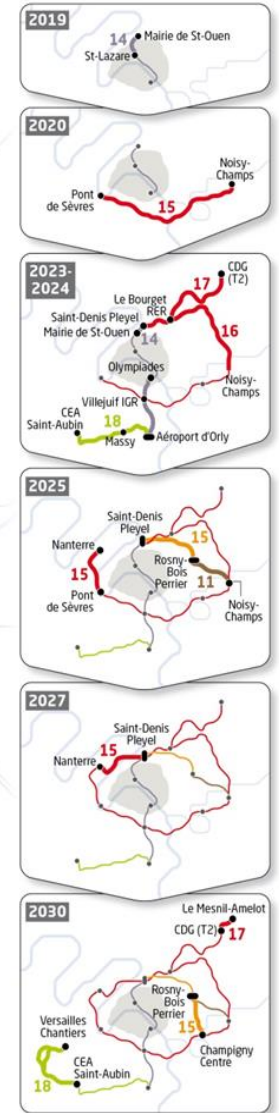
Colloque France Stratégie-CGEDD-CGI

22 octobre 2015

Le projet et ses horizons de mise en oeuvre

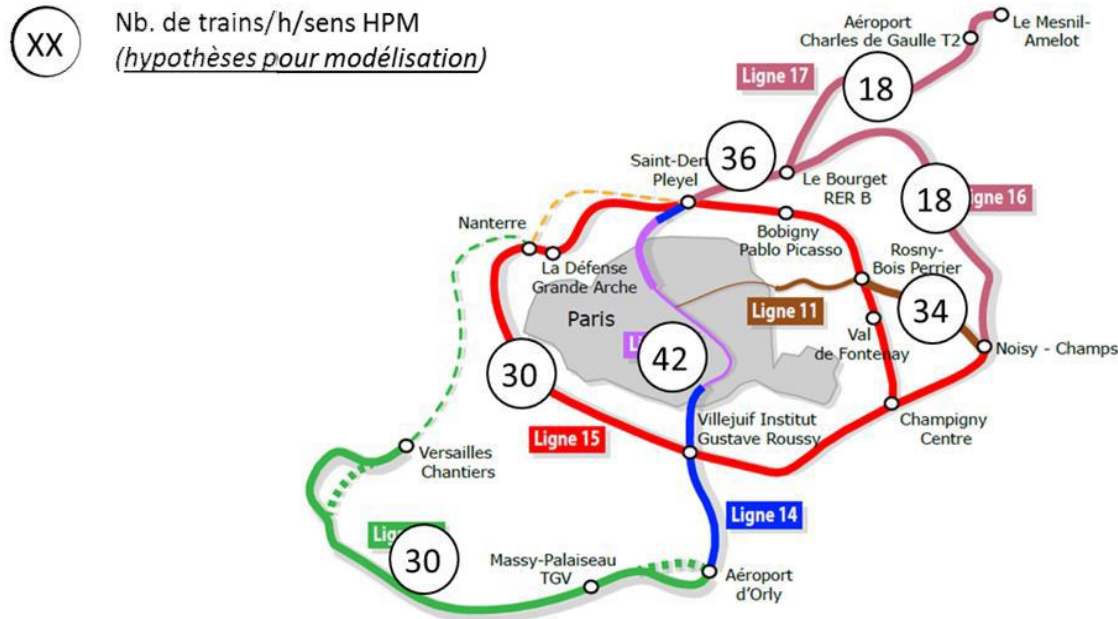


Horizons de mises en service



Des fréquences élevées et une intermodalité forte avec le réseau existant

- Des fréquences élevées



- Une intermodalité forte avec le reste du réseau

Des gains de temps significatifs

Des gains de temps pour tous les voyageurs franciliens

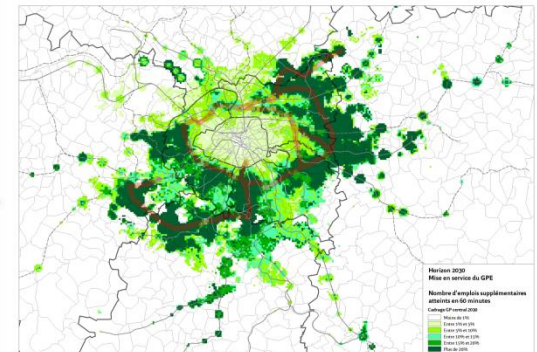
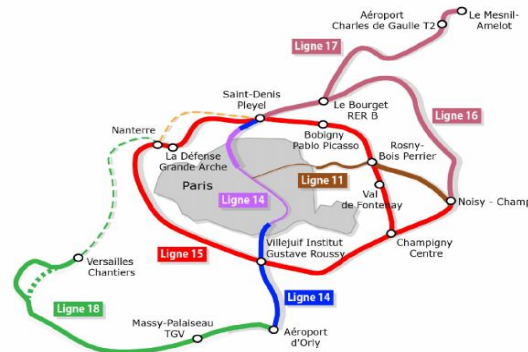
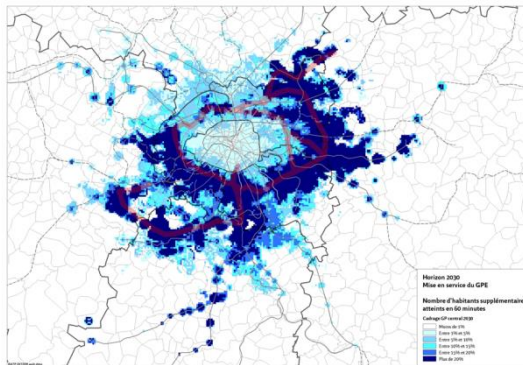
- Un gain de temps moyen pondéré de 6 à 7 minutes pour l'utilisateur du Grand Paris Express
- Des gains de temps moyen pondéré élevés: 1m30 pour les voyageurs qu'ils utilisent ou non, le Grand Paris Express
- Une performance technique: des vitesses moyennes supérieures à 60km/h et 65,8km/h de vitesse moyenne sur la ligne 18
- Des intervalles entre stations réduits à un maximum à 3,7 minutes pour 5,4km de distance (ligne 17)

Des exemples concrets de gains de temps

- Créteil L'Echat < > Noisy-Champs (liaison entre pôles d'enseignement supérieur) : 12 minutes contre 45 min aujourd'hui
- Clichy-Montfermeil < > Roissy (liaison entre bassin de population enclavé et bassin d'emploi) : 27 minutes contre 1h20 aujourd'hui
- Villejuif Institut G. Roussy < > Châtelet (liaison entre Paris intra-muros et un grand équipement à dimension métropolitaine) : 15 minutes contre 40 minutes aujourd'hui
- Bois-Colombes < > Saint-Denis Pleyel (liaison habitat / emploi) : 6 minutes contre 36 minutes aujourd'hui

Une offre de transport attractive

- Un projet global rapprochant lieux de vie et bassins d'emploi
 - Le Grand Paris Express accroît de façon très importante le nombre d'habitants supplémentaires pouvant atteindre un lieu donné en moins de 60 minutes. Les effets significatifs sont encore plus importants dans les pôles de centralité de périphérie, villages et hameaux que dans Paris et le cœur de l'agglomération déjà bien desservis
 - ⇒ *Un projet garant d'une meilleure connexion entre les 12 millions d'habitants de l'aire urbaine francilienne,*
 - Le Grand Paris Express augmente très fortement le nombre d'emplois atteignables en 60 minutes depuis un lieu donné. Le quartier de La Défense bénéficie ainsi du Grand Paris Express mais moins que la Petite Couronne extérieure et la Grande Couronne
 - ⇒ *Un moyen de transport capable de connecter entreprises et recherche scientifique, de renforcer la croissance en emplois et de conforter l'Ile-de-France comme 1^{ère} zone économique la plus attractive d'Europe*



Rappel sur les effets économiques et sociaux du schéma d'ensemble du Grand Paris Paris Express:

- Une amélioration de l'accessibilité et une réduction de la congestion et des irrégularités
- Une densification accrue, source d'effets d'agglomération et de gains en termes de services publics
- Une attractivité renforcée, source de croissance accrue des emplois
- Un instrument au profit d'une métropole durable
- La résorption des inégalités sociales et territoriales

Les effets d'agglomération sont donc un élément non négligeable de l'impact économique et social

La quantification des effets économiques et sociaux du schéma d'ensemble du Grand Paris Paris Express:

Valeur actualisée 2010 des avantages socio-économiques

Scénario central de projet		
<i>VAN 2010 en milliards d'euros 2010</i>	Référence tendancielle	Référence dégradée
Valorisation des effets transports	17,7	17,5
Régularité	3,5	3,4
Confort	1,6	1,5
Gains environnementaux et urbains	11,9	11,3
Effets directs de réallocation	9,0	7,5
Effets d'agglomération	6,0	5,8
Valorisation des nouveaux emplois	10,3	10,3
Total Avantages	59,9	57,3

La quantification de l'impact économique du Nouveau Grand Paris : les techniques utilisées

- Les modèles de transport pour apprécier les impacts sur les usagers: un modèle central, MODUS, et deux autres modèles de comparaison ANTONIN et Global
- Les modèles Land Use Transport Interaction pour apprécier la densification: trois modèles, Urban Sim, le modèle de référence, comparé avec Relutran et Pirandello
- Un programme de recherches avancées pour affiner :
 - la prévision des trafics (avis CGI du 26 mars 2015 : probable sous-estimation des fréquentations du futur réseau du Grand Paris, dans une fourchette estimée entre +30 % et +150 % environ).
 - la valorisation des irrégularités
 - les effets d'agglomération statiques et dynamiques dans une très grande métropole en fonction de la composition sectorielle de la croissance des emplois
 - les gains de la densification pour les services publics
 - l'impact du développement des transports sur la croissance des emplois par l'amélioration de l'attractivité et le choc sur le marché du travail entraîné par les gains d'accessibilité

De nombreux points encore en suspens : les effets de long terme, l'analyse dans le temps des effets, l'interaction national-régional de la croissance....

Les incertitudes sur la quantification de l'impact économique du Nouveau Grand Paris

- Les incertitudes rencontrées sur chacun des postes de l'évaluation de projets transformationnels comme celui du GPE militent en faveur de la reconnaissance officielle dans les instructions sur l'évaluation, de la nécessité de présenter des fourchettes d'incertitude
- En effet les incertitudes portent, pour tous les postes des évaluations, sur :
 - la pertinence des théories et analyses sous jacentes
 - les spécifications des modèles de quantification et de simulation utilisés
 - les données utilisées (et l'absence fréquente de données pourtant considérées comme centrales dans les modèles)
 - les paramètres calibrés et leur prévision, depuis la valeur du temps à l'élasticité productivité-densité
- Une condition centrale de qualité des évaluations est celle de l'utilisation simultanée d'au moins deux modèles ou techniques de calcul différents pour chacun des postes de calculs, de la comparaison approfondie des résultats fournis, et surtout de faire valider les fourchettes présentées, ***avant même leur publication*** par des organismes externes indépendants, en transposant la méthode de travail de la Société du Grand Paris
- Tout ceci milite pour la transparence des modèles utilisés, voire même leur libre utilisation par les tiers