



**VILLES ET REGIONS
EUROPEENNES
DE LA GRANDE
VITESSE**

POLITIQUE FERROVIAIRE



CAHIERS DE LA GRANDE VITESSE

N°3

>> La Grande Vitesse au service de la mobilité régionale

Premier semestre 2007



SOMMAIRE

- La Grande Vitesse au service de la mobilité régionale 3
Synthèse de la Journée d'étude « La Grande Vitesse au service de la mobilité régionale » du 31 janvier 2007
- Actualité des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse 6
- Dossier spécial : Politique ferroviaire 2007-2012 7
 - Ségolène Royal 8
 - François Bayrou 10
 - Nicolas Sarkozy 12
 - Marie-George Buffet 14
- Agenda 16



Rédacteur en chef : Bernard Soulage

Rédacteurs :

Gilles Rabin, économiste et conseiller de l'Association et Brigitte Mathieu, chargée de mission pour les Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse

Maquette / Impression : Compo72 Imprimerie

Page de couverture : Gare de Lille Europe, Source Gilles Rabin ;

TGV Nord ; TGV Est et Fret, Source Nicolas Husson

Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse

Siège social :

Conseil Régional Rhône-Alpes - 78, route de Paris - BP 19

69751 Charbonnières-les-Bains Cedex

Bureau : VREGV - 87, rue du Charolais - 75012 PARIS

www.eurocites-regions-tgv.org

Contact : Brigitte Mathieu – b.mathieu@eurocites-regions-tgv.org

Tél. : 06 74 46 52 20

Synthèse

Journée d'étude

« La Grande Vitesse au service de la mobilité régionale »

Avec le développement du réseau TGV, les collectivités territoriales s'approprient de plus en plus la grande vitesse ferroviaire. La Région Nord-Pas-De-Calais, pionnière, a poussé la logique régionale du TGV en créant les TERGV. Forts de la réussite de ce projet, l'association Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse et la Région Nord-Pas-De-Calais ont organisé le mercredi 30 janvier 2007 une journée d'étude intitulée « La grande vitesse ferroviaire au service de la mobilité régionale ». Elle a réuni près de 100 participants, personnalités politiques, techniciens et acteurs du monde économique et fut l'occasion de mener une réflexion poussée sur le concept du TERGV, son évolution et surtout son développement éventuel à d'autres territoires que le Nord-Pas-De-Calais.

TGV Régional ou TER à Grande Vitesse ?

Le concept du TERGV permet aux clients du TER de circuler sur les lignes à grande vitesse et de bénéficier de temps de parcours réduits. Ce système, révélateur de l'évolution du TGV vers une meilleure prise en considération de l'échelon régional, est à la croisée des chemins entre deux logiques : commerciale et de service public.

>> Le Nord-Pas-De-Calais précurseur

La région Nord-Pas-De-Calais a bénéficié d'un contexte favorable avec la présence de 200km de lignes nouvelles sur son territoire et un tissu urbain assez dense. Dès le départ, les responsables politiques ont affiché leur volonté de faire de la LGV un outil d'aménagement du territoire, en obtenant dans un premier temps le passage de la ligne par Lille, puis dans un second temps la desserte du territoire via une expérience de « TERGV ». Les clients du TER, moyennant un surplus

tarifaires de quelques euros, peuvent utiliser les LGV, soit par un accès réservé dans les TGV sans réservation, soit par des trains spéciaux.

Le TERGV a rapproché le littoral de la métropole lilloise et a considérablement changé les réflexes de mobilité de la population. Au vu de la demande de plus en plus forte, ce système est devenu indispensable.

>> Une idée de plus en plus reprise

Le succès du TERGV fait réfléchir les autres collectivités et apparaît même très en amont de la réalisation de projets.

La Région Rhône-Alpes, dont le maillage à grande vitesse va s'intensifier avec le Lyon-Turin, a réalisé en 2004-2005 une étude sur la faisabilité du TERGV. Ce système est viable sur toutes les destinations incluant Lyon. Il servirait à hiérarchiser le réseau de villes et ne remplacerait pas le TER classique. Beaucoup de questions demeurent également sur le financement, le nœud ferroviaire lyonnais ou le coût à la place.

Le réseau métropolitain Rhin-Rhône, dans le cadre de la mise en service future du TGV Rhin-Rhône, réfléchit également aux possibles utilisations régionales de la LGV. Des villes comme Besançon ou Mulhouse ont besoin d'être connectées à un réseau plus performant, même si une vitesse de 250km/h semble suffisante.

Certaines collectivités évoquent même ce sujet dès la phase de débat public, à l'instar de la Région Aquitaine pour la LGV SEA et le Bordeaux-Toulouse.



L'auditoire

>> Une ébauche de concept

Le TGV arrive à maturité et évolue vers un nouveau concept. Le trafic régional représente déjà une part non négligeable du trafic global, même s'il rapporte peu de recettes selon la SNCF. Le TERGV est une bonne idée. C'est une démarche des politiques locaux, qui pourra être accompagnée par la SNCF, dans la mesure où les contributions des collectivités permettent de trouver une meilleure clef de répartition financière pour les partenaires.

Le TERGV est un service public régional à la logique différente de celle du TGV. S'il peut fonctionner sur toutes les lignes électrifiées, il n'est intéressant que si une portion du réseau est en LGV. Outil d'aménagement du territoire, il ne peut s'affranchir d'un réseau TER classique et de dessertes secondaires.

Le Nord-Pas-De-Calais plaide pour que le TERGV passe dans la branche Transport Public de la SNCF, en gardant des liens avec VFE. Il serait même intéressant de transposer le financement du TERGV dans les dépenses d'investissement en achetant une part du parc TGV de la SNCF. Cette possibilité relance la question du matériel dans le concept du TERGV.

Quel matériel pour quel coût ?

>> Les pratiques existantes

Certains pays européens proposent des systèmes très proches du fonctionnement TERGV. L'exemple le plus remarquable est bien entendu l'ICE allemand, véritable intercity rendu possible par la densité des villes moyennes dans ce pays, mais d'autres systèmes font leur apparition.

En Espagne, entre Madrid et Séville, un système de desserte régionale Madrid-Tolède a été mis en place parallèlement à la desserte à grande vitesse.

Dans le Kent, la ligne nouvelle reliant Londres à Canterbury va être exploitée par Keolis avec un matériel japonais d'Itachi pour des liaisons régionales. Ils attendent une augmentation de 30% du trafic voyageur.

>> Les possibilités offertes par les constructeurs

Face à cette réalité, la réflexion sur des nouveaux matériels aux fonctionnalités différentes se développe de plus en plus, à l'image du pôle de compétitivité Itrans, dans le Nord-Pas-De-Calais, qui travaille sur l'élaboration de techniques et brevets pour des matériels roulant entre 190 et 300km/h.

Les constructeurs ont également intégré cette évolution vers des systèmes de plus en plus hybrides. Siemens, outre le Velaro, matériel utilisé pour l'ICE, a développé le Vinturio, matériel roulant à 250km/h. Bombardier propose quant à lui le Zephiro, automotrice à grande vitesse à motorisation répartie. Alstom, enfin, dispose du Lanzaderas, utilisé par la Renfe sur le Madrid-Tolède et développe l'AGV, automotrice capable de rouler à 300km/h.

Un matériel hybride est donc envisageable, et disponible, d'autant que les constructeurs sont prêts à s'adapter aux contraintes des autorités organisatrices et des gestionnaires d'infrastructures. Cependant, un marché suffisamment important est indispensable pour rentabiliser la construction de nouveau matériel et le proposer à un coût raisonnable. Un appel d'offre commun réalisé par un ensemble de régions pourrait être une solution.

>> Le jeu en vaut-il la chandelle ?

Le TERGV est un système exigeant : il demande les capacités techniques d'un réseau à grande vitesse mais des coûts adaptés à sa mission de service public régional. La question du coût à la place est un facteur très important pour la solution d'avoir un matériel spécifique. A l'heure actuelle, un TER coûte en moyenne 25 000 à 35 000 euro à la place, un TGV de 40 000 à 50 000 euro. Un matériel spécifique, maintenance comprise, ne doit pas atteindre le coût à la place du TGV, sans quoi les régions ne pourraient pas le financer.

Une autre possibilité serait d'acheter une part du parc TGV à la SNCF, comme le Nord-Pas-De-Calais le propose. Cette solution attirante laisse subsister le problème d'avoir un maté-



Gilles RABIN, Jacques BLAIN, Christian TEYSSIER, Michel PASSOT, Jean-Marie METZLER, Yves RAVALARD.



Jacques SANTROT, Jacques CHAUVINEAU, Véronique WALLON, Gilles DANSART, Jean-Pierre FARRANDOU, Daniel PERCHERON, Bernard MENORET, Bernard SOULAGE.

riel trop performant et trop rigide pour l'objectif recherché. Le TERGV peut en effet facilement s'affranchir du confort des TGV et a besoin de modularité suivant les dessertes.

En définitive, seule une concertation entre tous les acteurs peut rendre possible le développement de ce concept.

Quelles perspectives de développement pour le TERGV ?

>> La prise de conscience d'un changement

A l'origine du TERGV, il y a pour le Nord-Pas-De-Calais l'opportunité du Tunnel sous la Manche et du TGV Nord et l'obtention de la desserte de la métropole Lilloise. L'irruption du politique de proximité dans la problématique du service public ferroviaire a permis l'essor de la grande vitesse régionale dans le pays. Le TERGV a illustré la logique d'aménagement du territoire et de décloisonnement des bassins de population menée par les politiques locaux.

Les acteurs du ferroviaire en tirent des leçons et comprennent qu'un nouveau besoin a été mis en exergue. RFF comme la SNCF commencent à intégrer ce nouveau service dans leurs réflexions. La conception du TERGV rejoint même les intérêts de la SNCF lorsque les flux sont insuffisants sur une utilisation Grande Ligne. Le projet de LGV en Région PACA en est un bon exemple, les flux les plus intéressants se trouvant entre Marseille et Nice.

L'Etat, à travers l'Agence de Sécurité Ferroviaire et les CPER, commence également à intégrer cette notion et se dit ouvert aux propositions des autorités organisatrices.

>> Les conditions du développement du TERGV

Le TERGV ne pourra être viable que dans un réseau rénové, dont la capacité est améliorée afin de résoudre en partie le

problème des sillons. Des dessertes en gares de centre ville et une bonne intermodalité avec les autres réseaux de transport sont nécessaires à son développement. Il doit desservir un territoire dense comprenant de nombreux pôles bien répartis. C'est un véritable enjeu d'aménagement du territoire, mais qui ne doit pas se faire au détriment du fret ferroviaire.

La question du matériel est elle aussi importante, car il faut trouver un système abordable financièrement pour les collectivités mais capable de répondre aux exigences du réseau. La cohabitation entre deux vitesses (250 et 300km/h) semble difficile sur nos LGV, mais c'est un élément à ne pas négliger dans la réflexion sur le TERGV.

Il est enfin fondamental de trouver un modèle économique qui ne soit ni celui du TGV, trop cher à la fois pour les autorités organisatrices et les usagers, ni celui du TER, pas assez rentable pour l'opérateur du réseau. Pour cela, il faut dépasser les modèles existants et trouver des solutions nouvelles.

>> Se fédérer pour mieux réussir

Le TERGV est un système ambitieux, un véritable enjeu d'aménagement du territoire et de développement durable, et sa réussite suppose un engagement fort des tous les acteurs.

Les autorités organisatrices, qui financent déjà le fonctionnement des TER, devront se regrouper et rationaliser leur choix afin d'abaisser le plus possible les coûts de ce système. L'Etat pourrait aussi contribuer financièrement, en utilisant par exemple les CPER pour créer une véritable grille de financement du réseau ferroviaire. La coopération de RFF et de la SNCF est également indispensable pour réfléchir aux problèmes de tarifs et de sillons.

Les acteurs n'ont pas assez travaillé pour savoir s'il est possible de lever toutes les difficultés posées par le TERGV, mais tous ont compris l'enjeu d'un tel concept et sont prêt à réfléchir, ensemble, à l'élaboration d'un modèle.

Les Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse à l'heure néerlandaise

Les mercredi 30 janvier et jeudi 1er février 2007, une délégation d'élus et de techniciens des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse s'est rendue aux Pays-Bas afin de rencontrer les acteurs du secteur ferroviaire de ce pays et partager leur expérience de la Grande Vitesse.

Le voyage débuta par un dîner à l'Ambassade de France aux Pays-Bas, précédé d'une présentation des transports ferroviaire par les représentants du Ministère des Transports néerlandais. La délégation fut ensuite reçue par la Ville de Rotterdam puis par la Ville de Breda. Ces deux villes d'envergure différente ont impressionné nos adhérents par l'ambition de leurs projets de restructuration autour de la gare. De bons contacts furent noués, et nous espérons recevoir les Maires et représentants de ces villes lors d'une délégation retour en juin prochain.



A la Résidence de l'Ambassade.



La gare de Rotterdam en travaux.



Le canal de Breda en réfection.

>> Quelques clefs...

Pays-Bas :

La mobilité est un élément essentiel de leur compétitivité. Pro-Rail gère l'infrastructure ferroviaire, NS est le principal opérateur pour les lignes classiques. Thalys opère sur les LGV.

Le gouvernement a investi plus d'un milliard d'euro dans les infrastructures ferroviaires et près de 350 millions d'euro dans le renouvellement urbain autour des gares.

Rotterdam :

Premier port européen de marchandises, la ville est tournée vers les échanges. L'arrivée de la LGV devrait être synonyme d'un fort développement.

La gare et les quartiers adjacents sont en complète restructuration. Elle deviendra totalement intermodale, couverte, et comportera un centre commercial. La fin des travaux est prévue pour 2009.

Breda :

Cette ville de 150 000 habitants sera reliée à Amsterdam par une branche LGV spécifique non internationale.

La politique urbaine de la ville est extrêmement ambitieuse. Le quartier de la gare, sur 160 ha, sera refait entièrement sur 20 ans, en faisant appel aux investissements privés. Le canal historique de la ville, asséché, va être remis en eau.

DOSSIER SPÉCIAL

Politique ferroviaire 2007-2012

L'association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse a été créée en 1990 au Creusot. Dès cette époque, nous nous sommes battus pour que la grande vitesse soit considérée comme un outil de l'aménagement du territoire. L'évolution du transport ferroviaire nous a donné raison et les exemples de développement des territoires grâce à la grande vitesse sont nombreux.

Il est indispensable que les collectivités territoriales soient prises en compte et écoutées pour les projets de construction de lignes à grande vitesse. Il sera également de plus en plus incontournable que les lignes à grande vitesse aient un usage régional, à l'instar du TERGV en Nord-Pas-De-Calais.

Dans un contexte économique et écologique où le développement durable est une des clefs de la croissance future, l'Etat doit prendre ses responsabilités en matière d'infrastructures de transport et donner une place prépondérante au ferroviaire, en élargissant les moyens de financement trop restreints à ce jour.

L'association Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse a interpellé les candidats à la présidentielle sur la politique des transports ferroviaires à l'horizon 2007-2012.

Prospective, Europe, Architecture institutionnelle, l'association a voulu dresser un panorama exhaustif de ce que pourrait devenir le ferroviaire à l'avenir.

>> Prospective :

- Comment imaginez-vous une nouvelle politique permettant une meilleure répartition des modes de transport en terme de développement durable ?
- Considérez-vous le réseau du TGV qui maille la France de plus en plus comme une solution à privilégier face à l'avion sur courte et moyenne distance ou face aux projets d'infrastructures routières ?
- Quels projets souhaiteriez-vous mettre en œuvre pour développer l'intermodalité des transports au niveau des gares où le train à grande vitesse s'arrête ?
- Comment permettre au fret ferroviaire de s'imposer face au transport routier ?
- Pensez-vous que le PPP, à l'image de l'AO sur le TGV Sud Europe Atlantique représente une solution d'avenir ?

>> Europe :

- Quel rôle l'Europe peut-elle jouer dans une politique de grands travaux pour le système ferroviaire européen ?
- Etes-vous favorable au développement de nouveaux modes de financement, à l'image de la taxe sur les poids lourds en Suisse ou en Allemagne ou d'un système d'Eurovignette plus poussé ?

>> Architecture institutionnelle :

- Comment voyez-vous le paysage ferroviaire français après l'ouverture à la concurrence du transport de passagers ?
- Comptez vous remettre en cause le financement des infrastructures de la grande vitesse par les régions ?
- Pensez-vous que l'engagement des régions en faveur du fret ferroviaire est une bonne solution ?

NB : *L'association a interrogé les candidats de tous les partis ayant une représentation parlementaire. Certains n'ont pas été en mesure de nous répondre dans les temps, d'où leur absence. Toutes les réponses ont été recueillies auprès des représentants des candidats. Les réponses des candidats sont présentées par ordre alphabétique.*

François BAYROU

Candidat de l' UDF

>> Prospective :

La lutte contre le réchauffement climatique oblige à mettre en œuvre une politique volontariste de développement durable. Une responsabilité particulière incombe aux transports puisque ce secteur constitue la première source d'émissions de gaz à effet de serre.

Il y a donc la nécessité de vrais reports modaux, qu'il faudra encourager par différents mécanismes, comme le fait notamment la Suisse. Nous devons maintenant avancer concrètement, par exemple sur l'instauration d'une redevance d'usage du réseau à caractéristiques autoroutières avec deux modalités distinctes : la modulation des péages routiers préconisée par le rapport Beltoise de février 2007 ; et la mise en place d'une éco taxe pour le transport de marchandises, c'est à dire une redevance kilométrique sur le réseau autoroutier, dont le montant varierait en fonction de différents critères dont les émissions polluantes.

Le TGV est une bonne réponse pour satisfaire l'augmentation croissante de notre demande de mobilité sur les distances de quelques centaines de kilomètres, compte tenu à la fois des niveaux de pollution des différents modes de transport, et aussi des contraintes croissantes de sécurité de l'avion qui allongent ses temps globaux de déplacement.

Et il y a un effet induit intéressant : la mise en place de TGV permet aussi de libérer de la capacité de circulation sur le réseau classique pour les trains de fret. Le TGV permet également de décentraliser l'activité et on constate que l'arrivée du TGV provoque des effets de levier sur l'économie locale.

Il est cependant indispensable d'assurer la chaîne complète du transport avec les différents modes : les gares TGV doivent donc à la fois être bien reliées par la route, avec des parkings de capacité suffisante (et, idéalement, avec des billets couplés train + parking), et se situer au sein d'un réseau de correspondances efficaces avec les TER, et les cars de desserte départementale pour permettre d'irriguer l'ensemble des territoires mais aussi avec les bus, tram et les métros.

Le fret ferroviaire a, quant à lui, été trop longtemps délaissé, aussi bien par la SNCF que par les pouvoirs publics. Les choses changent et on



Par Jean-Bernard VERNIER

peut espérer que l'ouverture récente à la concurrence d'une part et la prise de conscience généralisée des changements à effectuer d'autre part vont permettre d'améliorer les choses. L'ouverture de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg est un signal très positif. Cependant, le fret ferroviaire aura aussi besoin d'un cadre concurrentiel plus équitable qui prenne en compte la notion de "coûts externes" (pollution, congestion, accidents). C'est pourquoi, je suis favorable au principe d'une fiscalité écologique renforcée pour les transporteurs routiers qui circulent sur notre sol, y compris les étrangers qui arrivent aujourd'hui à échapper en partie à la TIPP grâce à la très grande autonomie des camions.

Le TGV est une bonne réponse pour satisfaire l'augmentation croissante de notre demande de mobilité

La question du PPP est en fait celle des sources de financement du réseau, compte tenu de l'état des finances de RFF. Le PPP, qui commence à être utilisé pour financer le développement du réseau à grande vitesse apparaît dans ce cadre être une solution intelligente puisqu'elle fait reposer la charge du financement sur le secteur privé. Il sera néanmoins nécessaire de se doter d'une bonne expertise et de vérifier dans le temps que la perception des péages ne conduit pas à en faire des "machines à cash" comme le sont devenues les sociétés d'autoroute; ce pourquoi l'UDF a vivement critiqué qu'elles passent au secteur privé alors que, désormais amorties, elles auraient assuré des revenus sûrs et réguliers à l'Etat.

DOSSIER SPÉCIAL

>> Europe :

L'Europe peut jouer un double rôle de cofinancement et de coordination. Le système ferroviaire, pour être efficace, a besoin de se doter de grands couloirs internationaux, en particulier pour le transport de marchandises. Or, dans ce domaine, l'"effet frontière" a jusqu'à présent joué à plein contre le rail, alors que les camions ne le connaissent pas. Seule l'Europe peut permettre d'harmoniser et de financer des grands projets tels que le Lyon-Turin ou la mise en place du système ERTMS par exemple.

>> Architecture institutionnelle :

Je souhaite, et c'est l'esprit des textes européens en cours de discussion, que la concurrence ferroviaire s'exerce sur les lignes internationales à partir de 2010, et dans le cadre d'appels d'offres pour les TER. Il me semble qu'il s'agira à la fois d'un bon stimulant pour la SNCF, et aussi d'une opportunité pour elle, car n'oublions pas qu'elle est déjà présente à l'étranger, puisqu'elle a déjà gagné des marchés en Grande-Bretagne et en Allemagne notamment, via sa filiale Keolis. Réciproquement, elle perdra sans doute des TER en France mais cela doit in fine profiter aux clients, qui sont aussi des contribuables. Cela dit, je ne crois pas au développement d'une concurrence sauvage dans le transport ferroviaire, qui n'a jamais été une activité très lucrative.

En matière de LGV, idéalement, il serait sans doute souhaitable que le financement du réseau soit intégralement pris en charge par RFF auquel il appartient. Cela étant, l'état de ses finances est désastreux (28 Mds de dettes) et il faut que les projets avancent ! En revanche, il ne faudrait pas que cette recherche de financements extérieurs conduise à mettre les régions en concurrence. Les projets de TGV doivent être réalisés sur la base de l'intérêt général, pas sur celui des capacités financières des régions, sinon c'en est fini de toute idée même d'aménagement du territoire.

Il me semble que, contrairement au transport régional de voyageurs, les régions n'ont pas à se transformer en transporteurs de fret car cela ne relève pas du service public. En revanche, l'organisation du transport de marchandises a des impacts sur leur territoire et c'est pourquoi elles ont effectivement intérêt à s'engager à la fois en termes d'infrastructure de dessertes terminales, de mobilisation des acteurs locaux pour l'aide à la création d'opérateur local sur ces mêmes dessertes terminales, et de fiscalité sur leurs routes comme veut le faire l'Alsace.

BREVES DES ADHÉRENTS

STRASBOURG : Juin 2007 : Strasbourg, l'Europe à grande vitesse

Le TGV Est européen sera mis en service le 10 juin 2007. Il reliera non seulement Strasbourg à Paris en 2h20 mais également l'Alsace aux autres régions françaises grâce à des liaisons directes : Strasbourg/Lille en 3h20, Strasbourg/Rennes et Nantes en 5h10, Bordeaux en 6h20. Le TGV permettra aussi des liaisons avec l'Allemagne et la Suisse.

Strasbourg, capitale européenne, qui se trouvera dès 2011 au carrefour d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse, accueillera les manifestations du lancement commercial organisées par la SNCF. Celles-ci se dérouleront dans un lieu particulièrement symbolique, le Jardin des Deux Rives, aménagé sur les rives du Rhin, entre Strasbourg et la ville allemande de Kehl. Ce choix vient rappeler la dimension européenne de ce TGV, maillon essentiel de la Magistrale Paris-Strasbourg-Munich-Vienne-Bratislava.

MASSY : Massy avance en conservant ses repères

Massy réunit qualité de vie et dynamisme économique. Tout le projet de renouvellement urbain a été pensé avec une même ambition : nouveaux logements, bureaux, commerces et équipements sont construits pour contribuer au bien-être de ceux qui travaillent et vivent dans la commune. Cette cohabitation harmonieuse entre logements et bureaux se retrouve sur Massy Atlantis près de la gare TGV. Ainsi le paysage des « Champs Ronds », jadis entièrement dédié à l'industrie, répond à la volonté d'établir une mixité équilibrée entre habitat et entreprises, dans un environnement aéré et arboré ... à deux pas des gares. Quartiers à vivre, quartiers où l'on travaille, services et commerces, équipements publics, culturels et sportifs... Massy a lancé de multiples initiatives, en conservant cette cohérence d'ensemble qui fait de cette commune en mouvement un pôle d'attractivité pour les entreprises comme pour les futurs habitants.

Marie-George BUFFET

Candidate du Parti Communiste Français

>> Prospective :

Le transport est un secteur d'intérêt général, un élément structurant pour la société, c'est un droit qui suppose une égalité de traitement. La politique de transports doit répondre aux besoins industriels, économiques et sociaux et favoriser l'aménagement du territoire. Nous souhaitons donc créer une Direction Nationale des Transports, sous la responsabilité politique du Ministère. Toutes les infrastructures à caractère national doivent être la propriété de l'Etat, laissant à la direction nationale la possibilité d'arbitrer les choix modaux.

Le TGV est un outil absolument nécessaire qui doit être imaginé dans un esprit d'aménagement du territoire. Il doit également être un droit pour tous, à l'opposé de la conception actuelle de rentabilité des dessertes. Nous voulons revenir à un réseau unique maillé et complémentaire, qui allie TGV et lignes classiques modernisées. Le mode ferroviaire doit être privilégié par rapport aux autres modes de transport car c'est une priorité dans le cadre d'un développement durable. Il est également plus efficace.

Les autorités organisatrices de transport et l'Etat doivent être complémentaires. La Loi SRU a prévu la création de syndicats mixtes au niveau régional : il faut pousser cette démarche pour avoir une meilleure coopération entre les AO et l'Etat pour travailler en complémentarité sur le TGV, les lignes classiques et les autres modes, notamment urbains.

Le TGV doit être un droit pour tous

Un grand enjeu pour le fret ferroviaire est d'améliorer l'état du réseau. L'Etat doit investir les 5 milliards d'euro nécessaires à sa modernisation. Le deuxième enjeu est de prendre en compte les coûts réels externes dans la taxation du transport de marchandise, notamment dans le transport routier. Nous sommes donc favorables à une taxation sur les transporteurs bénéficiant du réseau.

Le partenariat public-privé n'est pas une bonne solution. Notre proposition est de fusionner à nouveau l'ensemble du système public de transport (SNCF et RFF) et de faire en sorte que l'Etat reprenne la dette de RFF et de trouver de nouveaux mécanismes d'investissement par la création d'un pôle public des transports. Les trajets domicile-travail doivent également être pris en charge. Nous sommes opposés à ce que les réseaux soient intégrés dans une politique de concurrence.



Par Fabrice Nicolle.

>> Europe

Nous considérons qu'il est de la responsabilité des Etats de conduire une politique cohérente pour un réseau unifié, en coopération avec les autres réseaux nationaux.

Ce n'est pas à l'Europe de se substituer aux Etats dans ce domaine. Mais nous avons cependant besoin d'une coopération forte. Nous pouvons trouver des modes de coopération pour assurer la complémentarité des réseaux et de leur exploitation pour en faire un service public européen.

>> Architecture institutionnelle

Nous voulons agir pour que l'ouverture à la concurrence dans le transport de passagers n'ait pas lieu, quel que soit le niveau : transports régionaux, grandes lignes ou TGV. Nous avons comme point d'appui le Livre Blanc de 2001 qui reconnaît les Services d'Intérêt Général.

Il n'est pas du ressort des collectivités territoriales de financer les infrastructures à grande vitesse, qui amènent en fait à rémunérer des actionnaires avec l'argent du contribuable, dans les cas de délégation au secteur privé. L'exemple d'Eurotunnel nous montre bien les conséquences que cela amène. Nous voulons par ailleurs dénoncer les concessions actuellement en cours sur la LGV Sud-Europe Atlantique et la liaison Charles De Gaulles Express. Il faut trouver pour les futurs LGV un financement par les pouvoirs publics.

DOSSIER SPÉCIAL

Cette absence de financement n'affaiblira pas le poids des collectivités dans les choix de dessertes, car ceux-ci sont dictés par la rentabilité de la ligne et des arrêts, et décidés au niveau national par RFF. La vraie question est de savoir si l'on se situe dans une optique d'aménagement du territoire. Si c'est le cas, le choix des dessertes ne posera pas de difficultés.

Il en va de même pour le fret ferroviaire, qui doit être pris en charge par la SNCF. Mais cela ne veut pas dire que toute implication des collectivités territoriales est mauvaise. Une coopération ou une politique de soutien éventuel au fret ferroviaire, par le matériel ou la recherche serait une bonne chose.

FRANCHE-COMTE : La branche Est en travaux

Les 142 km de la branche Est de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône sont en travaux depuis juillet 2006. Ce chantier est marqué par son excellence environnementale et son implication sociale avec 7% d'emplois réservés aux demandeurs d'emploi en grande difficulté. Avec la mise en service de la ligne fin 2011, la Franche-Comté s'ouvrira sur ses voisins européens et renforcera ses échanges interrégionaux grâce à deux gares nouvelles TGV : Besançon et Belfort-Montbéliard. Cette ligne est inédite : pour la première fois, elle se désaxe de la Capitale pour se rapprocher des régions du Grand Est. Les collectivités territoriales, conscientes de ce bénéfice, comptent ainsi tout mettre en œuvre pour valoriser les compétences régionales comme leurs pôles de compétitivité.

ROVALTAIN : Un schéma de la mobilité et des déplacements autour de Valence TGV

Mise en service le 10 juin 2001 avec une prévision de fréquentation de 1,2 million de voyageurs par an, la gare de Valence TGV TER a vu transiter en 2006 plus de 2,1 millions de voyageurs. 27% d'entre eux ont utilisé un TER pour se rendre à Valence TGV ou pour en repartir. Afin d'améliorer l'accessibilité de cette gare et contenir l'afflux des véhicules particuliers, le Département de la Drôme (maître d'ouvrage), la Région Rhône-Alpes et le syndicat Rovaltain entourés de la SNCF et des différentes AOT intervenant sur le territoire travaillent à la définition d'un schéma de la mobilité et des déplacements. Ces réflexions devront intégrer le fonctionnement des parcs d'activités existants ou à développer par Rovaltain dont le projet est labellisé grand projet régional pour le Développement Durable.

BREVES DES ADHÉRENTS

RHÔNE-ALPES : TGV Rhin-Rhône : La Région s'engage

Dans le cadre du financement de la première tranche du TGV Rhin-Rhône, les élus régionaux ont approuvé l'aide de la Région à l'extension d'un atelier de maintenance des rames TGV à Lyon. Rhône-Alpes participera donc à hauteur de 20 millions d'euros à la mise en place de l'un des principaux lieux de maintenance de Trains à Grande Vitesse de France. Les contreparties seront nombreuses : 250 emplois devront à terme être créés, une importante taxe professionnelle sera perçue par la Région et les temps de liaisons avec Besançon, Strasbourg et l'Allemagne seront considérablement réduits. L'Etat s'est en outre engagé à accélérer les études sur la branche sud de la ligne, qui pourrait passer par le pôle de Saint-Exupéry.

RAFHAEL : Le « Channel District » se précise

Michel DELEBARRE, Président du Réseau RAFHAEL et Président du Comité des Régions de l'Union Européenne, a obtenu le 9 mars 2007 l'accord des deux grandes régions que sont la Flandre occidentale et le Nord-Pas de Calais pour s'associer au Syndicat Mixte de la Côte d'Opale dans une démarche eurorégionale. Ainsi, après avoir fédéré l'ensemble des intercommunalités du Littoral Nord-Pas de Calais, les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais, la Province de Flandre Occidentale et la Baie de Somme, le projet de Michel DELEBARRE de constituer un eurodistrict dénommé « Channel District » prend sa forme définitive, en souhaitant que les contacts avec le Kent puissent aboutir dans les prochains mois. Sans doute le seul exemple français d'une démarche territoriale associant des collectivités régionales et étrangères sous une forme publique, l'eurodistrict sera donc créé.

Ségolène ROYAL

Candidate du Parti Socialiste, du PRG et du MDC

Je souhaite faire de la France le pays de l'excellence environnementale. Il s'agit d'un des piliers de mon Pacte présidentiel. C'est pourquoi, les pouvoirs publics doivent privilégier le développement des transports publics et notamment celui transport ferroviaire. Je me suis engagée à instaurer la vérité des coûts du transport de marchandises par la route en négociant une éco-redevance intégrant dans le prix de la tonne transportée par route le coût des émissions de CO2 et autres polluants, la dégradation des infrastructures, l'impact en matière de santé publique. Cette redevance permettra de collecter à terme 1,2 milliards d'Euro qui seront affectés au développement du transport ferroviaire.

>> Prospective :

La priorité absolue en matière de transports de voyageurs et de marchandises est incontestablement le report modal des modes polluants vers les modes moins polluants conformément à nos engagements pour la mise en œuvre du protocole de Kyoto.

Ceci suppose des efforts techniques en imaginant des solutions attractives par exemple les autoroutes ferroviaires ou les TERGV ; des efforts de réglementation et de tarification au niveau européen voire mondial pour que tous les modes de transport paient leur vrai coût et soient à égalité ; des efforts financiers dont une bonne partie doit résulter de ressources nouvelles dégagées par le système des transports lui-même, à l'instar de ce que font par exemple aujourd'hui les Allemands avec Toll Collect.

De ce point de vue, l'existence d'un puissant réseau de lignes à grande vitesse doit être un levier important pour se substituer à l'avion (par exemple pour les liaisons intra européennes) mais aussi à la route comme ceci s'est fait entre Paris et Lyon où, sans le TGV, on aurait déjà doublé l'A6 qui peut ainsi demeurer à 2x2 voies.

Mais il faut que le système ferroviaire soit attractif et performant. Ceci vaut aussi bien pour les voyageurs en développant une vraie intermodalité dans les gares, en créant un vrai réseau qui ne passe pas toujours par Paris, en lançant enfin le concept de TERGV qui permettra aux régions et aux villes de bénéficier à plein de la grande vitesse (sans forcément atteindre 300 km/h) au quotidien, voire en dévelop-



Par Philippe GRANGEAUD

pant des lignes mixtes fret-voyageurs pour mieux utiliser les équipements. Concernant le fret, il est évident que le retard accumulé est lourd, il faut relancer et « relooker » l'ensemble de l'activité en liaison avec les utilisateurs. Je pense particulièrement au transport combiné, au développement du feroutage, à la connexion avec le fluvio-maritime. Le fret se développe partout dans le monde. La France doit rejoindre ce mouvement.

Tous ces efforts supposent d'importants financements pour lesquels aucune solution ne doit être écartée. Le PPP (partenariat public privé) en est une parmi d'autres mais il ne règle pas le problème essentiel qui tient à une autre tarification des transports.

>> Europe

S'il est bien un domaine où « l'Europe par la preuve » que j'appelle de mes vœux doit être mise en œuvre, c'est bien celui des grands travaux favorables au développement durable.

De ce point de vue, je regrette profondément la frilosité des gouvernements qui n'ont consacré qu'à peine 8 millions d'euros sur la période 2007-2013 aux réseaux transeuropéens de transport. Cette somme n'est pas à la hauteur des formidables enjeux du secteur et nous devons lutter pour un budget européen plus ambitieux et, dès 2009, pour que les RTE-T aient une meilleure place dans la révision à mi-parcours du budget européen 2007-2013.

Je suis déterminée à tout faire pour garantir la qualité et la sécurité de tout le secteur ferroviaire.

DOSSIER SPECIAL

Mais le budget européen, s'il est le meilleur levier, ne peut suffire à lui seul. Il faut donc mettre en œuvre les autres ressources que vous évoquez en prenant soin de le faire à l'échelle de toute l'Europe pour éviter les distorsions de concurrence.

>> Architecture institutionnelle

Je suis déterminée à tout faire pour garantir la qualité et la sécurité de tout le secteur ferroviaire. L'ouverture à la concurrence peut se justifier dans les liaisons à caractère international. Par contre, un bilan doit être fait avant toute étape supplémentaire. Par ailleurs, un rapprochement souple et une classification des rôles entre RFF et la SNCF me paraissent indispensables. Ceci doit permettre de retrouver une politique offensive qui rompe avec la montée de l'endettement et la frilosité.

Concernant le rôle des Régions, je tire avec mes collègues Présidents de Région, un bilan très positif de la régionalisation qui serait encore meilleur si nous n'étions pas victimes en permanence de transferts de charges sans compensation sur le matériel, le renouvellement des infrastructures ou les trains grandes lignes.

Le financement régional des lignes à grande vitesse est devenu, malheureusement, une règle. Je souhaite qu'en contrepartie, les régions puissent obtenir de bien meilleurs services, par exemple par la création de TERGV.

Par contre, je suis défavorable à toute intervention financière des Régions dans les infrastructures dédiées au fret. Il faut que cela reste du seul domaine de RFF avec l'Etat et l'Europe si possible.

Il ne faut pas tout mélanger. Notre pays souffre trop de cette confusion des responsabilités.

REIMS METROPOLE : La marche inaugurale s'arrête à la gare de Reims-Bezannes

C'est le jeudi 15 mars dernier que l'infrastructure de la ligne à grande vitesse Est Européenne a été officiellement inaugurée. A cette occasion, un TGV inaugural dans lequel avait pris place de nombreuses personnalités nationales et locales, a parcouru les 300 km de la nouvelle ligne entre Paris et Beaudrecourt. Sur le trajet expédié à la vitesse de 320 km/h, le bolide a fait une seule et unique halte à la gare Champagne-Ardenne TGV Reims-Bezannes. Cette gare flambant neuve, actuellement en cours de finition, permettra d'accéder aux liaisons directes vers l'Est et l'Ouest de la France. Reims sera alors à 40 minutes de Paris, à 30 minutes de l'aéroport de Roissy, à 1h50 de Strasbourg, à 1h55 de Bruxelles, à 2h30 de Lyon...

BREVES DES ADHÉRENTS

ALTRO :

La pré-étude fonctionnelle de la T3A (Transversale ferroviaire, fret et voyageurs, Alpes-Auvergne-Atlantique) est en cours. Le potentiel voyageurs de la T3A est voisin de celui du TGV Rhin-Rhône. Par ailleurs, par le raccourci de 250 à 300 km qu'elle procure sur Bordeaux-Lyon, la T3A pourrait s'imposer comme l'axe majeur entre Péninsule ibérique et Est européen.

La T3A pourrait ainsi intégrer le système FERRMED permettant d'inclure dans ce dernier la desserte de l'Arc Atlantique. Ce lobby d'une centaine de membres (cci, ports, entreprises...) demande l'aménagement de l'axe ferroviaire Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale pour le fret. Des contacts ont lieu entre ALTRO (www.altro.org) et FERRMED ainsi qu'avec les autorités autonomes basques pour doper la réflexion T3A.

NANCY : Colloque « La grande vitesse ferroviaire : quel(s) atout(s) pour l'Europe des villes ? »

La grande vitesse ferroviaire irrigue désormais villes et territoires de l'est de la France, le Luxembourg et rejoint le centre et le sud de l'Allemagne. Ces régions bénéficient ainsi d'une accessibilité parmi les plus élevées en Europe. Pour les acteurs économiques, publics et privés, ainsi que pour les villes et leurs réseaux, de nouvelles perspectives de développement se déploient.

Pour que la « Magistrale pour l'Europe » aboutisse, il faudra cependant compter sur l'engagement et l'énergie de tous et rester mobilisés pour la réalisation des portions manquantes.

Car la grande vitesse est pour les villes et pour les territoires traversés un atout qu'il n'est plus possible de contester, à condition de savoir l'anticiper, d'en accompagner l'arrivée et d'en optimiser les effets.

C'est pour aborder ces questions que le Grand Nancy organise, le 28 juin 2007, un colloque intitulé « La grande vitesse ferroviaire : quel(s) atout(s) pour l'Europe des villes ? »

Nicolas SARKOZY

Candidat de l'UMP

>> Prospective :

Le développement économique et social est lié à la capacité des territoires à associer des échanges physiques de population. C'est un facteur indispensable de progrès pour la répartition des activités et la valorisation du territoire. La France a deux particularités : elle est un trait d'union dans l'espace européen et a une faible densité de population qui rend la complémentarité des axes et modes de transport indispensable. Le gouvernement a le double rôle d'assurer l'accès aux grandes métropoles (Paris, Marseille, ...) et de favoriser un bon maillage du territoire. C'est la raison d'être du CIADT 2003, dont la réalisation est un engagement fort pour ces dix prochaines années.

Le besoin de transport est donc réel, et la diversité doit être acceptée. Le TGV, qui peut également être l'outil de travail quotidien et élargir les bassins d'emploi pour certains secteurs d'activité, est favorisé de fait par rapport aux autres modes par l'importance de ses subventions publiques. En revanche, les coûts d'infrastructure et d'exploitation ainsi que les contraintes économiques rendent le TGV inapte à se substituer au réseau classique. Le transport aérien n'est plus subventionné et doit donc faire ses preuves sans soutien pour vivre. Mais certaines villes ne pourront avoir accès au reste du territoire que par l'aérien. Le transport automobile a quant à lui toute sa place en France compte tenu de la faible densité de population. Mais des évolutions sont possibles en terme de pollution.

***Le besoin de transport est donc réel,
et la diversité doit être acceptée.***

Beaucoup de gens prennent le train en voiture car les ruptures de charges sont un obstacle. L'idéal d'une intermodalité « fer-fer » est rare parce que beaucoup de nouvelles gares ne sont pas en centre ville. Pour ces gares, il est certain qu'un urbanisme nouveau va se créer. Lorsque le TGV arrive dans les gares historiques, cela offre un bon compromis en terme d'intermodalité, mais cette solution est limitée par les problèmes de saturation.

Le fret ferroviaire ne pourra pas s'imposer. Il n'est pas assez flexible et présente de trop nombreuses ruptures de charge. Mais il doit être utilisé là où c'est possible, en trains complets sur axes dédiés, ou en ferroutage. Je crois cependant au développement du fret fluvial pour le transport de conteneurs débarqués à Rotterdam ou Anvers (Canal



Par Marco PIRONE

Seine-Nord). Une multimodalité fluvial, ferroviaire, routier pour le fret sera alors peut-être une solution pour développer le transport de conteneurs.

Concernant le financement, les PPP sont une solution d'avenir. Ils apportent un regard différent sur la réalisation des infrastructures. Tout ce qui permet d'ouvrir le choix est le bienvenu. J'y suis donc favorable. En matière de nouveaux financements, je suis également favorable à une taxe sur les poids lourds, au moins pour les trajets internationaux actuellement gratuits et empruntés. Mais on ne peut pas avoir de double peine : ce genre de taxe ne doit pas s'appliquer sur les itinéraires déjà payants. Un système de GPS-GSM pourrait rétablir l'égalité de coût.

>> Europe

Les moyens financiers de l'Europe sont modestes. Mais elle peut aider les Etats à envisager les liaisons ferroviaires en les intégrant dans des projets européens de plus grande envergure.

On parle d'Europe, mais chaque pays considère qu'au-delà de ses frontières, il n'y a que le vide. La première mission de l'Europe n'est pas de financer mais de faire prendre conscience aux états de l'opportunité qu'une liaison transfrontalière représente. Toute décision nationale a en effet des répercussions sur les autres pays. L'intérêt de l'Europe est de donner une grille d'analyse sur l'utilisation d'une infrastructure indépendamment de ses coûts d'exploitation.

Un financement européen serait donc bienvenu mais le plus important est d'avoir des infrastructures raisonnées et de faire respecter les règles de la compétition économique qui ne contredisent pas le développement durable.

DOSSIER SPÉCIAL

>> Architecture institutionnelle

L'architecture institutionnelle ferroviaire commence à se dessiner et le rôle ministériel dans la politique d'infrastructures doit être maintenu. Il existe à l'heure actuelle trois structures (RFF, ASF, SNCF) mais d'autres pourront apparaître en tant qu'opérateurs. La SNCF ne sera pas forcément perdante car le marché s'élargira. De plus, la faiblesse des marges et l'absence de vérité des prix dues aux subventions décourageront les nouveaux acteurs, qui ne se bousculeront pas.

L'unité et la sécurité seront assurées par RFF et l'ASF, tandis que le Ministère apportera la vision globale.

Je ne compte pas remettre en cause le financement des infrastructures à grande vitesse par les régions car la rentabilité des équipements ferroviaires va bien au-delà de la simple exploitation économique. Les LGV bénéficient aux collectivités traversées, ce qui rend légitime leur participation. Ce n'est pas choquant, tout comme il n'est pas choquant non plus que cet investissement se répercute dans la fiscalité locale, dans la mesure où la population voit son patrimoine s'améliorer avec l'arrivée d'une LGV.

Les Régions seront par ailleurs obligées d'investir dans le fret ferroviaire pour certaines infrastructures qui ont des verrous qu'il faut faire sauter, comme les triple utilisation (LGV, classique et fret) de lignes. La Région est en charge du développement de son territoire donc ce n'est pas choquant, voire même indispensable. Elles pourront le faire avec leurs moyens actuels car intervenir dans le ferroviaire et le fluvial est un bon investissement.

POITIERS : Le Centre-Ouest se mobilise en faveur de la LGV Poitiers-Limoges

Dans la continuité de la forte mobilisation en faveur du projet de LGV entre Poitiers et Limoges (plus de 100 motions), l'Association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive a été créée fin 2006. Elle témoigne d'un fort consensus interrégional avec plus de 4 000 adhérents, 40 parlementaires et personnalités, 500 élus de toutes sensibilités, 200 chefs d'entreprises et responsables socioprofessionnels, des centaines de particuliers.

A ce titre, l'association a tenu une réunion publique le 14/02/07 qui a rassemblé plus de 300 participants autour de Jean-Marie Bockel, Sénateur-Maire de Mulhouse et Président de l'Association des Maires de Grandes Villes de France, venu leur faire part de son expérience en matière de réalisation du TGV Est.

Par ailleurs, RFF a annoncé le 8 mars dernier sa décision de poursuivre les études sur la base de l'option centrale.

BREVES DES ADHÉRENTS

ANNECY - CHAMBERY : Une avancée pour le LYON-TURIN

Le 19 Mars 2007 en Préfecture du Rhône a été signé « un protocole d'intention pour la réalisation d'une première phase des accès au tunnel international de la nouvelle liaison ferroviaire LYON-TURIN et des liaisons entre Lyon et le Sillon Alpin ».

Ce protocole entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes, Réseau Ferré de France et les Collectivités Territoriales concernées (Conseil généraux et Agglomérations) fait suite à la décision du Ministre en Février d'arrêter le programme de la première phase de réalisation des accès au tunnel international de cette future liaison.

Le programme d'un montant total estimé à 4,4 milliards d'euros comprend notamment la réalisation de la ligne mixte entre Lyon-Saint-Exupéry et Avressieux, du shunt de Rives sur la liaison Grenoble, d'un tunnel fret sous la Chartreuse et de deux tunnels voyageurs sous les massifs de Dulin et de l'Epine offrant un premier gain de temps de 30 minutes. L'enquête publique est programmée pour fin 2008.

METZ : Feux d'artifice sur la LGV Est Européenne

La LGV Est Européenne a été inaugurée le 15 mars 2007 par M. Dominique PERBEN, Ministre des transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Le TGV inaugural a relié la gare de Paris-Est à la gare Lorraine TGV de Louvigny à 320 km/h sur la nouvelle ligne.

Une impressionnante illumination des 300 kms de LGV a marqué la cérémonie d'inauguration qui s'est déroulée à l'Abbaye des Prémontrés à Pont à Mousson.

La Gare Lorraine TGV de Louvigny reliera la Lorraine aux grandes villes régionales et aux villes d'Europe.

Elle permettra aussi de rejoindre en 1 h 10 l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle par 3 TGV journaliers ou la gare d'interconnexion TGV de Marne la Vallée par 6 TGV quotidiens, il sera possible d'y prendre un TGV pour Lyon ou Marseille.



AGENDA 2007

28 JUIN 2007

Colloque

**« La Grande Vitesse ferroviaire :
Quels atouts
pour l'Europe des Villes »**

Le Grand Nancy organise, en partenariat avec l'Association TGV Est, les Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse, la FNAU, la Commission européenne, le Forum pour la gestion des villes et des collectivités territoriales, l'Association "Initiative Magistrale für Europa" un colloque européen sur l'intérêt de la Grande Vitesse pour les agglomérations, à l'occasion de la mise en service du TGV Est.

De 9 h à 16 h à l'Hôtel de Ville de Nancy

Contact

Fabrice Demonté 03 83 91 81 45 fabrice.demonte@grand-nancy.org

NOVEMBRE

Colloque

**« Europe et Régions, quelle place
pour la grande vitesse ferroviaire ? »**

L'association Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse organise, en partenariat avec le Comité des Régions, un colloque ayant pour objectif d'analyser les perspectives des RTE-T et la nouvelle approche de la grande vitesse en Europe.