

L'impact économique, social, urbain et environnemental du Grand Paris Express

Toulouse, le 23 septembre 2016

Les infrastructures transformationnelles

- Dans la tradition de l'économie des transports, les infrastructures sont supposées accompagner le développement, entraîner des bénéfices directs pour les usagers sans effet sur les données économiques et urbaines
- Les recherches récentes montrent qu'il y a un effet réel des investissements « transformationnels » sur la localisation résidentielle et des activités, et même sur la croissance de l'emploi (effets attractivité, fonctionnement du marché du travail..) en intra urbain et à un moindre degré en interurbain
- On sait maintenant que les infrastructures peuvent jouer un rôle structurel (OCDE 2011, rapport Quinet 2013...) et contribuer à une rentabilité plus grande des infrastructures.
- Les bénéfices sociaux et économiques peuvent être très élevés et les débats portent naturellement sur la quantification de ces phénomènes dans une optique d'analyse coûts-bénéfices

Un rappel des fondamentaux de l'économie urbaine sur la répartition des activités et des populations

- **La répartition des activités et des populations est le fruit d'un équilibre entre demande et offre foncière :**
 - les résidents recherchent l'espace, les aménités de proximité, et un bon accès aux emplois et aux différents équipements urbains.
 - la demande des entreprises résulte d'un arbitrage, entre
 - (1) les gains de localisation, coûts fonciers** et coûts salariaux
 - (2) les rendements croissants** individuels qui ont tendance à favoriser des implantations de plus grande taille ou collectifs comme **les effets d'agglomération** qui les amènent à se localiser les uns près des autres
 - (3) les coûts, de transport** qui poussent à se rapprocher des marchés ou des sources d'approvisionnement

La réalisation d'une infrastructure de transports favorise l'accessibilité, la concentration des emplois de haute valeur ajoutée et peu consommateurs d'espace; elle est moins importante pour les autres activités et le résidentiel

La matérialisation effective de ces tendances dépend en large partie des disponibilités foncières et des politiques urbaines.

L'évaluation du Nouveau Grand Paris : le cadre

Les évaluations économiques sont encadrées dans des textes précis (loi du 30 décembre 1982 sur les bilan LOTI, loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 et l'article 2 du décret du 23 décembre 2013, et l'instruction de 2014)

Pour le Grand Paris, l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 exige que les dossiers d'enquête publique du GPE comprennent une évaluation économique, sociale, environnementale et financière qui a pour objectif de déterminer les coûts et bénéfices attendus du projet d'investissement envisagé

Se rajoute l'**avis d'un conseil scientifique indépendant** de la SGP, formé de 10 académiques de haut niveau international (Président Jacques Thisse, ainsi que Gilles Duranton, Mario Polèse, Stef Proost, Diego Puga, Emile Quinet, Paul Cheshire, André de Palma, Michael Storper, Anne Lafferère, puis Frédéric Robert Niccoud, Andres Rodriguez Pose, Françoise Maurel, Jean-Paul Ourliac) avec la présence des grands services de l'Etat concernés

Un avis circonstancié a été émis par le Conseil scientifique sur l'évaluation socio économique du schéma d'ensemble au cours de la séance du 25 octobre 2012 ; un premier avis sur le dossier de la L15, puis six autres avis du CGI ont été également rendus sur les lignes L16, L14 Sud et L15 Ouest, L18, L17 et L15 Est

La quantification de l'impact économique du Grand Paris Express : 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 (STIF) et Global (RATP).
- Les modèles Land Use Transport Interaction pour **apprécier la densification** : trois modèles, Urban Sim, comparé avec Relutran et Pirandello.
- **Un programme de recherches avancées** pour affiner la quantification, en particulier :
 - améliorations des modèles de trafic (rapport Gaudry) ;
 - effets d'agglomération statiques et dynamiques dans une grande métropole
 - gains pour les services publics d'une croissance plus dense ;
 - impact du développement des transports sur l'attractivité et la croissance des emplois ;
 - appréciation et quantification de la réduction des inégalités d'accès ;
 - des modélisations de la croissance régionale et interrégionale.
- **Les points encore en suspens** de quantification : incidences de très long terme, effet des politiques de parcs scientifiques, interaction entre la réussite des parcs scientifiques et technologiques et les transports de masse.

L'impact économique et social du Grand 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 d'urbanisation**
- **L'amélioration du marché du travail qui réduit le chômage**
- **La résorption des inégalités sociales et territoriales**
- **Une attractivité renforcée, source de croissance accrue des emplois**
- **Un instrument au profit d'une métropole durable**
- **Un chantier aux effets contra cycliques majeurs**

Un forte création de valeur pour la collectivité : les bénéfices socio-économiques

Avantages socio-économiques en M€ 2010	Circulaire 2014
Valorisation des effets transports	17,7
Régularité	3,5
Confort	1,6
Gains environnementaux et urbains	11,9
Effets direct de réallocation	9,0
Effets d'agglomération	6,0
Valorisation des nouveaux emplois	10,3
Total Avantages	59,9

Un rendement élevé pour la collectivité

VAN (Md€2010)	<i>Avec COFP</i>
Avantages	59,9
Exploitation Routière et taxes	-1,0
Coût (Invest. + Exploit)	-35,7
Bénéfices	23,2
Taux de rentabilité interne	7,5%

Les scénarios démographiques et d'emploi

Les cadrages sociodémographiques utilisés en situation de projet par rapport à la **référence tendancielle** sont les suivants :

Croissance 2005-2030	Scénario bas (S0)	Scénario central (S1)	Scénario haut (S2)
	Projet avec référence tendancielle		
Population Ile-de-France (P)	+ 1 350 000 P En cœur d'agglo : 60 %	+ 1 400 000 P En cœur d'agglo : 60 %	+ 1 500 000 P En cœur d'agglo : 74 %
	+ 54 000 P / an	+ 56 000 P / an	+ 60 000 P / an
Emplois Ile-de-France (E)	+ 685 000 E En cœur d'agglo : 78 %	+ 800 000 E En cœur d'agglo : 78 %	+ 1 000 000 E En cœur d'agglo : 95 %
	+ 28 000 E / an	+ 32 000 E / an	+ 40 000 E / an

Les cadrages sociodémographiques utilisés en situation de projet par rapport à la **référence dégradée** sont les suivants :

Croissance 2005-2030	Scénario bas (S0)	Scénario central (S1)
	Projet avec référence dégradée	
Population Ile-de-France (P)	+ 1 200 000 P En cœur d'agglo : 60 %	+ 1 350 000 P En cœur d'agglo : 60 %
	+ 48 000 P / an	+ 54 000 P / an
Emplois Ile-de-France (E)	+ 570 000 E En cœur d'agglo : 78 %	+ 685 000 E En cœur d'agglo : 78 %
	+ 23 000 E / an	+ 28 000 E / an

La construction du Grand Paris Express et l'emploi

- **Pendant le chantier, 15.000 à 20.000 emplois supplémentaires chaque année dans les travaux publics, soit 15% de plus au niveau régional qu'en 2012**
 - Très forte sollicitation des ingénieries spécialisées dans le transport (Systra, Setec, Egis, ..), déjà un millier de personnes concernées par les études
 - Un doublement du chiffre d'affaire des entreprises de travaux souterrains.
 - 15 à 20% de l'activité de la filière ferroviaire française pendant 15 ans.
- **Et à un horizon 2030 une augmentation durable de 115000 à 315000 emplois**