

L'EXPRESS

**DIJON, BESANÇON, MULHOUSE,
BELFORT, MONTBÉLIARD**

**A qui profitera
le TGV ?**



DOSSIER RÉALISÉ PAR BENJAMIN PEYREL
REPORTAGE PHOTO : MICHEL FERCHAUD/ANDIA POUR L'EXPRESS
RÉDACTEUR EN CHEF : MICHEL FELTIN

Les inconnues d'un grand projet

Si elles l'attendent avec impatience depuis bientôt trente ans, les quatre villes traversées par la LGV Rhin-Rhône ne fondent pas d'espoirs démesurés sur l'arrivée de la grande vitesse.

BENJAMIN PEYREL

Il arrive ! Dans moins de trois semaines, le 11 décembre, le fleuron du rail français fera ses premiers tours de roues officiels sur les voies de la LGV Rhin-Rhône. Et le moins que l'on puisse dire c'est qu'il s'est fait attendre.

L'histoire commence en 1985, quand l'idée germe dans le cerveau de Jean-Pierre Chevènement. Le maire de Belfort, alors ministre socialiste, s'inquiète du projet de TGV Est qui, reliant Paris à Strasbourg, laisserait la Franche-Comté à l'écart du réseau français de la grande vitesse. Une catastrophe pour une région déjà enclavée et frappée de plein fouet par la crise économique. Usant de son influence au sommet de l'Etat, il obtient finalement l'inscription de la LGV Rhin-Rhône aux schémas directeurs européens et français des liaisons ferroviaires. Vingt-six ans plus tard, le nez effilé du TGV va faire son entrée dans les gares de Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard et Mulhouse.

On pourrait s'attendre à des explosions de joie. Et pourtant non... Certes, il y a eu – et il y aura encore –



L. BONAVENTURE/AFIP

FIER Le 8 septembre, sur les quais de la nouvelle gare de Belfort-Montbéliard, Nicolas Sarkozy a tenu à saluer « les prouesses réalisées par les entreprises françaises pour créer cette nouvelle ligne ».

Une ville qui accueille un TGV ne connaît pas nécessairement un boom économique

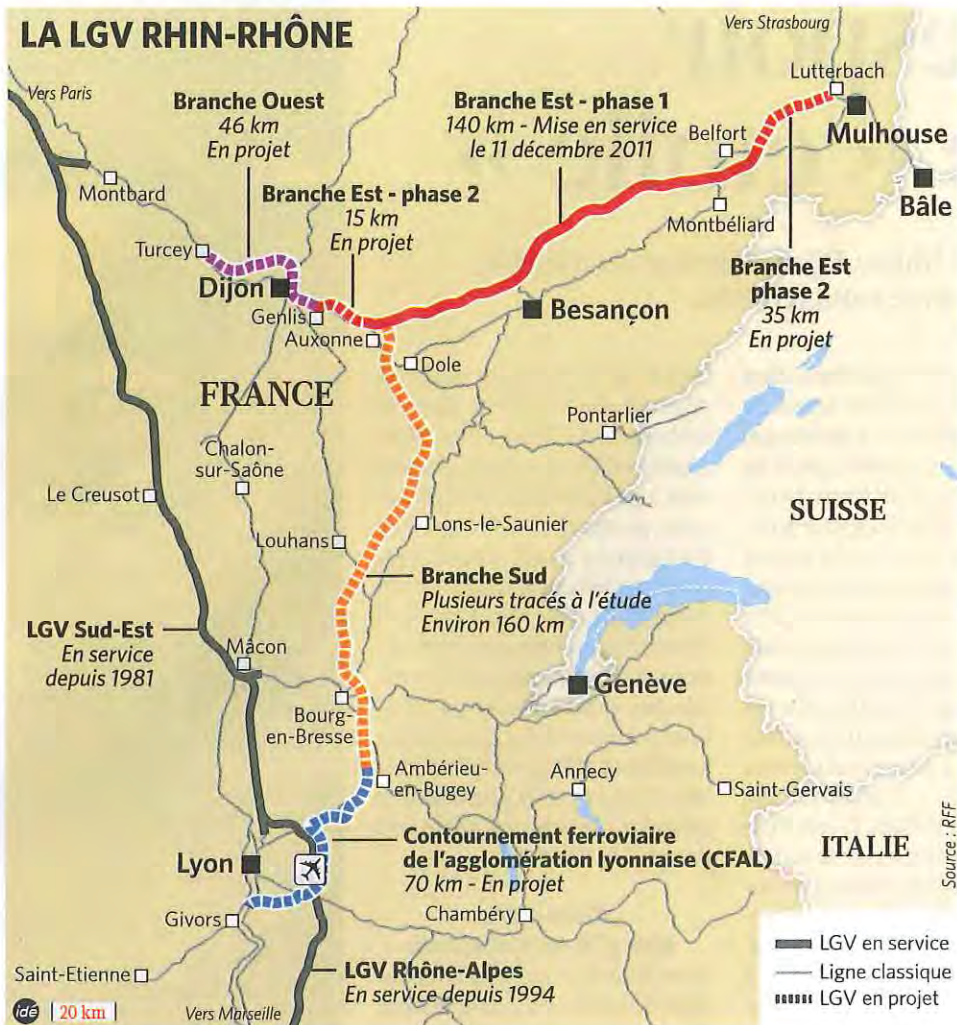
des cérémonies d'inauguration, des rubans coupés et des congratulations. Le 8 septembre dernier, Nicolas Sarkozy est même venu fouler les quais de la nouvelle gare de Belfort-Montbéliard, affirmant sa fierté devant « les prouesses réalisées par les entreprises françaises pour créer cette nouvelle ligne ». Bien sûr, on peut se féliciter que cette LGV soit la première du genre à relier des régions entre elles... sans passer par Paris. Une petite révolution dans une France encore empreinte de culture jacobine ! Evidemment, l'immense majorité des élus, des chefs d'entreprises et des voyageurs se réjouissent de la mise en service prochaine d'une ligne les rapprochant de Paris, de Strasbourg ou de Lyon et censée doper leur attractivité. Et ils investissent : pour surfer sur la vague TGV, régions, départements et agglomérations ont lancé, à la mi-octobre, une campagne de communication destinée à améliorer la visibilité de la Franche-Comté au niveau national. Coût de l'opération : deux millions d'euros. Environ deux euros par habitant.

Pour autant, on est loin de l'euphorie générale qui régnait jusqu'à

la fin des années 1990 lors de l'ouverture d'une telle infrastructure. « Nous sommes satisfaits, mais mesurés, affirme Marie-Guite Dufay (PS), présidente de la région Franche-Comté. Le TGV n'est qu'un outil et il reste beaucoup de travail à mener pour tirer les bénéfices de son arrivée. » Même modération du côté de Jean-Marie Bockel. « Il ne faut pas s'attendre à un effet mécanique sur notre économie, avertit le président (Gauche moderne) de Mulhouse Alsace Agglomération. Cet effet, on l'aura en fonction de ce que l'on fera ou non pour valoriser cette arrivée. »

Il faut dire qu'en vingt-six ans l'ambiance a changé. Oublié le temps où le TGV était largement considéré comme la locomotive du développement territorial, le moyen infaillible pour attirer dans une ville entreprises, touristes et habitants. « Il y a eu longtemps une maladroite confusion entre "accessibilité" et "attractivité", note Pascal Bérion, maître de conférences en géographie de l'aménagement à l'université de Franche-Comté. Les élus en sont de plus en plus conscients : les systèmes de transport ne sont que des équipements

LA LGV RHIN-RHÔNE



qui supportent et organisent la circulation, non des générateurs de développement économique.»

Cette thèse est confirmée par une récente étude du cabinet Deloitte qui a ausculté plusieurs villes européennes. Son verdict :

il n'y a pas « d'automatisme des retombées économiques de la grande vitesse ferroviaire ». En clair, ce n'est pas parce qu'une ville accueille un TGV qu'elle connaît nécessairement un boom économique et un bond démogra-

phique ni qu'elle voit débarquer dans ses rues des cohortes de visiteurs. « Certaines en ont bénéficié, d'autres non. Ce qui démontre que le succès ne vient pas du TGV lui-même, mais des stratégies développées par les acteurs locaux, affirme Hartmut Kramer, le responsable de l'étude. La volonté politique de préparer le territoire et l'anticipation sont des prérequis fondamentaux. »

Des enjeux différents selon les collectivités

Dans les quatre agglomérations concernées par l'arrivée prochaine du TGV, on répond – évidemment – que rien n'a été laissé au hasard. Et, de fait, les projets existent, de taille et d'ambition différentes selon les lieux. Traversée de part en part, la Franche-Comté compte se rapprocher des métropoles lyonnaise, strasbourgeoise et parisienne, tout en renforçant les liens entre les pôles urbains de Besançon, Belfort et Montbéliard. Les attentes sont beaucoup moins fortes à l'extrémité ouest de la LGV, en Bourgogne, où l'on dispose déjà d'une liaison rapide avec Paris. De même, les villes de Dijon ou de Mulhouse, desservies par leur gare centrale, n'ont pas les mêmes problématiques que Besançon ou Belfort-Montbéliard, dont les points d'accès au réseau sont repoussés en périphérie. Autant dire que les enjeux ne sont pas les mêmes pour chacune des collectivités. La preuve dans les pages suivantes. ●

À QUAND LA SUITE ?

La mise en service des 140 kilomètres de voies nouvelles reliant Villers-les-Pots, à l'est de Dijon, à Petit-Croix, à l'ouest de Belfort, ne devrait être qu'une première étape dans la constitution de la LGV Rhin-Rhône. Car si l'on s'en tient au projet construit au début des années 1990, 200 autres kilomètres devraient s'y ajouter à plus ou moins brève échéance. Une cinquantaine dans le prolongement de cette pre-

mière branche, entre Villers-les-Pots et Dijon d'un côté, Petit-Croix et Mulhouse de l'autre ; 160 entre Dijon et le contournement ferroviaire de Lyon (branche sud) et une quarantaine d'autres entre Dijon et Turcey (branche ouest). Mais l'achèvement de ces tranches supplémentaires, initialement prévu pour 2020, a du plomb dans l'aile.

Pour des raisons financières, d'abord. En ces temps de crise,

il est difficile de trouver les 5 milliards nécessaires. Si les choses semblent en bonne voie pour la seconde tranche de la branche est – Nicolas Sarkozy a promis que l'Etat participerait et les régions concernées se sont déjà réparties les charges –, pour les autres, en revanche, les caisses sont vides.

Pour des raisons politiques, ensuite. Après les Verts et les associations de riverains, plusieurs élus s'opposent désormais au projet

présenté par Réseau ferré de France (RFF), qui fait cohabiter, sur la branche sud, transport de marchandises et trains de voyageurs. Marie-Guite Dufay, comme le sénateur-maire (PS) de Dijon, François Rebsamen, jugent cette option non rentable et – les trains y circuleraient plus lentement que sur une LGV classique – incompatible avec l'idée de départ : relier Lyon et Strasbourg en moins de trois heures. L'impasse. ●

DIJON Un espoir nommé « étoile »

Avec l'arrivée de la LGV Rhin-Rhône, Dijon redevient un véritable carrefour ferroviaire. Et se tourne enfin vers l'est.

NOMBRE DE DESERTES TGV, ALLER-RETOUR, APRÈS ET AVANT (*) L'OUVERTURE DE LA LGV RHIN-RHÔNE POUR :

PARIS

16 (14*)

STRASBOURG

2 directs

+ correspondances TER à Mulhouse (pas de direct*)

LYON

7 (4*)

BESANÇON

14 (5*)

BELFORT-MONTBÉLIARD

7 (pas de direct*)

MULHOUSE

11 (pas de direct*)

Le 11 décembre prochain, Dijon prendra une petite revanche sur le destin... Ce destin qui, lors des premiers tours de roues du TGV Paris-Lyon, en 1981, avait laissé la capitale bourguignonne à l'écart de la grande vitesse ferroviaire – la privant ainsi de son statut d'étape entre les deux métropoles et de la rente qui allait avec. Trente ans après, la capitale des ducs compte sur la branche est de la LGV Rhin-Rhône pour retrouver une place au cœur du réseau ferré français. « 16 allers-retours quotidiens vers Paris, 11 vers Mulhouse et 7 vers Lyon et le sud de la France, c'est exceptionnel, reconnaît Jean-Jacques Henry, le directeur du TGV Rhin-Rhône à la SNCF. C'est même nettement plus que ce que la taille de l'agglomération pouvait laisser espérer. »

Certes, il faudra attendre les hypothétiques ouvertures des branches sud et ouest (voir page V) pour que Dijon s'affirme comme un carrefour ferroviaire européen, mais en attendant le déblocage de ces deux dossiers, les politiques ne cachent pas leur satisfaction. « Le 11 décembre, Dijon se trouvera à deux heures de Strasbourg et s'ouvrira vers les régions dynamiques de l'axe rhénan : l'Alsace, la Suisse et l'Allemagne, se félicite le sénateur-maire (PS), François Rebsamen. Sur le plan touristique et économique, les retombées sont prometteuses. » Un optimisme partagé par le chef de file de l'opposition municipale : « La LGV est un atout majeur en termes d'attractivité et de développement », confirme François-Xavier Dugourd (UMP).

Un atout majeur ? Peut-être. Toujours est-il que, pour le moment,

cette nouvelle ligne à grande vitesse ne semble pas soulever un immense enthousiasme dans les rues dijonnaises. « C'est assez compréhensible, juge Valérie Facchinetti-Mannone, géographe à l'université de Bourgogne. La LGV n'améliorera pas franchement la liaison Dijon-Paris, mais celle vers l'est de la France. Or, les Dijonnais sont nettement plus tournés vers la capitale que vers Mulhouse ou Strasbourg, deux villes qui étaient jusqu'alors difficilement atteignables. Cette nouvelle ligne changera peut-être les choses, mais cela prendra du temps. »

Elaboration d'un pôle métropolitain

Sans doute est-ce la raison pour laquelle la ville n'a pas développé de projets urbains particuliers en vue de l'ouverture de cette ligne nouvelle, contrairement à ses voisines, Besançon, Montbéliard et Belfort. Certes, le chantier de rénovation de la gare est presque achevé, mais la vétusté du bâtiment rendait l'opération quasi obligatoire. Bien sûr, deux lignes de tramway traverseront bientôt la ville, mais elles ne seront inaugurées qu'à la fin de l'année 2012. Quant aux quartiers en construction dans l'agglomération, leur développement n'est pas directement lié à l'arrivée du fleuron du rail français.

Non, si la capitale bourguignonne mise sur le TGV, c'est moins pour remodeler son visage que pour resserrer, à terme, les liens avec Mulhouse, Belfort, Montbéliard et surtout Besançon. « Avec Jean-Louis Fousseret (NDLR : maire PS de Besançon), nous travaillons à l'élaboration d'un pôle métro-



CHANTIER La ville mise sur la rénovation de la gare et de ses environs pour améliorer son image.

politain, affirme François Rebsamen. Nous devons trouver le meilleur moyen de collaborer pour peser au niveau national et européen. En nous rapprochant, le TGV peut devenir un outil essentiel. » Si les contours de ce pôle métropolitain restent à déterminer et sa gouvernance à inventer, les premières initiatives commencent à voir le jour. Rejointes récemment par celle de Montbéliard, les universités des deux villes se sont d'ores et déjà rassemblées dans un pôle de recherche et d'enseignement supérieur (Pres). De la même manière, les CHU des capitales bourguignonne et franc-comtoise multiplient les collaborations en matière de recherche et de formation... « C'est bien la preuve que Bourgogne et Franche-



**MEILLEUR
TEMPS DE
PARCOURS,
APRÈS
ET AVANT (*)
L'OUVERTURE
DE LA LGV
RHIN-RHÔNE
POUR :**

PARIS
1 h 40 (1 h 40*)

STRASBOURG
1 h 55
(3 h 40 via Besançon*)

LYON
1 h 40 (1 h 40*)

BESANÇON
30 min
pour la gare d'Auxon
et pour la gare
de Viotte
(52 min*)

**BELFORT-
MONTBÉLIARD**
50 min (2 h*)

MULHOUSE
1 h 2 (2 h 30*)

Comté sont capables d'oublier les guerres ancestrales pour travailler ensemble », se félicite Marie-Guite Dufay (PS), la présidente de la région Franche-Comté.

Reste maintenant à déterminer quel rôle la LGV Rhin-Rhône peut jouer dans la constitution de ce pôle métropolitain. Car s'il réduit les distances – Dijon et Besançon ne seront plus qu'à 20 minutes l'une de l'autre – le TGV est encore loin d'être un métro ! Pis : en raison du prix des billets et de l'éloignement de la gare de Besançon du centre-ville, une étude menée par le laboratoire Théma, commun aux deux universités, démontre que le train à grande vitesse ne ferait pas le poids face au TER ou à la voiture. En termes de coût comme de... rapidité. Un comble. ●

VERS L'ABANDON DE LA BRANCHE OUEST ?

Çe devrait être la troisième branche de l'étoile ferroviaire dijonnaise : une fraction de ligne à grande vitesse, longue d'une petite centaine de kilomètres, reliant la commune de Montbard à celle de Genlis. Une manière de relier les voies de la ligne Paris-Lyon à celles de la LGV Rhin-Rhône. Las... Initialement prévue pour 2020, l'ouverture de la branche ouest pourrait être reportée aux calendes grecques. « Elle n'est pas abandonnée, mais elle n'est plus à l'ordre du jour », affirme ainsi François Rebsamen.

Sur le papier, pourtant, la construction de ce tronçon pouvait sembler séduisante. Outre une réduction du temps de parcours entre Paris, la Bourgogne, la Franche-Comté et l'Alsace, elle aurait permis – associée à la branche sud (voir pages II-III) – de proposer un itinéraire alternatif à la LGV Paris-Lyon-Marseille, qui frôle la

saturation. D'ailleurs, si une partie du trajet (entre Turcey et Montbard) n'a pas encore été définie, « le couloir de passage dans l'agglomération dijonnaise a déjà été classé par le préfet, explique Xavier Gruz, directeur du projet chez Réseau ferré de France (RFF). Ce qui signifie que l'on ne peut pas construire dans ces secteurs de bâtiments qui pourraient mettre en péril la future construction de cette voie ».

Mais la branche ouest coûte cher : plus de deux milliards d'euros. Une somme trop élevée pour l'Etat, comme pour les collectivités, dont les finances sont aujourd'hui au plus mal. En conséquence, le projet est désormais enterré et, avec lui, l'idée de construire une nouvelle gare dijonnaise dont l'aspect et l'emplacement (sur le site de Porte-Neuve, au nord-est du centre-ville) ont pourtant déjà été définis. En vain, pour le moment. ●

Besançon

Une gare de plus ou une gare de trop ?

NOMBRE DE DESSERTES TGV, ALLER-RETOUR, APRÈS ET AVANT (*) L'OUVERTURE DE LA LGV RHIN-RHÔNE POUR :

PARIS

9 dont 1 à Viotte, 5 à Auxon, 3 dans les deux gares (6*)

STRASBOURG

5 directs (1 direct*)

LYON

5 (1*)

MÉDITERRANÉE

4 dont 3 pour Marseille, 1 pour Montpellier (1 direct pour Marseille*)

DIJON

14 (5*)

BELFORT-MONTBÉLIARD

11 dont 10 à Auxon, 1 à Viotte (4 directs : 2 pour Belfort, 2 pour Montbéliard*)

MULHOUSE

11 (1*)

Si elle n'a pas obtenu que la LGV Rhin-Rhône desserve son centre-ville, la capitale de la Franche-Comté mise sur des liaisons rapides entre Viotte et Auxon pour assurer son développement.

Le débat était au cœur des élections municipales de 2001 et de 2008. Il reste au centre des préoccupations bisonnines. Avec sa gare nouvelle, construite sur la commune d'Auxon, à une quinzaine de kilomètres du centre-ville, la capitale du Doubs bénéficiera-t-elle pleinement de la LGV Rhin-Rhône ? Vent debout contre cette « gare betterave », les Verts en avaient fait à l'époque un casus belli. En cause ? « L'éloignement, qui conduira les Bisontins à emprunter leur voiture pour aller prendre le train ; le coût, mais aussi les risques d'étalement urbain à proximité d'une zone naturelle protégée », énumère Benoît Cypriani, le président du groupe Europe Ecologie-Les Verts au conseil municipal.

De fait, la situation n'est pas idéale. Certes, à partir du 11 décembre, les TGV seront plus nombreux à s'arrêter à Besançon. Bien sûr, les liaisons avec des villes comme Lyon ou Strasbourg s'amélioreront substantiellement (voir l'encadré). Mais, paradoxalement, « l'implantation de la gare Besançon-Franche-Comté TGV en périphérie va rendre fragile la perception d'un gain d'accessibilité », affirme le géographe Pascal Bérion. Tout simplement parce qu'entre le temps de trajet et l'attente des correspon-

dances, il faudra compter environ trente minutes pour rejoindre le centre-ville depuis Auxon. Ce qui, dans le cas de certaines liaisons avec Paris, depuis le cœur de la préfecture du Doubs, annule presque totalement le gain de temps acquis grâce au passage de la ligne à grande vitesse !

Un inconvénient de taille que Besançon compte compenser en misant sur « l'intermodalité ». En clair, l'utilisation de modes de transport différents pour réaliser un seul parcours. Contrainte, sous la pression de la SNCF et de Réseau ferré de France (RFF), de voir la majorité des TGV passer au fond de son jardin, la préfecture franc-comtoise a néanmoins obtenu que sa gare centrale soit



CENTRALE Tram, vélos, TER... la gare Viotte va devenir un pôle d'échange « multimodal ».



INCONVENIENT La gare Besançon-Franche-Comté TGV sera implantée à Auxon, à 15 kilomètres du centre-ville.

la transformation de la gare Viotte en pôle d'échange intermodal, permettra de diffuser l'effet TGV à travers toute l'agglomération », affirme Jean-Louis Fousseret (PS), le maire de Besançon.

Contrairement à ce que craignaient les détracteurs du projet, l'ancienne gare centrale de Besançon n'est donc pas condamnée à mourir. Mieux : elle pourrait devenir le nouveau cœur de l'agglomération, grâce à la requalification du bâtiment et de ses alentours. « Un dossier très complexe », selon Jean-Louis Fousseret, dont le financement, évalué à 16 millions d'euros, implique non seulement les collectivités, mais aussi la SNCF et RFF. De fait, le chantier promet d'être imposant, puisqu'il s'agit d'offrir une entrée nord à la gare (via les rues Bruant et de Vesoul) et de la transformer en un pôle de transport complet, accueillant quelques TGV, mais surtout les navettes reliant le centre-ville à la gare d'Auxon, des TER, le futur tramway, ainsi que des voitures en



autopartage et des vélos en libre-service. La fameuse « intermodalité ».

Si la vieille idée de bâtir sur le site un palais des congrès semble aujourd'hui mise entre parenthèses, celle d'accueillir dans le quartier de nouvelles activités de bureau a, en revanche, le vent en poupe. « C'est une bonne solution, reconnaît Valérie Facchinetti-Mannone, géographe à l'université de Dijon. Parce qu'il y a du foncier disponible, mais surtout parce que les entreprises tertiaires

préfèrent généralement s'implanter à proximité du centre-ville, plutôt qu'en périphérie, afin de gagner du temps. En revanche, ce nouveau quartier risque de faire de l'ombre à la zone d'activité prévue à côté de la gare TGV d'Auxon. »

Habiller Pierre sans déshabiller Paul... Voilà la quadrature du cercle que devra résoudre la capitale franc-comtoise. Une situation d'autant plus complexe que les abords des deux gares ne sont pas les seules zones destinées à attirer les entreprises. A quelques

encablures d'Auxon, le parc d'activités Temis, ouvert en 2000, n'a pas encore fait le plein. Et, comme on l'affirme dans l'entourage du maire, « il reste prioritaire ».

Rien n'est prêt pour accueillir de nouvelles entreprises

A vrai dire, cela tombe plutôt bien. Car il suffit de se rendre dans la périphérie nord de l'agglomération pour se rendre compte qu'autour de la gare « Besançon-Franche-Comté TGV », rien n'est prêt pour accueillir de nouvelles entreprises. Estimé à 23 millions d'euros, l'aménagement de la zone de 90 000 mètres carrés a été repoussé à 2012, « en raison notamment de contraintes environnementales et de la présence d'espèces protégées », explique-t-on au Grand Besançon. Quant à l'accès routier, longtemps bloqué pour des raisons de financement, il est, lui aussi, loin d'être totalement achevé. Si tout se passe bien, il faudra attendre 2013 pour voir arriver les premiers des 3 000 à 3 500 salariés espérés par les services de l'agglomération bisontine. Trop tard ? « Difficile à dire, mais il est évident que les conditions ne sont pas idéales, répond Valérie Facchinetti-Manonne. L'agglomération de Belfort-Montbéliard dispose d'un projet équivalent à côté de sa propre gare TGV et elle, elle est prête. » Résultat : si des sociétés cherchent à s'implanter, elles pourraient bien aller regarder du côté des voisins du nord de la Franche-Comté. ●

MEILLEUR TEMPS DE PARCOURS, APRÈS ET AVANT (*) L'OUVERTURE DE LA LGV RHIN-RHÔNE POUR :

PARIS
2 h 5
depuis Auxon (2 h 31*)

STRASBOURG
1 h 40
depuis Auxon (2 h 18*)

LYON
1 h 55
depuis Auxon (2 h 22*)

MÉDITERRANÉE
3 h 45
pour Marseille (4 h 15*)
4 h
pour Montpellier (aucune liaison*)

DIJON
30 min
depuis Auxon
45 min
depuis Viotte (52 min*)

BELFORT-MONTBÉLIARD
25 min
(50 min*)

MULHOUSE
50 min
(1 h 22*)

LE TRAM QUI POURRAIT TOUT CHANGER

Il n'arrivera que quatre ans après l'ouverture de la LGV Rhin-Rhône, mais le tramway devrait donner toute sa mesure au futur « Pôle d'échange multimodal » de la gare Viotte. Derrière ce nom abscons se dissimule la plaque tournante du futur réseau de transports de l'agglomération bisontine. TGV, TER, bus urbains, cars interurbains et – bien sûr – trams se croiseront

bientôt dans ce cœur battant à partir duquel les voyageurs pourront gagner de multiples destinations : la gare TGV d'Auxon, le centre historique, mais aussi, à l'ouest, le CHU et les sites universitaires des Hauts-du-Chazal, et, à l'est, la zone commerciale des Marnières. Un projet structurant qui, selon Jean-Louis Fousseret, « renforcera l'attractivité et le dynamisme économique de

l'agglomération tout entière ».

Une position que partage Jean Rosselot, le chef de file de l'opposition UMP, qui aurait néanmoins « préféré un réseau de bus en site propre, plus adapté à la taille de l'agglomération et, surtout, nettement moins cher ». On le comprend : avec ses 14 kilomètres et ses 31 stations, la ligne atteindra tout de même la bagatelle de 248 millions d'euros.

Un choix que la mairie assume : non seulement ce coût reste plutôt faible pour un tramway, mais le nouvel équipement a d'autres avantages : une capacité supérieure, un meilleur respect de l'environnement, sans oublier un plus grand pouvoir de séduction, susceptible de convaincre davantage de Bisontins de laisser leur voiture au garage. Verdict en 2015. ●

Belfort-Montbéliard

La gare au centre de l'aire urbaine

En desservant un secteur situé à équidistance des deux villes, la LGV Rhin-Rhône pourrait favoriser le rapprochement entre les deux villes. A condition que chacun y mette du sien.

NOMBRE DE DESSERTES TGV, ALLER-RETOUR, APRÈS L'OUVERTURE DE LA LGV RHIN-RHÔNE POUR :

PARIS

8 (2*)

STRASBOURG

5 (1*)

LYON

5 (2*)

MÉDITERRANÉE

4 dont 3 pour Marseille, 1 pour Montpellier (1 pour Marseille*)

DIJON

7 (pas de direct*)

BESANÇON

11 dont 1 pour la gare Viotte (4 directs*)

MULHOUSE

11 (1*)

Entre Belfort la catholique et Montbéliard la protestante, « remettre l'église au centre du village » n'aurait pas grand sens. En revanche, placer la gare TGV au cœur de l'Aire urbaine pourrait bien relever du coup de maître. C'est, du moins, le rêve des élites locales. L'idée germe au début des années 1980, quand Jean-Pierre Chevènement, alors maire de Belfort, suscite la création de l'association aire urbaine 2000, une structure destinée à améliorer la coopération entre deux villes distantes d'à peine quelques kilomètres, mais séparées par plusieurs siècles de méfiance. Trente ans plus tard, l'initiative se traduit enfin dans la pierre, avec l'ouverture de la gare TGV Belfort-Montbéliard.

Situé à égale distance des deux villes, le nouvel équipement est appelé à devenir le centre de gravité d'une agglomération d'environ 300 000 habitants. « Une vitrine de l'aire urbaine [NDLR : le syndicat mixte rassemblant près de 200 communes, dont celles de Belfort, Montbéliard, Héricourt et Delle] plutôt qu'une gare betterave », selon l'expression d'Yves Ackermann, le président (PS) du conseil général du Territoire de Belfort. « Le projet est plus complexe qu'à Besançon, mais son potentiel est supérieur, observe la géographe Valérie Facchinetti-Manonne. Notamment parce que la gare s'installe sur un secteur qui fait l'objet de nombreux programmes de développement des-

tinés à cimenter l'aire urbaine. »

Car si les alentours de la gare restent encore largement champêtres, le paysage de cette zone médiane devrait être rapidement bouleversé. Après l'un des sites de l'université technologique de Belfort-Montbéliard (UTBM), c'est un hôpital – commun aux deux villes – de 750 lits et 73 000 mètres carrés qui y élira domicile à l'horizon 2014. Dans l'intervalle, les premiers bâtiments d'un parc d'activités de 60 hectares seront sortis de terre. A terme, 200 000 mètres carrés de bureaux pourraient ainsi voir le jour, susceptibles d'accueillir plusieurs milliers de salariés. Si aucune habitation n'est prévue sur le site – avec le risque d'en faire une zone déserte la nuit –, cet espace doit, à terme, devenir le poumon économique de la métropole.

Une desserte assurée par quelques navettes routières

C'est en tout cas le pari des élus et des patrons, qui misent sur le TGV pour faire décoller le nord de la Franche-Comté. « Coincé entre Strasbourg et Besançon, notre attractivité a longtemps été négligée, étouffée, note Etienne Butzbach, maire chevènementiste de Belfort. Et l'attractivité, ce n'est pas que le tourisme. Notre tissu économique et industriel a aussi ses charmes... Que le TGV va mettre en valeur. » Alain Seid, président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Territoire de Belfort, le confirme : « Il ne faut



pas rêver : nous ne sommes pas au bord de la Méditerranée et nous n'attirerons pas les sièges sociaux de grandes entreprises. Mais de nombreux sous-traitants de groupes comme Alstom ou General Electric pourront trouver chez nous l'opportunité de créer un second site. »

A voir. Car si les élus ont parfaitement anticipé l'arrivée du fleuron du rail français en développant des zones d'activité, ils n'ont pas fait preuve du même entrain pour assurer la desserte de la nouvelle gare. Si cette dernière accueillera quotidiennement 28 TGV et rapprochera nettement l'Aire urbaine de la capitale, elle restera difficile d'accès depuis les centres-villes respectifs de Belfort et Montbéliard. Par les transports en commun, du moins. Belfort n'y sera relié qu'à partir de 2015, avec la réouverture de la ligne Belfort-Delle (voir l'encadré page IX). Les Montbéliardais ne peuvent compter pour s'y rendre que sur quelques navettes routières, en attendant l'hypothétique mise en service d'un futur réseau de bus rapides. Quant à



PARI Outre la nouvelle gare TGV, le secteur fait l'objet de nombreux programmes de développement destinés à cimenter l'aire urbaine, et, à terme, devenir le poumon économique de la métropole.

imaginer un dispositif reliant une ville à l'autre en passant par la gare, cela relève encore du rêve d'urbaniste...

Car, du côté des élus, on est encore loin d'aboutir à une unification de l'Aire urbaine. Etienne Butzbach et Pierre Moscovici, le président (PS) de la Communauté

d'agglomération du pays de Montbéliard, ont beau s'y déclarer favorables, les dossiers avancent à pas comptés. Ainsi, alors que tous mettent en avant les avantages qui découleraient de la création d'une métropole de 300 000 habitants, il n'existe pas encore un seul document de planification englobant,

dans son ensemble, ce territoire urbain, sur lequel trois agglomérations et trois départements exercent leur pouvoir. L'arrivée du TGV suffira-t-elle, à elle seule, à dynamiser un processus englué dans les rivalités de clocher et les querelles politiques ? Rien n'est moins sûr. ●

VERS LA SUISSE, DES BUS EN ATTENDANT LES TRAINS

Réclamée à cor et à cri par les élus du Territoire de Belfort et leurs homologues suisses, la réouverture de la ligne Belfort-Delle ne sera finalement effective qu'en 2015. Soit quatre ans après l'arrivée de la LGV Rhin-Rhône dans la gare TGV flamboyante neuve de Belfort-Montbéliard et trois ans après la date initialement prévue...

Progressivement désaffectée dans les années 1990, cette portion d'une vingtaine de kilomètres est pourtant d'une importance capitale. D'abord parce qu'elle était

la condition de la participation suisse au financement de la LGV Rhin-Rhône. Ensuite parce qu'elle permettra enfin de relier la nouvelle gare au centre-ville belfortain et à la Suisse. « Quand on pense que cette gare TGV va ouvrir sans aucune connexion ferroviaire avec les villes alentour, c'est une aberration, vitupère Colette Dazy, présidente de l'Association des usagers des transports de l'aire urbaine (AUTAU). Cela promet quatre ans de galère aux voyageurs pour qui le seul moyen d'accès restera la route. »

Le seul moyen ? Pas tout à fait. Bien conscientes du problème, les collectivités locales concernées ont mis sur pied un ensemble de mesures provisoires. Dès le 11 décembre, une ligne de bus reliera la gare de Delle à celle de Meroux, via Belfort. « Un véhicule partira toutes les vingt minutes avec des horaires calés sur ceux des départs et arrivées des TGV, glisse David Asséo, délégué aux transports de la République et Canton du Jura suisse, cofinancier du projet. A partir de Delle, les Suisses ne seront

plus qu'à trois heures de Paris. »

Depuis Montbéliard, une offre cadencée de TER permettra de rejoindre plus facilement Belfort afin d'y prendre un bus pour la gare TGV. Il sera également possible d'accéder à cette dernière en empruntant des navettes routières, partant d'Audincourt et desservant la gare de Montbéliard et l'usine PSA. A terme, la gare TGV devrait bénéficier d'un accès au réseau de transport de l'agglomération digne de son statut. Mais, d'ici là, il faudra se contenter de ce pis-aller. ●

MEILLEUR TEMPS DE PARCOURS, APRÈS ET AVANT (*) L'OUVERTURE DE LA LGV RHIN-RHÔNE POUR :

PARIS
2 h 17 (3 h 40*)

STRASBOURG
1 h 13 (1 h 30*)

LYON
2 h 23 (3 h 13*)

MÉDITERRANÉE
4 h 13
pour Marseille (5 h 6*)
4 h 19
pour Montpellier
(aucune liaison*)

DIJON
50 min (2 h*)

BESANÇON
25 min
(50 min*)

MULHOUSE
22 min
(33 min*)

Mulhouse

Un œil sur Strasbourg

L'arrivée prochaine de la LGV Rhin-Rhône relance un vieux rêve local : rejoindre Strasbourg pour former une grande métropole alsacienne.

NOMBRE DE DESERTES TGV, ALLER-RETOUR, APRÈS ET AVANT (*) L'OUVERTURE DE LA LGV RHIN-RHÔNE POUR :

PARIS
11 (7*)

LYON
6 (1*)

MÉDITERRANÉE
5 dont
3 pour Marseille,
2 pour Montpellier
(1 pour Marseille*)

DIJON
11 (pas de direct*)

BESANÇON
10 (1*)

BELFORT-MONTBÉLIARD
11 (1*)

Deux LGV se croisant en plein centre-ville, un aéroport international situé à une poignée de kilomètres, trois lignes de tramway, une autre de tram-train, des bus urbains et interurbains... Rares sont les agglomérations de moins de 300 000 habitants à pouvoir mettre en avant de telles infrastructures de transport. « A Mulhouse, le TGV Rhin-Rhône n'est pas un initiateur de projets, confirme le géographe Pascal Bérion. Ce sera la cerise sur un gâteau déjà très acceptable sans lui. » Et qui deviendra franchement appétis-

sant dès l'entrée en gare des premières rames, le 11 décembre prochain.

Les élus, d'ailleurs, ne s'y trompent pas. Sans tomber dans l'optimisme béat, ils affichent une belle confiance. « Nous n'avons plus de complexes à nourrir », glisse ainsi Jean Rottner, le maire (UMP) de la ville. Interrogé par des chefs d'entreprises, début octobre, Jean-Marie Bockel, le président (Gauche moderne) de la toute jeune Communauté d'agglomération (M2A) renchérit : « Nous avons une carte majeure à jouer grâce aux infrastructures de transport public. Non seulement elles confortent le tourisme mais, associées à de nouveaux pôles économiques comme le site Gare, elles attireront de nouvelles sociétés et permettront à celles déjà présentes, et qui veulent s'agrandir, de rester ici. »

A bien regarder, Mulhouse semble effectivement pouvoir prétendre au titre de grande gagnante de la LGV Rhin-Rhône. Située à son extrémité est, elle voit ses liaisons vers Paris, Lyon, la Franche-Comté et la Méditerranée se multiplier, tandis que les temps de parcours raccourcissent. Transformée en carrefour

CE N'EST QU'UN DÉBUT...
Depuis l'arrivée du tramway, en 2006, puis celle du tram-train, la gare est devenue le carrefour des transports en commun de l'agglomération et le cœur d'un vaste projet urbain.



C. RECOURA/RF



L. CHARRIER/TOM/RF

STRATÉGIE Lancée en mai dernier, la constitution d'un pôle métropolitain avec Strasbourg (ici, la gare) doit s'achever le 1^{er} janvier 2012.

ferroviaire européen, elle raffermira ses relations avec les métropoles voisines de Suisse et d'Allemagne. Desservie par sa gare historique, à proximité immédiate du centre-ville, elle peut profiter à plein d'un éventuel « effet TGV », contrairement à Besançon, Belfort, ou Montbéliard, dont les gares nouvelles sont rejetées en périphérie.

La gare... est justement le site où l'on mesure le mieux l'impact de la nouvelle LGV. Depuis l'arrivée du tramway, en 2006, puis celle du tram-train, l'imposant bâtiment est devenu le carrefour des transports en commun de l'agglomération et le cœur d'un vaste projet urbain. L'objectif est simple : faire du quartier l'un des poumons économiques de la ville. S'étendant des voies ferrées au canal Rhin-Rhône et du quai d'Oran au quai d'Alger, une zone d'activité concertée (ZAC) de 23 hectares devrait voir progressivement s'implanter plusieurs dizaines de bâtiments neufs. D'ici à 2025, 50 000 mètres car-



rés de bureaux sont censés sortir de terre, ainsi qu'un hôtel et un centre d'affaires. Un pôle tertiaire qui, selon ses promoteurs, permettrait d'asseoir l'ambition métropolitaine de Mulhouse.

Car l'objectif est bien là : en rendant ainsi la mariée plus belle,

Mulhouse espère favoriser le processus de rapprochement entamé avec Strasbourg. Lancée à la fin du mois de mai dernier, la constitution d'un pôle métropolitain avec la capitale alsacienne doit s'achever au 1^{er} janvier 2012 (*voir L'Express spécial Alsace du 12 octo-*

bre dernier). Une alliance qui doit permettre aux deux anciennes rivales, distantes d'une petite centaine de kilomètres, de peser au niveau européen. « Nous avons des choses à faire ensemble dans de nombreux domaines, affirme Jean-Marie Bockel. Nous disposons notamment avec Bâle de l'aéroport international qui manque à Strasbourg, tandis que notre petite université aurait tout à gagner à fusionner avec celle de notre voisine. En matière de santé, nous sommes aussi complémentaires. »

Vers une plate-forme de correspondances

Il reste à déterminer de quelle manière l'ouverture du TGV Rhin-Rhône pourra favoriser cette stratégie. S'il ne change rien à la liaison entre les deux villes – un TER cadencé les relie déjà en cinquante-deux minutes –, son arrivée pourrait transformer Mulhouse en une plate-forme de correspondances ferroviaires régionales (un « hub »), améliorant l'accessibilité de Strasbourg depuis la Suisse et le sud de l'Allemagne. A condition, bien sûr, que les liaisons vers Bâle, Berne et Fribourg-en-Brisgau, prévues pour l'après-2012, voient bien le jour. ●

MEILLEUR TEMPS DE PARCOURS, APRÈS ET AVANT (*) L'OUVERTURE DE LA LGV RHIN-RHÔNE POUR :

PARIS
2 h 40
(3 h 5 avec le TGV Est*)

LYON
2 h 50 (3 h 50*)

MÉDITERRANÉE
4 h 40
pour Marseille
(5 h 46*)

4 h 50
pour Montpellier

DIJON
1 h 02 (2 h 25*)

BESANÇON
50 min
(1 h 22*)

MULHOUSE
22 min
(33 min*)

AÉROPORT BÂLE-MULHOUSE : L'ACCÈS À GRANDE VITESSE ?

Sept petits kilomètres... séparent l'aéroport international de Bâle-Mulhouse de la gare de Saint-Louis et, de là, du réseau ferroviaire européen. Sept petits kilomètres de voies ferrées qui éviteraient aux habitants de la région d'utiliser leur voiture pour se rendre sur le site et permettraient aux passagers de deux lignes TGV (Est et Rhin-Rhône) d'accéder – moyennant une correspondance à Mulhouse – aux pistes de la septième plate-forme aéroportuaire française, la troisième suisse. Sept petits kilomètres qui régleraient ce paradoxe alsacien qui a vu l'aéro-

port de Strasbourg devenir accessible par le train il y a deux ans, alors que son voisin du sud – au trafic quatre fois supérieur (près de 5 millions de passagers par an contre un peu plus de 1 million) – ne l'est toujours pas. Sept petits kilomètres... mais une facture d'environ 180 millions d'euros, qui explique que le projet ait traîné dans les cartons depuis plus de vingt ans.

Grâce à l'ouverture de la LGV Rhin-Rhône, il semble finalement sorti des limbes. Conscientes du potentiel engendré par une liaison entre l'EuroAirport et deux lignes ferroviaires à grande vitesse,

dix collectivités locales de France, d'Allemagne et de Suisse (1) se sont lancées dans un lobbying intensif auprès de leurs Etats respectifs. Et le projet paraît en bonne voie : des TER pourraient faire leur entrée dans l'EuroAirport à l'horizon 2017.

Si les élus sont désormais mobilisés et les études préliminaires, lancées, il reste néanmoins à boucler le financement. « Et là, vu le nombre d'acteurs impliqués, les choses ne sont pas simples », confie un responsable de l'EuroAirport. De fait, si certains ont d'ores et déjà annoncé le montant de leur participation,

d'autres renâclent encore. Résultat : il manque encore près 130 millions d'euros. Il faudra pourtant se dépêcher : pour ouvrir la liaison en 2017, la somme doit être réunie avant 2013. ●

(1) Créée en 2010, l'Association de promotion du raccordement ferroviaire de l'EuroAirport (EAP Express) regroupe le conseil régional d'Alsace, le conseil général du Haut-Rhin, la Communauté d'agglomération de Mulhouse (M2A) et la CCI Sud Alsace, côté français ; les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, les chambres de commerce des deux Bâle, côté suisse ; les villes de Fribourg et de Lörrach, côté allemand, ainsi que l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Elle pourrait bientôt être rejointe par le conseil régional de Franche-Comté.

« Le TGV peut aussi bien habiller que déshabiller »

Sociologue, directeur de recherche au CNRS, Jean Viard est l'un des meilleurs connaisseurs du territoire français.

Le TGV Rhin-Rhône entre en service le 11 décembre. Peut-il être un moteur de développement pour des villes comme Dijon, Besançon, Belfort, Montbéliard ou Mulhouse ?

► Le TGV est un élément important, mais il ne va pas tout changer. Dans la France des grandes villes d'aujourd'hui, il existe un théorème assez simple : si vous n'avez pas le TGV, vous êtes mort ; si vous l'avez, vous ne vous développez pas forcément. Car il ne faut pas oublier qu'il ne s'agit finalement que d'un tuyau. Si vous n'offrez pas à ceux qui l'empruntent une raison de s'arrêter chez vous, il ne servira à rien et les trains traverseront la région comme dans un tunnel. En outre, en réduisant les temps de parcours entre les villes ou les régions, le TGV accentue la concurrence. Il peut aussi bien habiller que déshabiller ; pousser les étudiants, les médecins, les cadres à s'installer ailleurs ; les patients à aller consulter un cardiologue à Lyon ou à Strasbourg...

Dans cette logique de concurrence entre territoires, la France de l'Est est-elle bien armée pour résister ?

► A l'heure actuelle, non. A mon sens, cette partie du territoire national n'a pas les cartes pour rentrer dans les enjeux du développement du XXI^e siècle. Je m'explique : au fil de l'Histoire, les ressorts du développement ont changé. Il y a quelques siècles, ce sont les terres agricoles qui se développaient le plus,



puis, avec la révolution industrielle, vint le tour des régions minières. Aujourd'hui, nous sommes dans une société des modes de vie. Le temps consacré au travail ayant considérablement diminué depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, on s'installe dans des endroits où l'on pourra profiter au mieux de notre temps libre. Résultat, ce sont les lieux touristiques qui ont le potentiel économique le plus élevé. **Et l'est de la France ne fait pas partie de ceux-là.**

► Pas encore. C'est dans l'Ouest

et surtout dans le Sud que se situe la dynamique du développement. Mais l'on est toujours le sud de quelque part, et c'est dans cet imaginaire-là que l'est de la France doit s'inscrire, se raconter aux autres. Lille a réussi ce pari en cessant de se définir comme le nord de la France pour devenir le sud de Bruxelles et de Londres ! L'Alsace et Strasbourg sont en train d'accomplir la même performance avec l'Allemagne. Il faut que la Franche-Comté et la Bourgogne suivent la même voie. Et là, l'ouverture du TGV Rhin-Rhône peut devenir une aide. Grâce à lui, Besançon n'est plus qu'à quatre heures trente de la Méditerranée... C'est déjà un progrès.

Cela peut-il suffire ?

► Non, évidemment. Il faudra aussi penser le territoire autrement. La dimension régionale n'est peut-être plus pertinente. Besançon, par exemple, devra opérer un choix : suivre le vieil axe alpo-jurassien en se tournant vers la Suisse et Grenoble, et capitaliser sur l'histoire de ce territoire avec sa main-d'œuvre très qualifiée et ses technologies de pointe. Ou bien travailler plus étroitement avec Dijon et la Bourgogne – créer ensemble un pôle métropolitain serait peut-être pertinent. Quant à Belfort et Montbéliard, elles peuvent naturellement se tourner vers Mulhouse et l'Alsace. Il faut que l'est de la France sorte de l'imaginaire issu de la guerre de 1870. Il doit se réinventer. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR
BENJAMIN PEYREL