

à l'attention de M. François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public

Monsieur le Président,

La discussion sur l'évaluation du projet de réseau de transport du Grand Paris n'est pas encore vraiment ouverte. Il s'agit à l'évidence d'un sujet important, j'aurais tendance à dire décisif, pour un investissement estimé à 25 milliards d'euros. Ayant acquis une certaine expérience en matière d'évaluation d'infrastructures de transport, évaluation a priori et a posteriori, je vous fais part d'un certain nombre de remarques. J'ai d'ailleurs fait une contribution sur le site.

1. Les bilans ex post montrent de manière générale que les deux grandes sources d'erreurs dans les évaluations des investissements de transport sont en premier lieu les prévisions de trafic, ensuite une mauvaise appréciation des coûts d'investissement et souvent de fonctionnement. En ce qui concerne les grands opérations de la RATP, les prévisions de trafic ont été atteintes, il est vrai après plusieurs années de retard et en l'occurrence pour des opérations radiales; par contre le dérapage sur les prix par rapport à la DUP a été de l'ordre de 50% (cf avis du CGEDD sur EOLE et METEOR).

2. La fiabilité des modèles pour un investissement exceptionnel n'est pas assurée. En effet, les modèles sont calés sur des catégories d'investissement existantes. Pour les investissements importants de transports collectifs, les évaluations existantes sont relatives à des opérations radiales. Le seul investissement relativement comparable au projet actuel est celui du tramway parisien. Il serait intéressant de comparer les prévisions de trafic aux trafics observés.

De plus, les résultats d'un modèle sont strictement liés aux données introduites ("garbage in garbage out"). Ces données d'entrée n'ont pas, à ce stade, été à ma connaissance communiquées (cf lettre à Bernard SELIGMANN).

Globalement, l'assertion que les modèles de la RATP et de la DREIF sont convergents n'est pas en soi un argument décisif: heureusement, ces deux équipes travaillent souvent ensemble et ont une proximité méthodologique et intellectuelle certaine.

3. La comparaison avec des métropoles comparables peut aussi être un indicateur, même si comparaison n'est pas raison. Les réseaux de métro de Londres et de New-York n'ont pas de ligne périphérique. Il y en a une, avec d'ailleurs un très fort trafic, à Tokyo mais elle est à une distance faible du centre, de l'ordre de 5 km.

Cette comparaison amène d'ailleurs à s'interroger sur la cohérence de réaliser, en Ile de France, un tramway dont la capacité, apparemment satisfaisante pour la demande, est nettement inférieur à 10000 voy/heure sur les boulevards extérieurs et au moins à une distance du centre deux fois supérieure un métro avec une capacité 5 ou 6 fois supérieure.

Ces deux approches conduisent à se poser de sérieuses questions sur le trafic potentiel d'un investissement considérable. La sagesse serait à mon avis de soumettre la méthodologie et les données de l'étude de trafic à un groupe de quelques experts indépendants dont probablement des étrangers.

Je souhaiterais d'ailleurs pouvoir m'exprimer sur ce thème à la réunion du 12 janvier.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Noël CHAPULUT