



APRÈS LE DÉBAT PUBLIC...

Si le débat public conduit à confirmer l'opportunité de réaliser le projet Roissy-Picardie, Réseau Ferré de France engagera ensuite un processus d'études mené en concertation avec les acteurs territoriaux et le public. Parallèlement, les modalités de financement du projet seront progressivement précisées avec l'ensemble des partenaires concernés.



Quelle décision après le débat public ?

Le débat public permet à toutes les personnes qui le souhaitent de s'exprimer sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses principales caractéristiques. À l'issue du débat, dans un délai de deux mois, un **compte rendu** est établi par la Commission particulière du débat public (CPDP), puis le président de la Commission nationale du débat public (CNDP) en dresse le **bilan**. Ces documents n'ont pas pour objet de se prononcer, ni même de donner un avis sur le fond du projet. Ils rappellent habituellement les conditions d'organisation et du déroulement du débat, et recensent l'ensemble des opinions et remarques exprimées par le public au cours de celui-ci. Le maître d'ouvrage dispose ensuite de **trois mois pour statuer sur le principe et les conditions de la poursuite éventuelle du projet**. Cette décision se traduit par une délibération du conseil d'administration de Réseau Ferré de France qui est publiée au *Journal Officiel* de la République française. Elle s'accompagne généralement d'une information

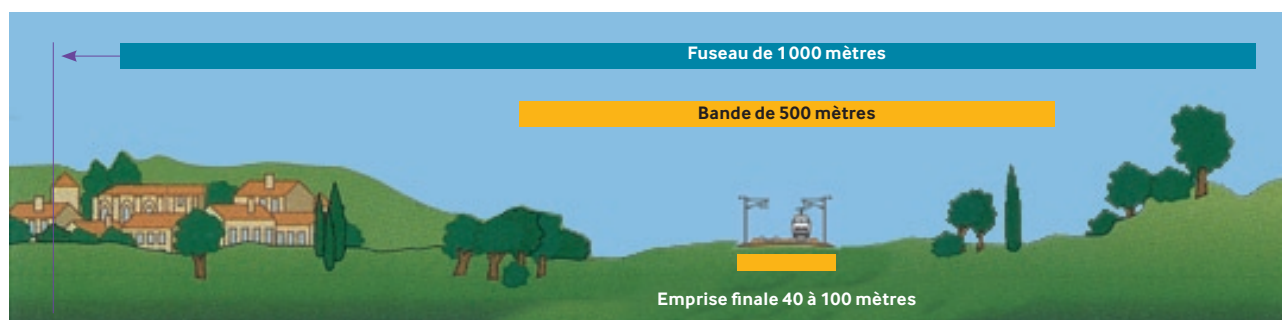
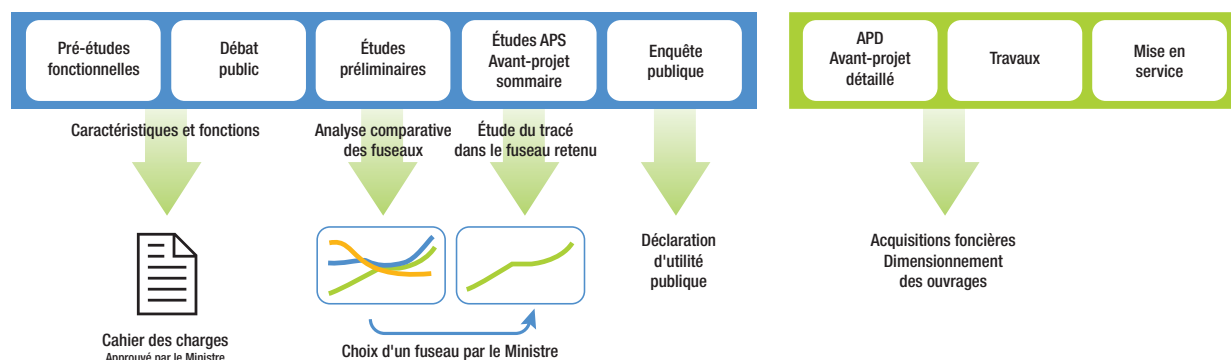
après de l'ensemble des participants au débat public. Si l'intérêt de réaliser le projet est confirmé, les étapes suivantes peuvent alors être engagées.

Un processus d'études et de concertation continu jusqu'à la mise en service

Parce qu'il permet de clarifier l'ensemble des enjeux et de réduire les incertitudes, le débat public contribue à une meilleure définition du projet. Si tel est le cas à l'issue du débat public sur Roissy-Picardie, Réseau Ferré de France saura sur quelles bases poursuivre les études, par exemple sur la question des options de passage ou sur la nature des trains qui emprunteront la liaison.

Les études qui seront engagées, ainsi que les questions qui seront abordées dans le cadre de la concertation territoriale, dépendent donc étroitement des apports qu'aura pu avoir le débat public dans la définition du projet.

Schéma du processus habituel d'élaboration d'un grand projet ferroviaire



—Le processus habituel d'élaboration des projets ferroviaires

L'élaboration d'un projet d'infrastructure ferroviaire fait l'objet d'étapes successives. Chacune d'elles permet de préciser progressivement les caractéristiques techniques, les incidences environnementales et les mesures d'accompagnement envisagées, les avantages et le bilan socio-économiques, les coûts du projet.

Si le maître d'ouvrage décide à l'issue du débat public de poursuivre le projet, il engage généralement des études dites préliminaires, qui permettent de comparer, pour l'option de passage retenue, plusieurs fuseaux d'environ 1 000 mètres de large chacun. Une fois le fuseau choisi, les études dites d'avant-projet sommaire (APS) seront ensuite poursuivies, par une recherche de tracés au sein de ce fuseau.

Une fois l'APS approuvé par une décision ministérielle, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique permet aux citoyens de s'exprimer sur un projet qui se traduit par un tracé de référence ou plusieurs tracés possibles au sein d'une bande de 500 mètres de large environ. Une commission ou un

commissaire enquêteur recueille l'ensemble des expressions du public appelé à se prononcer sur les options présentées et rend un avis sur le projet. Cet avis, s'il est favorable, conduit à la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet par décret. Vient ensuite la phase d'avant-projet détaillé (APD), afin de préparer les premiers travaux (acquisitions foncières, archéologie préventive...), puis la phase de travaux est enfin initiée.

—La déclinaison possible du processus pour le projet Roissy-Picardie

La ligne nouvelle à construire dans le cadre du projet Roissy-Picardie (de l'ordre de 6 à 11 km environ) s'inscrit géographiquement dans un territoire réduit.

De ce fait, les études ont défini des options de passage de l'ordre de 1 000 à 1 500 mètres de large, en fait assez proche de la dimension des fuseaux de passage généralement définis au stade des études préliminaires.

En fonction des enseignements du débat, il pourrait être opportun **d'orienter assez rapidement les études sur**

une recherche de tracés possibles au sein d'une option de passage. Cela correspondrait à l'engagement des études techniques et environnementales (notamment l'étude d'impact) à un stade « avant-projet ».

En parallèle, il conviendra d'approfondir la ou les options fonctionnelles retenues à l'issue du débat public (type de trains circulant sur la ligne, niveau de services et ses implications en termes d'exploitation, précisions sur les prévisions de trafic et évaluation socio-économiques). L'ensemble de ces études visent *in fine* à préparer le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, l'enquête pouvant intervenir en 2013 ou 2014. Après la déclaration d'utilité publique et la réalisation des études détaillées et des travaux, **la mise en service de la ligne pourrait être envisagée à l'horizon 2020.**

—Une concertation continue jusqu'à la mise en service

Réseau Ferré de France est convaincu qu'une implication forte de la part des collectivités territoriales, des acteurs socio-économiques, du monde associatif et du grand public constitue un gage d'amélioration du processus d'élaboration de ce projet. Aussi, RFF souhaiterait-il **prolonger le dialogue instauré au moment du débat public.**

La démarche de partenariat et d'information du public serait donc poursuivie **tout au long de l'élaboration** du projet selon des modalités qui pourront être discutées avec l'ensemble des participants au débat public. Un tel principe favorise le **partage des enjeux et des solutions** autour d'un projet en confrontant les informations et les expertises des uns et des autres.

RFF s'engage ainsi à mettre en place, à l'issue du débat public, un **dispositif de concertation territoriale** dans un esprit de transparence et d'ouverture.

À travers un dispositif d'information et de partage des opinions, connaissances et expertises, cette concertation constitue une forme d'aide à la décision en apportant des éclairages améliorant l'approche de Réseau Ferré de France. Le projet est ainsi progressivement affiné et son inscription territoriale n'en est que meilleure.

Concrètement, la concertation territoriale repose essentiellement sur deux dispositifs complémentaires, dont les modalités sont adaptées aux spécificités et contexte de chaque projet:

— **un dispositif de dialogue**, sous la forme d'ateliers de travail

qui réunissent régulièrement les acteurs concernés par le projet. Il s'agit de créer des espaces d'échanges et de travail communs – souvent thématiques – sur le projet et ses effets, en mettant en place un dialogue continu fondé sur la transparence et l'échange d'informations et d'expertises; — **un dispositif d'information du public** qui peut se matérialiser par un site Internet du projet, des documents d'information et des réunions publiques fixées à des moments clés. En complément de ces outils, RFF entretient un dialogue permanent avec les représentants élus des collectivités concernées par le projet au moyen de rendez-vous et de réunions à son initiative ou à la demande des élus.

Les modes de réalisation et de financement envisageables

Au stade du débat public, il est trop tôt pour définir le mode de réalisation des grands projets d'infrastructure et leur montage financier associé. L'expérience issue des projets mis en œuvre récemment montre que la décision sur le mode de réalisation intervient à un stade plus avancé, généralement au niveau de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). La répartition des financements entre les différents partenaires est bouclée de plus en plus souvent après la DUP.

—Les modes de réalisation possibles

Il est cependant possible de présenter les modes de réalisation habituellement mis en œuvre. On compte principalement deux options:

— **la réalisation en maîtrise d'ouvrage publique.** Dans ce cas, le maître d'ouvrage – Réseau Ferré de France pour le projet Roissy-Picardie – conduit l'ensemble des phases d'études permettant de définir précisément la consistance du projet avant d'en confier la construction à des entreprises privées sélectionnées après une procédure d'appel d'offres.

À l'issue des travaux qu'il finance intégralement avec ses partenaires, RFF réceptionne les nouveaux ouvrages qui intègrent le réseau ferré national, puis en assure l'entretien, la maintenance et la régénération le moment venu comme sur le reste du réseau. C'est ce mode de réalisation qui a été retenu pour les LGV Est Européenne et LGV Rhin-Rhône et qui est habituellement privilégié pour les investissements d'un montant plus modeste.

— **la réalisation en partenariat public-privé (PPP)** qui peut prendre la forme soit d'un contrat de concession, soit d'un contrat de partenariat. Dans les deux cas, RFF réalise les études jusqu'à l'avant-projet sommaire, puis lance une consultation des entreprises pour la passation du contrat. Dans le cas de la concession, le partenaire privé est chargé de concevoir, de financer (le cas échéant en bénéficiant pour partie de subventions publiques), de construire, d'exploiter, d'entretenir et de régénérer la ligne nouvelle. Il se rémunère en percevant directement les péages des trains circulant sur la ligne qu'il exploite.

Dans le cas du contrat de partenariat, il existe une répartition des risques entre les partenaires publics et privés. Comme pour la concession, le partenaire privé est chargé de concevoir, de financer (le cas échéant en bénéficiant pour partie de subventions publiques), de construire, d'exploiter, d'entretenir et de régénérer la ligne nouvelle. Mais, à la différence de la concession, le partenaire public conserve tout ou partie du risque lié au trafic et donc les recettes de péage des trains qui lui sont associées. Le partenaire privé est rémunéré sous la forme d'un loyer qui lui est versé par le partenaire public durant la durée du contrat.

Jusqu'à présent, dans le domaine ferroviaire, l'option du PPP a été retenue pour les lignes à grande vitesse en raison de la complexité du projet et du montant élevé de l'investissement à réaliser. C'est ainsi que le projet de LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) fait l'objet d'un contrat

de concession, et que les projets de contournement de Nîmes et de Montpellier et la LGV Bretagne-Pays de-la-Loire seront réalisés dans le cadre d'un contrat de partenariat.

—Les perspectives de financement pour Roissy-Picardie

Dans le cas du projet Roissy-Picardie, il convient de considérer le montant d'investissement nécessaire à la réalisation du projet. Ce montant d'investissement est à l'échelle des projets habituellement financés dans le cadre de programmes contractualisés entre l'État et les collectivités territoriales (ce que l'on appelle aujourd'hui les contrats de projets).

—Les partenaires possibles du financement

S'il est réalisé, le projet Roissy-Picardie nécessiterait que plusieurs partenaires publics participent au financement : le maître d'ouvrage RFF, l'État et les collectivités territoriales. Les partenaires qui financent les étapes actuelles du projet sont l'État, la Région Picardie, la Région Ile-de-France, ainsi que Réseau Ferré de France. On peut envisager que les discussions sur le financement de la réalisation du projet pourraient concerner les mêmes institutions auxquelles d'autres collectivités territoriales pourraient le cas échéant être conviées. La contribution de RFF serait liée au niveau de rentabilité pour le gestionnaire d'infrastructure, conformément à ses statuts.

Annexes

Décision de la CNBP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 SEPTEMBRE 2009

DÉCISION N° 2009 / 41 / LFRP / 1

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France en date du 6 juillet 2009, reçue le 6 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,
- après en avoir délibéré,
- considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national, car il tend à développer le transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France et à garantir le bon fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy,
- considérant que les impacts sur l'environnement sont significatifs, la zone concernée comprenant plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux,
- considérant que les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement du pôle de Roissy,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le Président


Philippe DESLANDES

Liste des études réalisées par RFF

Pré-études fonctionnelles

Intitulé	Prestataire	Rapports	Descriptif
Étude d'aménagement du territoire	Setec Organisation	<i>Volume 1</i> : diagnostic <i>Volume 2</i> : effets	Diagnostic des territoires Effets potentiels du projet
Étude du marché des déplacements	MVA Consultancy	<i>Volume 1</i> : rapport détaillé <i>Volume 2</i> : synthèse	Pôle de Roissy, marché des déplacements concernés par le projet, analyse prospective
Étude technique générale	Ingérop	<i>Volume 1</i> : phase 1	Analyse des études précédentes, recherche des fonctions et des scénarios (aménagement, services) Description des aménagements, des impacts environnementaux
	MVA Consultancy	<i>Volume 2</i> : phase 2, rapport méthodologique détaillé	Étude de trafics et évaluation socio-économique
Approfondissements à l'étude technique	Ingérop	Volet technique	Expertises complémentaires de faisabilité technique et d'exploitations ferroviaires
		Volet environnemental	Mise à jour de l'état des lieux et de l'analyse comparative

Accessibilité : faculté d'un territoire, d'une ville ou d'un site d'être atteint facilement lors d'un déplacement.

Ex. La Gare du Nord dispose d'une bonne accessibilité en métro.

Aire d'étude : portion de territoire sur lequel on recueille des connaissances et où on évalue les effets potentiels du projet.

Ex. L'aire d'étude regroupe quatre départements.

Aire urbaine : ensemble de communes constitué par un pôle d'au moins 5 000 emplois, ainsi que par des communes rurales ou urbaines, dont au moins 40 % de la population ayant un emploi travaille soit dans ce pôle, soit dans des communes attirées par lui (définition INSEE).

Aménagement : résultat d'une opération de construction ou de transformation d'un élément physique du réseau.

Ex. Le nouvel aménagement de la gare a permis d'ajouter un quai.
Voir aussi Infrastructure.

Amplitude horaire : écart entre deux horaires donnés.

Ex. L'amplitude horaire entre le premier et le dernier train de la journée est de 12 heures.

Autorité organisatrice des transports (AOT) : en France, une autorité organisatrice de transports est une collectivité à laquelle la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1 153 du 30 décembre 1982, dite LOTI, a confié la mission d'organiser les transports. Grâce à la décentralisation, les Régions sont aujourd'hui responsables de l'organisation des transports ferroviaires régionaux. L'État conserve l'organisation des liaisons nationales.

Axe : espace structuré par une ou des infrastructures de transports reliant une ou plusieurs agglomérations.

Ex. L'axe Paris-Creil-Amiens

Barreau : infrastructure linéaire de transport établie entre deux autres lignes et en assurant la liaison (métaphore de l'échelle : barreaux et montants). Dans le monde ferroviaire, les barreaux sont souvent plutôt conçus comme des branches.

Bénéfice actualisé : il s'agit de la somme des coûts et avantages actualisés du projet sur la période d'évaluation (en général 50 ans pour les grands projets d'infrastructure). Il constitue un indicateur de la rentabilité du projet pour la collectivité.
Voir également Taux de rentabilité interne (TRI).

Biodiversité : désigne la diversité du monde vivant à tous les niveaux : diversité des milieux (écosystèmes), diversité des espèces, diversité génétique au sein d'une même espèce.

Cadencement : organisation des circulations de trains de manière à ce qu'elles aient lieu à intervalles réguliers et répétitifs, avec le même schéma de desserte.

Ex. La ligne étant cadencée, les départs se font à 16 h 30, 17 h 30...

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, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure. On parle aussi de capacité au sujet du nombre maximal de voyageurs pouvant occuper un train.

Cluster : micro-territoire regroupant des activités hautement spécialisées, ce qui facilite les synergies.

Ex. Un cluster des métiers de la mode est envisagé près de Saint-Denis.

Couloir : dans les études environnementales, désigne un espace globalement linéaire dans lequel des déplacements sont effectués (animaux sauvages notamment) ou qui regroupe un certain nombre de caractéristiques communes établies sur la longueur.
Synonyme : corridor.

Coût d'opportunité des fonds publics : notion relative au fait que les fonds publics ne sont pas une source de financement infinie et que des choix entre plusieurs investissements doivent être faits. En pratique, cela revient à majorer le coût estimatif d'un investissement (+30% en France). Un projet estimé à 1 milliard d'euros sera donc considéré dans le calcul socio-économique comme correspondant à un investissement de 1,3 milliard d'euros.

Covisibilité : situation dans laquelle deux éléments du paysage peuvent être vus l'un par l'autre.

Ex. L'église du village est visible depuis la voie ferrée et réciproquement.

Desserte : nombre et nature des arrêts dont bénéficie un site.

Ex. La gare CDG-TGV, avec plus de 50 trains s'arrêtant chaque jour, dispose d'une bonne desserte.

Emprise : espace occupé par une infrastructure et ses dépendances.
Voir aussi Plate-forme.

Étoile ferroviaire : appellation donnée à un nœud ferroviaire dès lors qu'il comprend plusieurs branches, convergeant le plus souvent vers une gare centrale.

Études préliminaires (EP) : stade d'étude avant la conception d'un projet au cours duquel celui-ci est défini par ses grandes caractéristiques. Plusieurs fuseaux sont généralement étudiés.

Exploitation : ensemble des actions consistant à assurer le fonctionnement et l'entretien des services ferroviaires. En particulier, action de faire rouler les trains, accueil des voyageurs en gare et vente de billets... À distinguer de la maintenance et des travaux d'investissement.

Flux : volume se déplaçant pendant un temps donné.

Ex. Un flux de 150 voyageurs par heure parvient en gare.

Fréquence : nombre de trains pendant un temps donné.

Ex. En journée, la fréquence a été augmentée de 2 à 4 trains par heure.

Fréquentation : nombre de voyageurs utilisant un service ferroviaire.

Fuseau: bande de territoire d'une largeur comprise généralement entre 0,5 et 2 km dans laquelle est étudiée la possibilité d'implanter une infrastructure linéaire. Au stade d'étude « EP », plusieurs fuseaux sont étudiés. Un seul fuseau est ensuite étudié au stade « APS », avec une largeur réduite. Voir Option de passage, Tracé.

Géométrie: forme d'une infrastructure (profil en long, profil en travers, courbure...).

Heures de pointe: heures de la journée lors desquelles la fréquentation des transports est la plus forte. En général, les heures de pointe sont marquées le matin et le soir, du fait des déplacements domicile-travail. Contraire: heures creuses.

Horizon: date repère permettant d'effectuer des prévisions, en particulier pour mesurer les effets supposés du projet. Il s'agit généralement d'une date annuelle.

Hub: dans le transport aérien, un aéroport est qualifié de « hub » (moyeu en anglais) dès lors qu'il sert de point de correspondance entre une multitude de lignes, généralement d'une même compagnie, qui y convergent. Cette organisation en étoile répond à un modèle économique différent des liaisons qualifiées « de point à point » (vols charters, compagnies à bas-coûts). Par extension, on dénomme hub un nœud ferroviaire dans lequel les correspondances possibles entre trains sont nombreuses et fréquentes.

Hydrogéologie: domaine de la géologie qui s'intéresse aux eaux souterraines.

Hydrographie: ensemble des eaux courantes ou stagnantes d'un territoire donné.

Infrastructure: ensemble des parties inférieures d'un ouvrage. Dans le domaine ferroviaire, on inclut dans l'infrastructure la voie ferrée elle-même, les ouvrages qui la supportent, ainsi que les dispositifs d'alimentation des trains (caténaires).

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

Intermodalité: utilisation successive de plusieurs modes de transports sur un même trajet.
Ex. Dans ce déplacement intermodal, on peut emprunter les transports en commun urbains, puis le train.
Voir aussi Multimodalité.

LAeq ou niveau acoustique équivalent: moyenne des niveaux de bruit mesurés sur une période donnée.

LGV (Ligne à grande vitesse): ligne ferroviaire dont les caractéristiques techniques permettent la circulation de trains aptes à grande vitesse, à des vitesses maximales élevées (au-delà de 250 km/h généralement) et avec une signalisation adaptée (en opposition à ligne classique).

Maillage: action de relier des éléments d'un ou plusieurs réseaux entre eux. Plus un réseau est maillé, plus il est théoriquement performant.
Ex. Le maillage du métropolitain parisien est excellent et permet de nombreux itinéraires alternatifs.

Maître d'ouvrage: personne morale pour laquelle l'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 (siège sociaux, pouvoirs publics...), ainsi que des équipements de haut rang (transports, culture, sports...). La métropolisation consiste en l'évolution d'une ville vers un statut de métropole.

Mission: trajet ferroviaire planifié, comportant une origine, un terminus, une desserte intermédiaire éventuelle. Une mission est attachée à un type de service particulier: TGV, TER, RER...

Mixité: caractéristique d'une infrastructure, d'un équipement, qui accueille des services de nature différente.

Modal: relatif à un mode de transport (automobile, train, avion, bateau...).

Multimodalité: caractéristique d'un pôle ou d'un site de transport dans lequel plusieurs offres de nature différente sont disponibles (train, automobile, avion, bateau...), qu'elles soient utilisées successivement (voir Intermodalité) ou alternativement.

Natura 2000: réseau de sites ayant pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union européenne. Il est composé de sites désignés par les États membres en application des directives européennes dites « Oiseaux » et « Habitats » de 1979 et 1992. Il assure le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire.

Nœud: croisement entre plusieurs voies de transport avec possibilité importante de correspondances pour les voyageurs, permettant des voyages dans de nombreuses directions. Voir aussi Hub.

Openfield: type de paysage caractérisé par son ouverture visuelle (absence d'éléments boisés, notamment).

Option de passage: bande de territoire pouvant aller jusqu'à plusieurs kilomètres de largeur, utilisée au stade des pré-études fonctionnelles. L'existence de plusieurs options de passage témoigne de possibilités encore très ouvertes pour aménager la ligne, à une grande échelle.
Ex. Selon les options, le projet passe à l'ouest ou à l'est de la ville.
Voir aussi Fuseaux.

Périurbain : qualifie les territoires périphériques à la partie agglomérée d'une aire urbaine, avec une occupation de l'espace plus diffuse, en transition avec l'espace rural, mais en fonctionnement avec l'agglomération.

Plate-forme (aéroportuaire) : domaine aéroportuaire formant un tout géographique, sur lequel sont établies les infrastructures liées au transport aérien (pistes, aérogares, espaces verts, zones d'activités...).

Pôle : entité géographique exerçant une attraction vis-à-vis de territoires alentours. Les expressions « multipolaire » (plusieurs pôles) ou « polarisation » (effet d'attraction exercé par un pôle) s'y rapportent.

Pré-acheminement (et post-acheminement) : partie d'un déplacement antérieure (ou postérieure) à l'utilisation d'un mode de transport principal.

Ex. Un pré-acheminement en taxi pour aller prendre l'avion.
Synonyme : rabattement.

Pré-études fonctionnelles : stade d'étude en amont de la conception d'un projet au cours duquel l'opportunité de celui-ci est étudiée sur la base de premières grandes caractéristiques.

Raccordement : voie ferrée permettant la jonction entre deux lignes ferroviaires distinctes. Si l'on souhaite autoriser tous les mouvements, quatre raccordements sont nécessaires. À rapprocher de la notion de bretelle d'échangeur dans le domaine autoroutier.

Radiale : qualifie une ligne ferroviaire rayonnant à partir d'un centre.
Ex. La ligne Paris-Creil-Amiens est une ligne radiale.
Voir aussi : Tangentielle, Interconnexion.

Rame : ensemble constitué par une (ou plusieurs) locomotives et des voitures.
Ex. Deux rames ont été accolées en gare afin de ne former qu'un seul train.

Relèvement de vitesse : action consistant à modifier une infrastructure (ferroviaire) de manière à augmenter la vitesse limite à laquelle les trains sont autorisés à y circuler.

Report modal : transfert d'une partie des voyageurs ou de marchandises d'un mode de transports sur un autre mode de transports.

RER : service de transport ferroviaire francilien (Réseau express régional) mis en place dans les années 1970, reposant principalement sur des missions à haute fréquence, souvent sur voies dédiées. À la différence du réseau Banlieue, les lignes de RER traversent généralement Paris intra-muros. Le RER est exploité par la SNCF et la RATP. Voir aussi Transilien.

Rocade : infrastructure dont le tracé est établi sous la forme d'un contournement, d'une ville par exemple.

Rupture de charge : conséquence, pour les voyageurs, d'une correspondance, en changeant de train par exemple. La rupture de charge est souvent considérée comme pénalisante pour les voyageurs.

Saisine (de la CNDP) : sollicitation de la Commission nationale du débat public par le maître d'ouvrage responsable du projet afin d'obtenir une décision sur l'organisation d'un débat public. La saisine est établie sur la base d'un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire.

Servitude : contrainte à prendre en compte dans la conception d'un aménagement.

Ex. Les servitudes liées à la présence d'une canalisation de gaz imposent la mise en place de protections particulières.

Signalisation ferroviaire : ensemble de signaux et dispositifs devant être respectés par les trains en circulation, notamment pour garantir une sécurité optimale. Elle s'appuie sur un découpage de la ligne en « cantons », c'est-à-dire en sections de voie d'une longueur variable (plusieurs kilomètres en général), grâce auxquels l'espacement entre les trains est automatiquement contrôlé. Il existe plusieurs types de signaux, principalement mécaniques ou lumineux, ainsi que des tableaux indicateurs relatifs à la vitesse ou à la typologie des voies. Voir aussi TVM.

Sillon : créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train, selon un itinéraire prédéfini.

Situation de projet : situation future dans laquelle le projet est considéré comme étant mis en service.

Situation de référence : situation future dans laquelle le projet n'est pas considéré comme étant mis en service. La comparaison entre la « situation de projet » et la « situation de référence » permet de mesurer les effets supposés du projet. À noter également que la situation de référence diffère de la situation actuelle par la prise en compte des évolutions prévisibles du contexte d'ici l'horizon étudié (conjoncture économique, projets réalisés...).

Socio-économie : approche intégrant des facteurs sociaux dans les calculs économiques. Par exemple, la sécurité, les gains de temps, l'impact sur l'environnement, etc. sont des critères socio-économiques.

Tangentielle : synonyme de rocade.

Taux d'actualisation : ce taux est utilisé pour apprécier l'intérêt que représente les investissements publics pour la collectivité, au regard des bénéfices futurs attendus. Son niveau dépend du poids que l'on souhaite donner au futur (« un euro d'aujourd'hui aura moins de valeur demain »). On donne ainsi plus de valeur au futur si le taux d'actualisation est faible, favorisant les investissements à long terme. Pour les calculs financiers relatifs aux grands investissements publics, le taux d'actualisation est fixé à 4% depuis 2005. Il était précédemment de 8%.

Taux de rentabilité interne (TRI): taux d'actualisation appliqué à un projet, qui annule le bénéfice actualisé sur la durée de l'évaluation (50 ans généralement). Pour faire l'analogie avec un placement, on peut dire que l'investissement est intéressant dès lors que le bénéfice engendré par le projet compense, au minimum, la perte de valeur de la somme investie du fait de l'actualisation (concrètement, le TRI doit être supérieur à 4%). Voir aussi Bénéfice actualisé.

TER: service de transport ferroviaire régional (trains express régionaux) mis en place par la SNCF et par les régions à partir des années 1990 pour assurer des déplacements principalement intra-régionaux.

TGV: service de transport ferroviaire à grande vitesse mis en place par la SNCF à partir de 1981. Les trains de ce service sont conçus pour circuler sur les lignes à grande vitesse françaises (LGV), mais ils peuvent également poursuivre leur parcours sur les lignes classiques électrifiées et sur certaines LGV étrangères. D'autres trains aptes à la grande vitesse existent en Europe, avec des dénominations différentes (ICE, AVE...).

Tracé: représentation précise de l'implantation future d'une infrastructure.
Ex. Plusieurs tracés sont étudiés au sein d'un même fuseau.

Trafic induit ou induction: trafic lié aux voyageurs qui effectuent un nouveau déplacement grâce au projet.

Transilien: regroupement, pour la SNCF, de toute l'activité relative à l'exploitation des lignes et des gares du réseau banlieue, ainsi que les sections de lignes du RER hors RATP.

Transparence hydraulique: aptitude que possède un ouvrage ou un aménagement à ne pas faire obstacle aux mouvements des eaux. Globalement, un ouvrage est dit « transparent » d'un point de vue hydraulique lorsqu'il n'amplifie pas le niveau des plus hautes eaux, ne réduit pas la zone d'expansion des crues, n'allonge pas la durée des inondations ou n'augmente pas leur étendue, n'intensifie pas la vitesse d'écoulement des eaux...

Triangle: croisement entre plusieurs infrastructures linéaires se matérialisant sous la forme approximative d'un triangle.
Ex. Le triangle de Vémars.

TVM: transmission voie-machine. Système de signalisation utilisé sur les LGV françaises, assurant un affichage dans le poste de conduite des trains et non pas le long de la voie.

VAN: valeur actualisée nette. Voir aussi Bénéfice actualisé.

Liste des sigles

AEP: Alimentation en eau potable

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

AFITF: Agence de financement des infrastructures de transport de France

APS: Avant-projet sommaire

AOC: Appellation d'origine contrôlée

CIACT: Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires

CNDP: Commission nationale du débat public

CPDP: Commission particulière du débat public

CPER: Contrat de projets État-Région

DIACT: Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires

Diren: Direction régionale de l'environnement

DRE: Direction régionale de l'équipement

DUP: Déclaration d'utilité publique

EPIC: Établissement public à caractère industriel et commercial

ERTMS: European Rail Traffic Management System; en français : système de gestion du trafic ferroviaire européen

GL: Grandes lignes

INSEE: Institut national de la statistique et des études économiques

LGV: Ligne à grande vitesse

PAL: Paris-Amiens-Londres

PDU: Plan de déplacements urbains

PIB: Produit intérieur brut

PLU: Plan local d'urbanisme

RER: Réseau express régional

RFF: Réseau Ferré de France

RTE-T: Réseau transeuropéen de transport

SCOT: Schéma de cohérence territoriale

SDRIF: Schéma directeur de la Région Ile-de-France

SESP: Service économie, statistiques et prospective (ministère des Transports)

SIC: Site d'intérêt communautaire

SIEVO: Syndicat intercommunal d'études et de programmation pour le développement de l'est du Val-d'Oise

SNCF: Société nationale des chemins de fer français

SRADDT: Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire

SRIT: Schéma régional des infrastructures et des transports

STIF: Syndicat des transports d'Ile-de-France

TCSF: Transports en commun en site propre

TER: Train express régional

TIPP: Taxe intérieure sur les produits pétroliers

UIC: Union internationale des chemins de fer

Unesco: Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture

ZICO: Zone importante pour la conservation des oiseaux

ZNIEFF: Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique

ZPPAUP: Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager

ZPS: Zone de protection spéciale

Conception-rédaction-réalisation: Stratis – 16 bis avenue Parmentier – 75011 Paris – Tél.: 01 55 25 54 54

Ressources iconographiques • **Couverture:** de haut en bas, de gauche à droite: Aéroports de Paris/P. Stroppa - Studio Pons, F. Léonardi, RFF/CAPA/William Daniels (TOMA) • **Introduction de Hubert du Mesnil:** p. 5: RFF/L. Benevello • **Introduction:** p. 10: F. Léonardi, RFF, SNCF/Marc Carémantrant • p. 14, 15: RFF/CAPA/Lionel Charrier (TOMA), F. Léonardi, RFF/D'Angelo Jean-Jacques • **Première partie:** p. 16, 17: F. Léonardi, RFF/D'Angelo Jean-Jacques, Setec organisation • **chapitre I:** p. 18: RFF/D'Angelo Jean-Jacques • p. 24: DREIF/Gobry • p. 27: F. Léonardi, Setec organisation • p. 28: F. Léonardi • p. 30, 31: DREIF/Gobry, Emile Luider/LA COMPANYY pour Aéroports de Paris • **chapitre II:** p. 32: F. Léonardi • p. 36, 37: RFF/CAPA/Lionel Charrier (TOMA), RFF/D'Angelo Jean-Jacques, Setec organisation • p. 41: F. Léonardi • p. 43: RFF/Recoura Christophe • p. 45: RFF/ROLLE Gilles - REA • p. 48, 49: RFF/ROLLE Gilles - REA, RFF/D'Angelo Jean-Jacques, RFF/CAPA/William Daniels (TOMA) • p. 50: RFF • **chapitre III:** p. 52: T. Rusek • p. 54: DREIF/Gauthier, Setec organisation • p. 56, 57: DREIF/Gobry, RFF • p. 58, 59: Setec organisation, RFF • p. 61: SNCF/Marc Carémantrant • p. 65: Stratis • p. 66: DREIF/Gauthier, F. Léonardi • **Deuxième partie:** p. 68, 69: RFF/D'Angelo Jean-Jacques, RFF/CAPA/Thierry Ozil (TOMA), RFF/CAPA/William Daniels (TOMA), RFF/CAPA/Christel Sasso (TOMA) • **chapitre IV:** p. 70: RFF/Recoura Christophe • p. 75: RFF • p. 78, 79, 82, 89: Ingerop • p. 90: RFF/Giraud Philippe • p. 92: F. Léonardi • p. 95: RFF/CAPA/William Daniels (TOMA) • p. 98: RFF/CAPA/Lionel Charrier (TOMA) • p. 99: RFF/IMATEC • p. 100, 101: Setec organisation, RFF/Philippe Giraud/terres du sud



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

92, AVENUE DE FRANCE
75648 PARIS CEDEX 13

www.rff.fr

Février 2010

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE
UNITED KINGDOM—IRLANDA—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ČESKÁ REPUBLIKA—DUITSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
ION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TER
BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS P
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS P
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉ
SLOVENIJA—MAGYARORSZÁG—ROMÁNIA—BĂLGĂRIJA—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ČESKÁ REPUBLIKA—DUITSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉ
SLOVENIJA—MAGYARORSZÁG—ROMÁNIA—BĂLGĂRIJA—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLO
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVEN
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS P
SLOVENIJA—MAGYARORSZÁG—ROMÁNIA—BĂLGĂRIJA—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA

