

# ANNEXES

1. Les acteurs du ferroviaire
2. Glossaire
3. Sigles
4. Liste des études



# 1 ANNEXES LES ACTEURS DU FERROVIAIRE

## L'ÉTAT

Il définit la consistance du réseau, donne son approbation pour les grandes opérations d'aménagement, participe au financement des projets, garantit le respect des procédures de conduite, la réalisation des projets et les règles de sécurité.

## RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)

Réseau ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferroviaire français. Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 1997, RFF a pour mission l'aménagement, le développement, la modernisation et la mise en valeur du réseau ferré national, dans une logique de développement durable. RFF est le maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires nouvelles y compris les gares. RFF assure également la répartition des capacités d'utilisation du réseau ferré, dans un contexte d'ouverture à la concurrence du transport de marchandises (2003) et, depuis fin 2009, du transport international de voyageurs. RFF est le maître d'ouvrage du projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France. À ce titre, il a conduit les études préparatoires au débat public et porte désormais ce projet au débat.

## LA SNCF ET LES AUTRES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Entreprise ferroviaire historique, la SNCF est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Elle est aujourd'hui l'opérateur principal en matière de transports de marchandises et de voyageurs. La SNCF, assure, pour le compte de RFF, dans le cadre d'une convention de gestion, la gestion et l'entretien de l'infrastructure et des installations existantes liées à l'exploitation des services de transports. Depuis l'adoption des Directives européennes qui ont permis l'ouverture du réseau à la concurrence, la SNCF n'est plus la seule entreprise ferroviaire à pouvoir opérer sur le réseau ferré national. Dans un premier temps, l'ouverture a concerné le transport de marchandises, d'abord pour les trafics internationaux en 2003, puis pour l'ensemble des trafics, y compris domestiques, en 2006. Après le fret, l'ouverture du réseau concerne à présent le transport international de voyageurs.

Depuis le 13 décembre 2009, des opérateurs ferroviaires privés peuvent faire circuler des trains de voyageurs sur le réseau ferré français, desservant ainsi une ou plusieurs villes françaises, à condition que ces trains aient pour origine et/ou destination une gare située dans un pays européen. Aujourd'hui, huit opérateurs utilisent le réseau ferré national pour leur activité de fret et/ou voyageurs : CFL Cargo, Colas-Rail, Euro Cargo Rail, Europorte 2, SNCB, SNCF, Veolia Cargo France et VFLI. Tout comme pour le fret, toutes les entreprises ferroviaires trouveront en RFF un interlocuteur attentif à leurs besoins spécifiques : facilité d'accès au réseau, qualité, fiabilité et flexibilité des créneaux horaires proposés.

## LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DES TRANSPORTS EN RÉGION (AOT)

Les Régions sont autorités organisatrices des transports régionaux depuis que la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain leur a confié la compétence pour organiser les transports ferroviaires régionaux. En Île-de-France, cette compétence est confiée au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

Depuis la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, « *le STIF est constitué par la Région Île-de-France, la Ville de Paris et les sept départements d'Île-de-France* ».

## L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE (EPSF)

Il s'agit de l'autorité française de sécurité ferroviaire, dont le siège est à Amiens et qui assure, pour le compte du ministère chargé des transports, l'équité du traitement des acteurs, l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation et contribue à l'interopérabilité des réseaux européens.

## L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES (ARAF)

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, créée par la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. Elle concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et des clients. Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau pour les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.



# 2 ANNEXES GLOSSAIRE

**Accessibilité :** faculté d'un territoire, d'une ville ou d'un site d'être atteint facilement lors d'un déplacement. (voir p. 43, 55, 61, 83, 86)

**Cadencement :** organisation des circulations de trains de manière à ce qu'elles aient lieu à intervalles réguliers et répétitifs, pour une destination et des arrêts intermédiaires donnés. Par exemple, la ligne étant cadencée, les départs se font à 16h30, 17h30, etc., et les arrivées dans chacune des gares ont lieu également toutes les heures, à la même minute : 18h12, 19h12, etc.

**Capacité :** nombre de trains qu'il est possible de faire circuler sur une ligne ou d'accueillir en gare au cours d'une période donnée. (voir p. 39, 50, 84)

**Décibel dB (A) :** unité de mesure de l'intensité du son. (voir p. 28)

**Déclaration d'utilité publique :** acte administratif reconnaissant le caractère d'utilité publique à une opération projetée par un organisme public, au vu des avis émis par la population lors de l'enquête d'utilité publique. Cette déclaration est faite par décret en Conseil d'État pour les grands projets ferroviaires. (voir p. 106)

**Desserte :** nombre et type de trains qui s'arrêtent dans une gare. (voir p. 63)

**Emprise :** espace occupé par une infrastructure et ses dépendances.

**Enquête d'utilité publique :** consultation formelle du public sur un projet dont les caractéristiques sont précisément définies. Elle vise à présenter le projet et ses impacts sur l'environnement ainsi que les mesures qui seront prises pour en limiter les effets. Cette procédure permet au public d'exprimer son opinion sur un projet d'aménagement ou d'urbanisme. Le commissaire-enquêteur ou la commission d'enquête formule, à l'issue de l'enquête, un avis, favorable ou défavorable. Cette phase d'enquête se situe bien après le débat public. (voir p. 106)

**Évaluation carbone :** outil qui apporte un éclairage sur la contribution potentielle du projet à la lutte contre le changement climatique et à la maîtrise des consommations d'énergie, alors que les éléments à disposition ne sont pas encore assez précis pour établir un bilan carbone® au sens où l'entend l'ADEME. Cette évaluation vise à comparer les émissions générées par la phase de construction à celles générées et évitées en phase d'exploitation de l'infrastructure. (voir p. 94)

**Exploitation :** ensemble des actions consistant à assurer le fonctionnement des services ferroviaires. En particulier, action de faire rouler les trains, accueil des voyageurs en gare et vente de billets. (voir p. 49, 50, 51, 55, 85)

**Francilien :** habitant de l'Île-de-France

**Gare francilienne :** gare située en Île-de-France. Par commodité ce terme désigne dans ce document les gares d'Île-de-France, hors de Paris, qui accueillent uniquement un trafic TGV et qui sont placées sur le réseau d'interconnexion des lignes à grande vitesse. Actuellement, il en existe trois : Roissy-Aéroport Charles De Gaulle, Marne-la-Vallée-Chessy et Massy TGV. (voir p. 44, 55, 58-63, 70-73, 86)

**Grande Ceinture :** ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres du boulevard périphérique. Sa construction fut lancée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle pour assurer la connexion des lignes radiales reliant la capitale aux régions et soulager la ligne de Petite Ceinture créée précédemment. (voir p. 47, 49)

**Grande couronne :** ensemble des départements de l'Île-de-France qui ne sont pas limitrophes de Paris : Seine-et-Marne (77), Yvelines (78), Essonne (91) et Val-d'Oise (95).

**Grenelle environnement :** processus qui a débuté à l'été 2007 en réunissant les représentants de cinq collèges (État, collectivités, associations, syndicats, employeurs). L'objectif du Grenelle environnement est de proposer un certain nombre de mesures notamment pour lutter contre le changement climatique, protéger la biodiversité et les milieux naturels et prévenir les risques pour l'environnement et la santé. La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle I, a été promulguée le 3 août 2009. La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Grenelle II, a été promulguée le 12 juillet 2010. (voir p. 39, 101, 106)

**Interconnexion :** dans le domaine ferroviaire, ligne dont le rôle est d'assurer la jonction entre des parties du réseau disjointes et non ou mal connectées entre elles.

**Intermodalité :** utilisation successive de plusieurs modes de transports lors d'un même trajet (par exemple : pour rejoindre son lieu de travail depuis son domicile, on peut utiliser d'abord la marche à pied puis un bus pour rejoindre la gare, puis le train). (voir p. 56, 60, 72, 83)

**Jumelage :** utilisation, dans le cadre de la création d'une nouvelle infrastructure, du corridor d'infrastructures déjà existantes (autoroutes, voies ferrées, etc.). On parle alors de jumelage d'une infrastructure nouvelle à celles déjà existantes. Cela permet de ne pas multiplier les effets de coupure du territoire. (voir p. 65)

**LGV (Ligne à grande vitesse) :** ligne ferroviaire dont les caractéristiques techniques permettent la circulation de trains à grande vitesse, à des vitesses maximales élevées (jusqu'à 320 km/h actuellement). Elle se distingue des lignes classiques qui ne permettent pas d'atteindre des vitesses supérieures à 220 km/h. En France, il existe en 2010 six LGV : LGV Sud-Est, LGV Atlantique, LGV Nord, LGV Rhône-Alpes, LGV Méditerranée, LGV Est européenne. (voir p. 47)

**Ligne radiale :** dans le domaine ferroviaire, ligne qui a pour point de départ ou d'arrivée une gare terminus parisienne (par exemple : la LGV Nord). Elle se distingue de la ligne d'interconnexion qui relie en Île-de-France plusieurs LGV radiales. (voir p. 39)

**Maillage :** action de relier entre elles, grâce à des pôles d'échanges ou des interconnexions, les lignes de transport en commun de manière à constituer un réseau organisé et connecté pour faciliter les déplacements d'un point à un autre de ce réseau.

**Maître d'ouvrage :** personne morale pour laquelle un ouvrage est construit. RFF est maître d'ouvrage du projet présenté dans ce dossier.

**Métropole :** ville importante par sa taille et son influence, dans laquelle on retrouve des fonctions de commandement (sièges sociaux, pouvoirs publics), ainsi que de nombreux équipements structurant (transports, culture, sports...).

**Orlyval :** métro automatique à petit gabarit, ouvert en 1991 et situé au sud de Paris, qui relie l'aéroport de Paris-Orly à la gare d'Antony sur le RER B. (voir p. 71, 72)

**Ouvrage d'art :** ouvrage spécial dans le domaine du génie civil qui permet notamment à une voie de communication, route, ligne de chemin de fer, canal, etc., de franchir un corridor ou une zone qui ne peut être coupé (pont, viaduc, tunnel) ou d'apporter un renfort (barrage, digue, écluse, mur de soutènement).

**Petite couronne** : ensemble des départements limitrophes de Paris, c'est-à-dire les Hauts-de-Seine (92), la Seine-Saint-Denis (93), et le Val-de-Marne (94).

**Points noirs bruit (PNB)** : logements construits avant 1978 présentant des niveaux sonores en façade supérieurs à 73 dB (A) le jour ou supérieurs à 68 dB (A) la nuit. (voir p. 30)

**Pré-étude fonctionnelle** : étude, réalisée au début de la conception d'un projet, portant sur son opportunité et sur la mise au point de ses premières grandes caractéristiques, en identifiant les principales variantes envisageables. (voir p. 104)

**Pré- ou post-acheminement** : partie d'un déplacement antérieure ou postérieure à l'utilisation d'un mode de transport principal. Par exemple, faire un pré-acheminement en train pour se rendre à un aéroport afin de prendre un avion ; faire un post-acheminement en bus depuis la gare pour rentrer chez soi après un voyage en train. (Synonyme : rabattement) (voir p. 25, 40, 56, 60)

**Raccordement** : tronçon qui relie entre elles deux lignes ferroviaires. (voir p. 65, 66)

**Report modal** : report d'une partie des voyageurs ou des marchandises d'un mode de transport vers un autre mode de transport suite à un changement dans les conditions de concurrence entre ces deux modes : par exemple, choix d'effectuer en train un trajet qu'une personne faisait d'habitude en voiture en raison de la création d'une liaison directe en train. (voir p. 55, 76, 83, 84)

**RER** : service de transport ferroviaire francilien (Réseau express régional), reposant principalement sur des missions à haute fréquence, souvent sur voies dédiées. Le RER est exploité par la SNCF (Transilien) et par la RATP. (voir p. 21, 23, 49, 50, 51, 83)

**Robustesse** : aptitude du réseau ferroviaire à limiter les conséquences des perturbations de l'exploitation. Par exemple, un réseau robuste permet qu'un problème à un endroit n'ait pas de répercussions à un autre, ou que l'exploitation retourne rapidement à la normale après un incident. (voir p. 50, 55, 83)

**Rupture de charge** : dans le domaine des transports, étape pendant laquelle des passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule, immédiatement ou après une période d'attente. Il peut par exemple s'agir d'une correspondance entre deux lignes ou deux modes de transport (voir p. 72)

**Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)** : document d'urbanisme et d'aménagement du territoire de la Région Île-de-France élaboré par le Conseil régional en association avec l'État. Il définit une vision à long terme du territoire destinée à répondre aux nouveaux défis sociaux, environnementaux et économiques. (voir p. 15, 20)

**Situation de référence** : situation future juste avant que le projet soit mis en service. La situation de référence prend en compte des évolutions prévisibles du contexte d'ici l'horizon étudié si elle diffère de la situation actuelle. La comparaison entre la situation de référence et la situation après la mise en service du projet permet de mesurer les effets supposés du projet. (voir p. 51)

**Taux de rentabilité interne socio-économique (TRI)** : élément de l'évaluation socio-économique issu de la quantification et de la monétarisation des avantages et inconvénients du projet. Il évalue le niveau de rentabilité pour la collectivité d'un projet au regard des investissements à faire pour le réaliser, et permet de comparer des variantes entre elles. (voir p. 87)

**TGV® (Train à grande vitesse)** : service de transport ferroviaire à grande vitesse mis en place par la SNCF. Les trains de ce service sont conçus pour circuler à grande vitesse sur les LGV. Le TGV® est également apte à circuler sur les lignes classiques, aux vitesses de circulation qui y sont autorisées. TGV® est une marque SNCF, pour des modalités de simplification, on l'utilise ici pour tout train à grande vitesse. (voir p. 40)

**TGV intersecteur** : TGV qui effectue des liaisons de région à région. Ces TGV comprennent : d'une part des TGV qui relient des villes de province entre elles, sans transiter par l'Île-de-France, d'autre part des TGV qui relient des villes de province entre elles en transitant par l'Île-de-France où ils desservent une ou plusieurs gares franciliennes. (voir p. 39)

**Triangle** : raccordement entre plusieurs infrastructures linéaires se matérialisant sous la forme approximative d'un triangle (exemple : le triangle de Coubert). (voir p. 66, 80)

**Tunneller** : engin permettant de percer des tunnels. (voir p. 92)



# 3 ANNEXES SIGLES

**ADEME**: Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

**CIADT**: Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

**CNDP**: Commission nationale du débat public

**CPDP**: Commission particulière du débat public

**dB (A)**: Décibel

**DUP**: Déclaration d'utilité publique

**EPA**: Établissement public d'aménagement

**ERTMS**: European rail traffic management system ; en français: système européen de surveillance du trafic ferroviaire

**IAU-IDF**: Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (anciennement IAURIF)

**IDF**: Île-de-France

**INSEE**: Institut national de la statistique et des études économiques

**LAeq**: Niveau énergétique équivalent

**LGV**: Ligne à grande vitesse

**OIN**: Opération d'intérêt national

**PDUIF**: Plan de déplacements urbains en Île-de-France

**PEB**: Plan d'exposition au bruit

**PGS**: Plan de gêne sonore

**PPP**: Partenariat public/privé

**RER**: Réseau express régional

**RFF**: Réseau ferré de France

**SDRIF**: Schéma directeur de la région Île-de-France

**SNCF**: Société nationale des chemins de fer français

**STIF**: Syndicat des transports de l'Île-de-France

**TAGV**: Train apte à la grande vitesse

**TeqCO<sub>2</sub>**: Tonne d'équivalent CO<sub>2</sub>

**TER**: Train express régional

**TGV**: Train à grande vitesse

**TRI**: Taux de rentabilité interne

**ZNIEFF**: Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

# 4

## ANNEXES

# LISTE DES ÉTUDES

## POUR LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

- Dossier général
- Études techniques
- Études d'exploitation
- État initial environnemental
- Étude environnementale synthétique
- Études de trafic et socio-économie
- Analyse de l'accessibilité au réseau LGV en Île-de-France
- Évaluation des sites de gares au regard des projets d'aménagement du territoire
- Fiche thématique sur l'aéroport d'Orly

Ces études sont disponibles sur le site internet du débat public :

[www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org](http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org)

ou sur consultation dans les locaux de la CPDP.

## COORDONNÉES

Commission particulière du débat public

Interconnexion Sud LGV

43, avenue Carnot

91300 Massy

Tél. : 01 69 20 04 42

Mail : [contact@debatpublic-interconnexionsudlgv.org](mailto:contact@debatpublic-interconnexionsudlgv.org)



# CRÉDITS

## Photos

*Couverture*: Planet Observer, GettyImages, RFF/Ph. Giraud, Poudou99/C.C.3.0, Olivier2000/C.C.-By-Sa-2.5, Enigma Corp pour RFF/Nicolas Khayat – *pages 10, 27, 95*: Air-Images/Ph. Guignard – *Pages 12, 20, 26, 42, 46, 48, 51, 52, 58, 60, 62, 68, 74, 85, 88, 111, 113, 115, 117*: Enigma Corp pour RFF/Nicolas Khayat – *page 16*: Wilmotte & Associés – *page 18*: Poudou99/C.C.3.0 – *page 31*: Pierre Dablon – *page 34*: Pline C.C.3.09 – *page 36*: RFF – *page 44*: Cyrilb1881/C.C.3.0 – *page 44*: MPD01605/C.C.2.0 – *page 54*: RFF – *page 56*: Claude Shoshany/C.C.3.0 – *page 64*: RFF/Philippe Giraud – *pages 72, 73, 77*: Clicsouris/C.C.2.5 – *page 82*: Poudou99/C.C.3.0 – *page 91, 92, 98, 103, 105, 108*: RFF – *page 100*: RFF/Philippe Giraud

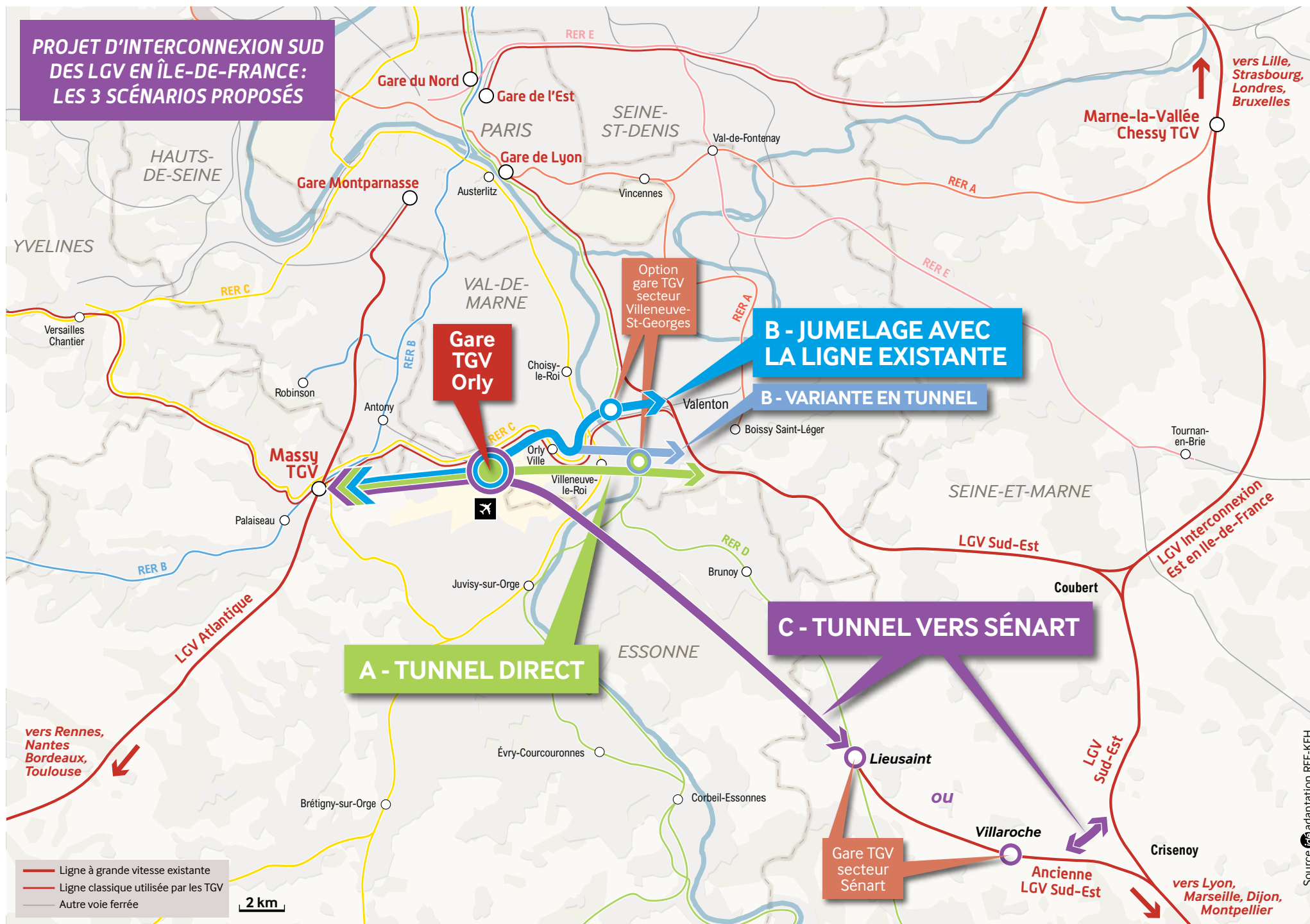
*Infographie*: KFH

**Rédaction**: RFF / KFH / Louis Berger France / Jean-Claude Pennec

## Conception Réalisation

KFH Communication  
14 Parc club du Millénaire, 1025 rue Henri Becquerel  
34 000 Montpellier – France  
Tél.: +33 (0)4 67 13 55 20  
[www.kfh.fr](http://www.kfh.fr)

# PROJET D'INTERCONNECTION SUD DES LGV EN ÎLE-DE-FRANCE : LES 3 SCÉNARIOS PROPOSÉS



**Réseau ferré de France**

Direction régionale Île-de-France  
87-89 quai Panhard et Levassor  
75013 PARIS  
[www.rff.fr](http://www.rff.fr)