

Des partenaires qui se découvrent, des projets qui sortent des cartons, un intérêt au-delà des frontières régionales: il y a un effet « pôle de compétitivité » en Alsace/Franche-Comté.

Véhicule du futur au-delà de l'automobile

■ **«Le pôle a fait changer les mentalités.** Avant, les gens ne voyaient pas l'intérêt de travailler ensemble», analyse Georges Gallais, le P-DG de VU Log. Cette société antiboise de création de logiciels pour la mobilité urbaine participe, au sein du pôle de compétitivité «Véhicule du futur», au projet Cristal de l'alsacien Lohr Industrie. Objectif: mettre au point un «véhicule public électrique à usage privé». L'exemple du centre R&D de Delphi Mechatronic Systems et du Laboratoire des systèmes photoniques (LSP) de l'université Louis-Pasteur est souvent cité en exemple. Voisines sur le technopôle d'Illkirch-Graffenstaden (Bas-Rhin), les deux structures ne s'étaient jamais rencontrées avant une réunion du pôle automobile d'Alsace-Franche-Comté. Les voilà associées au sein du projet Misyv, qui ambitionne de substituer des liaisons photoniques à la connectique traditionnelle. Alors que la présence en Alsace des 230 cadres et techniciens de l'équipementier américain semblait récemment menacée, «c'est un argument pour conserver les équipes sur place», souligne Brigitte Morgulis,



Franco Sbarro, le créateur de l'École de carrosserie et de design qui porte son nom, quittera Pontalier fin juin 2007, pour s'installer à Montbéliard.

secrétaire générale du pôle. «Véhicule propre», «Véhicule intelligent», «Excellence de la filière»: les projets et les acteurs qui émergent de ces trois thèmes révèlent une richesse inattendue du tissu industriel. «Le poids de PSA Peugeot Citroën dans les deux régions rendait un peu aveugle», reconnaît Arnold Tramaille, président du pôle et ancien directeur industriel de la division sièges de Faurecia. A côté des équipementiers tels que Delphi, Faurecia, Mark IV Systèmes moteurs ou Honeywell Garrett (dans les Vosges), apparaissent des sociétés comme Lohr,

Alstom, Messier-Bugatti, des entreprises textiles ou des start-up prometteuses, telle Cooltech qui développe une technologie magnétique de climatisation avec le projet Klimatic. Ceux menés avec le CNRT de Belfort autour de la pile à combustible font intervenir PSA, EDF ou le CEA. Manquait au pôle un supplément d'âme. Il lui est apporté par Franco Sbarro. Le célèbre designer automobile suisse va déplacer de Pontalier à Montbéliard son école et sa collection de véhicules pour la rentrée 2007. ▀

DE NOTRE CORRESPONDANT
GILBERT REILHAC

LE PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ EN CHIFFRES

> Naissance en 2001 pour une labellisation obtenue en 2005 (www.vehiculedefutur.com)

> 58 entreprises et 30 laboratoires et centres techniques impliqués au sein de 26 projets labellisés

> 15 projets financés ou en cours de financement, dont 3 au titre du FCE (Fonds de compétitivité des entreprises), pour un total de 25 millions d'euros financés à égalité entre les entreprises, l'Etat et les collectivités

> LE POIDS DE LA FILIÈRE

- 450 entreprises
 - 78 000 salariés, dont 50 % chez PSA
 - 30 % de l'emploi industriel
- Source: Insee

> LES RENCONTRES ANNUELLES DU PÔLE

«Mobilis 2006» auront lieu les 13, 14 et 15 décembre à Sochaux et Belfort/Montbéliard

TROIS QUESTIONS À

MARC SCHIFF, directeur général de l'usine General Motors Strasbourg (1 600 salariés, dont 150 pour le bureau d'études), spécialisée dans les boîtes de vitesses automatiques



En quoi le pôle «Véhicule du futur» est-il un enjeu pour vous?

L'important est de faire remonter vers notre groupe que cette région se spécialise et a une stratégie pour l'automobile.

Nous avons pris des contacts avec l'université Louis-Pasteur et allons finaliser un projet avec le laboratoire de systèmes photoniques. Nous pourrions élargir cette ouverture vers Powertrain Europe, à Turin, et démontrer que, dans la région, il y a des possibilités de réaliser des développements avancés.

Les financements publics sont-ils déterminants?

Ce n'est pas la seule motivation, mais un élément de vente supplémentaire vis-à-vis du groupe, car un projet de recherche de ce type peut être fait dans différents centres de recherche.

Vous seriez-vous rapproché de l'université sans l'existence du pôle?

Peut-être pas. Je suis sûr que le développement de l'industrie automobile en Europe de l'Ouest passe par l'association R&D/fabrication. Si l'on n'a pas cette valeur ajoutée, la production reste très mobile. ▀