

380	UTBM service communication	L'usine nouvelle	8 décembre 2011
		Enquête région	LGV Rhin Rhône - TGV

## enquêtes

RÉGIONS



La gare de Belfort-Montbéliard fait face au parc de la Jonxion, 150 hectares destinés à attirer les promoteurs nationaux.

## Alsace – Franche-Comté TGV RHIN-RHÔNE : LES PROMESSES DE L'ENFANT PRODIGE

L'une des premières régions industrielles de France compte utiliser l'infrastructure ferroviaire comme accélérateur de développement. Ce TGV devrait accroître l'attractivité de grands pôles économiques.

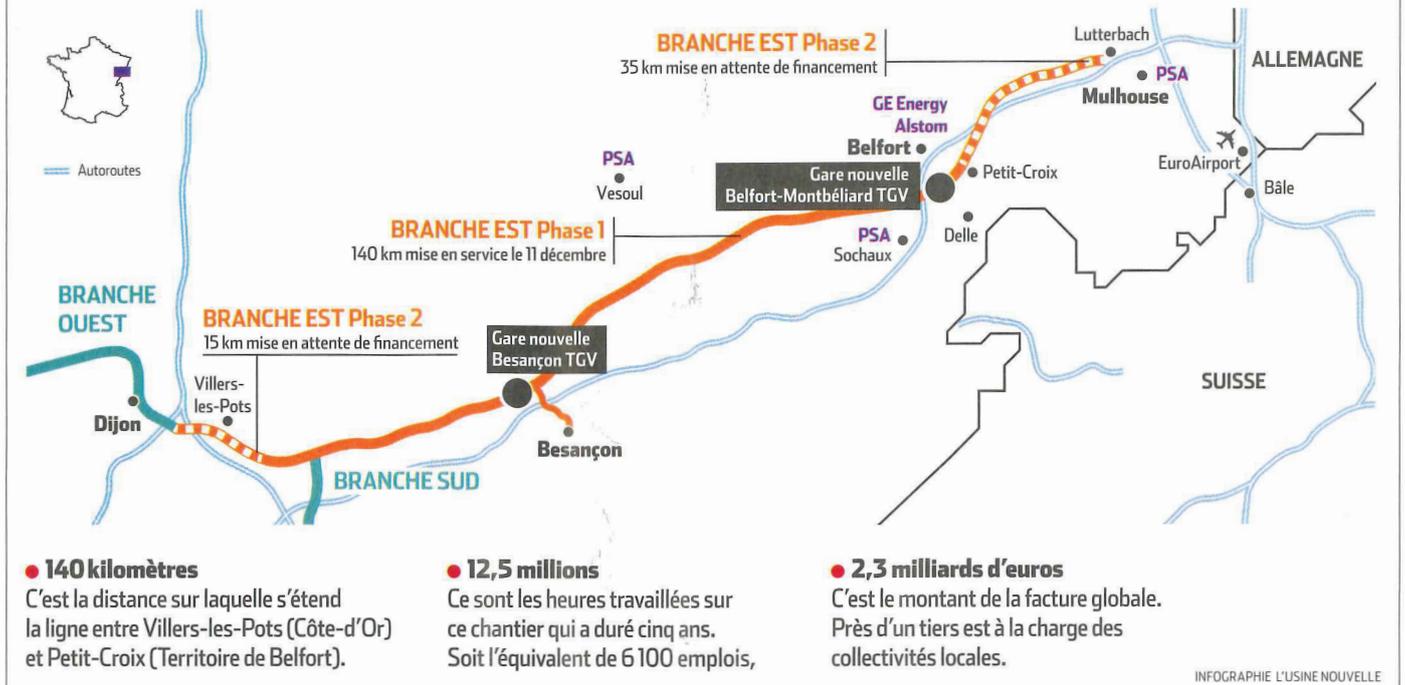
DE NOS CORRESPONDANTS THOMAS CALINON ET DIDIER HUGUE

**I**l est né ici, il y a grandi, puis il est parti. Aujourd'hui, il est de retour à la maison. » L'une des affiches de la campagne nationale de communication, financée par les collectivités locales de Franche-Comté et le canton suisse du Jura, rend hommage au premier TGV fabriqué dans les ateliers d'Alstom Transport à Belfort. Trente ans après l'inauguration du TGV Sud-Est, le dernier-né de la famille démarre, dimanche

11 décembre, l'exploitation de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. C'est la première à ne pas passer par Paris... La LGV Rhin-Rhône, qui relie Dijon à Mulhouse, réduira en partie le déficit de notoriété d'un territoire méconnu. «On pourra enfin nous situer sur une carte», assure Loïc Cirou, le directeur général de la chambre de commerce et d'industrie du Doubs, qui espère ne plus avoir à préciser à ses contacts extérieurs que Besançon se situe à 150 kilomètres de Berne, en Suisse. «Ce sera bien utile pour attirer des ingénieurs et leur famille», précise Bernard Garnier, le président de KH-SK France (groupe Velux). Implantée à Marnay (Haute-Saône), cet industriel peine comme beaucoup d'autres entreprises locales à recruter des compétences en dehors de la région.

La nouvelle ligne ouvre la Franche-Comté et l'Alsace vers les grandes métropoles françaises (Paris et Lyon), suisses (Zurich et Bâle) et allemande (Francfort). «Notre siège est à Villepinte (Seine-Saint-Denis), nous pourrions désormais faire l'aller-retour dans la journée», se félicite Jean-Michel Hauser, le directeur de l'établissement Snop d'Étupes (Doubs), spécialisé dans l'emboutissage, la découpe et l'assemblage par soudure de pièces pour l'automobile. «La LGV nous permettra sans doute d'attirer plus d'étudiants de Bourgogne et de Rhône-Alpes et surtout de faire venir pour la journée des conférenciers, des experts et des professeurs de Paris», explique, Philippe Sulten, le directeur des relations industrielles de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM), qui forme des promotions d'ingénieurs très demandées par l'industrie locale. Mais dans ce concert de louanges, quelques voix discordantes se font entendre. «Allez prendre un TGV en

### À DEUX HEURES DE PARIS



direction de Paris à 17 heures à la gare nouvelle de Besançon lorsque vous êtes situé à l'est de la ville, vous verrez le temps perdu dans les embouteillages, c'est catastrophique», critique Norbert Schuwer, le directeur général de Vix Technology, un concepteur de systèmes de billetterie et d'information voyageurs pour les transports en commun. «Si nous avons comblé un écart, nous n'avons pas encore créé un avantage concurrentiel», reconnaît quant à lui Loïc Cirou.

#### Un petit Sophia-Antipolis en pleine clairière

Ce désenclavement ferroviaire va-t-il faciliter l'implantation de nouvelles entreprises ? Dans le Territoire de Belfort, un début de réponse pourrait venir des grands groupes spécialisés dans l'énergie : GE Energy et Alstom Power. « Nous voulons attirer des sous-traitants à nos portes dans le cadre du cluster Vallée de l'énergie. Le TGV est l'un des arguments de poids », assure Yves Menat, le président de GE Energy Product, un fabricant de turbines à gaz de moyenne et de grande puissances et centre d'excellence mondial du géant américain pour le 50 hertz. La société nantaise Axilab (2 millions d'euros de chiffre d'affaires, 11 salariés), qui mène des études et met au point des produits dans les domaines de l'acoustique et de l'antivibratoire, fait figure de pionnière. Elle vient d'ouvrir un site à Delle, dans le Territoire de Belfort. Outre ses clients traditionnels du secteur de l'énergie, elle compte séduire une nouvelle clientèle dans l'Est de la France, en Suisse et en Allemagne.

De nombreux locaux d'activité et bâtiments tertiaires sortiront progressivement de terre autour des deux nouvelles gares comtoises. La Société d'équipement et de développement du

Doubs aménage une ZAC de 25 hectares autour de la gare TGV de Besançon, excentrée d'une quinzaine de kilomètres du centre-ville, à Auxon-Dessus. Conçu comme un petit Sophia-Antipolis au milieu d'une clairière, ce futur quartier d'affaires pourrait devenir interdépartemental, avec la création d'un syndicat mixte incluant des communes de Haute-Saône. Aux portes de la gare TGV de Belfort-Montbéliard, le parc de la Jonxion se déploiera sur une surface de 150 hectares. Pour pallier le manque d'intérêt de la part des promoteurs nationaux, un groupe de 24 entreprises locales a créé, aux côtés de la Sempat, la société patrimoniale du Territoire de Belfort, la SAS Alliance développement. Celle-ci vient de poser la première pierre d'un programme de 6 000 m<sup>2</sup> de bureaux, un investissement de 40 millions d'euros. Chaque entreprise a pris un ticket de 75 000 à 125 000 euros. Dans un deuxième temps, l'opérateur immobilier bâtira un hôtel et un centre d'affaires de 4 000 m<sup>2</sup>. Son but est de parvenir à construire 5 000 m<sup>2</sup> par an. « C'est tout à fait réaliste, car cela correspond à un tiers du marché de renouvellement de l'aire urbaine », précise Christian Proust, le président de la Sempat.

Les investisseurs parient sur la proximité de la Suisse. Retardée par des difficultés de financement, la remise en état de la ligne ferroviaire entre la gare TGV de Belfort-Montbéliard et Delle, à la frontière suisse, permettra de réduire les temps de parcours vers Zurich et vers Bâle. La réouverture de la ligne interviendra en 2015. La gare TGV de Belfort-Montbéliard, située à mi-chemin entre les deux centres industriels du nord de la Franche-Comté, cristallise d'autres projets à vocation interdépartementale entre le Territoire de



## « S'installer près de cette gare est un choix judicieux »

**STÉPHANE DEMONTOU,**  
directeur régional Est de Puls Action ingénierie

### Quelles activités développez-vous depuis Belfort ?

Nous sommes un bureau d'ingénierie mécanique de 62 ingénieurs et techniciens, implanté à Belfort depuis 1996. Nous travaillons pour PSA et de nombreux équipementiers

automobiles, des groupes tels Alstom et GE Energy. Nous appartenons au groupe Excent qui emploie environ 500 salariés en France.

### Pourquoi déménagez-vous sur la zone TGV de la Jonxion ?

Nous ne voulions plus être locataires. L'offre près de la nouvelle gare et non loin de l'autoroute A 36 nous

semble un choix judicieux. Notre déménagement devrait intervenir durant le premier semestre 2013.

### Quels avantages pensez-vous en tirer ?

Un gain appréciable de temps car nous nous déplaçons beaucoup, notamment à Paris et Lille. Et nous disposerons d'un cadre plus attrayant pour recevoir nos clients et nos partenaires. ■

➔ Belfort, le Doubs et la Haute-Saône. Un peu plus au nord, la communauté d'agglomération de Mulhouse (Haut-Rhin) profite de l'arrivée du TGV pour dévoiler sa stratégie de développement économique à l'horizon 2020. « Mulhouse Alsace Éco 2020 » est le fruit d'un an de travail collaboratif. « Nous avons nos handicaps », concède Jean-Marie Bockel. Le président de la communauté d'agglomération de Mulhouse fait référence au déclin économique de la fin du XX<sup>e</sup> siècle et à l'image qu'il en subsiste. « Mais nous avons fait un travail profond de remise en cause et nous ne sommes pas dans la plainte, pas dans la nostalgie », assure l'ancien ministre. « Le cœur de la stratégie territoriale, précise le président délégué chargé du développement économique, Olivier Becht. C'est de s'arrimer aux métropoles du Rhin supérieur [Bâle, Fribourg, Strasbourg et Karlsruhe] pour se hisser avec elles en tête des régions européennes en termes de dynamisme et de qualité de vie. » La création récente d'un pôle métropolitain avec Strasbourg (Bas-Rhin) illustre cette volonté. Parmi les huit grands projets retenus dans cette stratégie, la création

d'un quartier d'affaires aux abords immédiats de la gare TGV émerge en tête de liste. L'implantation à cet emplacement du siège français de l'entreprise finlandaise Wärtsilä, spécialisée dans la fabrication industrielle de générateurs électriques et de moteurs de bateaux, est la première déclinaison visible de cette ambition. À terme, la ville de Mulhouse et la communauté d'agglomération entendent aménager une ZAC entière de 24 hectares. Elle combinera des bureaux, des services, des hôtels et un centre de conférences de 300 places. Parmi les atouts de ce futur quartier : des « prix compétitifs », la proximité avec le centre-ville et les administrations, ainsi que la qualité de l'environnement. Le quartier Vert & Eau est en effet situé en bordure immédiate du canal du Rhône au Rhin.

Pour Luc Gaillet, le président de la Société industrielle de Mulhouse (SIM) et animateur du cercle économique du Club TGV Rhin-Rhône, « ce quartier d'affaires va contribuer à l'attractivité du territoire, au même titre que ce qu'on appelle aujourd'hui le Croissant technologique ouest ». Un ensemble qui s'étire de la gare à la zone d'activités du Parc des collines (300 entreprises y emploient près de 3 000 salariés), en passant par l'Université de Haute Alsace et son bâtiment industriel réhabilité de la Fonderie. Plus généralement, Olivier Becht et Luc Gaillet estiment que le TGV Rhin-Rhône va contribuer à renforcer « la situation logistique exceptionnelle » de Mulhouse. Les industriels locaux savent qu'ils pourront se projeter plus vite vers Lyon et le sud de la France. Et en espèrent de nouveaux marchés. Le territoire, lui, joue la carte d'un cœur d'Europe situé sur les axes menant de Bruxelles à Milan et de Lyon à Francfort. Le projet RheinPorts, avec les voisins suisse et allemand de Bâle et de Weil-am-Rhein, vise ainsi à créer le deuxième port fluvial européen, aux portes de la communauté d'agglomération de Mulhouse. « On offre véritablement une situation extraordinaire, avec un foncier peu cher. Si on est Américain et que l'on désire s'installer en Europe, c'est le coin idéal », promet Luc Gaillet. Mulhouse Alsace Éco 2020, justement, prévoit l'implantation d'une vingtaine d'entreprises internationales. La communauté d'agglomération de Mulhouse ne souhaite pas « privilégier un secteur par rapport à un autre », mais plutôt « saisir les opportunités » créées par son attractivité et par l'effet TGV. ■

PAGE SUIVANTE  
Consommer moins  
ça rapporte

## Un train pour l'EuroAirport

Mulhouse rêve d'une Eurogare, modèle d'intermodalité relié à l'Europe entière. Plusieurs pièces du puzzle se mettent en place : un tramway sur le parvis, deux TGV (Est et Rhin-Rhône) sur les rails, une liaison ferroviaire avec Fribourg réactivée d'ici à un an et le projet de prolonger jusqu'en Sud-Alsace les « Pendolino » reliant Milan à Bâle... Manque encore le raccordement ferroviaire qui mettra la gare à moins de quinze minutes de l'EuroAirport, un projet vieux de plus de vingt ans. L'aéroport franco-suisse, qui concentre 6 400 emplois et qui pourrait franchir le cap des 5 millions de passagers

cette année, n'est pour l'heure accessible que par la route. Un frein à sa compétitivité et à l'attractivité du territoire, selon dix collectivités françaises, suisses et allemandes. Elles ont créé l'année dernière une association de lobbying « afin d'optimiser les délais de procédures, d'assurer les financements et de fédérer les acteurs locaux ». Selon les estimations actuelles, il faudrait déboursier 200 millions d'euros pour construire une dérivation de 6 km sur la ligne Bâle - Mulhouse existante. L'année 2012 devrait être consacrée au tour de table financier, en vue d'une mise en service en 2017. ■