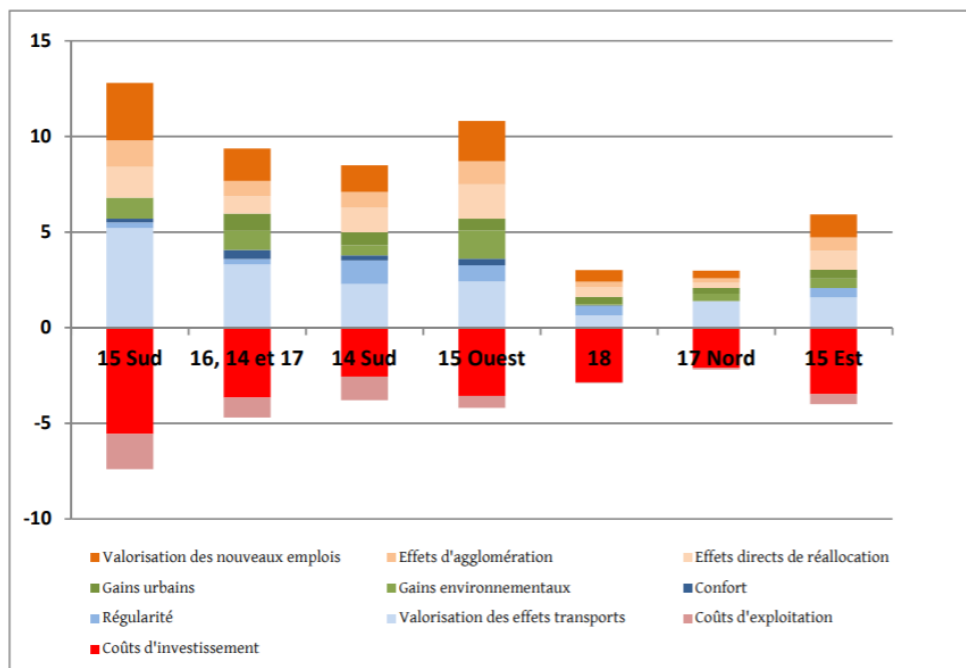


À propos de l'utilité publique des lignes 18 et 17 Nord

Les évaluations socio-économiques – qui déterminent leur utilité ou inutilité en comparant leurs coûts et leurs bénéfices – des lignes 18 et 17 Nord du Grand Paris Express (GPE), réalisées par la Société du Grand Paris (SGP), suscitent de sérieuses interrogations quant à leur validité.

Rappelons que la Cour des comptes, dans son rapport sur la SGP de fin 2017 (rendu public en janvier 2018), avait déjà mis en évidence que, parmi l'ensemble des lignes du GPE, ces deux lignes ont les bilans socio-économiques de loin les moins favorables¹ :

Graphique n° 1 : bilan socioéconomique des lignes du Grand Paris Express (en Md€₂₀₁₀)



Source : commissariat général à l'investissement, d'après les pièces H des dossiers d'enquête d'utilité publique.

Fig. 1 Bilans socio-économiques des lignes du Grand Paris Express
source : Cour des comptes, décembre 2017

La Cour des comptes avait alors préconisé, afin de faire face au fort dérapage des coûts de réalisation du GPE, de « **réduire le périmètre** » de ce réseau. Si elle ne nommait pas explicitement les lignes à supprimer, les cibles de cette recommandation ne pouvaient être que les lignes 17 Nord et 18. Le gouvernement a hésité à suivre cet avis pour la ligne 18, mais a reculé devant la bronca des élus locaux concernés, qui considéraient que cette ligne leur était due et que l'État devait « tenir ses promesses ».

Nous avons amplement critiqué l'évaluation socio-économique de la ligne 18 dans notre contribution à l'enquête publique modificative de juin-juillet 2021².

¹ La Société du Grand Paris, Cour des comptes, décembre 2017, page 29, www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-01/20170117-rapport-societe-grand-Paris_1.pdf.

Cette figure est une représentation graphique de la partie haute du Tableau 1.

² Ligne 18 du Grand Paris Express – critique de l'évaluation socio-économique, COLOS, juillet 2021, www.colos.info/images/doc/EP-Ligne-18-2021_critique-evaluation-socio-economique.pdf.

Dans sa section *Caractéristiques de la méthodologie d'évaluation socio-économique*, ce document résume les principes des évaluations socio-économiques et les caractéristiques des diverses catégories de bénéficiaires, qui sont pour la plupart « non conventionnelles » ou « non classiques », c'est-à-dire définis par la SGP en s'inspirant de travaux britanniques. Nous reproduisons cette description dans l'Annexe 1 du présent document, assortie d'une critique de cette méthodologie (Annexe 2).

Les évaluations socio-économiques de la SGP sont soumises à contre-expertise indépendante sous l'autorité du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI, précédemment nommé Commissariat général à l'investissement (CGI)), mais force est de constater que la SGP traite ces contre-expertises comme bon lui semble ; voir l'Annexe 2 pour plus de détails sur la procédure.

Quant à la ligne 17 Nord, rappelons d'abord que quatre gares sur six ne desservent aucun habitant dans un rayon de 1 kilomètre. Son évaluation socio-économique a été réalisée en 2015, puis soumise à enquête publique en avril-mai 2016, sur la base d'hypothèses comme celles-ci³ :

	<i>Fréquentation annuelle actuelle</i>	<i>Hypothèse de fréquentation annuelle projetée (horizon 2030)</i>
EuropaCity	-	30 millions de visiteurs
Parc des Expositions	> 2 millions de visiteurs (2013)	environ 4,5 millions de visiteurs
Aéroport Roissy – Charles de Gaulle	63,8 millions de voyageurs aériens (2014)	environ 100 millions de voyageurs aériens

Or, depuis lors le projet EuropaCity a été abandonné et la pandémie, qui s'inscrit désormais dans la durée⁴, a notablement diminué la fréquentation des aéroports⁵ et des parcs d'expositions. Dans le même temps, le coût de réalisation de la ligne 17 Nord a été réévalué de 2315 M€ à 2683 M€, soit une hausse de 368 M€ (+16 %). Par ailleurs, la SGP a ignoré l'arrivée du projet CDG Express, destiné à transporter des voyageurs aériens, pour la simple raison que ce type de flux ne se prête pas à être pris en compte par les outils de modélisation du trafic⁶. Aujourd'hui, ce projet ne peut plus guère être arrêté et il est prévu de capter une clientèle de 7 à 8 millions de passagers par an vers 2030⁷.

Un rapport soumis au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités⁸ indique, sans aucune justification, une fréquentation, actualisée en août 2020, de la ligne 17 à l'horizon 2030 de 163 700 voyageurs par jour ouvrable, alors qu'elle atteignait à peu près la même fréquentation lors de l'enquête publique de 2016, la moitié de celle du tronçon nord étant alors attribuée à EuropaCity⁹.

³ Extrait du dossier d'enquête publique de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express (avril-mai 2016), pièce H, page 61.

⁴ L'IPBES avertit que « Des pandémies futures vont apparaître plus souvent, se propageront plus rapidement, causeront plus de dommages à l'économie mondiale et tueront plus de personnes que la COVID-19, à moins que l'approche globale de la lutte contre les maladies infectieuses ne soit modifiée. », *Échapper à l'ère des pandémies*, décembre 2020, data.over-blog-kiwi.com/1/49/29/54/20201105/ob_064d98_20201029-media-release-ipbes-pandemics.pdf.

⁵ De 2019 à 2020, le trafic aérien a diminué de deux tiers, passant de 76,15 à 25,26 millions de passagers transportés.

⁶ Cela vaut également pour la modélisation du trafic de la ligne 17 Nord.

⁷ *Le CDG Express, ce mégaprojet très coûteux qui fait polémique*, Capital.fr, 27 août 2016, www.capital.fr/economie-politique/le-cdg-express-ce-megaprojet-tres-couteux-qui-fait-polemique-1159163.

⁸ Île-de-France Mobilités, Rapport n° 20211209-363, 9 décembre 2021, Ligne 17 Nord Grand Paris Express : Avant-projet complémentaire réalisé par la Société du Grand Paris – Ligne 17 Nord - Phase 2 et 3 (2028-2030) Triangle de Gonesse - Le Mesnil-Amelot.

⁹ Données du dossier d'enquête publique de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express (avril-mai 2016), traitées dans le rapport de contre-expertise, pièce J-10, pages 25-28.

Rien d'étonnant donc à ce que Philippe Ledenvic, président de l'Autorité environnementale, dénonce « **la persistance de vieux projets mal actualisés** » :

« L'autorité environnementale se débat dans un effet de ciseau entre conjoncture et pression réglementaire : d'un côté, les 99 avis rendus entre décembre 2020 et mai 2021 correspondent à un doublement du flux annuel moyen ; de l'autre, le projet de raccourcir d'un mois le délai d'émission des évaluations asphyxie une équipe amputée de trois membres, récemment partis à la retraite. Le président Philippe Ledenvic a brossé le tableau d'une institution sous tension, le 22 juin à l'occasion de la présentation du rapport annuel.

« La branche nord de la ligne 17 du Grand Paris express éclaire une tendance lourde constatée dans son rapport annuel 2020 par l'Autorité environnementale (Ae) : la persistance de vieux projets mal actualisés. "Les nouveaux éléments soumis à notre avis portent sur des détails techniques : un passage à droite ou à gauche, tel ouvrage d'aération plutôt que tel autre. Mais le dossier ne dit rien de l'abandon du projet Europacity", note la rapporteure Sylvie Banoun. »¹⁰

En effet, l'évaluation socio-économique de la ligne 17 Nord de 2015 **n'a jamais été remise en cause**. Bien au contraire : en 2021, la SGP a publié un nouveau chiffrage socio-économique pour l'ensemble des lignes du GPE¹¹, dans lequel le bilan socio-économique – la « valeur actualisée nette » (VAN), la différence entre les bénéfices (avantages monétarisés) et les coûts – de la ligne 17 Nord a bondi entre 2015 et 2021 de **0,8 Md€₂₀₁₀** à **6,8 Md€₂₀₁₀** (l'équivalent de 7,3 Md€₂₀₁₅) comme indiqué dans le Tableau 1 ci-après.

On constate que **la forte hausse de la VAN se produit pour les trois lignes du GPE qui font encore l'objet de contestations** (15 Est, 17 Nord et 18) : en moyenne, **leur VAN augmente de près de 400 %** ; celui de la ligne 18 ayant augmenté de **1875 %**, celui de la ligne 17 Nord de **745 %** !. En même temps, la VAN des lignes suffisamment avancées pour ne plus pouvoir être remises en cause **diminue en moyenne de 64 %**.

Ainsi, alors que les lignes 18 et 17 Nord étaient initialement les moins rentables de toutes, elles affichent désormais un bilan socio-économique beaucoup plus favorable que ceux de toutes les autres lignes !

Comment la SGP procède-t-elle pour élaborer ces chiffres ? Pour la « valorisation des nouveaux emplois », elle calcule d'abord – sur des bases non documentées et sans doute contestables – le nombre global d'emplois supposés être créés grâce au GPE dans son ensemble, qu'elle répartit ensuite sur les différentes lignes selon un jeu de coefficients. Elle procède de même pour les autres catégories de bénéfices.

Il suffit donc de changer les valeurs des clés de répartition pour diminuer le poids des lignes déjà « acquises » et d'accroître celui des lignes sujettes à contestation.

Le doute est permis sur la sincérité de ce nouveau chiffrage, réalisé par le maître d'ouvrage du projet qui est donc juge et partie.

Il est particulièrement surprenant que la valorisation des emplois censés créés grâce à la ligne 17 Nord soit passée entre 2015 et 2021 de **0,4 Md€₂₀₁₀ à **4,3 Md€₂₀₁₀** (l'équivalent de 4,6 Md€₂₀₁₅), en dépit de la dégradation substantielle des perspectives de l'emploi évoquées plus haut.**

¹⁰ L'Autorité environnementale sous tension, Le Moniteur, 22 juin 2021, www.lemoniteur.fr/article/l-autorite-environnementale-sous-tension.2151229.

¹¹ Par exemple dans le dossier d'enquête publique modificative concernant la ligne 18 du Grand Paris Express (juin-juillet 2021), pièce H générale, page 64.

Ligne	15 Sud	16/17+ 14 Nord	14 Sud	15 Ouest	18	17 Nord	15 Est	GPE
Évaluation initiale								
Date début enquête publique	10/2013	10/2014	6/2015	9/2015	3/2016	4/2016	10/2017	
	<i>valeurs en Md€ 2010</i>							
Bénéfices								
Valorisation effets transport	5,2	3,3	2,3	2,4	0,6	1,4	1,6	16,8
Régularité	0,3	0,3	1,2	0,8	0,5	0,0	0,5	3,6
Confort	0,2	0,5	0,3	0,4	0,0	0,0	0,0	1,4
Gains environnementaux et urbains	1,1	1,9	1,2	2,1	0,7	0,7	0,9	8,6
Effets d'agglomération	3,0	1,7	2,1	3,0	0,8	0,5	1,7	12,8
Valorisation des nouveaux emplois	3,0	1,7	1,4	2,1	0,6	0,4	1,2	10,4
Emploi de chantier	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>total</i>	12,8	9,4	8,5	10,8	3,2	3,0	5,9	53,6
Coûts								
Divers	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Investissements et exploitation	7,4	4,7	3,8	4,2	2,9	2,2	4,0	29,2
<i>total</i>	7,6	4,7	3,8	4,2	2,9	2,2	4,0	29,4
VAN (bénéfices-coûts) en €2010	5,2	4,7	4,7	6,6	0,3	0,8	1,9	24,2

Évaluation 2021

	<i>valeurs en Md€ 2015</i>							
Bénéfices								
Valorisation effets transport	3,3	2,4	1,6	2,2	0,9	1,4	1,5	13,3
Régularité	0,4	0,3	1,2	1,0	0,6	0,1	0,6	4,2
Confort	0,6	1,2	0,6	1,0	0,0	0,0	0,0	3,4
Gains environnementaux et urbains	1,2	0,9	0,4	0,8	2,1	0,9	1,0	7,3
Effets d'agglomération	2,2	0,8	0,6	0,5	2,4	2,6	1,5	10,6
Valorisation des nouveaux emplois	3,8	1,4	1,0	0,9	4,2	4,6	2,6	18,5
Emploi de chantier	1,3	0,8	0,5	0,6	0,6	0,3	0,7	4,8
<i>total</i>	12,8	7,8	5,9	7,0	10,8	9,9	7,9	62,1
Coûts								
Divers	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Investissements et exploitation	10,0	6,3	4,1	4,9	4,5	2,6	5,5	37,9
<i>total</i>	10,0	6,3	4,1	4,9	4,4	2,6	5,5	37,8
VAN (bénéfices-coûts) en €2015	2,8	1,5	1,8	2,1	6,4	7,3	2,4	24,3
<i>€2015/€2010 1,08</i>								
VAN en €2010	2,6	1,4	1,7	1,9	5,9	6,8	2,2	22,5

VAN 2021 - VAN initiale en €2010	-2,6	-3,3	-3,0	-4,7	5,6	6,0	0,3	-1,7
(VAN 2021 - VAN init.) / VAN init.	-50%	-70%	-65%	-71%	1875%	745%	17%	-7%

Tableau 1. Évolution des évaluations socio-économiques des lignes du Grand Paris Express

La figure ci-dessous présente les mêmes données sous forme graphique.

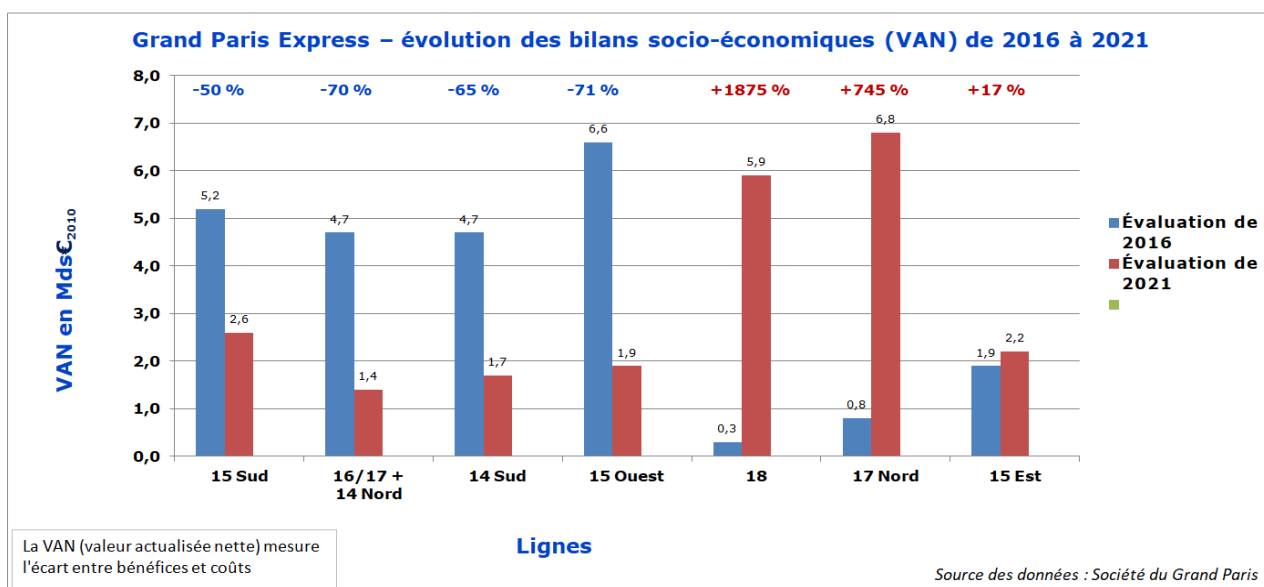


Fig. 2 Représentation graphique du Tableau 1

Le tableau ci-dessous montre le poids des « bénéfices non conventionnels » (ou « bénéfices élargis ») : **si on les enlève, aucune ligne n'est rentable** (hormis la ligne 15 Ouest, dont le bilan est tout juste positif, mais nous sommes là dans l'épaisseur du trait et n'oublions pas que les estimations de coût sont toujours dépassées).

Évaluation socio-économique des lignes du GPE

Évaluation 2021	15 Sud	16/17+ 14 Nord	14 Sud	15 Ouest	18	17 Nord	15 Est	GPE
<i>valeurs en Md€ 2015</i>								
Bénéfices								
Valorisation effets transport	3,3	2,4	1,6	2,2	0,9	1,4	1,5	13,3
Régularité	0,4	0,3	1,2	1,0	0,6	0,1	0,6	4,2
Confort	0,6	1,2	0,6	1,0	0,0	0,0	0,0	3,4
Gains environnementaux et urbains	1,2	0,9	0,4	0,8	2,1	0,9	1,0	7,3
Effets d'agglomération								
Valorisation des nouveaux emplois								
Emploi de chantier								
<i>total</i>	5,5	4,8	3,8	5,0	3,6	2,4	3,1	28,2
Coûts								
Divers	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Investissements et exploitation	10,0	6,3	4,1	4,9	4,5	2,6	5,5	37,9
<i>total</i>	10,0	6,3	4,1	4,9	4,4	2,6	5,5	37,8
VAN	-4,5	-1,5	-0,3	0,1	-0,8	-0,2	-2,4	-9,6

Tableau 2. Évaluations socio-économiques des lignes du Grand Paris Express sans prise en compte des « bénéfices élargis »

Paroles de contre-experts

Dans le rapport de contre-expertise sur l'évaluation socio-économique de la ligne 17 Nord, on trouve cette section intitulée *Infrastructures de transport et concentration spatiale/étalement urbain* :

« Les contre experts de la ligne 15 Ouest notent ce qui suit : "la SGP estime que le programme Grand Paris express (GPE) renforcera sensiblement les évolutions potentielles de densification. En effet, les travaux de simulation réalisés à partir de modèles LUTI (Land Use Transport Interaction) et utilisés par la SGP pour l'analyse socio-économique du programme prédisent que **le GPE conduira une forte concentration des nouveaux résidents et des nouveaux emplois dans le cœur de la région Île-de-France**. Si ces effets ne sont pas improbables, la lecture de la littérature économique sur la question invite toutefois à plus de prudence."

« Cette question a fait l'objet d'un débat à l'issue duquel la SGP a maintenu sa position sans pour autant semble-t-il, convaincre totalement les experts qui concluent ainsi : "**la densification des résidents et des emplois est une source essentielle de gains non conventionnels dans l'évaluation socio-économique du GPE** (gains de productivité et gains environnementaux). **Il est donc absolument nécessaire que les mécanismes la sous-tendant soient clairs et transparents**, et que l'on puisse en apprécier la robustesse par rapport à la littérature abondante sur le sujet. Les quelques éléments donnés actuellement dans la pièce H sont à ce stade insuffisants". Et les experts recommandent "d'étoffer la pièce H¹² afin de mieux expliciter les mécanismes sous-tendant l'effet densificateur du GPE sur les nouveaux résidents et les nouveaux emplois." »¹³

En d'autres termes, **tous les calculs d'évaluation socio-économique de la SGP reposent sur la théorie selon laquelle le GPE engendrerait une forte concentration des emplois et de l'habitat du fait d'une supposée densification autour de toutes les gares**, mais les contre-experts estiment, comme nous, que **cette théorie ne résiste pas à une analyse critique et en réalité toutes les conditions sont réunies pour que le GPE aggrave l'étalement urbain**.

Afin de l'arracher à l'oubli, il est assez instructif de citer *in extenso* les propos des contre-experts sur la ligne 15 Ouest¹⁴ :

« La SGP estime que le GPE renforcera sensiblement les évolutions tendanciennes de densification. En effet, les travaux de simulation réalisés à partir de modèles LUTI et utilisés par la SGP pour l'analyse socio-économique du programme prédisent que le GPE conduira à une forte concentration des nouveaux résidents et des nouveaux emplois dans le cœur de la région Ile-de-France.

« Si ces effets ne sont pas improbables, la lecture de la littérature économique sur la question invite toutefois à plus de prudence. L'effet "densificateur" du GPE pour les nouveaux emplois n'est pas très surprenant, quoiqu'il apparaisse quantitativement assez important. Il est en effet désormais bien établi dans la littérature théorique et empirique en économie urbaine qu'une baisse des coûts de transport et au commerce tend à favoriser la concentration spatiale des entreprises dès lors que celles-ci bénéficient de rendements croissants au cours du processus de production. **Ce résultat peut toutefois être inversé lorsque l'infrastructure de transport connecte un cœur de ville déjà fortement congestionné à sa périphérie.**

« Le fait que le GPE permette d'accroître la concentration spatiale des résidents soulève de son côté plusieurs questions.

¹² Dans les dossiers d'enquête publique pour les lignes du GPE, la « Pièce H » est celle contenant l'évaluation socio-économique.

¹³ Dossier d'enquête publique concernant la ligne 17 Nord du Grand Paris Express (hiver 2015-2016), pièce J.10 rapport de contre-expertise de l'évaluation socio-économique, section 4.1.2, page 42 ; mises en gras rajoutées.

¹⁴ Dossier d'enquête publique de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express, rapport de contre-expertise sur l'évaluation socio-économique, pièce J.11 du, 15 juin 2015, section 7.2, pages 41-42 ; mises en gras rajoutées.

« En effet, les choix de localisation des ménages sont traditionnellement modélisés en économie urbaine comme un arbitrage entre le temps de transport domicile/travail et le coût du foncier. Dans ce cadre, le prix du foncier tend à décroître au fur et à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération où se situent les emplois. **Une infrastructure de transport qui réduit le temps de trajet entre la périphérie et le cœur d'agglomération devrait ainsi, d'un point de vue théorique, générer de l'étalement urbain, les ménages profitant de l'amélioration des conditions de transport pour acheter des logements plus grands et moins onéreux en périphérie. Ce résultat théorique est aujourd'hui largement confirmé par de nombreux travaux empiriques,** sur données américaines (Baum-Snow, 2007), mais aussi européennes (Garcia-Lopez et al., 2015 pour l'Espagne par exemple).¹⁵ Les résultats des modèles LUTI utilisés par la SGP pour leur évaluation socio-économique paraissent ainsi contre-intuitifs par rapport à la littérature économique sur le sujet.

« Ce décalage pourrait provenir du fait que les infrastructures de transport envisagées dans les travaux académiques sur l'étalement urbain sont des infrastructures radiales, alors que le GPE est au contraire une infrastructure en rocade. Toutefois, des travaux empiriques récents sur les villes chinoises montrent que **les infrastructures en rocade tendent également à déconcentrer la population, ainsi que la production, dans un contexte de forte congestion des cœurs de villes.**¹⁶ **De plus, dans le cas du GPE, l'infrastructure en rocade conduira certainement à une amélioration du fonctionnement des radiales, qui feront désormais comme des baïonnettes autour de l'anneau formé par le GPE, permettant d'utiliser à la fois radiales et rocade.**

« Une deuxième raison à ce décalage pourrait venir du mode de transport. La plupart des études disponibles s'intéressent à des infrastructures (auto)routières, alors que la GPE consiste en une infrastructure de transport en commun ferroviaire.

« Nous avons soulevé ces questions dans le cadre de la contre-expertise. La SGP nous a indiqué dans une réponse écrite que "cette question [avait] été examinée avec soin par le conseil scientifique [de la SGP] lors de sa séance de 2013, sans que les questions posées [...] aient fait l'objet d'un débat de principe **compte tenu de l'évidence des conclusions,** au-delà des questions de paramétrage des effets en cause qui ont au demeurant fait l'objet d'une observation lors de la contre expertise réalisée sur le schéma d'ensemble à l'occasion du projet L16-L17-L14 Nord".

« Pourtant, une étude de P.P. Combes et M. Lafourcade sur les effets d'agglomération¹⁷ réalisée en janvier 2012 pour la SGP pointe bien que "la baisse des coûts de transports engendrée par la construction d'un projet d'investissement comme celui du Grand Paris est une arme à double tranchant. **Les infrastructures de transport peuvent en effet tout aussi bien attirer de nouvelles activités économiques que les encourager à fuir vers les autres régions qu'elles contribuent à mieux connecter", relativisant ainsi l'évidence.**

« **La densification des résidents et des emplois est une source essentielle de gains non-conventionnels dans l'évaluation socio-économique du GPE** (gains de productivité et gains environnementaux). **Il est donc absolument nécessaire que les mécanismes la sous-tendant soient clairs et transparents, et que l'on puisse en apprécier la robustesse par rapport à la littérature abondante sur le sujet.** Les quelques éléments donnés actuellement à la p.35 de la pièce H sont à ce stade insuffisants. »

¹⁵ Baum-Snow, N., 2007, Did Highways Cause Suburbanization?, Quarterly Journal of Economics, 122, 775-805.

Garcia-Lopez, MA, A. Holl et E. Viladecans, 2015, Suburbanization and the highways: when the Romans, the Bourbons and the first cars still shape Spanish cities. Journal of Urban Economics, 85, 52-67.

¹⁶ Baum-Snow, N. et M. Turner, Transportation and the Decentralization of Chinese Cities, mimeo. Baum-Snow, N., L. Brandt, J. V. Henderson, M. A. Turner et Q. Zhang, 2015, Roads, Railroads and Decentralization of Chinese Cities, mimeo.

¹⁷ Les « effets d'agglomération » sont l'une des catégories de « bénéfiques non conventionnels » (ou « bénéfiques économiques élargis ») introduites par la SGP (cf. Annexe 1). Ce concept, élément central dans la doctrine de la SGP, exprime l'idée que c'est au sein de grandes agglomérations que « se construit la croissance, se crée l'emploi, naît et se diffuse l'innovation » (*L'évaluation socio-économique du projet de réseau de transport public du Grand Paris – De l'économie géographique à la décision*, Dominique Bureau, 20 juin 2013).

Ainsi, aux arguments pertinents et étayés des contre-experts, la SGP oppose « l'évidence » proclamée par son Conseil scientifique. Rien de pire que les évidences qui économisent les démonstrations !

De surcroît, quelle crédibilité peut-on accorder audit Conseil scientifique ? Ses membres sont certainement tous des personnes respectables, mais peut-on les considérer comme experts indépendants sachant qu'ils sont nommés et rémunérés par la SGP ? Par ailleurs, dans ce Conseil scientifique, les compétences en matière d'urbanisme et aménagement du territoire sont particulièrement clairsemées : dans la composition actuelle du conseil, un seul de ses treize membres peut y prétendre (Richard G. Shearmur, un Québécois), les autres étant des économistes et des ingénieurs des Ponts et Chaussées (dont le président Dominique Bureau). Le titre de ce conseil ne cache d'ailleurs pas que c'est essentiellement un collège d'économistes¹⁸.

Dans ces conditions, comment ce conseil peut-il émettre des points de vue fondés – et qui plus est, proclamer des évidences – sur des questions intégrant intimement transport et urbanisme ? On serait tenté de penser que toute la SGP, Conseil scientifique inclus, continue d'être imprégnée du mythe politique et de la mystification scientifique des « transports structurants », la croyance à l'asservissement de l'aménagement aux infrastructures de transport.

Revenons à la contre-expertise sur la ligne 17 Nord.

« Dans une étude communiquée à la contre-expertise, l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France fait état de 25 projets structurants à 15 ans susceptibles d'apporter 130 à 160 000 emplois avec des investissements privés de 14 à 15 Mds€ dont 3 Mds€ pour EuropaCity. À noter que ce chiffre élevé confirme les résultats d'UrbanSim attribuant à cette ligne "une part très importante des effets de la réalisation du GPE : jusqu'à 40 % des effets liés à la densification et jusqu'à 13 % des effets liés à la croissance additionnelle de la région". Selon EPA Plaine de France, la non réalisation de la ligne 17 Nord amputerait ce chiffre de 90 000 emplois. Ainsi la Ligne 17 Nord apparaît véritablement comme "l'épine dorsale de ce corridor aéronautique" (si l'on excepte EuropaCity), qui se développe entre le Bourget et Roissy. Les emplois nouveaux à créer seront moins liés à la logistique et aux transports mais à des activités bénéficiant de l'accessibilité aéronautique, offrant des emplois de qualité supérieure qui justifient des densités de bureaux plus élevées. »

Comme le montre l'analyse minutieuse de Jacqueline Lorthiois, qui possède une connaissance fine du territoire, une large majorité de ces 25 projets, dont EuropaCity et l'expansion de l'aéroport, ont fait « pschitt »¹⁹. La SGP compte toujours sur ces 25 projets pour créer « **132 000 emplois à terme** » venant justifier les deux gares de Roissy CDG 2 et 4 de la ligne 17 Nord. Ce chiffre provient d'une étude effectuée en 2012 par le cabinet ECODEV. Or, cette étude détaillée a été actualisée récemment et aboutit à une création à terme de... **34 000 emplois**²⁰.

¹⁸ Le conseil scientifique des économistes de la SGP, SGP, www.societedugrandparis.fr/qui-sommes-nous/conseil-scientifique-economistes.

Citons encore l'opinion du chercheur Marc Barthelemy sur ce conseil dans cette interview : *Les grands projets urbains n'ont aucune base scientifique*, Science & Vie, 22 avril 2020, www.science-et-vie.com/nature-et-enviro/les-grands-projets-urbains-n-ont-aucune-base-scientifique-55428. « Ces grands projets reposent sur des outils très standard d'économétrie, qui visent à repérer d'éventuelles corrélations au milieu de nombreuses variables. Cette démarche n'est pas très constructive, il y a peu de fondement théorique, et beaucoup de ces calculs sont assez opaques. »

¹⁹ *Ligne 17 - Intox 2 : 17 Nord, demande inexistante ; 17 Sud, offre redondante*, Jacqueline Lorthiois, 11 janvier 2022, blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/060122/ligne-17-intox-2-17-nord-demande-inexistante-17-sud-offre-redondante.

²⁰ *Ligne 17- Intox 3- 100 000 emplois fantômes pour justifier les gares de Roissy 2 et 4*, Jacqueline Lorthiois, 5 avril 2022, <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/010422/ligne-17-intox-3-100-000-emplois-fantomes-pour-justifier-les-gares-de-roissy-2-et-4>.

Le « corridor aéronautique » existe, mais il est situé à l'est de l'autoroute A1, nul besoin de le dédoubler à l'ouest de cet axe. Le concept d'Aerotropolis²¹, qui voudrait que les métropoles soient organisées autour des aéroports, est une vue de l'esprit et n'est de toute façon plus du tout en phase avec les enjeux climatiques et énergétiques de notre époque.

L'idée de la ligne 17 Nord comme « épine dorsale » est aussi vide de sens que l'idée avancée pour promouvoir le tronçon ouest de la ligne 18, soi-disant « épine dorsale » d'un bassin d'emploi imaginaire²².

Les contre-experts poursuivent en affirmant :

« Un intérêt supplémentaire de la ligne 17 Nord est de permettre à des populations défavorisées d'accéder aux nombreux emplois plus ou moins qualifiés des pôles Roissy, Villepinte ou le Bourget, voire de la Plaine Saint-Denis. »

Là ils se trompent – et c'est une erreur récurrente – en s'imaginant que les qualifications de ces populations défavorisées soient en adéquation avec les « nombreux emplois plus ou moins qualifiés » des pôles cités. Car, tel n'est pas le cas, les emplois en question appartiennent à un nombre restreint de filières de métiers, correspondant très faiblement aux qualifications de la population locale.

Notons encore que dans une lettre adressée en mars 2016 au Premier ministre par Louis Schweitzer²³, alors à la tête du CGI, ce dernier faisait état d'inquiétudes à l'égard des hypothèses qui sous-tendent les évaluations socio-économiques de la SGP :

« Les avis du CGI et les rapports de contre-expertise sur lesquels ils s'appuient ont mis en évidence (...) une rentabilité socio-économique négative ou faible de certains tronçons s'ils étaient évalués selon les méthodes classiques de valorisation des infrastructures de transport employées par les autres opérateurs.

Les méthodes innovantes d'évaluation retenues dans les dossiers reposent fortement sur le rythme et la localisation des populations et des emplois, qui ne sont pas du ressort de la SGP ; des risques de sous-évaluation des coûts de construction et d'exploitation du réseau ; des coûts d'exploitation très peu couverts par les nouvelles recettes et un déficit d'exploitation vraisemblablement creusé par la tarification unique du pass Navigo ».

Les remarques sur les coûts d'exploitation sont très pertinentes : **aujourd'hui évalués à un milliard d'Euros par an, la possibilité de les financer durablement est hautement incertaine**²⁴.

Les nouvelles recettes seront faibles, puisqu'en grande majorité les futurs usagers du GPE possèdent déjà un pass Navigo. Cet aspect n'intéresse guère la SGP, l'exploitation du futur réseau n'étant pas de son ressort.

Au demeurant, le CGI suggérerait – comme la Cour des comptes deux ans plus tard – de reporter ou de supprimer les sections du GPE pour lesquelles on ne prévoit que de faibles charges de trafic.

²¹ Développé par l'universitaire américain John Kasarda, pour penser une nouvelle forme urbaine où la ville se construit autour et à partir de l'aéroport : « [Ils] dessineront le développement urbain et l'implantation des entreprises au XXIe siècle, comme l'ont fait les autoroutes au XXe, les chemins de fer au XIXe, et les ports au XVIIIe siècle ».

Aerotropolis: The Way We'll Live Next, John D. Kasarda & Greg Lindsay, éd. Farrar, Straus and Giroux, 2011.

²² Voir *Le vrai du faux de l'aménagement du plateau de Saclay*, COLOS, 4 décembre 2019, www.colos.info/actualites/grand-paris/137-le-vrai-du-faux-de-l-amenagement-du-plateau-de-saclay.

²³ Lettre du commissaire Louis Schweitzer au Premier ministre, Commissariat général à l'investissement N°133/CGI/LS/SG/GD, 22 mars 2016.

²⁴ Voir à cet égard le rapport *Évaluation des coûts et recettes d'exploitation du Grand Paris Express*, publié conjointement par l'Inspection général des finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en février 2021.

Cette lettre du président du CGI est citée par Yves Crozet, économiste des transports, expert réputé, dans un article publié dans le cadre de la conférence *Strategic Investment Packages*, tenue en mars 2018 à Bratislava par le Forum International des Transports, rattaché à l'OCDE²⁵. L'auteur émet lui aussi, de sérieux doutes sur la crédibilité des bénéfices non conventionnels dans les évaluations de la SGP. Dans le texte français préparé pour cette conférence, il relève, entre autres :

« Une partie importante des bénéfices économiques élargis ne provient pas des effets d'agglomération proprement dits, mais de la relocalisation des emplois d'une part et des nouveaux emplois d'autre part. Or ces mouvements dépendent d'hypothèses ad hoc. **On part du principe que le pari de la relocalisation et de l'attractivité est gagné. Les résultats obtenus sont alors proches du "wishful thinking".**

« Quand bien même la relocalisation d'emplois se réaliserait proche des gares du GPE, le risque existe que ce qui est gagné là soit perdu ailleurs. Soit dans d'autres régions françaises, notamment celles qui perdent déjà des emplois. Soit à l'intérieur même de l'Île-de-France comme cela a été le cas au cours des dernières années. Ainsi, de 1990 à 2006, période de forte croissance économique et de progression de l'emploi, 26% des communes d'Ile-de-France ont perdu des emplois. Il serait donc plus juste de dire qu'avec le GPE, il y aura des gagnants mais aussi des perdants. Les gains nets seront plus faibles qu'espérés.

« Enfin, en ce qui concerne les effets d'agglomération eux-mêmes, on ne peut que rappeler qu'ils sont conditionnels. »

L'auteur présente le tableau suivant pour montrer que dans l'approche de la SGP, la création d'emplois se concentrerait dans la petite couronne, à contre-courant de la tendance observé jusqu'en 2006 favorisant plutôt la grande couronne.

	Emplois (2005)	Taux de croissance (1990-2006)	Taux de croissance (2005-2030)
Paris	1 646 905	-4,1%	3,87%
Hauts-de-Seine	857 691	14,4%	16,83%
Seine-Saint-Denis	538 031	7,3%	33,15%
Val-de-Marne	506 285	6,2%	24,60%
Seine-et-Marne	430 515	29,6%	11,97%
Yvelines	530 575	17,0%	19,68%
Essonne	427 839	14,2%	14,96%
Val-d'Oise	422 607	30,6%	16,32%

Source : SGP 2014

Tableau 3. Évolution de l'emploi observées et attendues

Notons enfin que, comme le montre le Tableau 1, le bénéfice socio-économique net (la VAN) du GPE dans son ensemble a été évalué par la SGP en 2021 à 24,3 Md€₂₀₁₅. Cela suppose d'une part de valider toutes les catégories de bénéfices et leur valorisation et d'autre part que les coûts de réalisation, évalués en 2021 à 37,8 Md€₂₀₁₅, ne dérapent plus, hypothèse hautement improbable.

Or, **aujourd'hui on commence à évoquer un coût d'investissement de 60 Md€²⁶**, montant qui rentre dans la fourchette de 60 à 70 Md€, suggérée par des experts. Et ce n'est sans doute pas le dernier mot !

²⁵ *Regional economic development in France: High speed rail and Grand Paris Express*, Yves Crozet, OECD/ITF 2018, Strategic Investment Packages, pages. 45-58, www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/strategic_investment_packages.pdf

²⁶ *Acteurs du Grand Paris donne son cocktail d'été au Sénat*, Le journal du Grand Paris, 27 juillet 2022, <https://www.lejournaldugrandparis.fr/acteurs-du-grand-paris-donne-son-cocktail-dete-au-senat/>.

Il importe de noter que, même en prenant pour argent comptant le montant faramineux des bénéfiques, plus invraisemblables les uns que les autres (cf. Tableau 1), **si le coût réel du GPE dépasse 62,1 Md€₂₀₁₅, son bilan socio-économique global passe dans le rouge, si bien que le GPE devient non pertinent !²⁷**

Synthèse

Les évaluations socio-économiques des lignes du GPE sont biaisées pour obtenir les résultats escomptés²⁸.

Leurs hypothèses sont irréalistes et tendraient à exacerber les problèmes de l'Île-de-France : hyperconcentration des emplois, étalement urbain, ségrégation sociale, inégalités territoriales, congestion, pollution... contrairement aux intentions affichées.

Néanmoins, même si toutes les hypothèses sur les bénéfiques étaient justes, le dérapage progressif des coûts d'investissement rend probable que, *in fine*, les coûts l'emporteront sur les bénéfiques, si bien que le projet n'est pas pertinent au regard de l'intérêt général.

Dans le contexte de la création d'emplois, jamais on ne s'interroge sur leur adéquation avec les qualifications de la main-d'œuvre locale. En fait, la main-d'œuvre est considérée comme variable d'ajustement.

Les contre-expertises, souvent très pertinentes, ne sont pas suffisamment prises en compte – surtout lorsqu'elles n'épousent pas les points de vue et les objectifs de la SGP.

Par conséquent, des études indépendantes²⁹, dont la SGP serait obligée de tenir compte, devraient être menées pour déterminer si les bilans socio-économiques des lignes 17 Nord et 18 sont vraiment positifs et, partant, de savoir si elles peuvent réellement être considérées d'utilité publique !

²⁷ Il l'est déjà si on supprime le bénéfice « emploi de chantier », valorisé à 4,8 Md€₂₀₁₅, la SGP elle-même émettant un doute sur la pertinence de ce poste, compte tenu du caractère éphémère de ces emplois.

²⁸ Concernant l'art de faire mentir les chiffres, on peut citer aussi ces études minutieuses de Jacqueline Lorthiois sur les nombres d'habitants desservis par les lignes 17 et 18 :

- Ligne 17 - Intox 2 : 17 Nord, demande inexistante ; 17 Sud, offre redondante, 11 janvier 2022, blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/060122/ligne-17-intox-2-17-nord-demande-inexistante-17-sud-offre-redondante
- Ligne 18 - Intox 1- Gare d'Orly : les 173 000 introuvables habitants desservis, 17 février 2022, blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/170222/ligne-18-intox-1-gare-d-orly-les-173-000-introuvables-habitants-desservis.

²⁹ Ce besoin de faire faire des évaluations indépendantes est également exprimé avec force par l'expert en urbanisme et transports Jean-Pierre Orfeuill dans son allocution *Grand Paris Express : un projet illusionniste*, présentée aux Assises de la mobilité sur le plateau de Saclay et les vallées voisines, 18 novembre 2017, www.assises-mobi-saclay.fr/images/doc/Assises-mobi-Saclay_Critique-GPE.pdf.

C'est aussi l'avis du Cercle des Transports, qui insiste sur la nécessité de confier de telles évaluations à des cabinets étrangers pour éviter que les évaluateurs aient été formés dans le même moule que concepteurs : « *Un audit fait par l'un des grands systèmes de transports urbains mondiaux comme on en trouve au Japon, à Hong Kong, à Singapour ou dans le monde occidental, ne pourrait que nous aider à dépasser nos habitudes et nos certitudes, et à mesurer l'ampleur des mutations que les nouvelles technologies apportent aux transports collectifs.* ». (extrait de *Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris*, Le Cercle des Transports, décembre 2014, page 20, www.cercledes transports.fr/wp-content/uploads/2015/07/Grand_Paris_2014.pdf).

Annexe 1 : Caractéristiques de la méthodologie d'évaluation socio-économique

Le bilan socio-économique, appelé « valeur actualisée nette » (VAN), est la différence entre les avantages et les coûts du projet : si la VAN est négative, le projet n'est pas pertinent. Contrairement aux coûts, les avantages ne sont pas naturellement exprimés en valeurs monétaires. On passe donc par un ensemble de règles de valorisation de ces avantages. Ceux-ci sont de deux sortes : ceux dits « conventionnels » ou « classiques », prescrits par des textes officiels, et ceux dits « non conventionnels » (ou « bénéfiques économiques élargis », traduction de « wider economic benefits ».), introduits par la SGP à l'instar de ce qui a été fait pour le projet anglais Crossrail, une nouvelle ligne de métro traversant Londres d'est en ouest.

Les **bénéfices conventionnels** sont définis par le *Référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport*³⁰, pour application de l'*Instruction du Gouvernement* du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport³¹. Ils comprennent notamment :

- les **effets transport** : les gains de temps et variations de coût pour les usagers ;
- l'amélioration de la qualité de service en termes de **régularité** et de **confort** ;
- les **effets environnementaux** : réductions des nuisances liées aux voitures particulières, telles les diminutions de pollution atmosphérique et sonore, d'émissions de gaz à effet de serre et d'insécurité ;
- les **effets urbains** doivent être compris comme l'impact sur l'occupation des sols : « *la croissance naturelle de la population et de l'emploi à l'horizon du projet, comme celle de toute grande métropole, générera des besoins de surfaces à urbaniser dans la région Île-de-France entraînés car cette urbanisation aura tendance à coloniser les espaces ouverts de la périphérie au moyen de lotissements pavillonnaires peu denses associés à l'usage de la voiture particulière, et consommera des superficies de plusieurs milliers d'hectares, plus importantes que si l'urbanisation est moins diffuse. L'étalement urbain sera encore mieux contenu par des opérations d'aménagement associées à la mise en service d'un réseau de transport public performant comme le Grand Paris Express.* ».

La SGP distingue les **bénéfices non conventionnels** suivants :

- les **effets d'agglomération** traduisent le supposé effet structurant du projet sur l'agglomération « *en générant une réallocation significative de la croissance des emplois vers des zones de plus forte productivité, et les entreprises verront leur productivité améliorée par des externalités liées à la proximité (meilleure diffusion du progrès technologique ainsi que meilleure adaptation de leurs facteurs de production à leurs besoins, spécialisation du personnel aux besoins spécifiques de l'entreprise). Cette augmentation de la production à quantité de facteurs de production donnée résulte de l'amélioration de la proximité entre les entreprises et entre les travailleurs aussi bien du fait de la réduction des temps de transports (effet d'accessibilité) que d'une augmentation de la densité des emplois* » ;
- la **création de nouveaux emplois** représente les emplois à long terme supposés être créés grâce au projet. Cela suppose d'une part que les zones traversées par le projet soient génératrices d'emploi et d'autre part que, sans lui, ces emplois ne seraient pas créés. S'appuyant sur quelques publications académiques, la SGP affirme que « *ces créations d'emplois viennent de trois causes différentes* :
 - *l'amélioration de l'attractivité de la région Île-de-France attirera des emplois internationalement mobiles qui créeront eux-mêmes d'autres emplois induits, ce qui générera de l'activité et de la richesse* ;

³⁰ *Référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport*, Ministère de la Transition écologique, juin 2014, mise à jour en août 2019, www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Note%20technique%20270614.pdf.

³¹ *Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport*, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, juin 2014, www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/38426.

- *la réduction des temps de transport subis par les demandeurs d'emploi pour accéder aux offres entraînera une forte amélioration interne du marché du travail de la région d'Île-de-France et une réduction du chômage et une augmentation du niveau d'emploi d'équilibre ;*
- *une évolution plus faible du coût du logement sera rendue possible grâce à la mobilisation de ressources foncières importantes et à bas coût dans des zones jusque-là peu intéressantes pour l'immobilier et rendues attractives par l'amélioration de leur accessibilité après la mise en service du Grand Paris Express ; cela entraînera une moindre pression à la hausse sur les salaires et donc une meilleure compétitivité des entreprises de la région Île-de-France débouchant sur une augmentation de leurs offres d'emplois » ;*
- les **emplois de chantiers** ne sont par définition pas rémanents et ne devraient donc pas être pris en compte, mais la SGP le fait en suivant une recommandation officielle, tout en admettant que c'est très discutable.

Il importe de noter une importante source d'aléatoire provenant du choix de la SGP de procéder, pour chaque type de bénéfice, à **une évaluation globale à l'échelle du GPE dans son ensemble, pour ensuite répartir ce bénéfice sur les lignes du GPE selon un jeu de coefficients.**

Annexe 2 : Critique de la méthode d'évaluation socio-économique de la SGP

On ne peut nier l'effort important produit par la SGP pour développer son cadre conceptuel pour ses évaluations socio-économiques, mais il importe d'observer que **cela ne correspond à aucune prescription et n'est appliqué à l'évaluation socio-économique d'aucun autre projet français d'infrastructure de transport. Il n'existe aucun cadre réglementaire pour la valorisation monétaire des bénéfiques non conventionnels ; ces règles ont donc été entièrement définies par la SGP**, qui les a fait évoluer au fil du temps et qui a développé tout un arsenal de calcul, dont elle est seule à connaître les arcanes et à savoir manier le paramétrage. Seule exception : la SGP n'a pas d'outil pour les prévisions de trafic, pour lesquelles elle dépend entièrement de la DRIEAT Île-de-France³² et de son outil de modélisation MODUS 3.1.

Force est de reconnaître que **« le calcul des effets socio-économique pose de redoutables problèmes théoriques et pratiques »**, phrase de la SGP citée par l'Autorité environnementale, qui ajoute, non sans ironie : « L'Ae souscrit aux remarques faites sur la complexité et les incertitudes pesant sur ces calculs »³³. Non seulement les problèmes sont redoutables, mais les solutions envisagées sont tout sauf éprouvées. Ce ne serait pas si grave si les sommes engagées n'étaient pas aussi colossales et les potentiels dommages urbains et environnementaux pas aussi conséquentes.

La procédure d'évaluation

Voici *grosso modo* le cheminement de l'évaluation socio-économique pour chaque ligne du GPE.

- La SGP produit une version préliminaire de son évaluation socio-économique, préfigurant la pièce H du dossier d'enquête publique. Ce document est soumis pour critique au SGPI³⁴.
- Le SGPI nomme une équipe de contre-experts indépendants, qui étudient le document et retournent au SGPI leur rapport de contre-expertise. Au cours de cette étape, les contre-experts échangent en général avec la SGP.
- Sur cette base, le SGPI formule son propre avis (jusqu'à présent toujours favorable) – dans lequel il reprend les conclusions du rapport de contre-expertise –, puis communique à la SGP cet avis et le rapport de contre-expertise.
- La SGP élabore un document précisant la suite donnée aux remarques et recommandations du SGPI et des contre-experts, le document d'évaluation socio-économique étant mis à jour en correspondance. Ces deux documents sont ensuite intégrés au dossier d'enquête publique.

On notera que **les contre-experts n'ont plus droit à la parole, une fois leur mission de contre-expertise achevée**, quels que soient l'avis qu'en tire le SGPI et les suites y données par la SGP. Il importe de bien différencier la contre-expertise, qui donne un avis purement technique, et l'avis du SGPI, qui ne peut être neutre politiquement, cet organisme étant rattaché au Premier ministre.

De surcroît, la contre-expertise n'a aucun caractère contraignant, la SGP en dispose comme bon lui semble, ce qui relativise considérablement le pouvoir de contradiction de la contre-expertise.

³² Au 1^{er} avril 2021, la DRIEA Île-de-France a été fusionnée avec la DRIEE Île-de-France et s'appelle depuis lors DRIEAT (Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports) Île-de-France.

³³ *Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne 18 (tronçon Aéroport d'Orly - Versailles Chantiers), ligne verte du réseau de transport public du grand Paris (78, 91, 92 et 94)*, n° Ae : 2015-63, page 24, 21 octobre 2015, [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/151021 - Ligne 18 du grand Paris 78-91-92-94 - delibere cle254392.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/151021_-_Ligne_18_du_grand_Paris_78-91-92-94_-_delibere_cle254392.pdf)

³⁴ Ou au CGI jusqu'à fin 2017. Voir les décrets du 18 décembre 2017 n° 2017-1705 substituant la dénomination « secrétaire général pour l'investissement » à celle de « commissaire général à l'investissement » et n° 2017-1706 relatif au secrétaire général pour l'investissement.

Ainsi, lorsque la contre-expertise initiale de la ligne 18 affirmait l'inutilité du tronçon Saclay-Versailles, le président la SGP s'est empressée de déclarer que « certes, cet avis existe, mais il ne nous empêchera pas de poursuivre ce qui est lancé »³⁵.

L'évaluation des coûts

Les coûts, d'investissements comme d'exploitation, sont nécessairement des estimations, dont l'expérience montre qu'elles sont systématiquement inférieures aux coûts réels constatés une fois l'infrastructure réalisée. La problématique des dépassements (en coûts et en délais) des grands projets a été étudiée en profondeur par Bent Flyvbjerg, professeur à Oxford et expert mondialement reconnu des « mégaprojets ». Pour des projets européens, il constate³⁶ un **dérapiage moyen de 43,3 %** (ainsi qu'une surestimation moyenne des trafics de 23,5 %). Pour sa part, la Cour des comptes a constaté un dépassement moyen de 92 % sur les 25 projets du CPER 2000-2006 ; en la matière, la France doit donc se situer au-dessus de la moyenne (tant européenne que mondiale).

Flyvbjerg estime que ces erreurs sont imputables à un biais d'optimisme des porteurs de projet afin d'emporter la décision des politiques. Pour réduire ce biais dans les estimations, Flyvbjerg avance trois recommandations : recourir à des estimations indépendantes des porteurs de projet, conduire des comparaisons avec des projets du même type déjà en opération, impliquer au départ des partenaires privés, dans la réalisation, pour bénéficier du regard d'entreprises « responsables de leur argent ». Aucune de ces recommandations n'a été mise en œuvre pour le GPE. Dans ses évaluations socio-économiques, la SGP a introduit des provisions pour risques et aléas, mais leur taux est très inférieur à 43,3 %.³⁷

On notera encore que **les coûts environnementaux sont totalement déconsidérés**³⁸. Ainsi, aucune valeur n'est associée à la destruction des terres agricoles nourricières du plateau de Saclay et du Triangle de Gonesse, qui comptent parmi les meilleures d'Europe !

La valorisation des bénéfices conventionnels

Les principaux bénéfices de cette catégorie sont les **effets transport**, qui reposent essentiellement sur des **gains de temps** de trajet. Or, ces gains de temps sont fictifs car non durables : ils sont absorbés par les acteurs urbains (ménages, entreprises) qui les transforment en d'autres avantages. Notamment, lorsqu'un nouveau moyen de transport capacitaire (route ou transport collectif, radial ou tangentiel) est mis en place, **les ménages se relocalisent** plus loin en périphérie, profitant de la vitesse de déplacement accrue pour augmenter la portée de leurs trajets. Conjugué à l'explosion des coûts de l'immobilier au cœur de l'agglomération, ce « trafic induit » **entraîne mécaniquement l'étalement urbain** (la périurbanisation) et une plus forte **spécialisation de l'espace**, tant **fonctionnelle** (hyperconcentration des emplois, séparation accrue des lieux d'activité et de résidence) que **sociale** (les plus modestes rejetés davantage en périphérie, subissant la double peine de galère des transports et de communes-dortoirs pauvres en services).

³⁵ *Ligne 18 : Avis défavorable du commissariat général de l'investissement pour le tronçon Orsay-Versailles*, Le Journal du Grand Paris, 8 novembre 2015, www.lejournaldugrandparis.fr/ligne-18-avis-defavorable-du-commissariat-general-de-linvestissement-pour-le-troncon-orsay-versailles/

³⁶ *Cost overruns and demand shortfalls in urban rail and other infrastructure*, Bent Flyvbjerg, Transportation Planning and Technology, Vol. 30, N° 1, février 2007, [www.colos.info/images/doc/Cost Overruns and Demand Shortfalls in Urban Rail and Other Infrastructure - Bent Flyvbjerg.pdf](http://www.colos.info/images/doc/Cost%20Overruns%20and%20Demand%20Shortfalls%20in%20Urban%20Rail%20and%20Other%20Infrastructure%20-%20Bent%20Flyvbjerg.pdf).

³⁷ Dans son livre *Transports et urbanisme en Île-de-France* (La Documentation française, 2012), Pierre Merlin, fondateur et ancien président de l'Institut français d'urbanisme de l'Université de Paris VIII-Vincennes, dénonçait les sous-estimations manifestes des coûts et les prévisions fantaisistes de trafic du GPE. Il prévoyait que le coût du GPE atteindrait 35 milliards... Dans son article *Le Grand Paris Express, erreur du siècle ?*, (Le rail, n° 186, mai 2012), il expliquait que les prévisions de trafic retenues étaient grossièrement surestimées, reposant sur des prévisions irréalistes d'évolution de l'habitat et de l'emploi autour des gares et sur une méthodologie de calcul du trafic faux. Dans un article du 18 octobre 2017 dans *Économie Matin*, l'auteur a retiré le point d'interrogation à la fin du titre... (www.economiamatin.fr/news-grand-paris-express-metro-erreur-previsions-cout-traffic).

³⁸ Par contre, les estimations des économies d'émissions de CO2 grâce au GPE sont tout aussi peu crédibles que celles que celles des bénéfices élargis, puisque reposant sur les mêmes postulats (circulation routière réduite, étalement urbain maîtrisé...).

Au bout du compte, comme cela a pu être constaté empiriquement, les temps consacrés en moyenne aux transports restent à peu près constants, voire augmentent légèrement au fur et à mesure que la vitesse de déplacement s'accroît.

Le « rapport Quinet »³⁹, qui sous-tend la valorisation des gains de temps, reconnaît bien la génération de trafic induit et consacre un chapitre à cet effet rebond nommé « effet spatial », sans pour autant remettre en cause la valorisation du gain de temps. Or, l'importance de ce trafic induit est tout à fait susceptible d'excéder celle du trafic porté par la nouvelle infrastructure.

La valorisation des bénéfices non conventionnels

La doctrine qui sous-tend les supposés bénéfices de cette catégorie peut se résumer comme suit.

- Les effets d'agglomération et les gains dus à l'accroissement du nombre d'emplois et à leur relocalisation sont fondés sur le principe de la connexité urbaine, source d'amélioration collective des compétences et de meilleure adéquation entre offres et demandes d'emploi, rendant la productivité du travail plus élevée dans les zones denses.
- La création de nouveaux emplois est censée naître de la plus forte attractivité de la région parisienne due à la mise en place du GPE.
- L'hypothèse de la relocalisation des emplois repose sur une supposition : les gares du GPE attireraient autour d'elles des emplois nouveaux grâce à leur bonne accessibilité. L'emploi se concentrerait donc essentiellement en proche couronne, où la productivité serait plus forte du fait des effets d'agglomération.

Ce scénario, idyllique à première vue, est tout à fait irréaliste car il repose sur un **raisonnement « toutes choses égales par ailleurs »** : comme pour les gains de temps de déplacement, on fait l'impasse sur les effets rebonds induits. De surcroît, l'hypothèse des effets d'agglomération ne fait pas l'objet d'un solide consensus scientifique, encore moins la façon de leur attribuer une valorisation monétaire. En effet, on les désigne parfois sous le vocable « **avantage métropolitain** », mais dans le cas de très grandes agglomérations comme la région capitale, ils sont contrariés – sinon annulés – par le « **handicap mégapolitain** », les effets délétères d'une importante accumulation et concentration urbaine⁴⁰.

L'actuel désordre francilien résulte d'un aménagement du territoire fondé sur des illusions :

- celle des « **transports structurants** », l'idée que l'espace urbain s'organise autour des infrastructures de transport ; on sait depuis bientôt 30 ans qu'il s'agit là d'**un mythe politique et d'une mystification scientifique**⁴¹, mais cette illusion a la peau très dure ;
- celle de la région conçue comme un vaste **bassin d'emploi unique**, irrigué par un réseau de transport permettant de joindre n'importe quel lieu de travail depuis tout lieu de domicile ; la mégapole francilienne est beaucoup trop vaste pour pouvoir fonctionner de la sorte⁴².

En conséquence, l'Île-de-France est à présent le théâtre d'un gigantesque **mouvement brownien avec 45 millions de déplacements quotidiens, qui augmente de 300 000 flux/jour chaque année**. C'est une **spirale infernale**, aggravé encore par la crise du logement, que la démarche de la SGP alimenterait en accentuant la concentration des emplois dans la partie dense de la région !

³⁹ L'évaluation socioéconomique des investissements publics, Émile Quinet et al, septembre 2013, www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/cgsp_evaluation_socioeconomique_29072014.pdf

⁴⁰ Cet antagonisme a nourri les réflexions de l'urbaniste Marc Wiel, entre autres dans son ouvrage *Grand Paris – Vers un Plan B*, éd. La Découverte, 2016.

⁴¹ Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique, Jean-Marc Offner, L'Espace géographique n°3, 1993.

Les "effets structurants" du transport : vingt ans après, Jean-Marc Offner, L'Espace géographique 2014/1 (Tome 43).

⁴² Pour une analyse approfondie des bassins socio-économique franciliens : À l'écoute des bassins de vie, bassins d'emploi et de main-d'œuvre des territoires franciliens, Jacqueline Lorthiois, j-lorthiois.fr/concepts-generaux/a-lecoute-des-bassins-franciliens/

D'ailleurs, aux illusions précédentes s'ajoute celle de **la densification autour des gares**. Concevant celles-ci comme des lieux de destination, la SGP imagine que les usagers vont spontanément s'agglutiner dans un bâti dense autour de ces gares et ses modèles LUTI sont certainement fondés sur cette hypothèse. Or, il faudrait un régime autoritaire de type soviétique pour qu'il puisse en être ainsi. Car **une gare est presque toujours un lieu de dispersion** et l'expérience montre que densité et vitesse de déplacement sont antinomiques : si on a l'une, on ne peut avoir l'autre. En outre, la densification renchérit le prix du foncier et majore le coût de la construction. Si les interventions sur le prix du foncier peuvent limiter les dégâts, la hausse des coûts de l'habitat inciterait une partie de la population nouvellement desservie à migrer vers des territoires plus éloignés – aggravant donc l'étalement urbain –, soit le contraire de l'objectif poursuivi : une **dédensification**.⁴³

Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer ?

*« L'étalement urbain n'est que la face émergée d'un processus plus global de spécialisation de l'espace – socialement et fonctionnellement – par la vitesse. Ainsi, plus on condamne cet étalement en le considérant comme une aberration des ménages de préférer la proximité de la nature ou une aberration des communes périurbaines d'accueillir ces ménages, plus on s'interdit de peser en fait sur sa manifestation. La lutte contre l'étalement urbain ne se fera donc pas à coup de transports collectifs rapides et subventionnés, supposés permettre de densifier autour de leurs gares... **Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer quand c'est certainement autant un moyen de "dispenser" et de "spécialiser". Mystère... »***

Marc Wiel⁴⁴

En effet, la réalité – constatée dès à présent, **en anticipation de l'arrivée du GPE** – est que les prix de l'immobilier s'envolent⁴⁵, forçant les banlieusards des classes populaires à migrer plus loin en périphérie, pour laisser la place à la classe moyenne parisienne, elle-même chassée pour les mêmes raisons. Autrement dit, **la « centrifugeuse sociale » tourne à plein régime**, accélérée par la perspective de l'arrivée du GPE⁴⁶ !

Quand bien même les chômeurs ne migreraient pas, **il est tout à fait fallacieux de faire valoir**, comme le fait sans cesse la SGP, **que le GPE leur donnerait accès à davantage d'opportunités d'emploi**. Si un chômeur peut atteindre plus d'emplois qu'auparavant, **cette possibilité est exactement la même pour tous les autres chômeurs et aussi pour les actifs en emploi qui viennent en concurrence avec les travailleurs inoccupés**. En effet, on ne peut jamais projeter sur une collectivité un comportement individuel dès lors que les membres de cette collectivité sont en compétition entre eux⁴⁷.

⁴³ Notons au passage qu'il est tout à fait contestable que la Société du Grand Paris, établissement public d'État, se positionne désormais comme promoteur immobilier.

⁴⁴ Extrait de *Grand Paris – sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Marc Wiel & Jean-Pierre Orfeuill, éd. Scrineo, 2012.

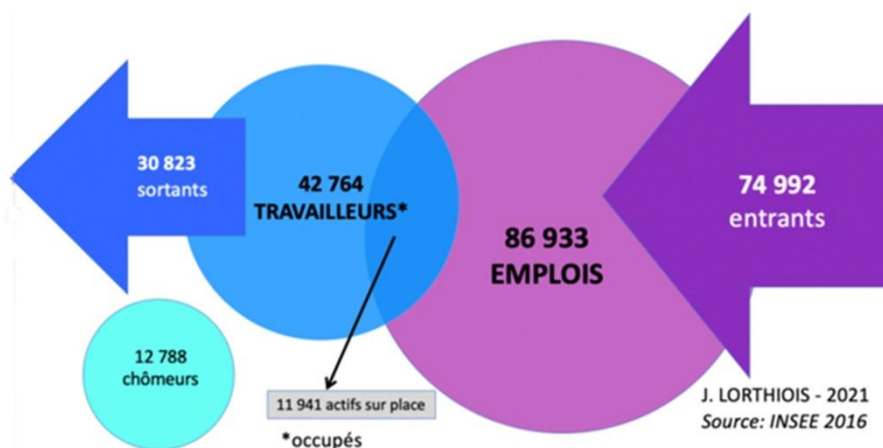
⁴⁵ Voir l'exemple de Villejuif, futur « hub » de connexion des lignes 14 Sud et 15 Sud : *Immobilier : à Villejuif, les prix explosent autour des futures gares du Grand Paris Express*, Anne-Laure Abraham, Le Parisien, 4 mars 2021, www.leparisien.fr/immobilier/immobilier-avec-l-arrivee-des-lignes-14-et-15-du-metro-vers-une-explosion-des-prix-a-villejuif-04-03-2021-8427063.php.

⁴⁶ Une récente interview de l'urbaniste Daniel Béhar confirme cette réalité de migration vers la périphérie plutôt qu'autour des futures gares du GPE (« les ménages, comme les promoteurs, sont allés ailleurs, dans le diffus ») : D. Béhar : « Rien ne s'est passé comme prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris express », Le journal du Grand Paris, 30 mai 2022, <https://www.lejournaldugrandparis.fr/daniel-behar-rien-ne-sest-passe-comme-prevu-dans-les-quartiers-de-gare-du-grand-paris-express/>

⁴⁷ Dans le domaine économique, les économistes néoclassiques font la même erreur en calquant le comportement collectif sur le comportement individuel sans tenir compte que les individus sont en concurrence sur le marché. Cette méprise a été mise en évidence par l'économiste australien Steve Keen dans son livre *Debunking Economics: The Naked Emperor of the Social Sciences* (Zed Books, 2001, revu et mis à jour en 2011), publié en français sous le titre *L'imposture économique* (Les Éditions de l'Atelier, 2017).

L'idée de la « ville de demain »⁴⁸ organisée autour d'un réseau de transport rapide est aussi peu pertinente que celle de l'aérotropolis⁴⁹, la ville structurée autour d'aéroports. **Elle conduirait à créer des « villes dissociées » à outrance** : ceux qui y habiteraient utiliseraient le nouveau réseau pour aller travailler ailleurs et ceux qui y travailleraient profiteraient de la bonne accessibilité de leur lieu de travail pour aller habiter un peu partout sauf sur place ; et pour les rares habitants travaillant dans le quartier, le nouveau réseau serait très peu utile. Illustré par la figure ci-dessous, un exemple emblématique de ville dissociée est celle de Saint-Denis (93), qui bénéficie d'un taux d'emploi très élevé (supérieur à 2), mais 86 % de ses 86 933 emplois sont occupés par une main-d'œuvre venant de l'extérieur (les « entrants »), tandis que 72 % des 42 470 actifs locaux vont travailler à l'extérieur (les « sortants »). En même temps, le chômage touche 23 % de la force de travail locale.

Le système Emploi-Travail à Saint-Denis



Une récente analyse montre que la ville de Gonesse (95) se trouve dans une situation très similaire⁵⁰ et sans aucun doute, bien d'autres villes franciliennes sont dans ce cas.

Dans les deux cas, on peut incriminer une absence totale de planification, les autorités locales s'étant abandonnées aux lois du marché.

Il est clair que de telles configurations induisent de gros besoins de transport. À l'inverse, de grosses capacités de transport, comme celles que procurera le GPE, engendrent de fortes migrations alternantes. C'est tout le contraire de « zones cohérentes »⁵¹ – telles celle de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines –, où se recoupent bassin d'emploi et bassin de main-d'œuvre et qui bénéficient d'un haut degré d'autonomie, si bien que les dessertes de transit importent moins que celles de proximité, **les besoins de déplacements étant réduits à la source**. Seul un tel changement de paradigme permettrait de **doter la région parisienne d'une organisation véritablement polycentrique avec à la clé un gain de qualité de vie grâce notamment aux moindres déplacements domicile-travail, une sobriété énergétique majorée, une résistance accrue à la propagation de virus et une bien meilleure résilience**.

⁴⁸ Propos du Premier ministre Jean Castex dans son discours devant le Comité stratégique de la Société du Grand Paris, 8 novembre 2021, www.gouvernement.fr/partage/12526-discours-du-premier-ministre-jean-castex-comite-strategique-de-la-societe-du-grand-paris.

⁴⁹ *Aerotropolis: The Way We'll Live Next*, John D. Kasarda & Greg Lindsay, *op. cit.*

⁵⁰ *Gonesse ville dissociée : l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y réside pas*, Jacqueline Lorthiois, 2 février 2022, blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/240122/gonesse-ville-dissociee-lhabitant-ny-travaille-pas-le-travailleur-ny-reside-pas.

⁵¹ *Zone cohérente*, Jacqueline Lorthiois & Harm Smit, Forum Vies Mobiles, mai 2021, fr.forumviesmobiles.org/reperes/zone-coherente-13686.

Notons enfin le caractère irréaliste des hypothèses de croissance démographique de l'Île-de-France, supposée croître de 3,2 millions d'habitants vers 2030. Pourtant, une étude fouillée montre que ces projections n'ont aucune chance d'être atteintes, tout particulièrement à l'ère des pandémies⁵².

Conjugué à la remontée rapide des taux d'intérêt sur les marchés financiers et du niveau actuel de la dette publique, cela fait ressurgir le spectre de la dette perpétuelle, évoqué par la Cour des comptes dans son rapport sur la SGP cité plus haut. Le déficit devra être épongé par l'État, comme cela a dû être fait pour SNCF Réseau, et viendra donc à la charge des générations futures, qui seront déjà accablées par les conséquences du changement climatique, de l'épuisement de certaines ressources naturelles et de l'effondrement de la biodiversité. De même, le fort déficit d'exploitation prévisible du GPE – dont on ignore comment il pourrait être financé – sera un fardeau durable pour les opérateurs de transport, les citoyens et les entreprises, alors même que les réseaux existants souffrent d'un manque criant de moyens pour assurer leur entretien et régénération ; pour pallier cette carence, il ne serait pas absurde de ponctionner les ressources financières de la SGP, comme cela été fait pour contribuer au financement du RER E (EOLE).

⁵² *Repenser l'aménagement du territoire après la pandémie Covid-19. L'exemple du Grand Paris Express (GPE) et de ses projets d'urbanisme*, Gérard-François Dumont & Francine Paponnaud, Les Analyses de Population & Avenir, 2021/3 (N° 33), www.cairn.info/revue-analyses-de-population-et-avenir-2021-3-page-1.htm.