

Ce qui frappe, à entendre les différents interlocuteurs de ce dossier consacré au TGV Est Européen, c'est la dimension galvanisante du projet. Tous, de la SNCF aux forces vives alsaciennes impliquées dans sa mise en œuvre et son anticipation, en parlent comme d'un outil de mutation profonde et potentiellement très positive. «*Accueillir le TGV, c'est inventer la vie qui va avec*», résume Jean-Luc Heimburger, vice-président de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin.

Le défi du TGV Est Européen

Il aura fallu se battre pour l'avoir mais cette fois, c'est acquis : dans un an, en juin 2007, la grande vitesse frappera Strasbourg et l'Alsace de sa baguette magique. Paris à 2h20 de notre capitale régionale, Luxembourg, Francfort, Munich et Zurich en connexion et, à terme – via la «Magistrale» –, Vienne, Budapest, Bratislava. Strasbourg est donc en passe de prendre une position centrale significative dans une Europe désormais élargie. Et ce d'autant plus qu'un axe nord-sud se greffera en 2011 à la ligne est-ouest avec le TGV Rhin-

Rhône dont le protocole d'accord a été signé en février dernier.

Une dimension transeuropéenne...

«*C'est vrai que notre slogan pourrait être : vous avez attendu longtemps mais "votre" TGV sera le plus rapide, le plus beau et en plus vous en aurez deux !*», sourit Daniel Pfister en charge du dossier à la SNCF, lorsqu'il évoque les souhaits différents qui animaient les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin au début



✓ MARIE-PIERRE MEYNARD, LA NOUVELLE DIRECTRICE RÉGIONALE DE LA SNCF : «LE SUCCÈS DE THALYS EST UN SIGNE ENCOURAGEANT» ✓

des tractations : l'un préconisait l'axe nord-sud, l'autre la liaison est-ouest. Finalement, en optant pour une politique de phasage, chacun

pourra y trouver son compte. Et l'Alsace fait littéralement exploser son fameux enclavement. «*La dimension internationale est également fondamentale*», souligne Marie-Pierre Meynard, directrice régionale de la SNCF, en rappelant combien le succès du Thalys Paris-Bruxelles est un signe encourageant pour les projets alsaciens.

Une dimension à laquelle tient tout particulièrement Fabienne Keller, maire de Strasbourg, présidente de l'association TGV Est



depuis 2003 et par ailleurs vice-présidente de «l'Initiative magistrale für Europa» dirigée par le maire de Karlsruhe. Pour elle, l'enjeu crucial, au-delà de la liaison avec Paris et les grandes métropoles françaises, est «*d'inscrire les villes du Grand Est dans une dimension européenne*».

...en connexion avec une desserte régionale plus dense

Associée aux tractations dès les premières ébauches du projet, la Région Alsace a tenu d'emblée à ce que la grande vitesse profite à

toute l'Alsace, comme le rappelle son président Adrien Zeller. De concert avec la SNCF, il a été décidé de jouer l'effet réseau et un nouveau maillage TER sera prêt pour juin 2007. Plus de trains seront proposés de façon à ce que toute l'Alsace soit irriguée par ces nouvelles infrastructures et qu'un maximum d'Alsaciens ait accès au TGV. «*Un jeu gagnant-gagnant*», résume Marie-Pierre Meynard. /

Le dernier tronçon Incontournable !



Non, il ne faudra pas descendre du TGV en gare de Baudrecourt pour monter dans un bon vieux train de papa et rallier Strasbourg «comme avant» ! Dès juin 2007, le TGV arrivera bien au cœur de Strasbourg dans une gare adaptée à son nouveau destin. Qu'on se le dise... «*Simplement, dans un premier temps, il parcourra le tronçon final entre Baudrecourt – fin de la ligne à grande vitesse en juin 2007 – et la gare de Strasbourg à vitesse normale. Pour Fabienne Keller, lorsque les 100 derniers kilomètres de ligne à grande vitesse (LGV) auront été réalisés, Strasbourg ne sera plus qu'à 1h50 de Paris. Comment imaginer d'ailleurs que sur l'itinéraire européen de la Magistrale Paris-Budapest puisse subsister un pointillé dans la traversée du territoire alsacien ? La nécessité de réaliser une LGV intégrale est une évidence.*»

suite p.18

Une inauguration en fanfare

Mobilisation des médias, émission d'un timbre, les idées ne manquent pas pour que l'Alsace ne rate pas l'inauguration de «son» TGV. La SNCF prévoit 20 000 personnes pour une grande fête dont la seule chose que l'on sache à l'heure actuelle, c'est qu'elle aura lieu un dimanche !

85 %

de l'offre sera opérationnelle dès l'ouverture et la totalité un an après.

Une première dans l'histoire de la mise en service des précédentes Lignes à Grande Vitesse en France, la montée en puissance du nombre des dessertes et liaisons ayant été jusqu'à présent beaucoup plus progressive sur ces lignes.

Et l'avion ?

Pour Air France, inutile de se voiler la face : l'arrivée du TGV Est Européen aura des répercussions sur son trafic. «Après Lyon, en 1981, et puis ensuite Bordeaux, Nantes, Marseille, nous pouvons appréhender ces incidences», confirme Gilbert Lalanne, directeur régional d'Air France. La compagnie a ainsi défini un accord de gestion prévisionnelle des emplois afin de limiter la diminution des effectifs. En matière de trafic et de politique tarifaire, des adaptations sont prévues mais elles ne se feront que lorsque ces mêmes données seront rendues publiques en ce qui concerne le TGV, jeu de la concurrence oblige. «Il ne faut pas oublier de rappeler que l'avion met Paris à une heure de Strasbourg», sourit Gilbert Lalanne en signalant au passage que s'il faut prévoir un temps d'acheminement vers l'aéroport, il faut aussi en prévoir un pour se rendre à la gare.

Anticiper pour optimiser

Fabienne Keller et Robert Grossmann ont instauré, il y a un an, des ateliers mobilisant les forces vives sur le terrain pour préparer l'arrivée de la grande vitesse à Strasbourg. Leur nom : «Actions 320», comme 320 km/h, la vitesse du TGV Est Européen. **LEUR POINT COMMUN : DÉVELOPPER L'IMAGE ET L'ATTRACTIVITÉ DE STRASBOURG ET DE L'ALSACE.**

Trois groupes de travail

Trois ateliers ont mobilisé et mobilisent encore près de 150 personnes. Forts de l'analyse de ce qui s'est déclenché dans les autres villes avec l'arrivée de la LGV, ils se sont axés sur les thématiques suivantes :

Le TGV Est Européen :

- un levier pour l'économie, l'enseignement supérieur et la recherche à Strasbourg,
- un atout pour l'image de Strasbourg et du Grand Est,
- une opportunité nouvelle pour renforcer le rayonnement européen et international de Strasbourg.

Des propositions d'action ont été préconisées par ces différents ateliers. Parmi celles-ci, on peut pointer :

➤ Tourisme et culture

- Une stratégie de communication cohérente organisée au niveau national.
- Un magazine commun à l'espace Lorraine - Alsace qui serait diffusé dans le TGV et valoriserait ces régions de manière concertée. À terme, des actions de promotion pourraient être envisagées sur les marchés allemand et suisse.
- Les offres packagées sont également mises en avant. Les formules devraient en être très souples et s'adapter tant aux différentes demandes – individuels, groupes,

familles / couples – qu'au cycle des saisons. Hébergement, animation et offre culturelle pourraient par ailleurs faire l'objet de forfaits.

➤ Rayonnement

- Promotion de la connaissance des langues dans les commerces, les services, etc.
- Meilleur accueil des étudiants et des chercheurs.
- Regroupement des trois universités pour créer «l'université européenne de Strasbourg».

➤ Économie et commerce

- Réalisation d'une plaquette de promotion économique qui valorise les capacités d'accueil.
- Mise en place d'un guichet unique pour l'accueil des investisseurs.

- Promotion de l'offre dans les grandes villes de l'Est et en Allemagne.

- Révision éventuelle du droit local en matière d'ouverture des commerces, organisation de nocturnes, etc.

Pour réaliser ces objectifs, une mobilisation générale s'impose. Elle devra réunir collectivités locales, organismes chargés du tourisme, hôteliers, restaurateurs, artisans, commerçants, universités, écoles et instituts de formation, laboratoires de recherche, promoteurs immobiliers, établissements culturels, instances telles que l'Adira ou bien encore la CCI dont la proximité avec le monde de l'entreprise est un élément essentiel. /

[SITE] www.strasbourg.fr

Alsacez-vous !

Tel est le slogan retenu par le Comité régional du tourisme (CRT) à un an de l'arrivée du TGV Est. Une campagne de séduction qui se veut élégante et humoristique est d'ores et déjà en route pour 2006. À l'aube du jour J, des packs produits attractifs seront proposés aux visiteurs potentiels pour les convaincre que l'Alsace dispose de tous les atouts pour être leur région préférée.



En 2007, un grand jeu concours événementiel sera proposé (via une campagne d'affichage) aux utilisateurs du TGV. Décalage, clin d'œil et fraîcheur. Conçue par l'agence Novembre/ Dagré, la campagne de communication lancée dans la perspective du TGV Est Européen veut intégrer la tradition qui fait partie de l'identité alsacienne, mais en lui donnant un tour inattendu, intrigant et prometteur.

/ suite p.20 /

➤ **Témoignage.** François Retailleau

Un enjeu de taille

« Certes, le TGV vient un peu tard chez nous, commente François Retailleau, Président du Club de l'immobilier, mais l'avantage de Strasbourg est qu'elle fait partie des rares villes à avoir su anticiper l'arrivée du TGV. » Il cite notamment sa ville natale du Mans qui a mis du temps à organi-

«Strasbourg fait partie des rares villes à avoir su anticiper l'arrivée du TGV.»

ser, autour de la gare, un espace adapté à la LGV où se regroupent bureaux, hôtels et espaces de vie sociale. Selon lui, les horaires, les cadencements, les tarifs vont avoir un rôle

prépondérant et la liaison nord-sud avec Lyon est également essentielle car elle offre une alternative à la route, très encombrée par le trafic des poids lourds. /

Les centres d'affaires

«De nouveaux marchés se lèvent à l'Est !»

«C'est l'événement du siècle», s'exclame Albert Moebs, délégué régional de l'Association interprofessionnelle des centres de compétences et d'externalisation de services aux entreprises (ACCES), quand il évoque l'arrivée du TGV. La flexibilité qu'induit ce mode de déplacement correspond parfaitement à la logique des centres d'affaires qui proposent aux entreprises la location de locaux et de services tels que le téléphone, Internet, le secrétariat, etc., le tout en fonction de

leurs besoins. De vrais bureaux, un environnement professionnel qui permet de continuer à travailler tout en se déplaçant d'une ville à l'autre sans en passer par des investissements lourds.

«La ville a une vraie carte à jouer, explique-t-il. Si Paris reste le cœur du business français, les nouveaux marchés se lèvent à l'Est ! On peut dès lors espérer que la rencontre se fasse à mi-chemin, dans une ville frontalière où la pratique de l'allemand est un atout.»

[SITE] www.acces-france.net

Une stratégie de grands travaux

L'accueil du TGV au centre-ville a conduit la Ville et la CUS à mettre en œuvre une stratégie adaptée : les aménagements en cours d'Eckbolsheim au Rhin (construction du Zénith, ZAC de l'Étoile, projets Danube et Porte de France) ont pour objet de créer de nouvelles capacités d'accueil pour l'activité économique, en direction du tertiaire notamment.

Gare et quartier gare : en première ligne

Pour accueillir les quelque 12 millions de voyageurs attendus chaque année avec le TGV Est Européen, trois nouvelles gares seront construites (la gare Champagne-Ardenne TGV, près de Reims, la gare Meuse - TGV entre Verdun et Bar-le-Duc, la gare

Lorraine TGV proche de Metz et Nancy). Une vingtaine d'autres seront aménagées. Parmi elles, Saverne, Colmar, Mulhouse et Strasbourg.

Et Saverne ?

«Deux arrêts le matin, deux le soir dès juin 2007. Si Saverne s'est battue pour accueillir la grande vitesse, c'est aussi pour permettre aux usagers du nord-ouest du département de disposer d'une alternative à Strasbourg. Paris à 2h20 de Strasbourg, c'est magnifique, mais il serait dommage que les habitants de Saverne, Sarre-Union, Haguenau etc. doivent y ajouter le temps nécessaire pour rallier la capitale régionale», explique

Catherine Salomon, présidente de la Commission Commerce de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin et du Groupement commercial du Bas-Rhin. Ajoutant que Strasbourg évitera, grâce à cela, des flux de trafic inutiles. «De manière globale, précise-t-elle, Saverne espère des retombées positives de l'arrivée du TGV, que ce soit en matière d'économie, d'immobilier, de commerce, d'hôtellerie et de restauration. L'offre touristique est réenvisagée dans le cadre d'une réflexion globale menée dans l'ensemble du département», confirme Catherine Salomon qui annonce par ailleurs «qu'un équipement dédié au tertiaire autour de la gare est à l'étude. Il prévoit des immeubles de bureaux, des parkings et, peut-être, un hôtel d'entreprises.»

Partenariat CCI / SNCF

Préparer les conducteurs de TGV pour 2007...

La SNCF a confié au Pôle formation CCI la formation d'une trentaine de futurs conducteurs de TGV à l'allemand ferroviaire. Cinq groupes ont été ainsi constitués en avril, avec des parcours de 100 à 250 heures. Ces formations seront validées par une attestation de compétences linguistiques de «niveau B2, spécialité : exploitation ferroviaire», entièrement conçue par le Pôle formation CCI. L'obtention de ce niveau B2 conditionne la circulation sur les voies allemandes.

Par effet domino, la Deutsche Bahn a également sollicité le Pôle formation CCI pour former quatre chefs conducteurs allemands à la langue française et les préparer ainsi à être habilités à circuler sur les voies à grande vitesse françaises. Ces derniers sont accueillis en séminaire d'immersion intensif pendant six semaines.

[CONTACT CCI] Muriel Ancel, 03 88 43 08 05

Gare de Strasbourg Un bâtiment voyageurs renouvelé

- Ouverture d'un 3^e hall et d'un 3^e souterrain d'accès aux quais (avec escalators et ascenseurs).
- Création d'un salon «Grands voyageurs» au quai n°1 (à destination des clients détenteurs de la carte du même nom), ainsi que d'un nouveau buffet.
- Mise en place de deux nouveaux espaces de vente modernisés, dont le 1^{er} est ouvert depuis mai 2005.

Des «Plus»

Des services «nouvelle génération» vont apparaître avec des espaces de vente plus performants, des boutiques nouvelles et variées, une meilleure prise en compte des personnes handicapées, la connexion à Internet via WIFI, etc.

Un hall des transports centralisé

Une verrière adossée à la façade historique doublera la surface disponible et permettra de relier efficacement la gare à la station tramway souterraine ainsi qu'aux parkings voitures et vélos, également en sous-sol. Taxis et bus seront également accessibles à partir de ce hall qui sera, à terme, relié à la future station tram - train.

Une place de la gare restructurée

Un double objectif sous-tend cet aménagement :
– réduire la circulation de transit, par l'ouverture de la rue des Remparts à l'arrière de la gare,
– regrouper l'offre des transports publics par le biais du grand hall.
Aménagements paysagers et cheminements piétons sont également prévus.

Une desserte repensée

La capacité de stationnement va être augmentée grâce à l'extension du parking Sainte-Aurélié (350 places) et la création du parking Wodli (1 000 places). Un parking à vélos souterrain de 900 places est également prévu. Deux dépose-minute fonctionnant en boucle devraient éviter la circulation de transit. Un nouveau plan de circulation sera mis en place.



CLÔTURE DES TRAVAUX : FIN 2006 POUR LE BÂTIMENT DE LA GARE – MI 2007 POUR LA VERRIÈRE.
STRASBOURG AURA L'ATOUT D'ACCUEILLIR LE TGV EN PLEIN CENTRE VILLE.

➤ Témoignages. Anne Schumann, adjointe au maire en charge du quartier Gare-Halles-Tribunal

« C'est toute la requalification du quartier qui est prise en compte, confirme Anne Schumann, et nous avons mis en place des réunions conjointes avec l'ensemble des partenaires dont la CCI et les associations afin de déterminer – à l'horizon 2007 et puis 2010 – une série de projets qui couvrent l'ensemble de l'évolution du quartier : confort des habitants, vitalité des commerces, complémentarité des parkings, urbanisation et implantation d'activités tertiaires de la rue des Remparts, etc. C'est complexe à élaborer et à mettre en œuvre, mais passionnant.» /

Gabrielle du Jonchay, présidente d'association des commerçants

« Un a priori positif mais qui devra se confirmer »

Un quartier gare doit être fonctionnel, déclare Gabrielle du Jonchay, propriétaire de l'hôtel Vendôme et présidente de l'association des commerçants du quartier gare. Lieu de passage vers ailleurs, il faut qu'il soit vivant et que tous les flux y aient droit de cité.» Selon elle, l'arrivée du TGV Est Européen est a priori un atout extraordinaire, mais «il faudra s'organiser. La crainte des commerçants est que tout se passe à l'intérieur de la gare. Celle

«Un quartier gare doit être un lieu fonctionnel où tous les flux aient droit de cité.»

des hôteliers est liée au stationnement des voitures. Les parkings Sainte-Aurélié et Wodli sont loin pour nos clients.» En ce qui concerne le premier, la réfection promise du boulevard de Metz pourrait être un atout car elle sécuriserait le cheminement entre hôtels et parking. Autre inquiétude des commerçants : l'aménage-

ment de la rue des Remparts en voie de délestage qui pourrait limiter le passage par le quartier. Le souhait de Gabrielle du Jonchay est de voir s'implanter des marques prestigieuses dans le quartier. /

[SITE]
www.hotel-vendome.com

fin du dossier