

Notre Projet

L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée s'est fixé comme objectifs la réalisation d'une liaison à grande vitesse entre l'Allemagne et la Méditerranée en joignant la plaine du Rhin et le sillon rhodanien et, parallèlement, l'amélioration des liaisons de la Franche-Comté, du Sud de l'Alsace et de la Suisse avec la région parisienne.

Ce projet s'inscrit dans une logique de dimension européenne. Il permettrait de réaliser une liaison intéressant deux grandes diagonales : Allemagne- Méditerranée d'une part, Suisse du Nord Ouest-Paris-Londres de l'autre. La façade méditerranéenne, l'Espagne notamment, serait reliée à toute l'Europe du Nord.

Le TGV Rhin-Rhône-Méditerranée est un outil essentiel d'intégration et d'aménagement du territoire à l'échelle de l'Europe. Il donnerait à celle-ci une dimension concrète d'ouverture et de solidarité.

Ce projet doit être inscrit dans le schéma directeur des liaisons à grande vitesse que prépare le Ministère des Transports au niveau national et qu'un Conseil des Ministres doit approuver à la fin de l'année. Il ne faut plus qu'il soit oublié, comme c'est le cas aujourd'hui, dans les schémas élaborés à Bruxelles, au niveau de la C.E.E.

Le TGV Rhin-Rhône-Méditerranée est un enjeu majeur pour l'Europe tout entière.

Sa réalisation est d'intérêt national et européen. Elle doit être entreprise rapidement.

Jean-Pierre CHEVÈNEMENT
Président de l'Association
Trans Europe TGV

SOMMAIRE

NOTRE PROJET	PAGE 3
LE SUCCÈS DE LA FORMULE TGV	PAGE 5
LE RÉSEAU EUROPÉEN SE CONSTRUIT	PAGE 7
ETRE BRANCHÉ SUR LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE : UNE NÉCESSITÉ VITALE POUR NOS RÉGIONS	PAGE 10
LE TGV RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE : UNE CHANCE POUR LES RÉGIONS CONCERNÉES UNE LIAISON CAPITALE POUR L'EUROPE	PAGE 11
L'AXE RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE CENTRE EUROPE	PAGE 13
LE TGV RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE : LA DIMENSION EUROPÉENNE	PAGE 15
NOTRE ASSOCIATION	PAGE 17
COMPOSITION DE L'ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV	PAGE 18

Photos : GEC-Alsthom. La Vie du Rail. Philippe Claude. Etienne Lai.
Cartes : Graphiconcept. La Vie du Rail (page 12)
Tous droits réservés.

Trans Europe TGV 15, rue de la Grande Fontaine BP.762
90020 Belfort Cedex Tél : 84 21 18 01 Fax : 84 21 71 71



LE SUCCES DE LA FORMULE TGV

Le train à grande vitesse (TGV Sud-Est) sur la ligne nouvelle Paris-Lyon connaît un triple succès :

UN SUCCES TECHNIQUE

La ligne nouvelle autorise des vitesses commerciales de 270 km/h qui mettent Lyon à 2 heures de Paris, distante de 427 km. Ce temps de parcours exemplaire a redonné au rail sa compétitivité par rapport à l'automobile sur les distances moyennes et à l'avion sur les courtes distances.

La vitesse commerciale a été portée à 300 km/h sur la ligne du TGV Atlantique.

UN SUCCES COMMERCIAL

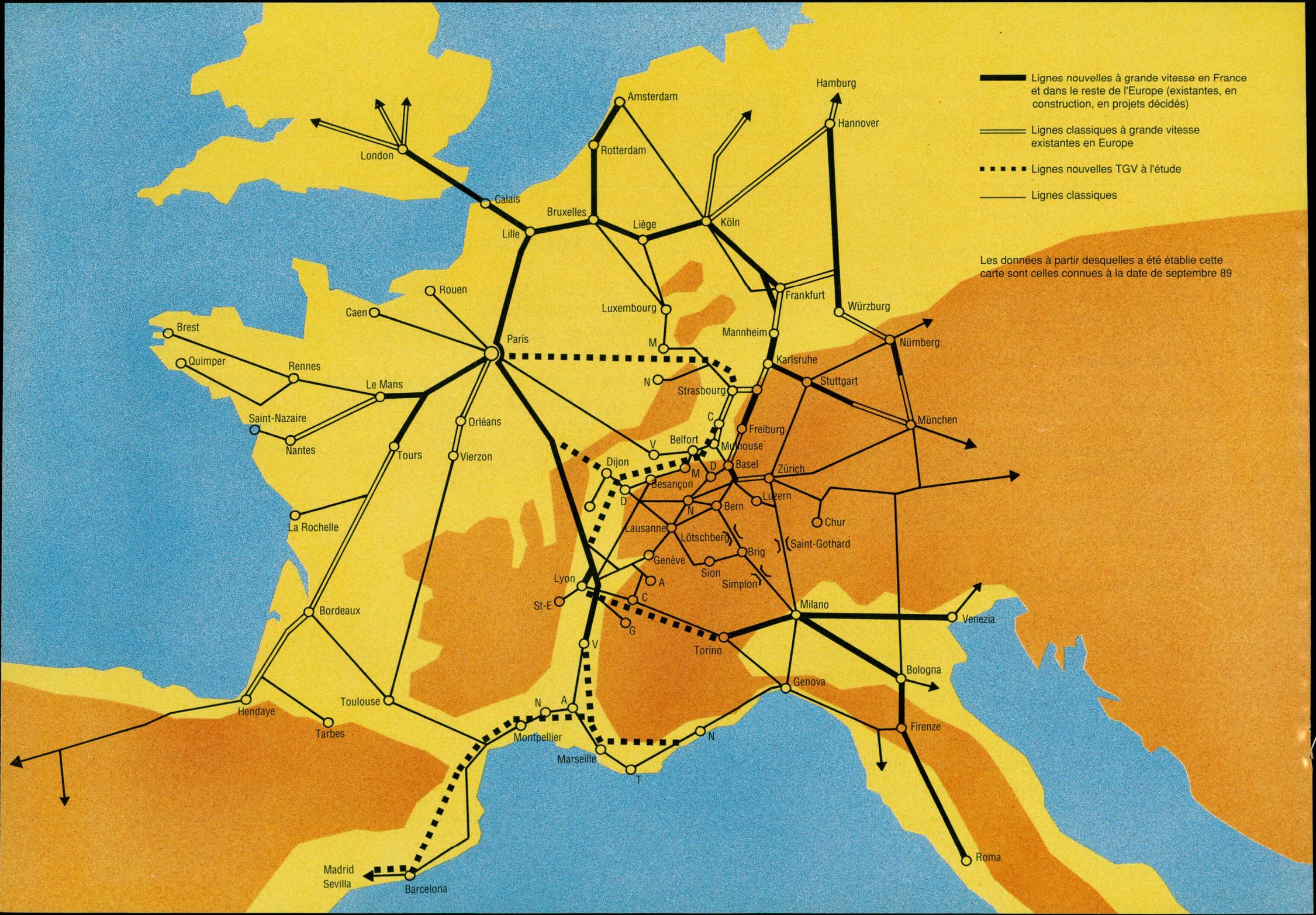
En raison également d'un prix de transport attractif, le TGV Sud-Est transporte chaque jour en moyenne plus de 51 000 personnes (17,3 millions de voyageurs en 1988) ; le taux d'occupation moyen des rames est de 67 %.

De la relation entre deux métropoles en 1981, le réseau s'est développé pour desservir à présent 50 villes tout au long de l'année, auxquelles il convient d'ajouter 10 gares proches des stations pendant la période des sports d'hiver.

UN SUCCES FINANCIER

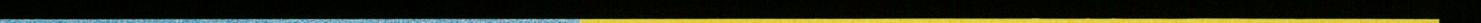
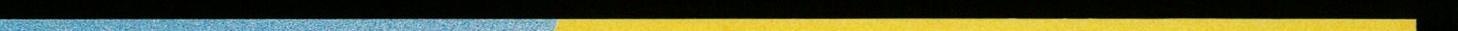
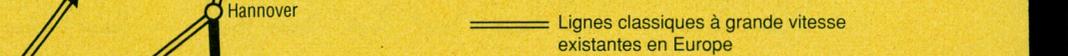
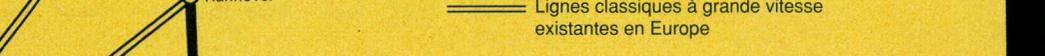
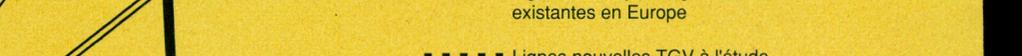
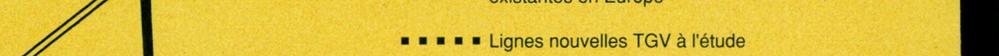
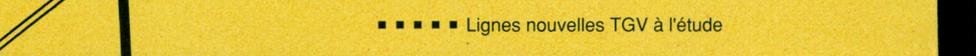
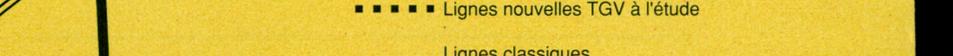
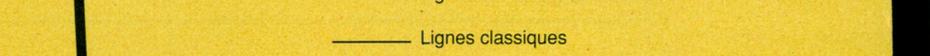
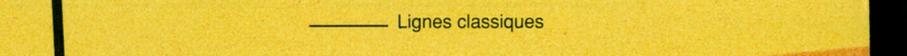
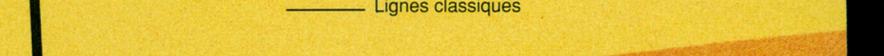
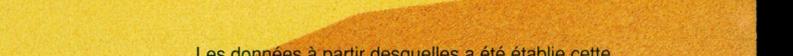
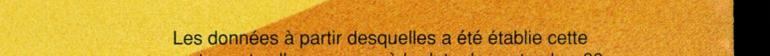
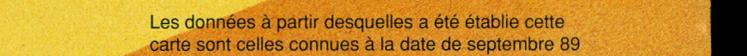
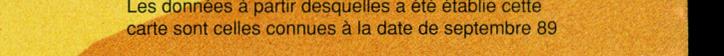
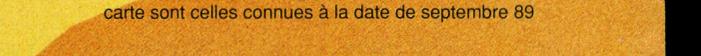
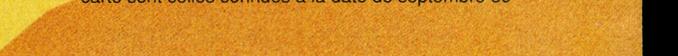
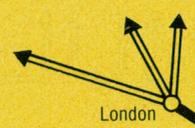
Les charges totales d'investissement du TGV Sud-Est s'élèvent à 17 milliards de francs français (valeur 85, infrastructures et rames) : elles seront amorties sur une durée brève de 10 ans maximum.

La réussite de cette nouvelle infrastructure et la conception de son exploitation ont suscité des projets de même nature partout en Europe. Ils tisseront d'ici 10 ans un vaste réseau européen interconnecté à l'instar du réseau autoroutier.



- Lignes nouvelles à grande vitesse en France et dans le reste de l'Europe (existantes, en construction, en projets décidés)
- ==** Lignes classiques à grande vitesse existantes en Europe
- - - -** Lignes nouvelles TGV à l'étude
- Lignes classiques

Les données à partir desquelles a été établie cette carte sont celles connues à la date de septembre 89



LE RESEAU EUROPEEN SE CONSTRUIT

Les trains à grande vitesse visent l'Europe. Ils profitent du réseau existant (desserte du centre des villes) en créant au besoin des lignes nouvelles et des interconnexions qui permettent des temps de parcours attractifs.

Un véritable maillage se met en place avec le souci d'assurer une bonne connexion avec les réseaux nationaux et régionaux.

EN FRANCE :

Le TGV Atlantique : mise en service en septembre 1989 pour la branche Ouest et septembre 1990 pour la branche Sud-Ouest.

Le TGV Nord est décidé : il desservira Paris, Lille, Bruxelles, Amsterdam et Londres par le tunnel sous la Manche.

Le TGV Est en ligne nouvelle jusqu'à Strasbourg est à l'étude de manière à améliorer les dessertes des régions Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace, et au delà les dessertes vers Mannheim et le Sud de l'Allemagne.

Les quatre branches des TGV Nord, Est, Sud-Est et Atlantique seront progressivement reliées par une rocade de 110 km à l'Est de Paris avec desserte de l'aéroport de Roissy.

Les travaux du contournement de Lyon et du prolongement sur Valence en site propre ont débuté. La SNCF souhaite prolonger le TGV Sud-Est jusqu'à Marseille, la Côte d'Azur et l'Espagne (Barcelone).

EN ALLEMAGNE :

Un réseau national à grande vitesse (ICE) se met en place avec la mise en service, en 1991, des tronçons nouveaux Hanovre-Würzburg et Mannheim-Stuttgart, et, en 1995, d'une ligne nouvelle Francfort-Cologne.

De même seraient aménagées à grande vitesse les liaisons existantes Stuttgart-Munich, Nuremberg-Munich et Mannheim-Bâle.



LE PROJET NORD EUROPEEN

Ce projet , reliant Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne et Francfort, a vu son intérêt considérablement renforcé par le tunnel sous la Manche. Il permettra des gains de temps considérables entre les quatre plus grandes conurbations européennes.

EN ITALIE

Le réseau «Alta Velocità» projette un ensemble de lignes nouvelles en forme de «T» suivant un axe Nord-Sud Milan-Rome - Naples (dont l'achèvement est prévu en 1993) incluant la Drettissima Rome-Florence en service, et un axe Est-Ouest Turin-Milan-Venise.

EN SUISSE

Le plan Rail 2000 a été décidé. Celui-ci prévoit l'amélioration des dessertes dans tout le pays en organisant systématiquement des correspondances de qualité dans les principales gares. La construction de sections nouvelles, ainsi que des

aménagements sur le reste du réseau, permettront de réduire certains temps de trajet dans la mesure où cela est nécessaire pour aboutir à un cadencement généralisé des dessertes.

Pour améliorer le transit alpin, le Conseil Fédéral propose une nouvelle liaison ferroviaire par deux nouveaux tunnels de base, l'un sous le Saint-Gothard, l'autre sous le Lötschberg.

EN ESPAGNE

Le gouvernement a décidé d'adopter l'écartement de voie international, avec priorité aux lignes nouvelles, et a retenu un premier axe à grande vitesse Séville-Madrid-Barcelone-frontière française.

La ligne nouvelle Madrid-Séville est en construction .

La ligne TGV Madrid-Lisbonne est sérieusement envisagée.

Les matériels roulants à grande vitesse des différents réseaux nationaux deviendront progressivement compatibles : les TGV augmenteront leur confort et offriront aux voyageurs des services de plus en plus sophistiqués. Les TGV de jour seront vraisemblablement doublés de relations de nuit à grande vitesse. L'Europe est engagée dans une véritable révolution du transport, elle prévoit que le trafic quadruplera en trente ans.

ETRE BRANCHE SUR LE RESEAU A GRANDE VITESSE : UNE NECESSITE VITALE POUR NOS REGIONS

Les facilités d'accès à une région sont plus que jamais les conditions déterminantes de son développement. Il est en effet nécessaire pour les cadres de l'industrie, des services ou de l'administration, de pouvoir être reliés rapidement aux centres d'affaires, aux expositions internationales, aux sièges des grands groupes et des administrations centrales ou régionales.

Tous les modes de communication et de transport sont nécessaires au développement économique : le rail, la route et l'air. Si pour une région ou une ville il vient à en manquer un, son développement est compromis.

Ainsi l'on voit se dessiner une nouvelle géographie : la distance entre les villes se mesure de plus en plus en temps de parcours. Les trains à grande vitesse y contribuent fortement. Par exemple, Lyon est moins éloignée de Paris en distance temps que maintes villes plus proches de Paris en distance kilométrique.

Dans cette perspective les villes non desservies par les trains à grande vitesse subiront le même sort que les villes non desservies aujourd'hui par les autoroutes.

En illustrant ce phénomène par des couronnes concentriques autour d'un pôle d'influence, par exemple Paris, on s'aperçoit que la Franche-Comté, le Sud de l'Alsace, la Suisse septentrionale (Bâle) sont extérieures à la troisième couronne (celle qui correspond à une distance-temps supérieure à 3 heures de Paris). Ces régions - celles de la quatrième couronne - risquent d'être condamnées à devenir un espace résiduel si nous n'y prenons pas garde.

LE TGV RHIN - RHONE - MEDITERRANEE : UNE CHANCE POUR LES REGIONS CONCERNEES, UNE LIAISON CAPITALE POUR L'EUROPE

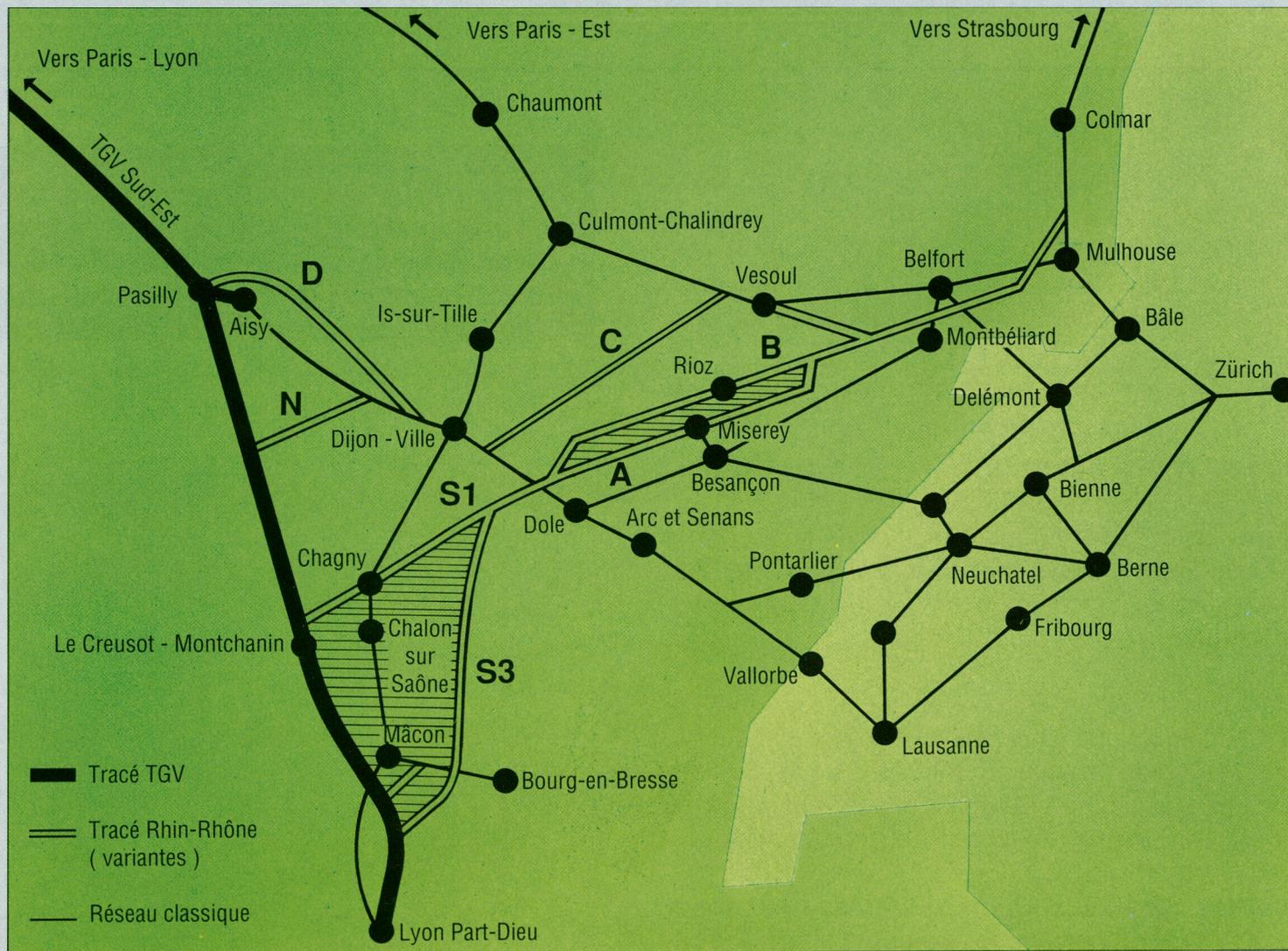
**Le Conseil des Ministres français a décidé, le 31 janvier 1989, d'établir un schéma directeur des liaisons par train à grande vitesse .
Il est impératif que la liaison Rhin-Rhône-Méditerranée Centre Europe soit inscrite à ce schéma.**

Le projet est conçu comme une liaison de dimension européenne permettant l'interconnexion des réseaux Nord-Européens et Sud-Européens.

C'est une liaison Rhin-Rhône-Méditerranée puisqu'elle permet de relier la Scandinavie, l'Allemagne, le bassin rhénan au coloir rhodanien et au bassin méditerranéen : Côte d'Azur et péninsule ibérique.

C'est aussi une liaison Centre Europe puisqu'elle permet de relier la Suisse alémanique (Bâle-Zurich, Suisse Orientale), l'arc jurassien, le Sud de l'Alsace, la Franche-Comté, Dijon et la Côte d'Or à Paris et à toute l'Europe du Nord-Ouest, grâce à la rocade TGV de Paris et au tunnel sous la Manche.

La ligne nouvelle Mulhouse-Dijon réunit ces deux fonctions et forme l'axe stratégique de la liaison Rhin-Rhône-Méditerranée et de la liaison Centre Europe.



Cette carte ne saurait être considérée comme un projet définitif

L'AXE RHIN-RHONE-MEDITERRANEE CENTRE EUROPE

Le tracé, qui n'est pas encore définitivement arrêté, prévoit une nouvelle ligne en site propre de Mulhouse au Nord de Dole et deux raccordements (en ligne nouvelle grande vitesse) à la ligne TGV Sud-Est ; l'un vers le Sud, entre Montchanin (variante S1) et Mâcon (variante S3), l'autre vers le Nord à partir de Dijon.

Avec une ligne nouvelle grande vitesse reliant Lyon à Marseille et Barcelone, les temps de trajet (sans arrêt) seraient les suivants :

A PARTIR DE BELFORT - MONTBÉLIARD

		Actuellement
Belfort- Strasbourg :	0 H 50	1 H 25
Belfort - Dijon :	0 H 50	2 H 05
Belfort- Lyon :	1 H 20	3 H 20
Belfort- Marseille :	3 H 05	7 H 05
Belfort-Barcelone :	4 H 30	14 H 00
Belfort- Paris :	2 H 10	3 H 45
Belfort-Londres :	4 H 40 *	

Sources :

SNCF. Brochure de la Communauté des chemins de fer européens : "Proposition pour un réseau européen à grande vitesse", (figure 11 page 17 = réseau ferroviaire européen d'avenir). Etude V 200, SNCF, Conseil Régional d'Alsace.

A PARTIR DE BESANÇON

Besançon - Strasbourg :	1 H 10
Besançon - Dijon :	0 H 30
Besançon - Lyon :	1 H 00
Besançon - Marseille :	2 H 45
Besançon - Barcelone :	4 H 10
Besançon - Paris :	1 H 50
Besançon - Londres :	4 H 20*

A PARTIR DE BÂLE

Bâle-Strasbourg :	1 H 00
Bâle-Dijon :	1 H 25
Bâle-Lyon :	1 H 55
Bâle-Marseille :	3 H 40
Bâle-Barcelone :	5 H 05
Bâle-Paris :	2 H 45
Bâle-Londres :	5 H 20 *

Ces chiffres démontrent qu'en passant par Bâle et la porte de Bourgogne une grande partie de la Suisse serait ainsi reliée à Paris, au Midi de la France et à la péninsule ibérique.

NB :

Les temps de parcours tiennent compte du passage de 270 à 300 km/h de la vitesse limite de la ligne Paris Sud-Est.

* En train TGV direct passant par l'interconnexion de Paris et Lille



○ Madrid

○ London

○ Bruxelles

○ Amsterdam

○ Berlin

● Hamburg

● Hanover

● Köln

● Frankfurt

○ Prague

○ Paris

○ Luxembourg

● Mannheim

● Stuttgart

● Karlsruhe

● Strasbourg

○ Wien

● Dijon

● Belfort

● Mulhouse

● Basel

● Zürich

● Besançon

○ Delémont

○ Neuchâtel

○ Bern

○ Lausanne

○ Genève

● Lyon

○ Chambéry

○ Grenoble

● Valence

● Avignon

● Montpellier

● Nice

● Marseille

○ Roma

● Barcelona

LE TGV RHIN - RHONE - MEDITERRANEE :

LA DIMENSION EUROPEENNE

Le TGV Rhin-Rhône-Méditerranée demeure donc un TGV France-Suisse, mais il devient aussi le plus européen des TGV en permettant la liaison Allemagne - Méditerranée vers le Midi de la France et vers l'Espagne.

Strasbourg serait directement intéressée par la liaison Rhin-Rhône-Méditerranée puisque celle-ci améliorerait considérablement ses relations avec les pays du Sud Européen et pourrait drainer à son profit le trafic entre l'Europe rhénane et la Méditerranée.

L'interconnexion avec le réseau à grande vitesse allemand pourrait se faire à hauteur de Strasbourg .

Les temps de parcours seraient les suivants (sans arrêt) :

- Strasbourg - Marseille : 3 h 55 mn
- Strasbourg - Lyon : 2 h 10 mn
- Strasbourg - Nice : 4 h 55 mn
- Strasbourg - Barcelone : 5 h 20 mn, soit un temps légèrement supérieur à celui qu'il faut actuellement pour franchir la distance Strasbourg-Lyon.

Le rôle européen de Strasbourg serait donc renforcé.

Dijon verrait son accessibilité à l'Europe du Nord-Est considérablement améliorée. Elle redeviendrait une plaque tournante du trafic Nord-Sud en Europe.

- Dijon-Bâle : 1 h 25 mn
- Dijon-Strasbourg : 1 h 40 mn
- Dijon-Paris : 1 h 20 mn

Lyon verrait conforté son rôle de grand carrefour européen.

- Lyon-Marseille : 1 h 45 mn
- Lyon-Strasbourg : 2 h 10 mn
- Lyon-Nice : 2 h 45 mn
- Lyon-Barcelone : 3 h 10 mn

Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, l'Espagne bénéficieraient également de ce projet qui améliorerait dans des proportions considérables leurs relations avec l'Europe rhénane.

- Marseille-Lyon : 1 h 45 mn
- Marseille-Strasbourg : 3 h 55 mn
- Marseille-Barcelone : 2 h 45 mn

P. F. C. 21 Juin 89

Rhin-Rhône: ça roule pour lui

Le projet de TGV Rhin-Rhône (Mulhouse-Dijon) a le vent en poupe. Mais son succès est inversement proportionnel à celui d'une autre voie de communication empruntant les vallées des deux grands fleuves, le canal à grand gabarit.

Michel Noir, le maire de Lyon, s'est dit actif partisan d'une liaison ferroviaire à grande vitesse «Frankfort-Barcelone» lors de son «Heure de vérité» le lundi soir. On savait le nouveau maire de Lyon en phase avec Jean-Pierre Chevènement sur le sujet mais une déclaration aussi médiatique s'impliquera Rhône-Alpes s'impliquera dans ce projet d'avantage dans ce projet d'évidentes raisons pour d'évidentes raisons

O U V E R T S U R

TGV: un nouvel axe Rhin-Rhône

A l'approche de 1993, l'Europe des transports est en train de se mettre à l'heure du grand marché communautaire. Dernier projet en date, le projet TGV Mulhouse-Dijon. Un projet important pour tout l'Arc jurassien suisse.

L'association européenne «Trans-Europe TGV», née à Belfort, continue de son côté son travail d'information, en Suisse notamment (probable) du projet dans le schéma directeur des transports ferroviaires à grande vitesse. Petit glissement: le TGV «Rhin-Rhône» va de plus en plus devenir un «TGV Rhin-Rhône-Méditerranée». Question de financement et de priorité de réalisation.



Trans-Europe-TGV-Rhin-Rhône-Méditerranée

Premier conseil d'administration, hier à Belfort, de l'association que préside Jean-Pierre Chevènement.

Est Républicain

Le TGV Rhin-Rhône sur des rails européens

L'Europe vient au secours du projet du TGV Rhin-Rhône.



Six cantons suisses ont adhéré à l'association «Trans-Europe TGV» dont Jean-Pierre Chevènement a pris, hier la présidence. Le nouveau président a visité, hier, en gare de Belfort, les voitures du TGV «Atlantique» (Les articles de Frédéric MENU en pages «Région» et «Actualité 90»)

TRANSPORTS

J.-P. Chevènement en Suisse: «J'ai la certitude que le TGV Rhin-Rhône sera inscrit au schéma directeur»

Le ministre de la Défense a fait cette confidence jeudi soir devant un aréopage d'hommes politiques, d'universitaires et de décideurs suisses.

RHIN-RHÔNE: LE TGV ENTRE EN SCÈNE

Le dernier-né des grands projets ferroviaires fera de l'Alsace du Sud et de Lyon des grands carrefours de l'Europe.

la gare de Belfort-Montbéliard. Elle répond à la nécessité d'accueillir des relations aujourd'hui assurées par la ligne sinueuse de la vallée du Doubs (vitesse 100 km/h).

TRANSPORTS

L'axe Lyon-Belfort

Noir et Chevènement sur la même ligne... de TGV.

«Gare à la «tégévitte»! On connaît bien, désormais, les symptômes de cette fièvre galopante: le patient à qui l'on demande de réfléchir ne réfléchit plus et répète «TGV! TGV!» en bondissant sur un épais dossier. Étonnant virus qui semble frapper tout particulièrement les très hauts fonctionnaires

chargés des problèmes de villes en difficulté. Dernière victime de la «tégévitte», Claude Villain, qui, pour requiesciter Strasbourg, propose de lui flanquer un TGV de direction Paris dont on sait pertinemment que les rames seront vides. Deux maires, le RPR Michel Noir, de Lyon, et le socialiste Jean-Pierre Chevènement, de Belfort, ont décidé de s'attaquer à ce virus centralisateur. Le TGV, ils sont pour, mais sur un axe porteur Nord-Sud, européen, et non petitement hexagonal, qui filerait de Francfort, en passant par l'Alsace, Dijon et Lyon, pour se scinder alors vers Barcelone et Turin. Un pari historique, afin que l'essentiel du trafic des Douze ne passe par le Rhin et n'évite le Rhône. Dès le mois d'octobre, Noir et Chevènement rendront public ce qu'ils appellent, l'un et l'autre, un «lobby». Il y a mieux que la politique: la géopolitique. G.M. ■

Trans Europe TGV: Le coup de pouce de Mitterrand

Dans sa conférence de presse jeudi, François Mitterrand a parlé pour la première fois d'une ligne TGV «qui rejoindra Mulhouse à la vallée du Rhône».

Un projet rentable



TGV Rhin-Rhône A l'est, du nouveau

Le printemps avait apporté une bonne nouvelle aux Francs-Comtois: la contribution que le projet de TGV dit «Rhin-Rhône» retiendrait à la région de Dijon intéressait la SNCF et le ministère des Transports. Jacques Fournier, le président de la SNCF, venait même en mars présenter le dossier à Besançon. Un peu plus tard, Michel Noir, le maire de Lyon, prenait lui aussi le train du TGV Rhin-Rhône au point d'embarquement Jean-Pierre Chevènement, dont il ne partageait pas les choix politiques, la création d'un lobby. Heureux retournement de situation pour un projet que la décision de réaliser le TGV «Est» par Strasbourg avait semblé envoyer aux oubliettes.

tronc commun au réseau sud-est vers Lyon au sud et vers Paris au nord étant moins stratégiques.

«Avec ce seul tronc commun, Bâle et Mulhouse sont aussi proches de Paris que par le futur TGV Est strasbourgeois, à 2 h 40 et 3 h», explique notamment Thierry Zettel, le secrétaire général de l'Association Trans Europe TGV.

Et le consensus alsacien?

Les choses ont d'autant plus de chances de se débloquer que le consensus alsacien autour du tracé «Est» par Strasbourg, bat un peu de l'aile. Les Haut-Rhinois en particulier s'inquiètent du déplacement de l'interconnexion entre nord de Strasbourg et le réseau allemand.

La logique «Grand-Est», qui est celle du maire de Belfort, semble donc évincée des

VITE DIT

Trans Europe TGV: de Barcelone à Hambourg

Jean-Pierre Chevènement, maire de Belfort, des personnalités de toutes tendances et des organismes publics et privés qui œuvrent pour le développement de leurs régions ont créé l'association Trans Europe TGV. Objectif: la construction d'une liaison ferroviaire à grande vitesse Rhin-Rhône-Méditerranée-Centre Europe. Cette association travaille en étroite collaboration avec les organisations et entreprises françaises, suisses, allemandes et espagnoles.

TRANSPORTS

TGV Rhin-Rhône: les Lyonnais dans la course

Michel Noir, maire de Lyon, a plaidé en faveur d'une liaison TGV qui relierait le Rhin et le Rhône, lors de l'émission «L'heure de vérité» lundi dernier sur Antenne 2. Cette prise de position conforte l'action de l'association «Trans Europe TGV» dont le siège est à Belfort et le président est Jean-Pierre Chevènement, maire de la ville et ministre de la Défense. L'association regroupe plusieurs collectivités

RHIN-RHÔNE PAR LE TGV

«Le plus européen des TGV» constituera l'un des points forts du futur schéma directeur français des trains à grande vitesse.

La diagonale européenne du TGV Rhin-Rhône

L'association Trans-Europe TGV que présidera désormais Chevènement élargit à Belfort ses bases régionales et internationales.

Est Républicain

NOTRE ASSOCIATION

La Franche-Comté, l'Alsace, la Bourgogne, mais aussi d'autres régions françaises : Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, l'Allemagne, la Suisse, l'Espagne devront faire face sur le plan des communications à des défis communs. Elles ressentent la nécessité impérieuse de renforcer leur présence sur le plan européen et d'agir à ce niveau d'une manière concertée et cohérente.

Dans ce but l'Association Trans Europe TGV a été créée en mai 1986. Elle s'est fixé comme objectif la construction d'une liaison à grande vitesse Rhin-Rhône-Méditerranée Centre Europe.

L'Association est internationale. Elle regroupe des personnalités de toutes tendances politiques, des organismes de droit public et privé qui oeuvrent pour le développement de leurs régions respectives. Elle travaille en étroite collaboration avec les organisations et entreprises françaises, suisses, allemandes, espagnoles concernées.

Trans Europe TGV est décidée à mener à bien ce grand projet commun.

COMPOSITION DE L'ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV

Au 1er octobre 1989

PRÉSIDENT :

Jean-Pierre CHEVENEMENT, Maire de Belfort, Ministre

SECRÉTAIRE :

Robert POUJADE, Député-Maire de Dijon, ancien Ministre

TRÉSORIER :

Jean PALLUY, Président du Conseil Général du Rhône

VICE-PRÉSIDENTS :

René BAERTSCHI Canton de Berne, Ministre des Transports et de l'Energie
Henry BERGER Président du Conseil Général de la Côte d'Or
Jean-Marie BOCKEL Député-Maire de Mulhouse, ancien Ministre
Pierre CHANTELAT Président du Conseil Régional de Franche-Comté
Georges FRECHE Député-Maire de Montpellier
Georges GRUILLOT Président du Conseil Général du Doubs
Raymond JANOT Président du Conseil Régional de Bourgogne
François MERTENAT Ministre de l'Environnement et de l'Equipement de la République et Canton du Jura ; Président de la Conférence intercantonale des transports ferroviaire de l'arc jurassien (CITAJ)
Charles MILLON Président du Conseil Régional Rhône-Alpes
Loïc NIEPCERON Maire de Vesoul
Michel NOIR Député-Maire de Lyon, ancien Ministre
Christian PROUST Président du Conseil Général du Territoire de Belfort
Jean REYBOZ Président du Conseil Général de la Haute-Saône
Robert SCHWINT Député - Maire de Besançon
Louis SOUVET Sénateur - Maire de Montbéliard
Jean-Jacques WEBER Président du Conseil Général du Haut-Rhin

MEMBRES :

Gilbert BARBIER Maire de Dole
Guy BECHE Député du Doubs
Roland CARRAZ Député-Maire de Chenôve, ancien Ministre

Michel DREYFUS-SCHMIDT
Raymond FORNI
Edouard GERRER
Philippe MAMIE
Gilberte MARIN-MOSKOVITZ
Jean-Pierre MICHEL
Jacques PELISSARD
Michel-Antoine ROGNARD
Bernard SIMON
Jacques STADELMANN
Raymond TOURRAIN
Jean UEBERSCHLAG
Roland VUILLAUME
Ville de MARSEILLE

Sénateur du Territoire de Belfort
Député du Territoire de Belfort
Député-Maire de Colmar
Maire de Vallorbe
Députée du Territoire de Belfort
Député - Maire d'Héricourt
Maire de Lons-le-Saunier
Maire de Mâcon
Maire de Blotzheim
Maire de Delémont
Ancien Député au Parlement Européen
Député-Maire de Saint-Louis
Député du Doubs
En cours d'adhésion

MEMBRES ASSOCIES :

COMMUNAUTÉ DE TRAVAIL DU JURA
CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE FRANCHE-COMTÉ
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE DIJON

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MULHOUSE

SECRETARE GENERAL :

Thierry ZETTEL