

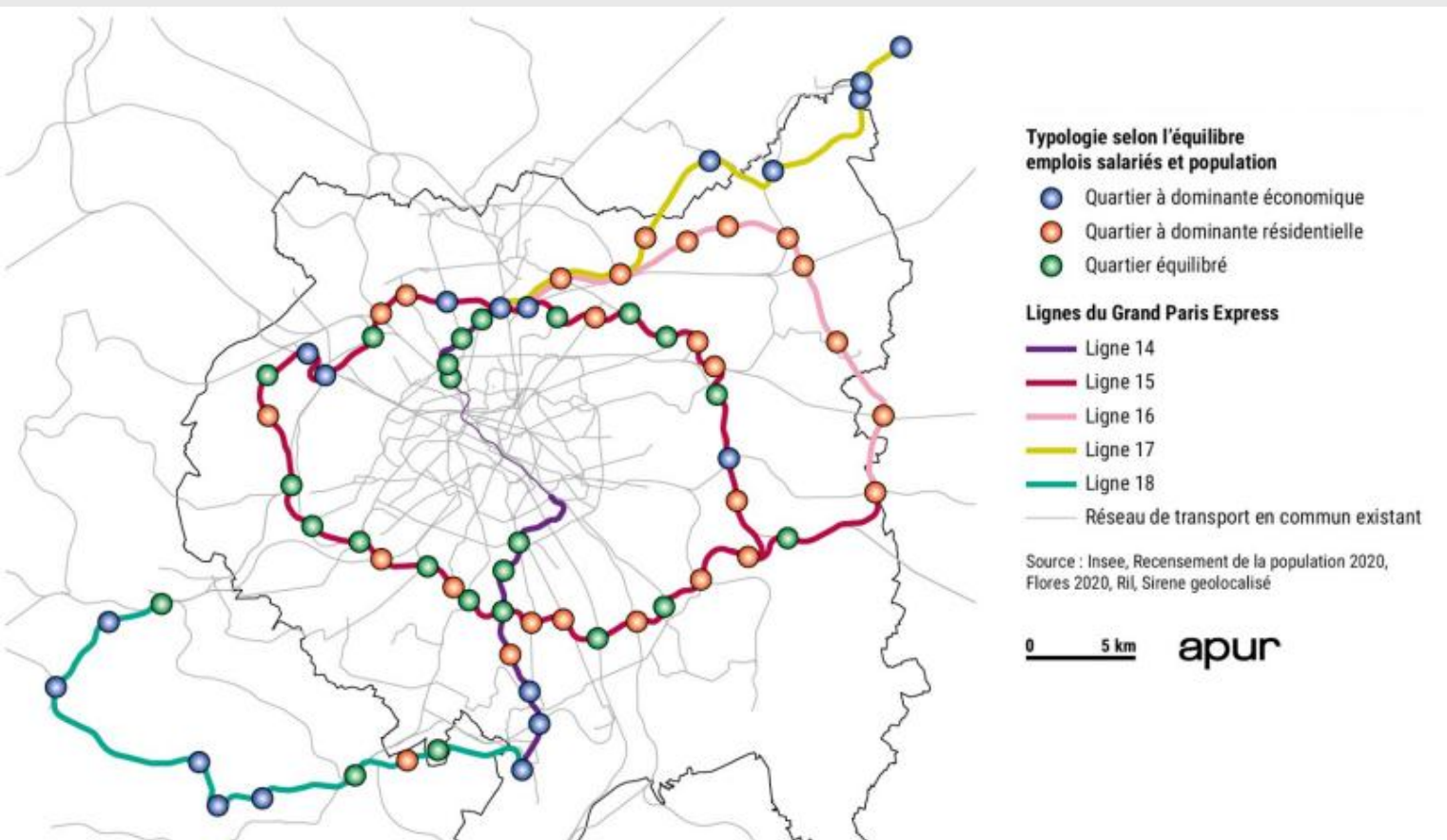
Société des Grands Projets



Grand Paris Express

Une ESE élargie pour intégrer
les dimensions territoriales et
la transition écologique

Un projet « transformationnel » voulu par la loi de 2010



68 quartiers de gare du Grand Paris Express (GPE)

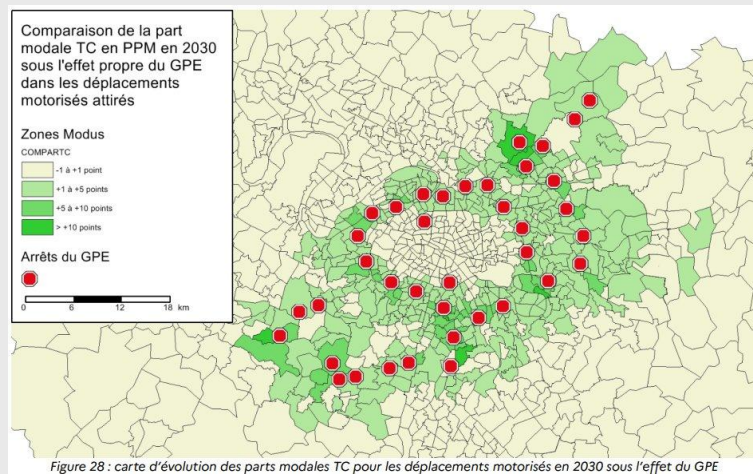
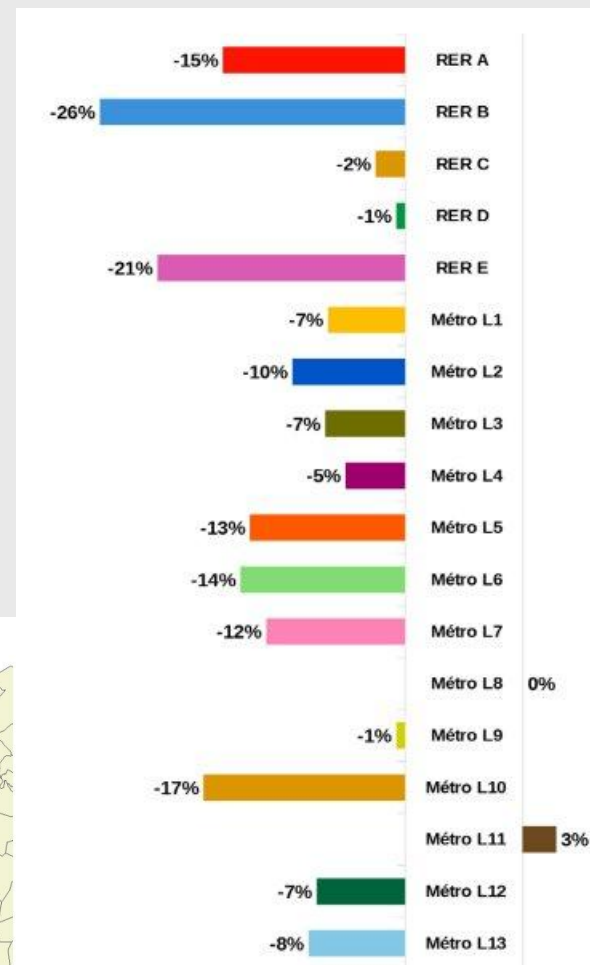
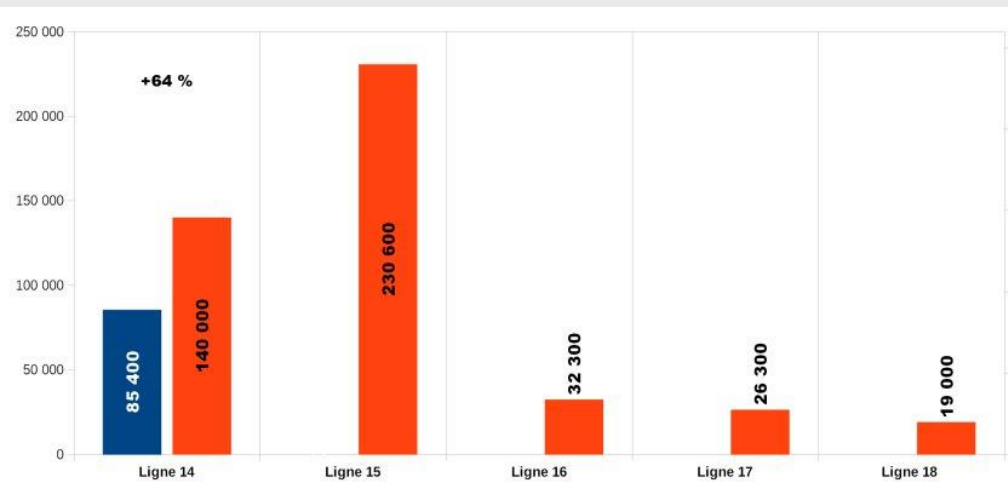
17 % de la population de la métropole du Grand Paris

21 % des emplois salariés (2022)

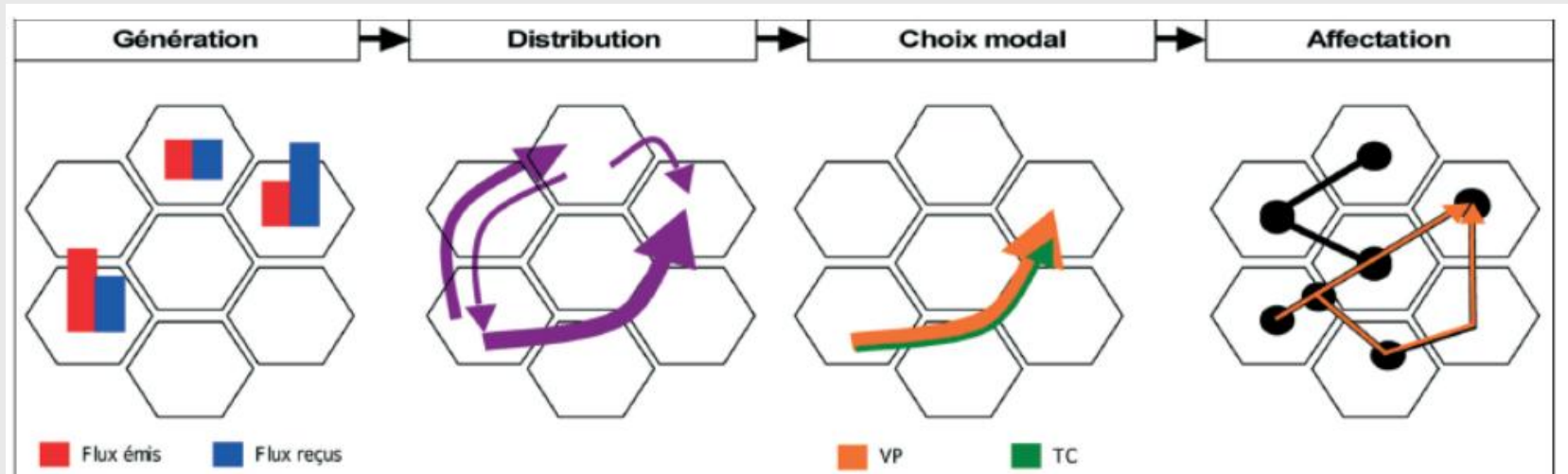
16 % de sa superficie

D'abord l'application du cadre usuel:

Estimation des avantages pour les usagers (gains de temps, Modus 3.1-Drieat)

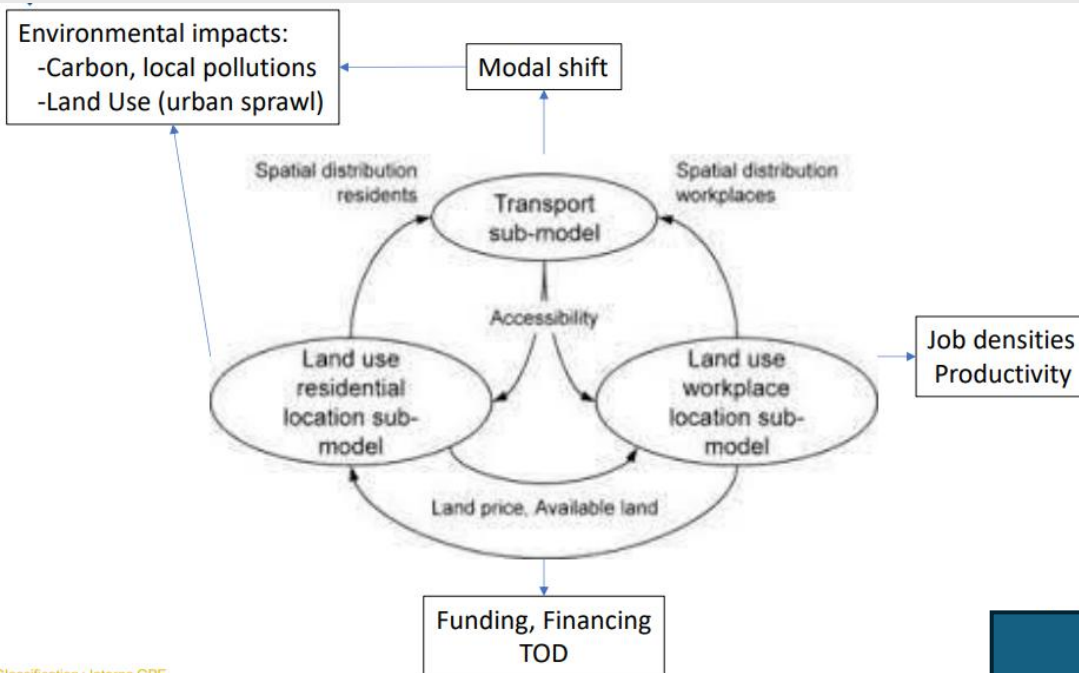


Mais des outils devant être rénovés, améliorés et complétés

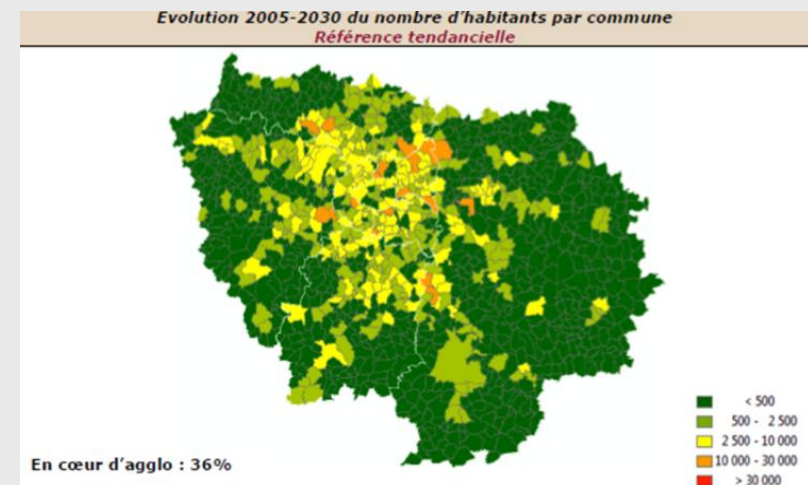


- **-rénovés:** actualisation des données, segmentation des usagers, temps de rabattement...> de Modus 2.2 à Modus 3.1 (DRIEAT)
- **-améliorés:** description de la qualité de service des transports publics, au-delà des gains de temps (fréquence, fiabilité...) > beaucoup encore à faire
- **-complétés, car ne permettant pas de répondre aux questions concernant la contribution du projet aux objectifs de la loi de 2010, et d'éclairer les débats à son propos:** priorité à y donner; bilan carbone; impact sur l'étalement urbain, l'attractivité et l'économie de la métropole; conditions de succès du projet...

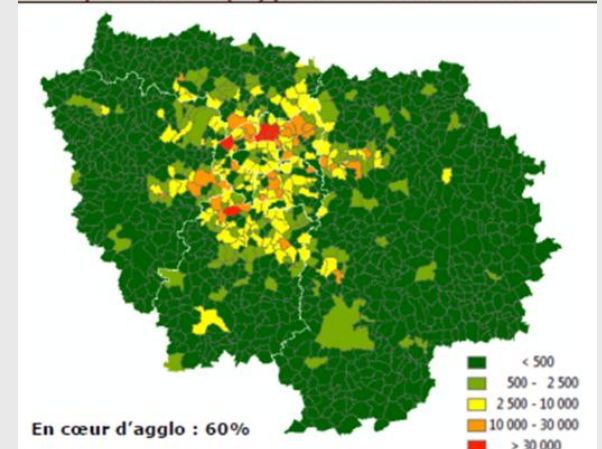
Au cœur des débats: les effets territoriaux



Classification : Interne GPE



Evolution 2005-2030 du nombre d'habitants par commune
Option centrale (S1) pour référence tendancielle



Classification : Public

Prise en compte d'effets économiques élargis

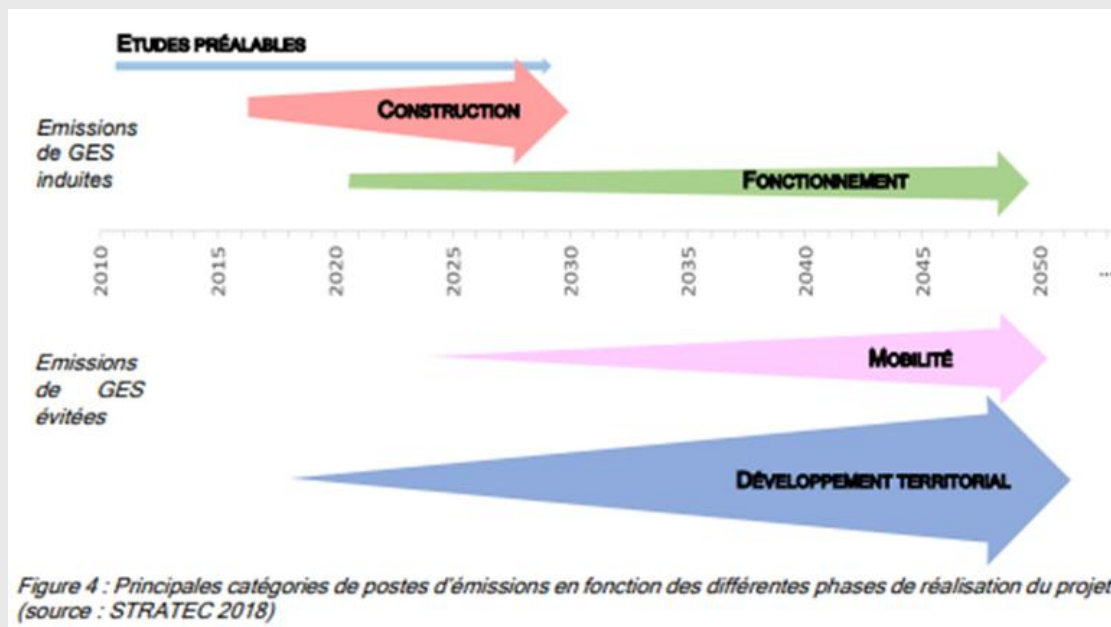
- impacts additionnels à incorporer à la VAN, résultant des relocalisations induites par le projet, sources de trafics supplémentaires, de réductions des pollutions et des distorsions prévalant sur d'autres marchés (travail, rigidités de l'offre foncière), ainsi que d'économies d'agglomération, la densité des emplois étant source de productivité (Nouvelle économie géographique: "sharing, matching, learning")***
- appliquant une méthodologie similaire à celle développée outre-Manche depuis le début des années 2000***
- taux de rentabilité pour la collectivité réestimé à 7,3% (taux réel, contre 3,6% avec les seuls avantages directs, à localisations inchangées) et mise en exergue du développement des quartiers de gare comme condition de succès du projet***



ESE du Grand Paris Express

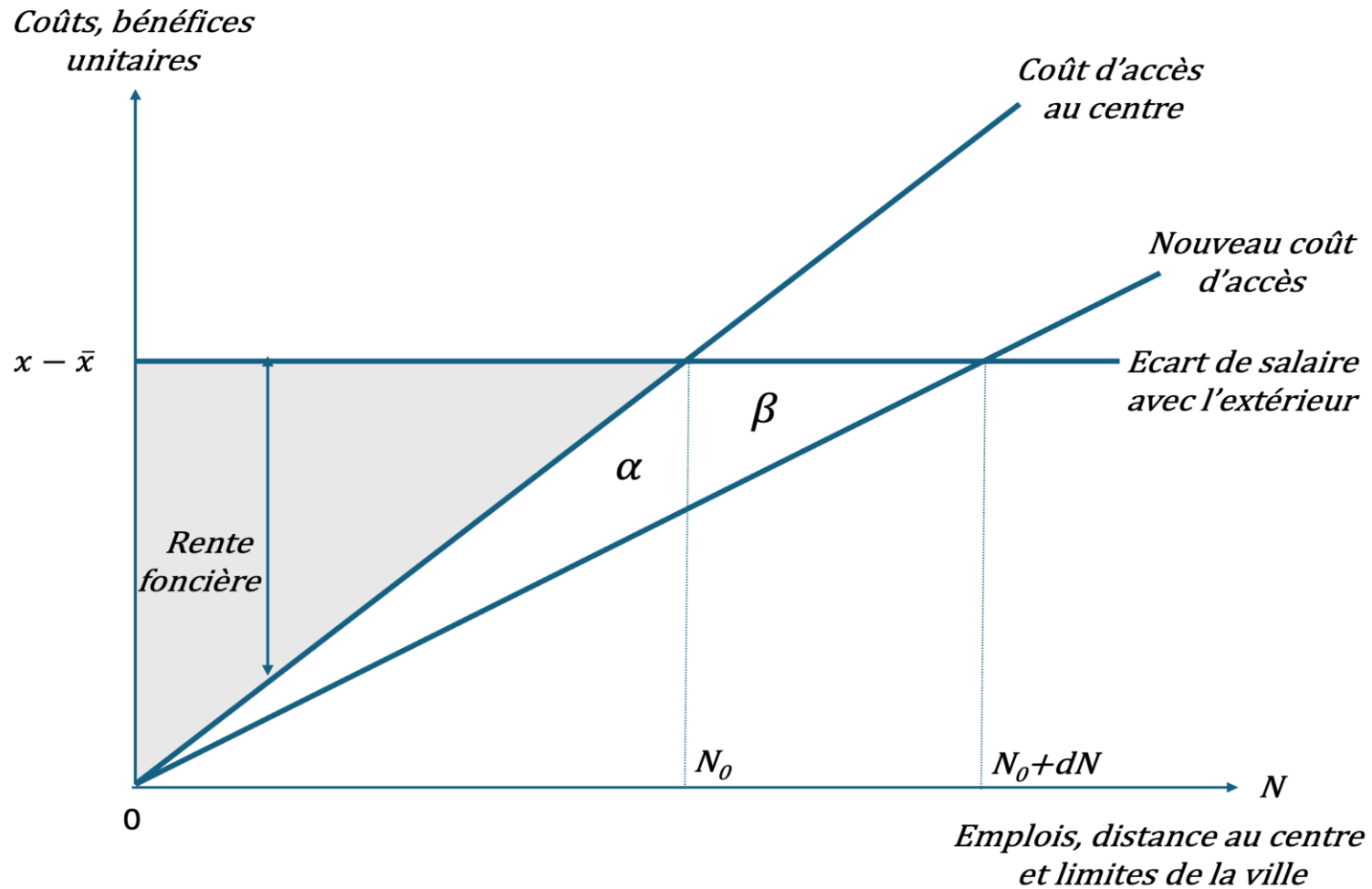
Annexes

Une accélération du renouvellement urbain favorable pour le bilan carbone



Mt CO ₂	2018	2024
Etudes	0,4	0,4
Construction	4,8	4,4
Fonctionnement	3,1	2,4
Mobilité	-8,1	-10,8
Territorial	-14,4	-7,3
Bilan carbone	-14,2	-10,9

Wider economics benefits (I)

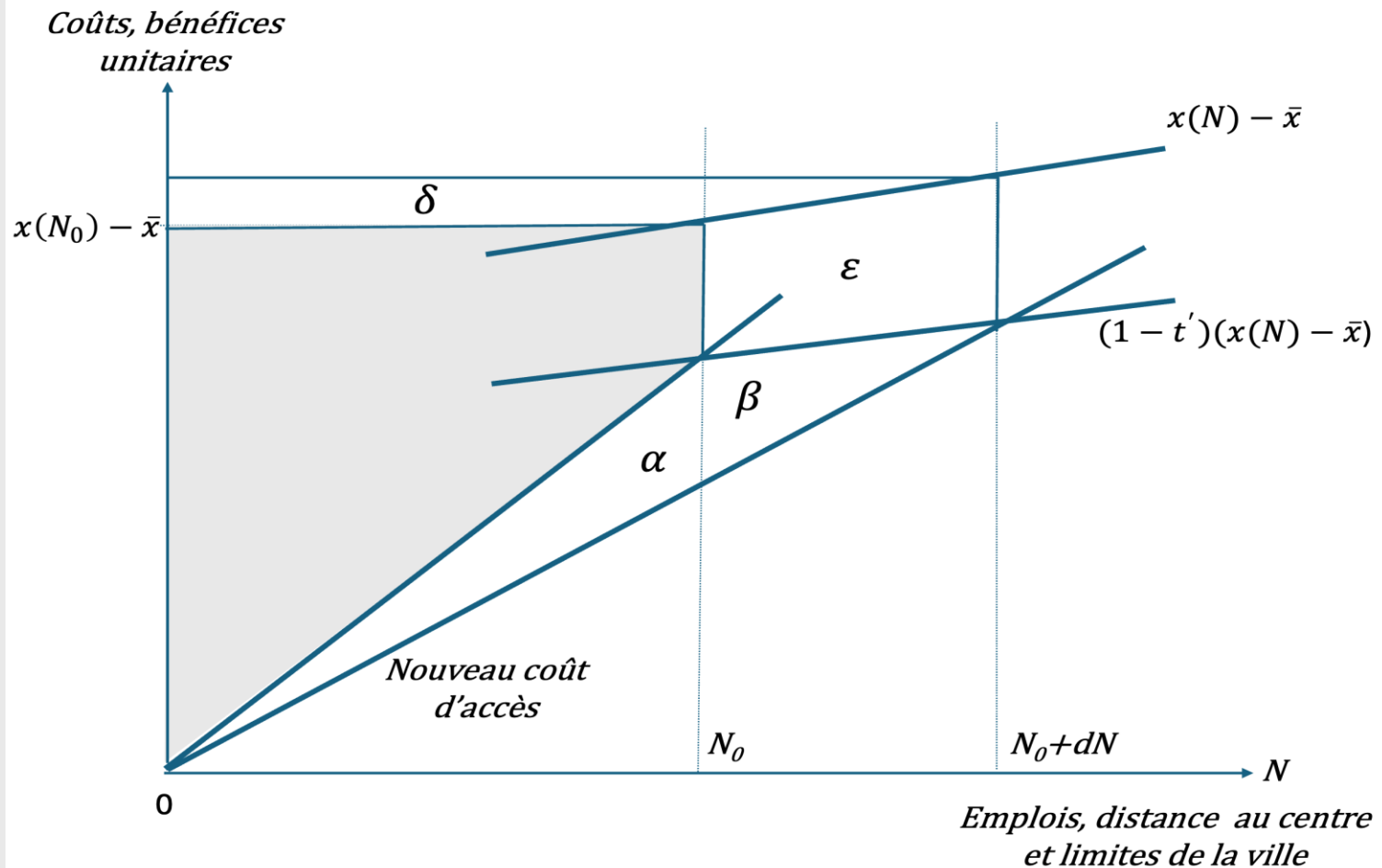


Classification : Public

Classification : Public



Wider economic benefits (II)



Classification : Public

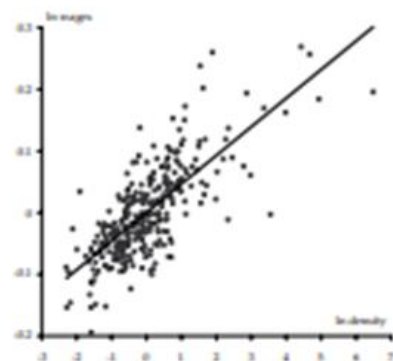


Benefits of Job Densities : « Sharing, Matching, Learning »

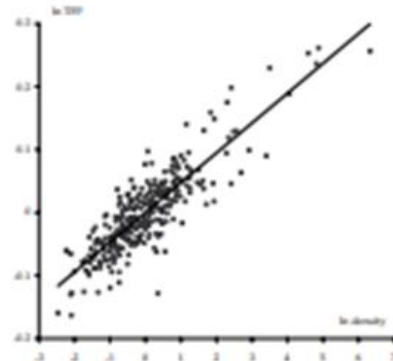


The justification for the existence of cities rests on the notion of agglomeration economies

Theory shows that firms and workers location choices depend on the gains and costs that are expected in cities



(a) Wages and employment density
(306 employment areas, 1976-1996 average)



(b) TFP (Olley-Pakes) and employment density
(306 employment areas, 1994-2002 average)

Wages and productivity against employment density

Combes et al. (2012, Econometrica)

⇒ Positive correlation between productivity and employment density
(number of employees per square meter)

Causal estimates (Gobillon et al.)

Magnitude: Density $\times 2 \rightarrow$
Productivity $\approx +2$ to 3%

Confirms the importance of the issue

...but elasticity two times less than the apparent correlation



Valeur actuelle nette du projet

Consumer surplus

Environmental externalities

Wider benefits:

- relocation impacts (P,L)
- reduced distortions (cf. Crossrail; Labour & Housing markets)

Density externalities

Bilan socio-économique

Données en Mrd€ 2015, valeurs actualisées, hypothèse centrale

Bénéfices pour la collectivité		69,4 Mrd€
Gains pour les usagers des transports	22,6	
Gains environnementaux et urbains	8,7	
Valorisation des effets économiques d'attractivité	20,7	
Effets d'agglomération	11,9	
Emplois de chantier	5,5	
Coûts (Investissement et fonctionnement, y compris coûts d'opportunité des fonds publics (COFP))		- 43,8 Mrd€

Valeur actuelle nette

25,6 Mrd€

Taux de Rentabilité Interne
(TRI social, en termes réels)

7,3%