



Conférence de presse du 10 avril 2007

Sur le thème :

Le TGV enfin. Le TGV et après ?

Les points forts du TGV à Strasbourg :

- **Une logique européenne :** le TGV Est-européen s'inscrit dans la Magistrale, qui concerne 27 pays européens. La Magistrale reliera Paris-Strasbourg-Stuttgart-Munich-Vienne-Bratislava-Budapest dès 2015 ; cela donne tout son sens à la 2^e phase du TGV Est
- Strasbourg attend deux TGV : le TGV Est-européen en 2007 et le TGV Rhin-Rhône en 2012
- L'Alsace s'inspire du modèle rhénan, polycentrique, qui permet une organisation équilibrée des territoires : l'Europe rhénane présente un modèle de société autre que le modèle parisianiste, qui produit une société fracturée en excluant les plus pauvres du centre vers la périphérie
- A Strasbourg l'offre de TER, bus et tramway a été réorganisée pour permettre à tous un accès facile au TGV, sans dépendre de la voiture
- Le TGV seul ne comble pas les faiblesses d'un territoire, mais permet d'en accroître les points forts. Un accompagnement local est nécessaire pour faire de la grande vitesse une opportunité sur le long terme
- A Strasbourg, les principaux secteurs de projet se situent autour du quartier européen du Wacken et de l'axe est-ouest Viaropa, pour lesquels l'offre tramway a été renforcée
- L'arrivée du TGV peut être une réelle opportunité pour changer l'image d'une ville : la mobilisation locale et l'accompagnement médiatique du TGV sont pour beaucoup dans une telle évolution

Pour aller plus loin :

- La densification de l'offre entre Strasbourg et Offenbourg permettra pour l'ensemble des résidents de l'Eurodistrict une meilleure insertion de leur territoire dans les flux est-ouest et nord-sud
- le TGV modifie les équilibres géographiques : il polarise fortement les emplois tertiaires et métropolitains supérieurs dans les secteurs proches de la gare et conduit à un changement d'image du quartier de la gare ; ces évolutions sont à suivre et appellent des réponses appropriées de la part des collectivités
- Le développement de surfaces de bureau à proximité immédiate de la gare interviendra probablement à terme, mais reste aujourd'hui complexe à réaliser, du fait des nombreuses coupures urbaines du côté ouest de la gare
- L'Alsace s'est organisée pour diffuser les potentialités du TGV à l'ensemble du territoire régional en développant notamment l'offre TER ; la poursuite de la modernisation du réseau ferroviaire est une priorité
- Les villes moyennes ont l'opportunité de valoriser la dimension urbaine de leur gare pour faire face au phénomène de rabattement ; le développement d'une offre complémentaire de bon niveau dans des communes plus modestes paraît également nécessaire