



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Avis sur le bilan LOTI du prolongement de la ligne 14 de la RATP

Rapport n° 010335-01
établi par

Jacques LE GUILLOU et Eric REBEYROTTE (coordonnateur)

Février 2016



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Sommaire

Résumé	2
Introduction	4
Rappel de la procédure.....	4
Éléments de méthodologie.....	4
1. Présentation de l’opération	5
1.1. Description et objectifs.....	5
1.2. Calendrier.....	6
1.3. Composition du dossier.....	6
2. Analyse des coûts et délais	7
2.1. Coûts de construction.....	7
2.2. Délais de réalisation.....	8
2.3. Coûts d’exploitation et de maintenance.....	8
3. Les impacts sur l’environnement et sur les trafics	9
3.1. Impacts sur l’environnement.....	9
3.1.1. <i>Les eaux</i>	9
3.1.2. <i>L’air</i>	9
3.1.3. <i>Le bruit et les vibrations</i>	9
3.1.4. <i>L’effondrement au cours des travaux</i>	9
3.2. Impacts sur les déplacements.....	10
4. Bilan de l’opération	12
3.3. Bilan financier pour la RATP.....	12
3.4. Bilan socio-économique.....	12
Conclusion	14
Annexes	16
1. Lettre de mission	17
2. Liste des personnes rencontrées	18
3. Glossaire des sigles et acronymes	19

Résumé

La ligne 14 du métro RATP a été mise en service de la Bibliothèque François Mitterrand à Saint-Lazare en deux étapes, les 15 octobre 1998 et 16 décembre 2003.

Le prolongement jusqu'à la station Olympiades, objet du présent avis du CGEDD, a été mis en service le 26 juin 2007. Il permet de desservir un quartier très peuplé du 13ème arrondissement en lui ouvrant les accès directs offerts par la ligne 14.

La réalisation a donné lieu à un effondrement de voûte lors du creusement, fort heureusement sans faire de victime.

Malgré cet accident, le dérapage du calendrier a été limité à 5 mois et le budget a été respecté. Les impacts environnementaux semblent maîtrisés. Le taux de rentabilité interne a été ramené de 20,4 % à 13,7 %, essentiellement par une réduction des référentiels notamment celui de la valeur du temps (- 3,2 points) et du taux de report des voitures particulières qui avait été surestimé (- 2,9 points).

L'opération reste cependant très intéressante pour la collectivité.

Liste des recommandations

1.Les maîtres d’ouvrage devraient effectuer une enquête « avant – après » cinq ans après la mise en service et pas uniquement juste après celle-ci, pour constater les comportements stabilisés des voyageurs.....11

2.Les maîtres d’ouvrage doivent veiller à conserver ou à faire conserver les outils de modélisation informatique, afin de faire à nouveau tourner le modèle avec les paramètres actualisés cinq ans après la mise en service, de manière à faire la distinction entre ce qui relève des évolutions extérieures au projet et l’impact du projet lui-même.....11

Introduction

Par lettre du 14 août 2015, le directeur délégué de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) a souhaité recueillir l'avis du CGEDD sur le bilan *ex post* du prolongement de la ligne 14 de Bibliothèque François Mitterrand à Olympiades.

Rappel de la procédure

La loi d'orientation des transports intérieurs (loi LOTI n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée) précise les conditions d'évaluation des grands projets d'infrastructure, reprises dans les articles L.1511-2 et L.1511-6 du code des transports : « lorsque les opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public. ».

L'article 8 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris en application de la loi indique que « le bilan (...) est établi par le maître d'ouvrage au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en œuvre des infrastructures concernées » et que « la collecte des informations nécessaires au bilan est organisée par le maître d'ouvrage dès la réalisation du projet. ».

Le décret n°84-617 du 17 juillet 1984 précise que le bilan est soumis à l'avis du CGEDD (art. 9) avant de rendre publics bilan et avis (art.10).

Éléments de méthodologie

Le bilan d'un projet d'infrastructure repose sur une logique différentielle. Il consiste à évaluer les gains nets apportés par la réalisation de l'infrastructure en comparant une **situation de projet**, dans laquelle l'infrastructure est décidée et mise en service, à une **situation de référence**, dans laquelle l'infrastructure n'est pas créée.

Dans le bilan *ex ante*, l'évaluation des gains nets doit s'appuyer sur des hypothèses au moment de la conception de l'infrastructure, qui portent à la fois sur les éléments de la situation de projet (que se passe-t-il si le projet est réalisé ?), et les éléments de la situation de référence (comment évoluent « naturellement » les trafics, l'environnement, les modes concurrents, les caractéristiques socio-économiques environnantes, etc., ?).

Dans le bilan des résultats économiques et sociaux, ou bilan *ex post*, l'évaluation des gains nets est réalisée sur la base de données réelles et observées pour ce qui concerne la situation de projet (puisque celui-ci est effectivement réalisé), mais aussi des hypothèses faites *ex ante* dans l'appréciation de la situation de référence. De plus, il est indispensable de corriger la situation de référence si des évolutions majeures, non prévues, ont modifié de façon importante le contexte du projet (évolution imprévue du PIB, modification notable des comportements, etc.). L'objet du bilan *ex post* est de pouvoir comparer cette évaluation des gains nets constatés avec les gains nets envisagés dans le bilan *ex ante*.

1. Présentation de l'opération

1.1. Description et objectifs

Le projet METEOR, devenu ligne 14 de la RATP, a fait l'objet d'un schéma de principe pris en considération par le Conseil d'administration du Syndicat des Transports Parisiens le 5 avril 1990. La ligne devait faire 8,8 km de longueur et comporter 8 stations, de Bibliothèque François Mitterrand à Saint-Lazare.

Un prolongement vers le sud était prévu, comportant deux stations, Tolbiac Nationale qui deviendra Olympiades, et Maison Blanche (correspondance avec la ligne 7). Seul le premier prolongement a été réalisé, le second devant être repris et modifié dans le cadre du Grand Paris (enquête publique effectuée du 1^{er} juin au 9 juillet 2015, le projet comportant 7 nouvelles gares prévues jusqu'à l'aéroport d'Orly).

Le prolongement vers Olympiades, objet du rapport LOTI soumis à l'avis du CGEDD, avait pour objectifs selon le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique :

- de désenclaver le 13^{ème} arrondissement ; le recours aux transports en commun n'y était que de 51 %, alors que la moyenne des autres arrondissements était de 70 % ;
- de permettre une liaison directe vers Saint-Lazare.

Lors de la construction de la première phase de Bibliothèque François Mitterrand à Saint-Lazare, le tunnel avait été construit jusqu'à la future station Olympiades, celle-ci n'étant pas exploitée et servant d'atelier d'entretien des rames de métro.

Le projet de prolongement, décrit plus en détail dans le bilan RATP, comporte donc :

- le creusement du tunnel au-delà de l'atelier « Olympiades » en direction de l'avenue de Choisy et de l'avenue d'Italie, près de la station de métro Maison Blanche,
- le déménagement de l'atelier « Olympiades » vers un nouvel aménagement situé environ au droit de l'avenue de Choisy et prévu à l'époque pour être à terme la station Maison Blanche en correspondance avec la ligne 7¹,
- l'aménagement en station de métro Olympiades du site libéré par l'atelier.

La mission CGEDD s'est interrogée sur l'intérêt de déplacer l'atelier le long du tracé des prolongements, dans la mesure où l'on aurait pu concevoir un emplacement définitif en dehors de ce tracé. La RATP a donc précisé que l'atelier définitif était envisagé au nord de la ligne, dans le cadre du prolongement nord de celle-ci tel que prévu à l'époque (reprise de la branche Gennevilliers de la ligne 13, devant précéder le prolongement commercial vers Maison Blanche). Il fallait donc dans l'attente un atelier provisoire.

¹ Cette correspondance est toujours prévue dans le cadre du Grand Paris.

1.2. Calendrier

Les principales étapes ont été les suivantes :

- prise en considération en avril 1990 par le STP du schéma de principe global entre Maison Blanche et Saint-Lazare,
- mise en service de Bibliothèque François Mitterrand à Madeleine le 15 octobre 1998, puis jusqu'à Saint-Lazare le 16 décembre 2003,
- décret d'utilité publique du prolongement à Olympiades le 30 juin 1998,
- approbation en février 2000 par le STP du dossier d'AVP du prolongement à Olympiades,
- signature de la convention de financement le 17 mai 2001,
- mise en service du prolongement à Olympiades le 26 juin 2007.

1.3. Composition du dossier

- le bilan LOTI du prolongement envoyé en août 2015 par la RATP,
- le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique, demandé par les deux rapporteurs à la RATP,

Les rapporteurs se sont procuré par ailleurs auprès de la section des rapports du CGEDD le bilan LOTI provisoire de la ligne 14, l'avis délibéré du CGPC et le rapport n° 2003-0054-01 sur l'effondrement lors des travaux sur le chantier METEOR.

2. Analyse des coûts et délais

2.1. Coûts de construction

Afin de rendre les chiffrages comparables, les coûts ont tous été ramenés en valeur janvier 1999.

L'estimation avait été fixée à 106,4 M€ au niveau du dossier DUP, et réévaluée à 111,3 M€ au stade de l'avant-projet, soit une hausse de 4,6 %.

Durant la construction, un effondrement de la voûte du tunnel s'est produit le 14 février 2003 au droit du groupe scolaire Auguste Perret. Un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées (devenu depuis le CGEDD) a permis d'en cerner les causes et les mesures à prendre. Ce rapport est cité pour mémoire, car il n'entre qu'indirectement dans le cadre du présent avis.

L'effondrement, qui n'a pas fait de victime car il s'est produit pendant la nuit, s'est traduit par un surcoût de 12 M€ pour la RATP (7,4 M€ d'investissement + 4,6 M€ d'exploitation : relogements, gardiennage, indemnisation des tiers), sans compter le surcoût pour l'entreprise évalué à 9,9 M€².

Les coûts pour le maître d'ouvrage s'établissent donc comme suit :

En M€ CE 01/1999	DUP	Avant-projet	Réalisé	Réalisé/DUP	Réalisé/AVP
Investissement hors effondrement	106,4	111,3	93,3	88 %	84 %
Surcoût effondrement (investissement et exploitation)			12,0		
Total	106,4	111,3	105,3	99 %	95 %

Le budget a donc été respecté malgré l'effondrement.

Selon la RATP, le résultat est dû, d'une part à l'expérience acquise lors de la construction du tronçon principal (compétences, stratégie d'achat), d'autre part à une conjoncture favorable au maître d'ouvrage lors des appels d'offre. Ces deux facteurs paraissent tout à fait vraisemblables à la mission CGEDD.

Le détail des écarts entre AVP et réalisé est fourni en p. 28 du bilan RATP. La mission préfère cependant raisonner en coût d'investissement plus surcoût d'exploitation, plus représentatif de la réalité. Il se confirme que l'essentiel de l'économie provient du génie civil (gain de 5,9 M€ malgré l'effondrement, à comparer aux 111,3 – 105,3 = 6 M€ de différence entre AVP et réalisé), la provision pour aléas (4,9 M€) venant quant à elle compenser approximativement le surcoût d'exploitation (4,6 M€).

On peut cependant s'interroger sur une augmentation de 24 % des aménagements et équipements électriques en ligne et automatismes, alors que l'on s'était sans doute appuyé sur l'expérience de la phase précédente, en service depuis le 15 octobre 1998. La RATP, interrogée, n'a pas pu en retrouver la raison, peut-être une offre moins favorable de fournisseurs ? Cette augmentation, de 1,9 M€, est cependant à mettre en

² Voir bilan RATP p. 77 : 9,5 M€ valeur janvier 1995, soit 9,9 M€ valeur janvier 1999.

regard de la diminution globale des coûts d'investissement (- 10,7 M€) et d'investissement et exploitation (- 6,1 M€).

En ce qui concerne les taux de maîtrise d'œuvre et d'ouvrage, les valeurs fournies par la RATP se situent dans des fourchettes entrant dans les usages de la profession.

La mission a demandé à la RATP des précisions sur la mission d'assistance au maître d'ouvrage, assurée par le fournisseur du système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET) ; en effet, il s'agissait d'éviter tout positionnement délicat vis-à-vis de la maîtrise d'œuvre RATP. Il apparaît que cette mission d'assistance a porté sur l'optimisation du phasage et des interfaces, pour articuler les différents marchés de réalisation des sous-systèmes, or seul le réalisateur de la phase initiale de Bibliothèque François Mitterrand à Madeleine et Saint-Lazare avait les connaissances permettant de maîtriser cette étude d'intégration système du prolongement.

2.2. Délais de réalisation

Comme indiqué en p.32 du bilan RATP, le planning présenté dans le dossier d'enquête publique prévoyait un délai de 5 ans et 8 mois à partir de l'approbation du dossier d'AVP par le STP et la signature de la convention de financement.

Alors que l'AVP fut présenté au conseil du STP de décembre 1999, la convention de financement n'a été signée que le 17 mai 2001, conduisant à une mise en service prévue le 17 janvier 2007.

Le retard dans la mise en service fut donc de l'ordre de 5 mois ; la RATP pour sa part indique 9 mois parce qu'elle se réfère au planning de la convention de financement, qui supposait une signature au 1^{er} janvier 2001, alors qu'elle a été signée en mai.

2.3. Coûts d'exploitation et de maintenance

Les coûts d'entretien et d'exploitation de première année pleine apparaissent globalement maîtrisés : aux conditions économiques janvier 1999, 2,5 M€ en année pleine, pour une prévision de 2,6 M€.

Le poste énergie a été surestimé d'un facteur 2, ce qui paraît étonnant puisque l'expérience de la première phase était disponible dès la fin 1998.

À l'inverse, les taxes ont été multipliées par plus de trois, mais le mode de calcul a changé :

- matériel supplémentaire lié au projet pour le calcul dans l'AVP,
- taxes de la station Olympiades dans le calcul *ex post*.

Pour y voir clair, la mission a demandé à la RATP une analyse *ex post* selon la méthodologie de l'AVP. Les calculs fournis ramènent les charges d'impôts et taxes de 0,65 M€ à 0,1 M€, c'est-à-dire la valeur prévue en DUP et AVP (0,2 M€ en année pleine, et la moitié en 2008 qui était la première année d'imposition).

À méthodologie constante, les charges d'exploitation et de maintenance sont inférieures aux prévisions (2,1 M€ en année pleine, pour une prévision de 2,6 M€ en CE 01/1999).

3. Les impacts sur l'environnement et sur les trafics

3.1. Impacts sur l'environnement

3.1.1. Les eaux

Les éléments prévus dans la déclaration préalable concernant les eaux d'infiltration et celles de pluie sont bien conformes aux objectifs au moyen d'un réseau d'assainissement par un poste d'épuisement.

De même, les eaux de lavage et les eaux industrielles de la station de maintenance sont traitées et rejetées à l'égout.

3.1.2. L'air

Le bilan fait apparaître un gain de pollution lié au report modal de 1 % d'anciens utilisateurs de voiture en raison de l'ouverture de la station Olympiades. Il convient de préciser que les 1,1 % cités en page 62 du bilan RATP comprennent les automobiles et les 2 roues, dont les valeurs de pollution sont différentes.

De façon assez peu précise le bilan évoque l'émission de particules émises par les systèmes de freinage. Interpellée par la mission sur ce sujet, la RATP a précisé que le taux d'émission de telles particules baisse à l'occasion de chaque évolution de matériel roulant, qui sollicite davantage le freinage électrique, c'est-à-dire par les moteurs eux-mêmes. Le matériel de la ligne 14 datant pour l'essentiel de la mise en service de la ligne (1998), la situation est meilleure que celle des lignes de métro équipées de matériel plus ancien.

3.1.3. Le bruit et les vibrations

Un bilan acoustique a permis de faire apparaître deux non-conformités qui ont été résolues, l'une en isolant les commandes des systèmes de ventilation en toiture, l'autre en remplaçant de manière anticipée les escaliers mécaniques.

3.1.4. L'effondrement au cours des travaux

Au cours de la nuit du 14 au 15 février 2003, une partie du groupe scolaire Auguste Perret s'est effondrée du fait des travaux du hall de maintenance.

Une mauvaise appréciation de la géologie et de la qualité du calcaire a entraîné la réalisation d'un soutènement insuffisant, origine de l'effondrement.

L'impact correspondant, très significatif, a été limité à la phase chantier par la RATP et l'entreprise.

3.2. Impacts sur les déplacements

Une enquête « avant – après », réalisée en février 2008, a permis de comparer les prévisions de déplacement et de report modal à la situation constatée 8 mois après la mise en service.

L'idéal eût été de réaliser une seconde enquête 5 ans après la mise en service et de faire à nouveau tourner le modèle avec les paramètres actualisés à cette date, pour faire la distinction entre ce qui relève des évolutions extérieures au projet et l'impact du projet lui-même. Cependant les modèles informatiques ne sont en général pas disponibles sur une telle durée.

L'enquête fait apparaître (voir p. 62) que 95,3 % des utilisateurs du prolongement sont reportés d'un autre mode (essentiellement le métro et le bus), et 4,7 % sont induits, c'est-à-dire ne feraient pas le trajet en l'absence du prolongement.

Comparées au dossier DUP, ces valeurs donnent :

	Reportés		Induits	Total
	TC et à pied	VP + 2 roues		
DUP	94 %	5 % (VP)	1 %	100 %
Enquête 2008	94,2 % ³	1,1 %	4,7 %	100 %

On constate presque une inversion des valeurs projet/réalisé entre le trafic reporté VP et le trafic induit, ce qui a des conséquences sur le bilan économique et social.

Interrogée par la mission, la RATP a indiqué que l'estimation du trafic reporté est difficile aussi bien au moment des études amont, du fait d'un manque de retours d'expérience pertinents, que lors de l'enquête avant / après, au regard des incertitudes inhérentes à la complexité de réalisation de ce type d'enquête. Il y aurait donc eu surestimation en amont, mais aussi sous-estimation probable dans l'exploitation de l'enquête « avant – après ».

Consciente de ces difficultés, la RATP fait évoluer régulièrement ses modèles, la version actuelle (version 9 de l'outil GLOBAL) ayant été mise en service en 2015.

Par ailleurs, le gain de temps moyen déclaré lors de l'enquête est de 6,5 min, contre 7 min pour la prévision DUP.

Le trafic quant à lui a été mesuré à 7,2 millions d'entrants en 2011, après une période de montée en charge de 4 ans, contre 6,8 millions d'entrants estimés en phase DUP. L'adéquation du modèle à la réalité est donc très bonne, si l'on excepte le fait que le modèle ne prévoyait pas de période de montée en charge du trafic, c'est-à-dire supposait un changement instantané, au demeurant peu réaliste, des habitudes des voyageurs pour tirer parti du nouveau contexte lié au projet.

La mission CGEDD est ainsi conduite à émettre deux recommandations aux maîtres d'ouvrage pour les études de ce type :

³ 94,2 M€ se décomposant en 91,5 % bus et métro + 2,7 % à pied.

1. Les maîtres d'ouvrage devraient effectuer une enquête « avant – après » cinq ans après la mise en service et pas uniquement juste après celle-ci, pour constater les comportements stabilisés des voyageurs.

2. Les maîtres d'ouvrage doivent veiller à conserver ou à faire conserver les outils de modélisation informatique, afin de faire à nouveau tourner le modèle avec les paramètres actualisés cinq ans après la mise en service, de manière à faire la distinction entre ce qui relève des évolutions extérieures au projet et l'impact du projet lui-même.

4. Bilan de l'opération

3.3. Bilan financier pour la RATP

Au niveau de l'AVP, sur une base de 18 M€ d'investissement restant à charge de la RATP (soit environ 16 % d'un investissement total de 111,3 M€), le bilan financier annuel pour le maître d'ouvrage est négatif, à – 2,7 M€. Sans participation aux investissements, ce bilan annuel eût été de – 1,4 M€.

Ce bilan peu favorable s'explique par la proportion prépondérante du trafic reporté des transports en commun, qui n'apporte pas de nouvelle recette à la RATP.

La comparaison avec l'année 2008, seul exercice disponible avant globalisation au niveau de la ligne 14, donne le résultat suivant en conditions économiques janvier 1999 :

M€ CE 01/1999	Prévision AVP	Constaté 2008
Recettes nettes	+ 0,9 ⁴	+ 0,7
Charges d'exploitation	– 2,6	– 2,5
Charges d'investissement	– 1,3	– 1,3 ⁵
Résultat net	– 3,0	– 3,1

Le bilan 2008 pour la RATP a donc été un peu plus défavorable que prévu, mais cet écart est dû à la variation de 0,4 M€ CE 01/1999 des taxes, résultant de la différence de méthode signalée en p. 36 du bilan RATP et au § 2.3 du présent avis.

3.4. Bilan socio-économique

Le bilan socio-économique traduit le gain pour la collectivité, compte-tenu de l'octroi d'aides publiques. Il intègre les coûts de construction (105,3 M€ d'après le § 2.1 du présent avis), majorés du surcoût pour l'entrepreneur à la suite de l'effondrement (9,5 M€ CE 01/1995, soit 9,9 M€ CE 01/1999), soit 115,2 M€ CE 01/1999.

Il intègre également les coûts d'entretien et d'exploitation, à l'exclusion des taxes foncières. En fait, ce calcul, établi par la RATP avant l'entrée en vigueur du référentiel ministériel du 27 juin 2014, devrait désormais intégrer ces taxes dans le bilan avec le coût d'opportunité des fonds publics (COFP) correspondant, et entrer dans une balance subventions + recettes fiscales en comparant la situation avec ou sans projet.

La mission a donc demandé à la RATP une analyse intégrant le COFP. Il en ressort une variation très faible du TRI et de la VAN, en raison du montant limité des taxes imputées à l'opération.

Le bilan socio-économique intègre enfin les gains de temps des utilisateurs et les économies liées à la diminution de l'usage des véhicules particuliers.

⁴ Voir p. 74, § 13.2 du bilan établi par la RATP.

⁵ Les dotations aux amortissements sont identiques et les intérêts sur emprunts dans la proportion 18,0 vs 17,1 (voir rapport p. 31), soit une différence de 0,03 M€ inférieure aux arrondis.

Le tableau de la page 86 du bilan RATP résume les 2 familles d'effets sur le TRI, entre DUP et *ex post* :

- perte de 3,5 points par variation des paramètres du projet, dont 2,9 points pour la seule baisse du taux de report des voitures particulières,
- perte de 3,2 points par variation dans les référentiels de la valeur du temps, des coûts directs et indirects de l'usage de l'automobile, et d'autres éléments tels que l'introduction des coûts de renouvellement.

Au final, la baisse du TRI entre DUP et *ex post* est de $3,5 + 3,2 = 6,7$ points, soit un TRI ramené de 20,4 % à 13,7 % dont la moitié seulement est réellement imputable au projet. Sans surprise, l'essentiel des gains annuels du projet est représenté dans les deux cas par les gains de temps des utilisateurs, et d'autant plus en proportion dans le bilan *ex post* à la suite du bien moindre report des voitures particulières, qui explique presque à lui seul la différence entre DUP et *ex post* hors évolution du référentiel.

Conclusion

Le prolongement de la ligne 14 du métro parisien à Olympiades s'est déroulé dans des conditions satisfaisantes au plan économique, malgré l'effondrement de la voûte du tunnel intervenu en cours de chantier, heureusement sans victime, dont le coût a représenté près de 12 % du montant du projet.

Les problèmes environnementaux constatés à la mise en service semblent résolus et des escaliers mécaniques défectueux sont en cours de remplacement.

Bien qu'en baisse par rapport aux estimations initiales en partie du fait de l'évolution des référentiels, le taux de rentabilité interne de l'opération largement dû aux gains de temps des utilisateurs, de 13,7 %, est largement supérieur au seuil requis de 6 %.

La mission du CGEDD ne peut que se féliciter de l'excellente collaboration des services de la RATP.

Eric Rebeyrotte



Ingénieur en chef
des ponts, des eaux
et des forêts

Jacques Le Guillou



Administrateur général

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 010335-01

Département Développement, Innovation et Territoires
Direction
104 Avenue de la République
93399 Paris Cedex 12
T 01 56 46 54 00



Le directeur délégué

Monsieur Patrice Parisé
Vice-Président
Conseil Général de l'Environnement
et du Développement Durable
Tour Séquoia
92055 La Défense Cedex

DIT-RIPE D2015- 5038
Bilan Loti M14 Olympiades
PJ-17

14 AOÛT 2015

Monsieur le Vice-Président,

En application de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 relative à l'orientation des transports intérieurs (LOTI), un bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure, réalisés avec le concours de financement publics, doit être établi après leur mise en service.

C'est dans ce cadre que la RATP a réalisé le bilan LOTI du projet de prolongement de la ligne 14 à Olympiades, pour lequel elle a assuré la maîtrise d'ouvrage.

Vous trouverez, ci-joint, deux exemplaires du bilan LOTI de cette opération, établi conformément aux dispositions de la LOTI, vous permettant de rendre un avis.

L'article 9 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 précise en effet que ce bilan doit être soumis à l'avis du Conseil avant d'être rendu public.

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

Philippe VENTEJOL

Liste de diffusion :
- Jean-Paul Duriez – Président de la section – Economie, Transport et Risques – du CGEDD
- Yves Marin – Coordinateur des bilans LOTI – CGEDD
- François Pesenti – Directeur général des Infrastructures des Transports et de la Mer
- Stéphanie Meuzard – Directrice générale du STIF

République Française
Ministère de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer
Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
104 Avenue de la République
93399 Paris Cedex 12

La RATP est une entreprise à participation égale de l'État et de la Région Île-de-France.
100 Avenue de la République
93399 Paris Cedex 12
T 01 56 46 54 00

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
Ventejol	Philippe	RATP	Directeur délégué	18/11/2015
Blazy	Didier	RATP		18/11/2015
Blaison	Jean-Charles	RATP		18/11/2015

3. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
RATP	Régie Autonome des Transports parisiens
STP	Syndicat des Transports Parisiens (devenu STIF)
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
CE	Conditions économiques
AVP	Avant-projet
DUP	Déclaration d'utilité publique
COFP	Coût d'opportunité des fonds publics
TRI	Taux de rentabilité interne
VAN	Valeur actualisée nette
SAET	Système d'automatisation de l'exploitation des trains

