

## **Compte-rendu réunion inter-associative du 16 mai 2009**

### **Objectifs :**

Deuxième débat sur les enjeux et opportunités ferroviaires et du CFAL en métropole lyonnaise.

Cette réunion avait pour but de nous apporter un éclairage complémentaire sur cette thématique inépuisable des transports en général et en métropole lyonnaise en particulier. Elle a permis de réunir 30 représentants d'associations et organismes de la région, elle nous a permis d'évoquer les tendances, orientations contraintes et opportunités des transports, et du ferroviaire en particulier, compte tenu de la conjoncture, des contraintes économiques, énergétiques et environnementales et, des infrastructures existantes ou à venir.

### **Intervenants :**

Charles RAUX enseignant, chercheur, Directeur du LET,

Jean-Luc GUYOT Délégué Général de la Transalpine,

Marie-Christine BERNIER Responsable du Développement de l'Intermodalité des Aéroports de Lyon

Claude JULLIEN Président de la FNAUT P.A.C.A

### **Associations et organismes représentés :**

ADTLS, ADTC Savoie, ALTERN'INFO, APPNV, ASTER paysages de France, CAEL, DARLY, Déplacements Citoyens, Défense Environnement Eyzin-Pinet, FNAUT RA, FRAPNA Rhône, FNAUT Savoie, Lyon Métro, Lyon tramway, MNLE 69, SEVDOR, SCJ, SCL, SNCF, RFF, V.E.G.A, Ville de Givors

### **Associations excusées :**

l'APIE, CDAFAL, FAPPO, la Ville à Vélo, REAGIR - l'Enfant et la Rue, le Droit du Piéton, St Genis-sud, Valvert Survie, ARPAC, SRG, CTVS,

**Animateurs :** J. DUBOS, G. EXBRAYAT

**Contributeurs à la rédaction :** H. Bruyas, avec la contribution de G. Exbrayat et J. Dubos,

### **Ordre du jour :**

- les nouvelles tendances et orientations des transports, **Charles RAUX,**
- les enjeux du développement ferroviaire, liaisons européennes, **par Jean-Luc GUYOT,**
- les stratégies et capacités de développement de la gare de Saint-Exupéry **par Marie-Christine BERNIER,**
- les capacités et Techniques du mode ferroviaire, **par Claude JULLIEN,**
- Questions / réponses et conclusions : **Implications sur la métropole lyonnaise et rôle d'une nouvelle infrastructure comme le CFAL.**

Mot d'accueil : par J. DUBOS

## Résumé des exposés :

### I les nouvelles tendances et orientations des transports par Charles RAUX (LET)

([charles.raux@let.ish-lyon.cnrs.fr](mailto:charles.raux@let.ish-lyon.cnrs.fr))

présentation d'un diaporama disponible à l'adresse suivante :

<http://www.darly.org/content/category/4/89/101/> (voir aussi le site du LET : <http://www.let.fr>)

Quels sont les changements concevables dans le domaine des transports ?

Ils doivent répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux.

Le contexte : les transports consomment 20% de l'énergie (dont 95% pétrole).

Pour la France, la pollution locale est grosso modo dominée (voir les courbes du compte des transports de la nation CITEPA 2008 : <http://www.citepa.org/pollution/index.htm>), mais restent les émissions de GES et le bruit.

Les émissions d'équivalent CO<sup>2</sup> liées à la consommation de pétrole passent de 114Mt en 1990 à 135 Mt en 2006 et à cela, il faut ajouter les émissions dues à la climatisation (moins de 10Mt équivalent CO<sup>2</sup>). La part majoritaire est celle des véhicules particuliers (55%); les VUL 17% et les PL 27%; les deux roues 1%.

Pour réduire les émissions des GES et de CO<sup>2</sup>, il y a trois façons d'agir : la technologie, le service et les comportements.

#### 1 évolution des techniques :

historique des carburants utilisés :

1805 : H<sub>2</sub>,      1892 : le charbon pulvérisé,      1899 : électricité,      1903 : biocarburants

- L'hydrogène H<sub>2</sub> est réaliste pour l'aviation, pas pour l'automobile (problèmes de production, transport et stockage),
- Charbon pulvérisé : possible car nous avons de très grandes réserves (plusieurs siècles) mais la fabrication du carburant très coûteux en énergie, et ce carburant reste très polluant.
- Electricité : production d'électricité « propre » ?
- développement massif d'hydrocarbures de synthèse ?

Une des limitation de la technologie est le délai de pénétration (15 ans dans le stock neuf, 25 ans pour renouveler 95% du parc); l'âge moyen du parc est de plus de 7 ans (en hausse depuis 1990); le paquet énergie climat de l'Union Européenne prévoyait des véhicules émettant 120g en 2008, la valeur visée pour 2015 est désormais de 130g eqCO<sup>2</sup>/km.

#### 2 améliorations des services

\* Pour les personnes la part du routier est supérieure à 80% mais la tendance est à la baisse en v.km pour les véhicules particuliers. Les déplacements en avion sont en croissance.

Présentation du bilan carbone fait par l'ADEME pour les différents modes de déplacements de personnes, suivant les trajets (urbains, interurbains,...). Le taux de remplissage des bus est estimé à 13 personnes en moyenne par l'ADEME. Ce tableau a été établi avec des données 1998 et présente pour les TC, une moyenne sur les TC de province, hors métro et tram.

Les émissions de GES proviennent pour moitié à la circulation en zone urbaine, dont la moitié pour du trafic purement interne : c'est la part captable par les TC.

\* Pour les marchandises, valeurs données par l'ADEME pour 2001 des ratios Kg CO<sub>2</sub>/t.km : moyenne 0,22 dont 0,008 pour le train, 0,04 pour le fluvial et 0,09 pour le routier, 0,48 pour l'avion long courrier, 1,03 pour l'avion court courrier.

Pour les déplacements des personnes, les forces directrices pour influencer sur les comportements sont :

- les densités (taille agglomération urbaine)
- l'équipement automobile
- le revenu (longue distance)
- le temps disponible.

Pour les marchandises, ce qui pousse à la croissance de l'utilisation du routier :

- marges élevées de certains produits (coût marginal du transport)
- contrainte CO<sup>2</sup> faible ( 10€/t CO<sup>2</sup> ce qui revient à augmenter de 3 ct € le litre de gazole)
- optimisation financière (zéro stock)
- course aux gains de productivité.

Pessimisme quant au transfert modal des marchandises vers le ferroviaire : priorité pour les PL sur les autoroutes, et pour les passagers sur le ferroviaire.

### 3 comportements

La sensibilité au prix du carburant n'est pas nulle (diminution de la consommation de carburant depuis 2002) et des instruments économiques d'orientation peuvent être mis en place ( « bourse » de droits aux carburants).

On peut aussi établir un « budget carbone » pour l'agglomération lyonnaise (réflexions en cours).

Comment financer l'offre alternative ? option du péage urbain ?

Quelle stratégie pour les infrastructures ? A45, TOP, est-ce bien raisonnable ? Ne vaudrait-il pas mieux optimiser l'existant (route et fer) ?

\*\*\*\*\*

Question exprimant l'étonnement par rapport aux chiffres de l'ADEME qui disent que le bus (avec un taux de remplissage ridicule) n'est pas plus écologique qu'un VP, que le fret ferroviaire pas plus avantageux que le routier. Ne faudrait-il pas faire une étude complémentaire en prenant en compte une meilleure organisation des TC ? Ne peut-on pas faire doubler les taux de remplissage ?

R les véhicules sont écologiques s'ils sont bien remplis. Il faut faire une bonne urbanisation. S'il n'y a pas d'offre hors de la ville développer le covoiturage.

\*\*\*\*\*

## II les enjeux du développement ferroviaire, liaisons européennes par JL GUYOT (Transalpine)

Présentation d'un diaporama (disponible sur le site de DARLY) (voir aussi le site [www.transalpine.com](http://www.transalpine.com) et documents fournis à l'entrée de la salle)

Présentation du comité de la Transalpine (hommes politiques et entrepreneurs) dont l'objectif est la réalisation du Lyon-Turin.

Les enjeux du projet sont les échanges économiques, la préservation de l'environnement du massif alpin et l'équilibre de l'Europe.

Il y a 150 ans qu'il n'y a pas eu de construction de tunnel ferroviaire dans les Alpes françaises ; il y a 3M de PL/an qui traversent les Alpes ; les objectifs de Kyoto, de la convention alpine et de la charte de l'environnement conduisent à vouloir un report modal de la route vers le ferroviaire.

Le projet : tunnel de base international ( pour diminuer les pentes par rapport à l'existant), un trafic mixte (fret et voyageurs), seul projet Est-Ouest à travers les Alpes, complémentaire avec les tunnels orientés Nord-Sud (Suisse).

Les acquis : tracé décidé en France ; DUP tunnel de base (18/12/07) ; descenderies finies en France (8 km de galeries) ; financement de 27% par l'Union Européenne (novembre 2007) ; durée des travaux prévue : 8 ans (soit jusqu'en 2023).

# CEDRUL

Les prochaines étapes : en 2009, avenant au traité de Turin de 2001 (calendrier de réalisation, désignation du maître d'ouvrage, financement PPP), politique de report modal ambitieux (doublement de la part du rail en 15 ans) ; en 2010, finalisation du nouveau tracé en vallée de Suze, réouverture du tunnel du Mont Cenis (agrandi).

Présentation de la carte européenne des lignes grande vitesse réalisées, en cours et en projet. (Lyon-Turin sur Barcelone-Budapest).

10 propositions de la Transalpine pour doubler le trafic fret (voir document distribué) :

- politique de report modal : objectif limiter à 2-3 M de PL /an entre la France et l'Italie par une politique cohérente et ambitieuse (écotaxe, eurovignette, bourse de droit de transit à travers les Alpes,...)

- construction d'infrastructures

- amélioration des performances du secteur ferroviaire : une table ronde a eu lieu le 11 septembre 2008 avec les professionnels qui veulent gagner en fiabilité (plus qu'en temps de trajet) ; l'autoroute ferroviaire alpine existante a fait un appel d'offre sur le service de « pousse » bimodal ; il faut capter le trafic PL le plus en amont possible de Modane ; il faut standardiser les techniques ferroviaires (tirer la qualité vers le haut) (trains de 750m, normes bruit,...).

En 2007, il y a 3M PL à travers les Alpes : la moitié au Nord (en moyenne sur 1043 km), la moitié au Sud (en moyenne sur 1498 km) : Les distances parcourues sont bien dans le domaine de pertinence du rail. De Barcelone à Milan la distance est la même par Fréjus ou Vintimille mais le péage par le Sud est le tiers du péage du Nord.

La Transalpine a calculé les coûts externes d'un trajet par PL aux normes Euro5 et d'un train : 4000PL/J peuvent être remplacés par 107 trains ; les coûts externes pour les PL seraient de 557 M€, ceux du train de 64 M€, soit environ un gain de 500 M€ si le train est choisi.

Les entreprises de logistique sont prêtes pour se réorienter vers le fer.

Le coût du tunnel de base serait de 7Md€ 2006, payé par trois pays.

\*\*\*\*\*

Question sur les autorisations des PL à 60t concurrençant le ferroviaire.

R le sujet est européen et la position des présidents actuels et futurs de l'UE (Tchèque puis Suédois) n'est pas très favorable au rail. La hauteur de ces camions serait aussi une limite pour l'autoroute ferroviaire.

Question sur le coût de tels camions pour la route

R l'eurovignette devrait tenir compte du coût global ; il faut d'abord introduire le principe puis ajouter les coûts externes.

Question sur l'opportunité du transit de l'Espagne (et au-delà de l'Afrique) vers l'Europe de l'Est sans s'arrêter sur une infrastructure que devront payer les rhodaniens, pourquoi ne pas passer par la mer.

R le trafic de marchandises va là où il y a de la population. Avec l'électrification de Lyon-Nantes, il peut y avoir du trafic Nantes-Budapest.

Question sur la mixité de la voie nouvelle et les écarts de vitesse entre les différents trains

R la réflexion a lieu au niveau européen. A terme le discriminant est la vitesse (CAREX), à moyen terme quels réseaux et quelle priorité pour le fret ? Sur une période intermédiaire, la ligne mixte serait à 220km/h, donc compatible fret/voyageurs.

Question sur la rentabilité et le gain de temps, le débit de la ligne

R 250 trains par jour, 150 trains/sens/jour ; les vrais problèmes sont dans les agglomérations (nœud lyonnais)

\*\*\*\*\*

## **III les stratégies et capacités de développement de la gare de Saint Exupéry par MC Bernier (responsable intermodalité pour Lyon-Saint-Exupéry aéroport)**

Présentation d'un diaporama (disponible sur le site de DARLY, voir aussi le site :

<http://www.lyon.aeroport.fr/index.php?module=cms&desc=default&action=get&id=237> )

Les objectifs de la gare n'avaient pas été fixés au départ. La direction développement durable veut développer l'intermodalité et l'accès en TC. Aéroports de Lyon est une société anonyme dont l'actionariat va être ouvert au privé.

L'aéroport est un outil de croissance pour le territoire.

Contact : [jodubos@wanadoo.fr](mailto:jodubos@wanadoo.fr)

7 juin 2009

# CEDRUL

L'évolution du nombre de passagers prévus est de 7,9M en 2008 à 10M en 2012 et 15M en 2020. les concurrents sont Genève, Marseille et Roissy. Il est prévu de développer le trafic international long courrier en complémentarité avec les TGV ; jusqu'en 2020, deux pistes à l'Est et une utilisation toute la journée et toute l'année.

L'intermodalité permet de relier rapidement le centre ville, de mailler le territoire (capter plus de clients) (10M habitants à moins de 1h30, attirer le sud et la Bourgogne), de réduire les émissions de CO2.

La gare TGV est un atout. L'aéroport Lyon-Saint Exupéry a un potentiel foncier de 1100 ha et une réserve de 900 ha. Pour octobre 2009 un projet immobilier tertiaire (« hub business » : Hôtel 4\*, centre d'affaires) va ouvrir. Un autre projet immobilier, le triangle sud (réservé pour le tertiaire), a été lancé par appel d'offres. 50% des revenus devant être hors aérien.

La part de l'intermodalité à Saint-Exupéry est actualisée tous les trois ans par les enquêtes de la DGAC. En 2008, il y a eu 488 000 clients TGV (+17%) ; 40 000 clients intermodaux fer-avion (+5,5%) ; 0,6% du trafic aérien (hors transit et correspondances), à Roissy c'est 3%.

La clientèle est locale 56%(implantation d'entreprises, Isère, Rhône, Ain) ; 6% régionale, 38% autre. L'offre TGV 2009 c'est 21 TGV (15 villes desservies). La gare de Part Dieu saturée en TGV (pleins toutes les demi-heures) pourrait être complétée par Saint Exupéry (11 départs, 10 arrivées TGV). Un travail est fait avec la SNCF et les acteurs locaux.

Le frein au développement de l'intermodalité est le manque de TC de rabattement (hormis LESLYS) ; avec le CG38 amélioration prévue de la ligne Bourgoin Jallieu. Il faut aussi faire connaître les services existants, étoffer l'offre TGV vers le Sud (travail sur le service 2012). Ce qui est prévu pour 2010 : LESLYS, pour 2015 gare TGV fret (CAREX), pour 2020 CFAL, pour 2022 TGV Chambéry et 2025 LGV Sud Rhin Rhône.

\*\*\*\*\*

Question : le développement durable c'est moins de voitures mais plus d'avions ?

R la politique DD a d'autres aspects : bruit, pollution de l'air pour les riverains, diminution des mouvements d'avion..

Question sur les projections de croissance de l'aéroport, sont-elles supérieures à la moyenne des prévisions en France ?

R on espère garder une part de marché. Cela fait partie de l'aménagement du territoire (le sud de Paris est à 1h30 de Saint Exupéry)

Question : y a-t-il un projet de redistribution du paysage aérien ou un développement pour faire du développement ?

R il y aura des complémentarités : Genève est en concurrence pour le moment mais dans quinze ans il y aura peut-être partenariat.

Question sur la prospective croissante : est-ce que les émissions de GES et les moyens financiers des voyageurs ont été pris en compte, ainsi que le prix du pétrole (qui vient de monter de 50 à 60\$) ?

R le trafic va augmenter au niveau mondial, les flux entre les continents sont obligatoires. Il y a eu des crises (1973, 2001) la crise actuelle doit faire réadapter les objectifs. Les « low cost » marchent ; les effets de la concurrence conduisent à une évolution des trafics, d'ici à 20 ans les trafics vont continuer de croître. Avec les A380 on va massifier certaines lignes.

Question sur les nuisances des aéroports

R il existe des associations de riverains contre l'extension : il y a un médiateur et la direction du développement durable. Il y aura des mesures sur l'air, l'eau, le bruit, des aides à l'insonorisation, la diminution du nombre des mouvements d'avions, des vols de nuit ; en contre partie il y aura du développement économique et des emplois créés ( les communes riveraines seront les premières servies)

Intervention de M. Bouvier (RFF) : il faut accepter que le territoire ne soit pas que la somme des propriétés individuelles mais aussi des propriétés collectives pour installer des services publics. Il y a des gens qui sont piégés car ils sont mal informés sur les nuisances (permis de construire acceptés n'importe où).

Intervention de G Exbrayat : quand Satolas a été conçu il y a eu 3000 ha réservés où sont passés les 1000 manquants : ils ont été urbanisés !

\*\*\*\*\*

## IV les capacités et techniques du mode ferroviaire par Cl Jullien (FNAUT PACA)

Présentation d'un diaporama (disponible sur le site de DARLY, voir aussi le site : <http://www.fnaut.org>)

Il faut créer les conditions du report modal, il ne suffit pas de faire des infrastructures, sinon le routier dicte sa loi car majoritaire.

1 le cantonnement en signalisation classique

- caractéristiques de la ligne : ligne de plaine (rampes <1,2%), infrastructure neuve (traverses béton), électrification à 25 000V

- matériel :

\* quelle limitation de la puissance des locomotives ? 6 000KW dans les locomotives BB (il en existe des 8 000 KW en Suisse) ; aux USA les locomotives sont en diesel à 4 000KW (et 26T/essieu). En Europe l'alimentation en courant 25000V ne pose pas de problème et les locomotives sont très puissantes, on peut en accoupler deux en cas de besoin.

A noter que sur la ligne de Modane, il y a deux limites : la pente et l'électrification utilisée (1500 V continu) qui n'a pas été convertie à l'occasion des travaux et limite la puissance disponible.

\* augmentation de la charge des trains : en longueur la limite en France est de 750 m ; leur augmentation de longueur pose quelques problèmes de conduite mais on peut passer à 1000 m sans précaution ; pour 1200 m il faut former les conducteurs sur leur freinage ; au-delà, c'est des problèmes d'attelage (aux USA, il y a des trains de 4 000 m, il leur faut 1 km pour s'arrêter). Les trains sont très peu fréquents et les lignes uniques, contrairement en France où les lignes sont mixtes). En Europe les attelages sont automatiques (190 T de résistance) en Suède et Norvège (trains de 5-6000 T), ailleurs ce sont des attelages à vis. En France, en plaine, des trains font 3600 T et 750 m et transportent des matières denses (charbon, minerai, ciment, céréales) ; les lignes ont un bon tracé (rampes inférieures à 0,5%, le plus souvent utilisables à 160 km/h) : le réseau principal est le meilleur d'Europe (en GB les gabarits sont mauvais). Le problème pour la longueur des trains, c'est leur garage en ligne (triage) : il faudrait coupler- désaccoupler les trains de 1500 m.

\* un autre problème arrive avec l'arrivée de trains privés européens qui fonctionnent en diesel sur des distances telles que Vintimille Hendaye, faute de motorisation quadricourant. Il y a aussi le problème des signalisations (14 systèmes en Europe !!).

-gestion de la ligne CFAL :

\* BAL (bloc automatique lumineux) : cantons de 1000 à 1200 m pour 160 km/h. la capacité est limitée (3 cantons d'écart pour les aléas : il y a 5000 rails cassés par an en France) ; la capacité maxi est obtenue pour des trains roulant à la même vitesse. L'investissement d'un système BAL est proportionnel à la longueur de la voie quel que soit le trafic.

\*ERTMS : niveau II : rien de nouveau par rapport à BAL ; niveau III (pas encore en service) : cantons glissants, la ligne étant gérée par un ordinateur et la signalisation portée par les trains (les trains transmettent un signal toutes les secondes à l'ordinateur qui gère la ligne). L'investissement est proportionnel au trafic.

Le CFAL c'est 100-120 trains de fret, le problème pourrait être la capacité des terminaux aux deux bouts (saturation avant celle de la ligne).

La gestion ERTMS permet un gain de temps par exemple lors du redémarrage d'un train lent par rapport à un plus rapide ou si le train lent doit s'arrêter et risque de bloquer le plus rapide : ce dernier, averti, ralenti sans s'arrêter complètement pour attendre la libération de la voie.

Le cas idéal c'est le passage de trains de même type roulant à la même vitesse (cas des RER).

Les trains de fret roulent à 100 km/h les TER à 160 km/h. Le gain avec ERTMS/BAL est de 30% sur une ligne mixte.

### 2 le bruit

La durée de passage d'un train de fret c'est 2 minutes.

Les normes européennes pour les trains, c'est 58 dBA la nuit, 63 le jour, avec obligation de résultat à 150 m de la voie. La mesure moyenne de bruit est donnée en LAeq (en gros l'intégrale des pics de bruit mesurés). Pour les autoroutes, le bruit est constant, pour les voies ferrées, il y a des pics très courts suivi d'un signal très faible (pour les TGV, le pic dure 8 secondes).

# **CEDRUL**

Pour le CFAL, le tracé choisi est en déblai, en tunnel ou couvert à 75 % mais il y a le problème de la rive droite du Rhône.

Compte tenu des niveaux de bruit garantis exprimés en LAeq, quel que soit le trafic, de nouvelles protections devront être mises en place si le niveau observé augmente (ce qui ne serait pas le cas avec des niveaux garantis en dBA). Il faut demander un état des lieux avant construction.

\*\*\*\*\*

## **Questions / Réponses :**

Question sur le bruit : l'arrivée d'un TGV de derrière une colline fait le bruit d'un coup de canon.

Question sur la capacité du CFAL s'il n'y avait pas de contrainte d'autres trains

R la SNCF annonce 300 trains ; dans le tunnel du Gothard, c'est 225 trains par jour (75 Mt/an)

Question sur l'état de la voie entre Dijon et Ambérieu en Bugey où tout serait à refaire

R la voie est aux normes modernes

Lyon Métro rappelle son accord avec la position de CEDRUL sur le choix du tracé du CFAL et pose la question de l'insuffisance de LESLYS, au tarif incompatible avec la tarification urbaine pour desservir Saint Exupéry qui est qualifiée de 2<sup>ème</sup> gare de Lyon par le SCOT de l'agglomération lyonnaise.

R de Madame Bernier : Saint Exupéry est hors PTU mais des évolutions sont possibles. Il y aura un cadencement à 15 min de 5h à minuit. Par le CFAL il pourra y avoir des lignes diamétralisées (St Etienne - Bourg par Saint Exupéry par ex)

R de Bouvier (RFF) le raccordement du Lyon Turin avec le réseau se fera par le sud ; Grenay sera un « fromage » ferroviaire. Le CFAL sud appartiendra au Lyon-Turin.

## **En guise de conclusion :**

*Commentaire de J. Dubos :*

Nous voyons qu'en regard des éléments qui nous ont été présentés, que l'organisation des transports ne dépend pas seulement de critères techniques comme la capacité d'une ligne ou même des tracés ou protections que nous pouvons prévoir sur celle-ci, mais bien de paramètres plus complexes et globaux qui découlent de choix politiques en matière d'aménagement des territoires en prenant en compte les politiques des transports, environnementales, socio-économiques en rapport avec le développement durable de notre société.

Pour poursuivre cette réflexion, et préparer les contributions de la CEDRUL aux consultations et concertations en cours, nous vous proposons une réunion de travail :

## **Prochaine réunion :**

**Samedi 20 juin 2009 à la MRE (Maison Rhodanienne de l'Environnement),**

**De 10 h à 12h**

Proposition d'ordre du jour :

## **Objectifs :**

- Emettre un avis, avant le 30 juin, à la consultation en cours sur l'itinéraire fret du tracé Grenay - Saint-Jean de Maurienne de la liaison ferroviaire Lyon-Turin  
cf. éléments du dossier de consultation sur le site de RFF : <http://www.rff.fr> ou [http://www.lyon-turin.info/set\\_elab.htm](http://www.lyon-turin.info/set_elab.htm)  
(un CD contenant toutes les données du dossier de consultation est à votre disposition voir J. D)
- Elaborer la contribution de la CEDRUL à la mission de coordination des réflexions prospectives sur le NFL (Nœud Ferroviaire Lyonnais),
- Règlement intérieur et mode de décision.

#### - L'Union Européenne

Le conseil des ministres de la communauté européenne a approuvé en décembre 1990 un schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, dans lequel il a défini des priorités au nombre desquelles figure la liaison transalpine Lyon-Turin.

L'Union Européenne participe financièrement aux études et contribue au financement des projets transeuropéens.

[http://europa.eu.int/index\\_fr.htm](http://europa.eu.int/index_fr.htm)

#### - L'Etat français

Il définit la politique des transports à l'échelon national, fixe la consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national et déclare d'utilité publique les nouveaux projets dont il lance les études dans le cadre des procédures réglementaires.

<http://www.internet.gouv.fr/>

#### - La Région Rhône-Alpes

Le Conseil Régional, autorité organisatrice des transports régionaux, contribue à la définition du projet dont il cofinance les études avec l'Etat et Réseau Ferré de France.

<http://www.cr-rhone-alpes.fr/V2/>

#### - Réseau Ferré de France (RFF)

L'Etablissement Public Industriel et Commercial RFF a été créé par la loi n°97-135 du 13 février 1997 en vue du renouveau du transport ferroviaire. Les décrets d'application ont été signés le 5 mai 1997.

Cet établissement a pour objet la promotion du transport ferroviaire dans une logique de développement durable en aménageant, développant et assurant la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national. Il est désormais le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur ce réseau et notamment de la partie française du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

<http://www.rff.fr/>

#### - Rete Ferroviaria Italiana (RFI)

Homologue italien de RFF, RFI est un établissement public gestionnaire de l'infrastructure ferrée italienne, maître d'ouvrage des travaux sur le réseau ferré italien.

<http://www.rfi.it/>

#### - Lyon Turin Ferroviaria (LTF)

LTF est une société par actions simplifiée, filiale commune des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire français (RFF) et italien (RFI), chargée par l'accord intergouvernemental du 29 janvier 2001 de conduire les études de réalisation de la partie commune franco-italienne de la section internationale du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon - Turin.

<http://www.ltf-sas.com/>

#### - La Commission Intergouvernementale (CIG)

Sa mission est de suivre, au nom des Gouvernements des deux pays, l'ensemble des questions liées à la préparation de la réalisation de la section internationale de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.