



RESEAU MÉTROPOLITAIN RHIN RHÔNE

Dossier complémentaire

Déclaration d'intention métropolitaine

Mai 2005

Sommaire

Introduction	5
I - Première partie : Principes fondateurs de la métropole Rhin-Rhône	9
I.1 Un choix stratégique dans un contexte porteur	11
I.1.1 Le territoire Rhin Rhône est une métropole en construction	11
I.1.2 Les politiques de l'Etat (PASER) et des Régions ont identifié clairement l'axe Rhin-Rhône comme un enjeu structurant de l'aménagement du territoire	13
I.1.3 Un autre choix est-il possible ?	15
I.2 L'ouverture transfrontalière renforce la dimension européenne de l'archipel Rhin-Rhône	20
I.2.1 Des partenariats transfrontaliers valorisés à différentes échelles	20
I.2.2 Freiburg, Neuchâtel et Lausanne, partenaires du Réseau Métropolitain Rhin-Rhône	20
I.2.3 L'agglomération trinationale de Bâle, membre du Réseau Métropolitain Rhin-Rhône	21
I.3 Ce projet n'est pas linéaire, il s'inscrit dans une évolution par palier ainsi que par sous-ensembles urbains	23
I.3.1 Un territoire structuré aujourd'hui en sous-ensembles urbains	23
I.3.2 La travail par plaque ne doit pas disloquer l'échelle d'ensemble qui seule, garantit à échelle 2012 la visibilité européenne	27
I.3.3 Un programme de travail par sous-ensemble permettra d'engager la constitution de la métropole par un premier palier	30
II - Deuxième partie : Programme de travail	33
II.1. Un cadre d'action global et six leviers d'actions	35
II.1.1 Philosophie et organisation du programme de travail	35
II.1.2 Synthèse du programme de travail	36
II.2 Programme de travail détaillé	38
III - Troisième partie : Annexes	
- Annexe A : Articulation du projet avec les politiques territoriales en cours ou envisagées concernant l'ATB	
- Annexe B : Lettres de soutien	
- Annexe C : Coopération universitaire	
- Annexe D : Conseil Économique et Social de la Région Franche-Comté	

Introduction

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

Ce dossier complémentaire fait suite au courrier du 07 Avril 2005 signé par MM les ministres Gilles de Robien et Frédéric de Saint Sernin qui fait état d'une part, de réserves émises par le comité national de sélection et d'autre part, de recommandations pour améliorer le dossier de candidature qui sera présenté lors de la session du 27 juin 2005.

Le jury a prononcé un avis réservé sur le dossier de candidature Rhin-Rhône, en assortissant ce dernier d'une recommandation visant à : «améliorer la candidature afin de présenter de façon plus détaillée les axes de travail à l'échelle de deux sous-ensembles :

- L'un centré sur Dijon et Besançon, intégrant éventuellement d'autres villes et la coopération transfrontalière.
- L'autre sur Belfort, Montbéliard et Mulhouse, ce dernier devant être élargi à la coopération transfrontalière avec Bâle et Freiburg. »

Par ailleurs les ministres signataires du courrier adressé aux Présidents des communautés d'agglomération recommandent de collaborer avec les SGAR et les Régions de Bourgogne, Franche-Comté et Alsace.

Ce dossier complémentaire s'attachera donc à préciser ces axes de travail à l'échelle des deux sous-ensembles au service de cette métropole en construction. Il a été établi en concertation avec les trois Régions.

Le dossier ne reprend pas l'ensemble des points développés dans le document de décembre 2004. Ceux-ci restent valables dans leur plus grande majorité. Il convient d'en tenir compte à la lecture du présent dossier. Ce dernier apporte des compléments et des précisions.

Ces précisions permettront de mieux expliciter la stratégie des collectivités et des partenaires privés et publics qui soutiennent le projet. Car ceux-ci veulent construire une organisation urbaine originale, innovante, mais de façon pragmatique, réaliste et progressive.

Cette organisation urbaine est tournée vers un objectif transversal hautement stratégique qui tient en quelques mots :

- stimulation des fonctions métropolitaines
- visibilité dans l'Europe élargie
- compétitivité des économies et des services urbains supérieurs
- attractivité du territoire à l'échelle européenne.

Ils sont conscients que des paliers seront nécessaires dans la coopération, avant que le TGV et l'organisation des transports qui en découlent, ne renforcent la cohésion de ce territoire de façon décisive, en permettant aux échanges de s'intensifier davantage.

Ces paliers conjuguent une dimension géographique (notion de sous-ensembles) et une dimension temporelle (un phasage pour anticiper et préparer la mise en service du TGV, mais surtout d'un TERGV).

Le programme de travail reprend ces notions, mais il ne peut être totalement ventilé par sous-ensembles homogènes, eu égard au fait que d'ores et déjà des projets doivent être envisagés à l'échelle de l'ensemble du réseau.

Le jury a validé le principe du réseau à l'échelle de l'axe Rhin-Rhône et la configuration du programme de travail global. Cela reste un objectif géo-économique que les collectivités réaffirment avec force, tant elles bénéficient du soutien de nombreux acteurs et en particulier des Régions, conscients des effets sur leurs territoires respectifs, du renforcement et de l'élargissement de l'Europe.

La dimension transfrontalière n'était pas explicitée dans la déclaration d'intention de décembre 2004, les élus avaient estimé devoir construire un projet solide avant d'entamer un dialogue renouvelé avec des villes aussi puissantes que Bâle ou dans une moindre mesure Lausanne, ou Neuchâtel et Freiburg.

La décision de l'Agglomération Trinationale de Bâle de participer au Réseau métropolitain Rhin-Rhône, ainsi que la volonté des villes de Freiburg, de Neuchâtel et de Lausanne de soutenir activement la démarche donnent au projet une envergure internationale transfrontalière et un rayonnement métropolitain immédiat.

Les stratégies économiques pour mettre en place des pôles de compétitivité n'étaient pas évoquées dans le premier dossier pour des raisons de calendrier, les projets n'étant pas encore formalisés. Ces compléments sont désormais inclus, ils apportent un éclairage utile sur les synergies existantes et à promouvoir entre les pôles du système métropolitain en cours de constitution.

L'implication et le soutien des villes moyennes tant en Franche-Comté qu'en Bourgogne permet d'envisager un enrichissement de la démarche.

Le présent dossier est composé de trois parties :

Première partie : principes fondateurs de la métropole Rhin-Rhône.

Précisions et compléments apportés au dossier de décembre 2004 sur l'opportunité, les périmètres et la stratégie.

Deuxième partie : les axes et le programme de travail.

Un cadre d'action global et six leviers d'actions.

Troisième partie : annexes.

Soutien des partenaires et articulation du projet avec les politiques territoriales de l'agglomération trinationale de Bâle.

I - Principes fondateurs de la métropole Rhin-Rhône

I.1 - Un choix stratégique dans un contexte porteur

I.1.1 - Le territoire Rhin-Rhône est une métropole en construction

La métropole Rhin-Rhône est émergente.

Cette métropole se construit, elle n'est aujourd'hui qu'un archipel d'agglomérations. Certes, sa lisibilité n'est pas inscrite à ce jour dans les chroniques de l'aménagement et du développement local (bien qu'elle apparaisse dans les cartes de l'espace européen cf. page 27).

La distance actuelle entre les deux extrémités du réseau, Dijon et Bâle, les coopérations encore ténues entre ces deux villes et l'absence jusqu'ici d'une gouvernance de projet, fait que la coopération Rhin-Rhône était probablement moins attendue que ne l'étaient les projets du Sillon Lorrain, de Normandie Métropole ou d'Aix-Marseille.

Pour autant, cette situation ne doit pas occulter les données objectives de cohésion, qui agissent avec force, et le destin lié des villes du réseau.

L'histoire, l'économie, la géographie, les infrastructures, dessinent une figure lisible à l'échelle de l'Europe.

Cet axe relie deux dorsales continentales et constitue l'un des principaux corridors entre la Mer du Nord et la Méditerranée. Mais relier n'est pas polariser, le flux ne contribuant pas automatiquement au stock. Cet espace fécond n'est qu'une opportunité à valoriser, que les acteurs peuvent saisir ou laisser au fil de l'eau.

A travers la démarche proactive d'une coopération métropolitaine, les villes et agglomérations de l'axe Rhin-Rhône entendent s'inscrire dans la géographie des territoires européens à haute valeur ajoutée et participer ainsi à la construction de l'Europe des métropoles. Cette politique appelle une diversification des pratiques de coopérations existantes.

Ce territoire, qui s'étend du nord de la région lyonnaise au sud de l'Alsace, présente une quasi-continuité des aires urbaines qui le structurent.

Cet espace est le point de contact entre les aires métropolitaines de Paris, de Lyon et la dorsale rhénane à l'Est. Fortement irrigué par les réseaux de transport, il constitue un point de passage clef entre l'Europe du Nord et la Méditerranée et concentre plus de deux millions d'habitants, répartis au sein d'aires urbaines contiguës, voire imbriquées.

Ces contiguïtés posent invariablement des questions de coordination des efforts et de mutualisation des équipements de niveau métropolitain.

Aucune ville, à l'exception de Bâle, n'atteint la taille critique pour porter seule des fonctions métropolitaines.

Aucune des grandes agglomérations françaises du réseau n'atteint seule la masse critique suffisante pour porter des fonctions de métropole.

L'ensemble Dijon Val de Saône - Besançon et autres villes proches, concentre environ 500 000 habitants dans un triangle de moins de 100 kilomètres de côté qui aurait besoin d'un niveau de service correspondant à une métropole de cette taille.

De la même manière, à l'autre extrémité du couloir Rhin-Rhône, l'ensemble Belfort, Montbéliard, Mulhouse, concentre plus de 500 000 habi-

tants dans un triangle de 50 kilomètres de côté. Là encore, le besoin de métropolisation est clairement ressenti, du côté français, par les acteurs économiques et socio-politiques en charge du développement de ces territoires.

Face à ce besoin et bien que très proches, les différentes unités urbaines ne sont jamais parvenues jusqu'ici à développer cette dynamique métropolitaine faute d'une volonté commune suffisante. Le TGV et l'organisation en réseau est l'occasion de rapprocher les villes et d'organiser un développement salubre, d'y développer des emplois métropolitains. Cette initiative est un tournant dans l'organisation de ce territoire qui ne veut plus apparaître comme un espace de marges ou un entre-deux, mais comme une construction urbaine originale capable de se doter des fonctions métropolitaines organisées en réseau.

L'accroissement du niveau de l'offre métropolitaine est donc une nécessité pour le développement de l'ensemble des territoires :

Actuellement, la partie française de cet ensemble n'atteint pas un niveau suffisant d'offre métropolitaine pour assurer un effet d'entraînement et enclencher une dynamique de développement à haute valeur ajoutée. Chaque territoire ne peut à lui seul tirer son épingle du jeu. C'est donc au travers de la mutualisation des fonctions et des domaines d'excellence de chacun qu'une spirale positive pourra être créée et générera un mouvement créatif de richesses nouvelles et d'attractivité pour l'ensemble du réseau urbain.

Les collectivités et leurs partenaires ont ainsi l'objectif de passer un seuil dans le niveau de l'offre de services et des attracteurs urbains. Le programme de travail qu'ils entendent conduire poursuit cet objectif.

Le programme de travail envisagé s'attachera à combler les points faibles tout en prenant appui sur les domaines d'excellence de chacun des territoires.

Une étude globale permettra de mieux appréhender ces derniers afin de mieux caractériser la mise en œuvre opérationnelle du programme de travail.

I.1.2 - Les Politiques de l'Etat (PASER) et des Régions ont identifié clairement l'axe Rhin-Rhône comme un enjeu structurant de l'aménagement du territoire

- Le PASER de Bourgogne préconise de renforcer le réseau urbain de la plaque occidentale de Rhin-Rhône à partir de Dijon-Besançon.

« Par sa situation en Europe, il peut constituer une alternative entre les aires urbaines de Paris, Lyon et de la « Banane bleue » européenne, pôles majeurs qui seront, grâce au développement des TGV, situés à moins de deux heures de la Bourgogne. »

« Ecartelé entre ces deux grands centres urbains et économiques que sont l'Île de France et la région Rhône-Alpes, le réseau urbain bourguignon a tout intérêt à se tourner vers l'axe rhénan européen et à coopérer avec les villes du Grand Est. »

« Dans moins de dix ans, ce territoire sera à moins de deux heures de l'épicentre du développement européen (la fameuse banane bleue), à 40 minutes de Belfort-Montbéliard, 55 minutes de Mulhouse, 2h10 de Zurich, 3h15 de Francfort. »

- Le PASER Franche-Comté met l'accent sur le caractère structurant du TGV Rhin-Rhône.

« Le projet de branche Est du TGV Rhin-Rhône s'inscrit dans une perspective de développement des liaisons de voyageurs à la fois sur un axe Nord-Sud et sur un axe Est-Ouest... c'est un projet majeur pour la Franche-Comté dans les années à venir, levier de développement, créateur de richesses et surtout d'attractivité devant dynamiser l'économie et le tourisme régional. »

- Le PASER Alsace a pour première orientation le renforcement du rôle transfrontalier de l'Alsace, le développement du rayonnement international et des fonctions métropolitaines des villes alsaciennes.

« Une analyse récente publiée dans le troisième rapport sur la cohésion économique et sociale de la Commission Européenne, montre que si l'Alsace est relativement bien desservie dans le contexte français, elle est nettement distancée par la plupart des villes importantes de l'Europe de l'Ouest, mais également d'autres villes plus à l'Est, comme Prague. »

« La réalisation des TGV Est et Rhin-Rhône constitue l'enjeu le plus important en ce qui concerne le réseau ferré et leur interconnection avec le réseau allemand I.C.E. est déterminante pour la place de l'Alsace en Europe. »

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

- La coopération inter-régionale Bourgogne - Franche-Comté :

Celle-ci menée à l'initiative des conseils régionaux tend de son côté à conforter de manière concrète les liens territoriaux de l'axe Saône-Rhin :

En matière de transport : *Recomposition Saône-Doubs : amélioration des liaisons TER sur l'axe Saône-Doubs avec pour objectif, l'anticipation de la desserte Rhin-Rhône (LGV Rhin-Rhône)
Eventuelle mutualisation d'un équipement aéroportuaire entre Dijon et Tavaux.*

En matière d'économie : *Dimension inter-régionale des pôles de compétitivité : Vitagora (filière laitière), filière automobile
Coopération sur des instruments financiers en faveur des entreprises : France active, Fonds de garantie, Batifranc, Capital risque.*

En matière d'aménagement du territoire Saône-Rhin et de protection de l'environnement : *Programme ATSR conduit en partenariat avec l'Etat, les régions et les agglomérations de l'axe Rhin-Rhône.*

I.1.3 - Un autre choix est-il possible ?

Le système de transport qui va irriguer la métropole Rhin-Rhône peut créer un effet d'aspiration au profit des métropoles constituées, situées aux extrémités de cet axe. Aussi le choix de renforcer puissamment les attracteurs urbains dans une logique de complémentarité paraît aux collectivités membres et aux acteurs publics et privés qui soutiennent ce projet, une option incontournable, raisonnable mais exigeante.

La construction d'un projet de développement métropolitain est la solution qui valorise le corridor de transport Rhin-Rhône par la promotion d'un développement endogène et complémentaire des villes.

Ce projet s'inscrit dans une logique de métropole apprenante. Il s'agit de concevoir des futurs possibles et de mobiliser les forces vives pour atteindre les objectifs fixés. Ce modèle fonctionne sur le modèle de cluster, sur la base de réalités et d'intentions de développement partagées. Les acteurs cherchent à construire un modèle de développement territorial structuré et ouvert sur l'environnement.

Cette politique qui mise sur une organisation en réseau, comme alternative à l'hyper densité, propose de générer des activités qui habituellement s'implantent sur des territoires plus denses, tout en évitant la plupart des externalités négatives que génèrent habituellement les métropoles (dégradation des milieux naturels, pollution, ...).

Pour aider à répondre à la question des choix possibles, la mobilisation de travaux universitaires conduits ces dernières années, et en particulier ceux de R. WOESSNER Maître de Conférences à l'IUFM d'Alsace Strasbourg, chercheur au CRESAT, UHA Mulhouse, s'avère pertinente. R. WOESSNER propose trois scénarios¹ pour l'axe Rhin-Rhône.

« Le Couloir Rhin Rhône apparaît dans un moment de transition du fait de l'évolution de la gouvernance des territoires. Comme celle-ci hésite entre différents modes dans le contexte français de la décentralisation, il semble exclu de pouvoir définir quelles sont finalement les opportunités que les villes et les régions peuvent saisir. Dans les faits, plusieurs scénarios de croissance sont observables sur le Couloir Rhin Rhône, de manière simultanée et contradictoire.

¹ Extraits d'un article à paraître dans les annales de géographie

Le scénario de la désagrégation - qui produit de l'isolement (NDLR) - voit les métropoles extérieures augmenter leur influence.

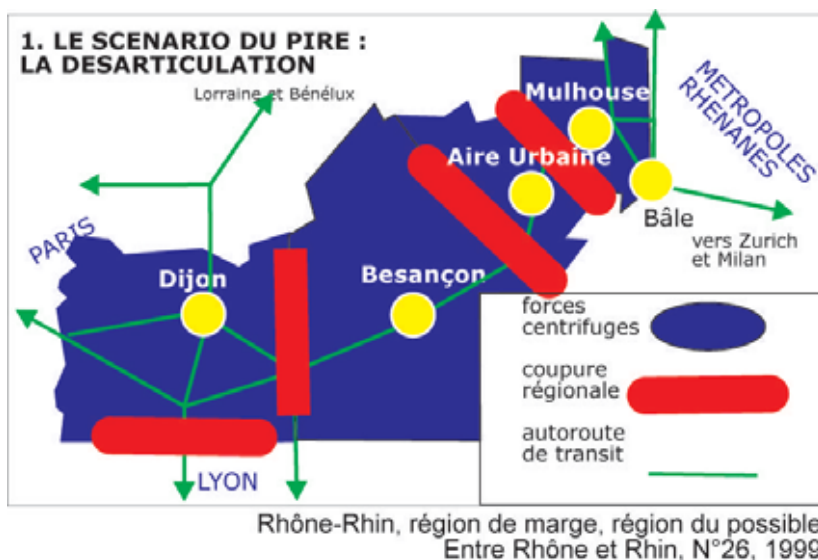
Dans ce cas de figure, Paris, Lyon et les villes du Rhin rassemblent les forces vives de la croissance et de l'innovation, désarticulent les modestes réseaux régionaux présents sur leurs marges.

Strasbourg joue la carte de l'Europe institutionnelle ; les avions et les TGV la relient aussi vite que possible aux eurocités.

Le Sud-Alsace devient une banlieue de Bâle où Saint-Louis profite de la localisation de fonctions supérieures (« bigpharma », affaires, culture) grâce aux projets développés au sein de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

Le sud de la Saône-et-Loire et la partie méridionale du Jura rejoignent la zone d'influence de Lyon.

Les Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté n'ont plus de cohérence interne. Aucun système d'ensemble n'est plus envisageable. Les effets de type fractal se multiplient : à son échelle, chaque ville essaie de retenir sa zone d'influence, systématiquement grignotée et affaiblie par des villes voisines plus importantes. Lent mais irréversible, le déclin économique et démographique s'étend à partir des cœurs industriels et des poches enclavées de la ruralité.

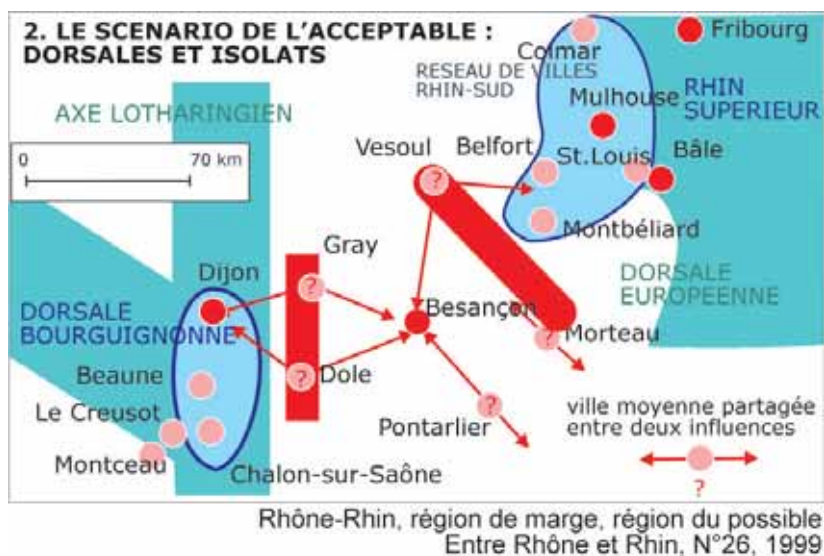


Le scénario du maillage par voisinage - pour survivre (NDLR) - fait apparaître le Couloir Rhin Rhône comme une chaîne donnant l'illusion de la continuité réticulaire.

Dans ce cas de figure, les villes s'organisent entre voisines immédiates pour créer des couples urbains qui forment une succession de maillons : Dijon et Besançon, Besançon et Belfort-Montbéliard, Belfort-Montbéliard et Mulhouse, Mulhouse et Fribourg.

Les EPCI font plus ou moins contrepoids à la concurrence des métropoles extérieures au Couloir Rhin-Rhône. Le Réseau de Villes Rhin-Sud a été la première tentative allant en ce sens. Confortées par leur croissance liée à l'importance grandissante des fonctions d'Etat dans les années 1980 et 1990, Besançon et Dijon n'ont pas fédéré les petites villes proches et n'ont pas non plus coopéré entre elles. Mais depuis un revirement est enclenché en matière de coopération interurbaine.

La presse régionale peut favoriser des représentations partagées. Dans le Sud-Alsace, l'aire de diffusion du quotidien « L'Alsace » est bloquée au nord par les « Dernières Nouvelles d'Alsace ». Le quotidien mulhousien a donc tenté sa chance en créant « Le Pays » dans le Nord Franche-Comté. Depuis 2005, le cahier plus ou moins commun aux deux titres favorise l'unité interrégionale : il présente en effet beaucoup d'informations alsaciennes, franc-comtoises et suisses.

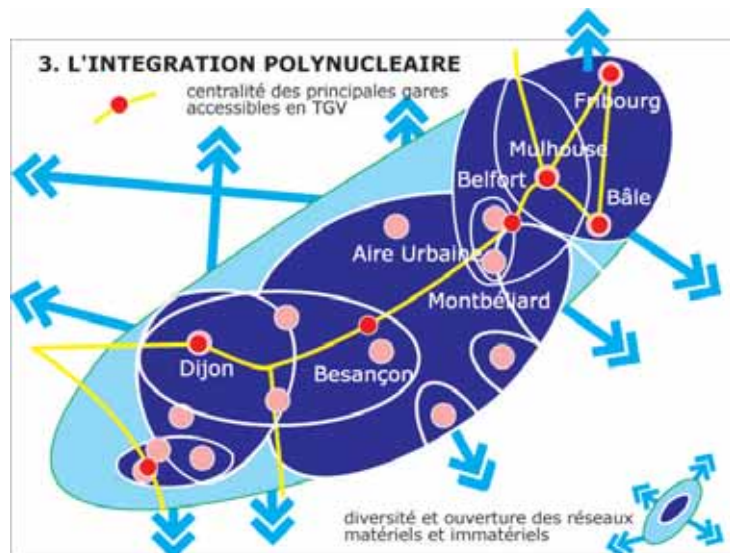


Enfin, le scénario le plus volontariste, celui de l'intégration généralisée, - pour produire ensemble de la valeur ajoutée (NDLR) - absorbe et dépasse le précédent.

Le Couloir Rhin Rhône s'établit en tant que système complexe où tout le monde collabore avec tout le monde. Grâce à des alliances plus lointaines, les compétences régionales sont élargies. En réunion publique, le vice-président de la Comadi a évoqué « Dijon, ville rhénane² ».

Le Couloir Rhin Rhône développe des portes d'entrée multiples et des liaisons aussi efficaces que plurielles. Le transit introduit des problématiques communes : comment éviter l'effet-tunnel et retenir les flux ? Pourquoi se vouer au seul transport routier dont la saturation est annoncée à l'horizon 2020 ?

Les perspectives reposent sur le maillage des autoroutes et des voies express, sur les TGV-Est et Rhin-Rhône qui peuvent stimuler les coopérations interurbaines du fait du raccourcissement significatif des distances-temps, sur le projet de canal qui redresse la tête. La région devient apprenante : les industries agro-alimentaires, le monde de l'automobile, les nano- et les biotechnologies rebondissent sous des formes d'endogénéisation territoriale fondées sur des clusters ; les nouvelles technologies irriguent l'ensemble de ces secteurs d'activité. Si les villes affirment des spécialisations, aucune d'entre elles n'a la primauté dans un réseau urbain multipolaire structuré par le Couloir Rhin Rhône multimodal. Ainsi, dans la presse, le Couloir Rhin Rhône en entier dispose d'un trimestriel à destination des entreprises et des collectivités, « Entre Rhône et Rhin », soutenu par un industriel de Roide (Doubs).



Rhône-Rhin, région de marge. région du possible
Entre Rhône et Rhin, N°26, 1999

² M. Pribetich, Communauté d'agglomération de Dijon, Séminaire interacadémique, Dijon CRDP, 22 et 23 mars 2005

R. Woessner invite à parier sur l'intelligence territoriale du projet de métropole Rhin-Rhône³ :

« ...Si des clusters et des réseaux divers ont émergé au gré des initiatives, le Couloir Rhin Rhône a souffert de l'absence d'un réseau de réseaux qui pourrait fédérer les projets ou en susciter de nouveaux ; l'association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône » pourrait jouer ce rôle.

C'est donc l'intelligence territoriale qui est convoquée...

Progressivement, les discontinuités internes peuvent s'estomper. Les acteurs des villes et des régions qui ponctuent le Couloir Rhin Rhône sont amenées à prendre conscience de leurs faiblesses, mais aussi de leurs atouts et de leurs complémentarités éventuelles. Elles ont entamé une structuration réticulaire fondé sur un jeu d'acteurs complexe ».

³ Extraits de la conclusion de l'article à paraître dans les annales de géographie

I.2 - L'ouverture transfrontalière renforce la dimension européenne de l'archipel Rhin-Rhône

I.2.1 - Des partenariats transfrontaliers valorisés à différentes échelles

L'ouverture du Réseau Métropolitain vers l'est avec Bâle et Freiburg, au Sud avec Lausanne et Neuchâtel, fait de cet axe métropolitain, un territoire dont les coopérations (actuelles et à venir) prennent une dimension et une échelle européenne.

Ces coopérations, qui se développent avec des ensembles urbains et économiques de taille élevée, ont besoin d'être confortées par un niveau de relations intenses entre les villes françaises pour engager des discussions plus équilibrées notamment avec des « poids lourds » comme Bâle, ou dans une mesure moindre, Lausanne.

Ces deux villes ont chacune un destin et une image internationale. Ces coopérations n'ont pas été mises en relief dans la première mouture du dossier, parce que les élus ont considéré qu'un changement d'échelle était nécessaire pour relancer ces coopérations avec une dimension renouvelée.

La relation avec Bâle change de nature si elle s'établit avec les agglomérations de l'axe Rhin-Rhône, plutôt qu'avec le seul Sud Alsace. De même une coopération avec Lausanne prend tout son sens si elle dessine un triangle avec Dijon et Besançon.

Cette approche a eu le mérite de susciter l'intérêt et de provoquer un dialogue renouvelé avec ces villes qui confirment à présent leur volonté de prendre part au système métropolitain se mettant en place.

I.2.2 Freiburg, Neuchâtel et Lausanne, partenaires du Réseau Métropolitain Rhin-Rhône

Lausanne, Neuchâtel, Freiburg soutiennent et participent au réseau ;

La logique d'un barreau européen irrigué par la grande vitesse est sans doute le point commun qui domine les intentions de ces partenariats transfrontaliers.

- Pour Freiburg, l'intérêt d'une liaison régionale de proximité avec Mulhouse permet l'interconnexion avec les lignes à grande vitesse par le projet d'une troisième et quatrième voie pour la Rheintalbahn (ICE) et le TGV Rhin-Rhône. Le soutien à cette ligne génère des avantages locaux et conforte la dimension Rhin-Rhône à l'échelle de l'Europe.

- Pour Lausanne et Neuchâtel, les liens avec Paris et le Sud de l'Europe passent par une branche issue de la LGV Rhin Rhône qui permet d'arrimer la Suisse au réseau de la grande vitesse ferroviaire et d'améliorer les relations locales avec l'ensemble du réseau.

La référence à l'échelle européenne pour des régions dépassant la frontière des Etats...

La lisibilité européenne par les coopérations universitaires, culturelles ou économiques permettrait de conforter chacun de ces territoires dans leur développement. Chacun manifeste clairement la nécessité d'une coopération pour un saut d'échelle dans l'espace européen. Ces régions transfrontalières ne sont pas contenues par les limites des Etats, elles sont en quelque sorte conduites à s'affranchir des frontières pour constituer des clusters de compétences.

1.2.3 - L'agglomération trinationale de Bâle, membre du Réseau Métropolitain Rhin-Rhône

Forte de 750 000 habitants et de fonctions économiques d'envergure mondiale, l'agglomération trinationale de Bâle dispose clairement des attributs d'une métropole (cf. annexe A « Les éléments de la dynamique métropolitaine bâloise »). L'attractivité de son pôle d'emploi, qui a sensiblement augmenté dans les années 90, s'étend sur le territoire français sur près de 80 km.

Avec moins de 10 % de la population totale de l'agglomération, sa partie française est la moins développée. D'un point de vue urbain, sa ville centre - Saint-Louis - compte moins de 50 000 habitants. D'un point de vue économique, la plupart des emplois métropolitains se trouvent concentrés dans la partie suisse.

Les conditions sont aujourd'hui réunies pour que le développement de l'agglomération s'effectue de manière plus équilibrée, au profit de la partie française. Plusieurs événements ont contribué à cette évolution.

Tout d'abord, les parties suisses -et dans une moindre mesure allemandes- de l'agglomération ne peuvent plus aujourd'hui aménager et développer seules leur espace, sans prendre en considération l'agglomération trinationale dans sa globalité.

Les partenaires suisses de l'A.T.B. ont ainsi totalement intégré le fait que l'aire d'influence de Bâle dépasse les frontières nationales. Il existe maintenant une conscience forte du besoin de coopération avec les voisins français et allemands. A titre d'exemple, le processus de « projet d'agglomération de Bâle », lancé par la Confédération, intègre complètement la dimension trinationale.

La création en 2001 de l'association de l'Agglomération Trinationale de Bâle (cf. annexe A « L'association de l'Agglomération Trinationale de Bâle »), en charge de la définition des politiques d'aménagement, découle de ce changement de perspective.

Le deuxième facteur favorable à un rééquilibrage de l'agglomération est la concomitance, dans les trois pays, des politiques de soutien des agglomérations et des métropoles lancées par les États nationaux.

A l'appel à coopération métropolitaine français correspond, en Allemagne, la stratégie d'aménagement du Land de Baden Württemberg visant à permettre aux collectivités locales allemandes de parler d'égale à égale avec les partenaires suisses, en accordant aux villes de Lorrâch et de Weil am Rhein le statut de « Oberzentrum ». En Suisse, une stratégie d'aménagement et de développement territorial définie à l'échelle de l'A.T.B. Ce travail a abouti à la définition de projets prioritaires (cf. annexe A «La stratégie d'aménagement de l'A.T.B. »).

Véritable opportunité de développement, cette concomitance des politiques nationales pourrait cependant s'avérer problématique pour la partie française de l'agglomération, si elle devait entraîner des interventions disproportionnées, en sa défaveur, de part et d'autre des frontières. **Du fait de leur taille modeste, les collectivités locales françaises**, qu'il convient de ne pas percevoir comme des villes moyennes, mais plutôt comme la partie française du noyau urbain d'une agglomération trinationale d'envergure mondiale et la zone frontière de l'archipel métropolitain Rhin Rhône, **ne disposent pas aujourd'hui des moyens d'ingénierie et des capacités financières pour valoriser leur positionnement au sein de l'agglomération trinationale de Bâle.**

L'un des enjeux des années à venir est le développement des infrastructures situées dans le triangle défini par le futur pôle d'échange multimodal, doté de fonctions urbaines centrales, de la **gare de Saint-Louis, l'EuroAirport** (gare TGV) et le nouveau **quartier d'affaires** lui faisant face. La restructuration de cette zone avec la création de plus de 200 000 m² de S.H.O.N. permettrait à la partie française de l'agglomération trinationale de Bâle d'accueillir des emplois métropolitains supérieurs. La création d'un T.C.S.P. reliant la gare à l'EuroAirport renforcerait également la partie française de l'A.T.B.

Enfin, le rayonnement métropolitain de l'agglomération bâloise sur les territoires constituant sa périphérie font que les enjeux de développement de la partie française de l'A.T.B. dépassent de loin le seul développement local. Ils sont l'un des facteurs du futur développement économique de l'ensemble du Sud Alsace et du Nord Franche-Comté. Toutefois, à la vue de la structuration institutionnelle et économique actuelle, il est clair que sans changement de paradigme d'intervention, ces territoires ne pourront pas construire une stratégie de développement en phase avec les potentiels découlant de la présence du pôle économique que représente de l'A.T.B.

Les coopérations et projets qui seront développés dans le cadre du Réseau Métropolitain Rhin-Rhône sont des éléments clefs de ce changement de paradigme d'intervention et de gouvernance. Ils offriront l'occasion d'aborder les problématiques métropolitaines d'aménagement du territoire, qui n'ont été que très peu abordées jusqu'à récemment à l'échelle partagée du Sud Alsace, de la Suisse du Nord Ouest et du Süd Baden. Ceci pourra être réalisé à travers une analyse des possibilités d'un renforcement de la gouvernance institutionnelle entre les collectivités territoriales françaises de l'A.T.B. et de la coopération avec leurs voisins du sous-ensemble urbain Mulhouse, Belfort, Montbéliard, pour assurer une

relation d'égalité à égalité avec les suisses et les allemands. Le positionnement relatif des agglomérations mulhousienne et bâloise, d'un point de vue fonctionnel et stratégique, sera analysé en détail.

I.3 - Ce projet n'est pas linéaire, il s'inscrit dans une évolution par palier ainsi que par sous-ensembles urbains

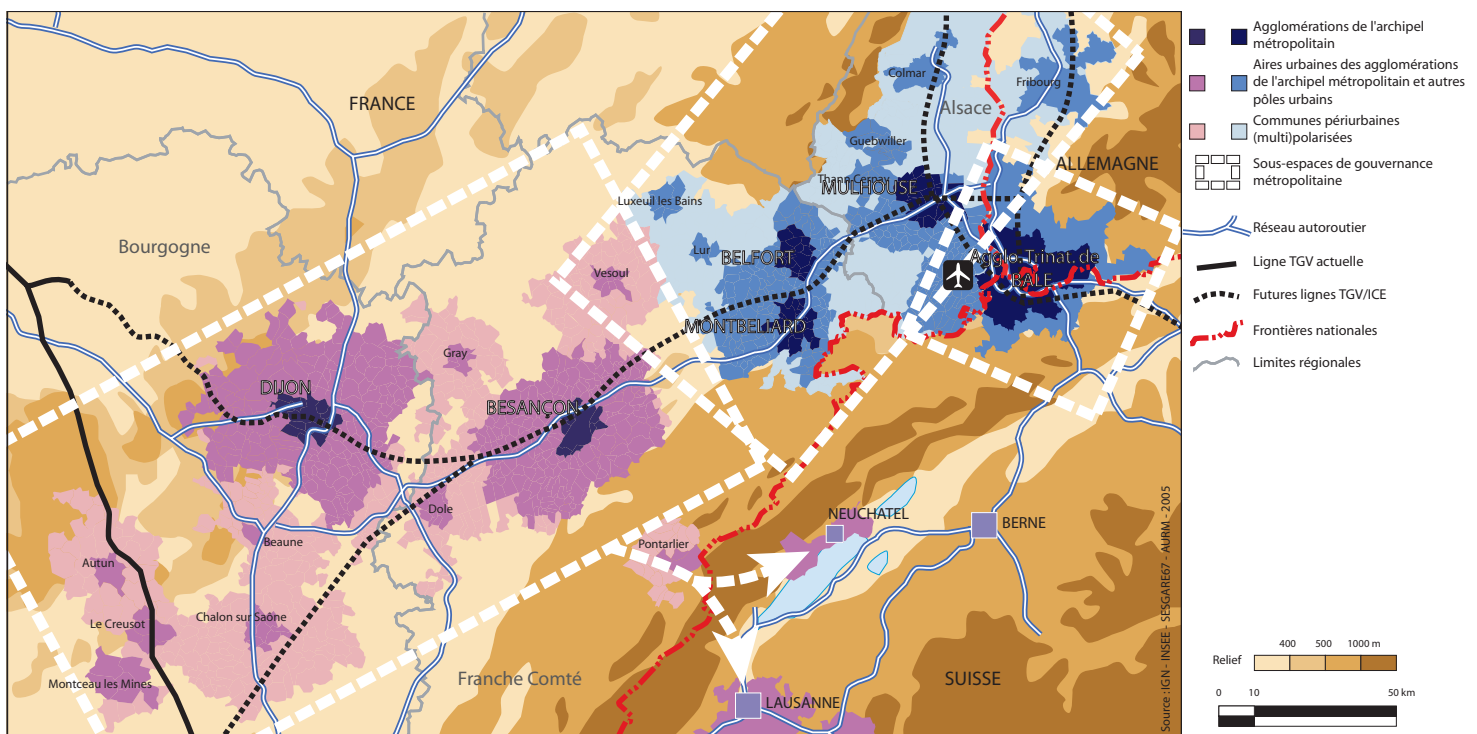
I.3.1 - Un territoire structuré aujourd'hui en sous-ensembles urbains

Le projet s'appuie sur les acquis des sous-ensembles régionaux qui permettent d'engager des actions immédiates amorçant des perspectives identifiées.

L'organisation en sous-ensembles relève tout à la fois de l'évidence : proximité géographique, affinités économiques, culturelles et d'une certaine contradiction avec la nécessité de rechercher un seuil critique et des alliances les plus larges.

Le programme de travail s'appuiera dans toute la mesure du possible sur ce découpage, chaque fois qu'il sera source de valeur ajoutée.

L'archipel métropolitain Rhin-Rhône



Le sous-ensemble Besançon-Dijon :

Les deux capitales régionales, distantes de moins de cent kilomètres (ce qui est une exception dans le paysage national) se sont longuement ignorées.

L'enjeu pour ces deux capitales, qui sont de modestes métropoles régionales, est de mettre à plat les domaines où elles peuvent constituer une palette de services de haut niveau en partageant les domaines d'excellence.

Chacune des deux agglomérations contribue à créer ce pôle avec sa propre aire urbaine, mais également avec le système urbain de villes moyennes qui s'y attache.

Dijon s'articule avec Chalon-sur-Saône, Le Creusot Montceau-les-Mines. Ces villes soutiennent le projet et entendent s'y impliquer.

Besançon avec Vesoul, Dole, Lons le Saunier, Pontarlier et dans une autre mesure vers la Suisse, avec Lausanne et Neuchâtel.

Les récents travaux du Conseil Économique et Social de Franche-Comté (« Trait » Mars 2005) insistent sur cette nécessité de coopération notamment entre les deux régions de Bourgogne et Franche-Comté « au destin commun ». Le CESR de Franche-Comté apporte son soutien à cette démarche.

Les enjeux de la coopération métropolitaine :

La formation supérieure, la recherche, la santé avec les deux CHU, l'accessibilité et les déplacements, l'impact du TGV, les services aux entreprises, la culture, sont les domaines sur lesquels des coopérations sont nécessaires.

Le sous-ensemble Nord Franche-Comté, Sud Alsace :

Le Sud-Alsace et le Nord Franche-Comté partagent avec l'ensemble du bassin rhénan, une armature urbaine très dense. De ce fait, les besoins de coopérations interrégionales entre les collectivités se sont faits sentir de manière précoce.

La formalisation de ces coopérations remonte au début des années quatre-vingt-dix, à l'occasion de la création du Réseau de Villes Rhin-Sud, regroupant les villes de Belfort, Colmar, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse et Saint-Louis.

C'est dans le cadre du Réseau de Villes qu'est née ASTRID, agence de transfert de technologie et d'innovation, regroupant outre les collectivités, les entreprises, les universités et les laboratoires de recherche. Par ailleurs, les transports terrestres constituant la pièce maîtresse du tissu industriel sud alsacien et nord franc-comtois, le Réseau de Villes a contribué, avec les Chambres de commerce, les universités et les entreprises de la filière, à la création du Pôle Automobile Alsace Franche-Comté.

Dans les deux cas, les maîtrises d'ouvrage des projets ont été transférées, le Réseau n'ayant pas vocation à les assumer.

Plus récemment, une étude sur les fonctions urbaines supérieures à l'échelle Rhin-Sud a été initiée dans une perspective prospective. Les premières conclusions confirment les possibilités de coopération sur le sujet à cette échelle, mais incitent néanmoins à élargir le cercle des coopérations à d'autres territoires.

Les enjeux de la coopération métropolitaine :

La préparation de l'arrivée du T.G.V., l'enseignement supérieur, la recherche privée et publique, les services aux entreprises notamment dans les filières automobiles et biotechnologies, les arts et la culture - dont la culture scientifique technique et industrielle. Tels sont les domaines sur lesquels des coopérations sont nécessaires.

L'agglomération trinationale de Bâle

Petite ville-monde (kleine WeltStadt), l'agglomération trinationale de Bâle rayonne largement sur tous les territoires qui l'entourent, selon des modalités différentes de celles que l'on peut rencontrer au sein d'un même Pays. Les frontières qui la bordent ont de ce point de vue garder une prégnance que l'on ne connaît plus au sein de l'Union Européenne.

Les enjeux métropolitains sont pour l'agglomération de deux ordres : d'ordre interne en raison du besoin accru de gouvernance que génère sa partition entre trois pays, d'ordre externe dans la recherche d'un dialogue stratégique avec les agglomérations françaises et allemandes distantes de moins d'une centaine de kilomètres (cf. § 1.2.3. - L'agglomération trinationale de Bâle, membre du Réseau Métropolitain).

A l'échelle transfrontalière, les actions de coopération ont été menées, jusqu'il y a peu, dans le cadre la Regio Tri Rhena, association informelle regroupant les Collectivités, les Chambres de Commerce et d'Industrie et les Offices de Tourisme des trois Pays.

La naissance en 2001, de l'association de l'A.T.B., marque un tournant dans la gouvernance interne de l'agglomération, la nouvelle structure s'en saisissant sous l'angle de l'aménagement. La participation de l'A.T.B. au réseau Métropolitain Rhin-Rhône doit aujourd'hui être compris comme l'outil permettant la prise en compte des enjeux métropolitains externes de l'agglomération.

Les enjeux de la coopération métropolitaine :

Enjeux internes d'aménagement et de développement de la partie française de l'agglomération afin de rééquilibrer spatialement celle-ci.

Enjeux externes de gouvernance stratégique des relations au sein du maillage urbain rapproché, spécifique au bassin rhénan.

I.3.2 Le travail par plaque ne doit pas disloquer l'échelle d'ensemble qui seule, garantit à échéance 2012 la visibilité européenne

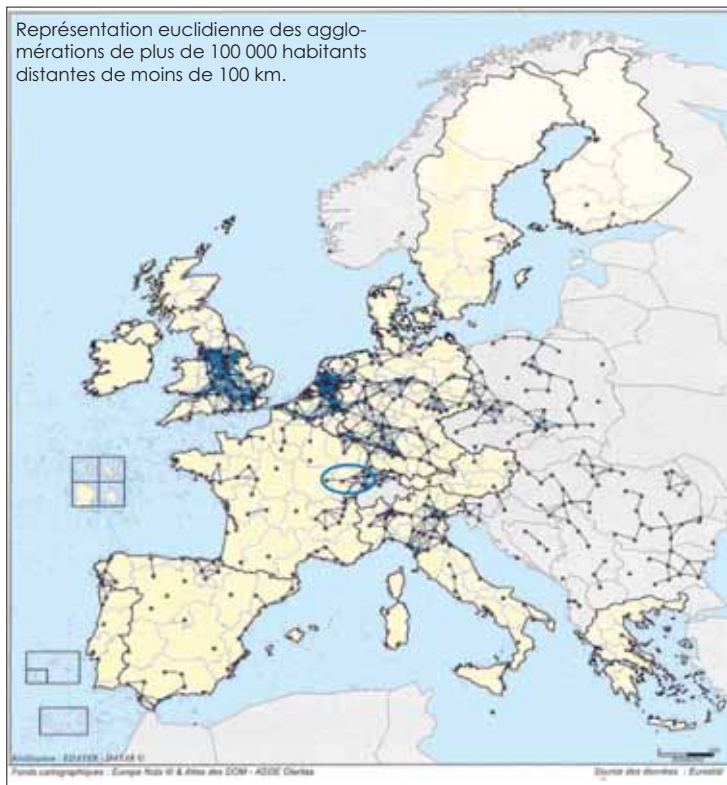
Il existe une identité Rhin-Rhône déjà reconnue.

Cette figure n'est pas une construction de circonstance mais s'inscrit dans une histoire déjà longue. La terminologie Rhin-Rhône est certes restée discrète, mais elle préexiste depuis longtemps :

- Le réseau des autoroutes qui irrigue ce territoire se dénomme « Paris Rhin-Rhône ».
- Le canal Freycinet, qui pourtant relie le Rhône à la Saône, se nomme canal du « Rhône au Rhin ». Quant au projet de mise à gabarit européen de cette voie d'eau elle se nommait « Rhin-Rhône ».
- Le projet d'aménagement du Territoire entre « Saône et Rhin » (ATSR) promu par l'Etat après l'abandon du canal à grand gabarit, même s'il ne reprend pas la terminologie Rhin-Rhône, couvre le même espace.
- L'économie aussi s'invite parmi les utilisateurs de ce vocabulaire puisque la revue patronale produite par un groupe d'industriels qui se nomme « Entre Rhône et Rhin » consacre tous les trimestres un article au renforcement de cet espace.
- Il n'a pas fallu chercher un autre nom pour baptiser la ligne à grande vitesse qui relie l'Europe du Nord au bassin méditerranéen « LGV Rhin-Rhône ».



L'échelle européenne reconnaît Rhin-Rhône comme un espace pertinent.



La distance compte moins que le temps de parcours et la capacité à organiser des rendez-vous d'affaire dans la demi-journée.

Le développement de l'infrastructure ferrée à grande vitesse aura pour conséquence une telle contraction de l'espace, qu'il sera possible dès 2011, mais encore plus certainement en 2015, dans le cadre d'un cadencement TER-GV, d'organiser un rendez-vous d'affaire dans la demi-journée, d'une extrémité du Réseau Métropolitain à l'autre.

Le graphique ci-contre montre très clairement cette contraction de l'espace-temps, à l'aide d'un indice de proximité*. Sont représentés au départ de Mulhouse (zone bleu) et de Dijon (zone violette) les temps cumulés de transport compatibles avec un aller-retour sur la demi-journée, afin de se rendre à un rendez-vous d'affaire de deux heures.

Exemple : les villes qui se trouvent situées dans la zone colorée en bleu sont ainsi accessibles pour un rendez-vous de deux heures au départ de Mulhouse, l'aller-retour étant effectué en une demi-journée.

La performance du train en 2005 est ainsi moins bonne que celle de l'autoroute. Aujourd'hui, au départ de Mulhouse, Besançon est la ville la plus éloignée, accessible pour un aller-retour pour affaire sur la demi-journée.

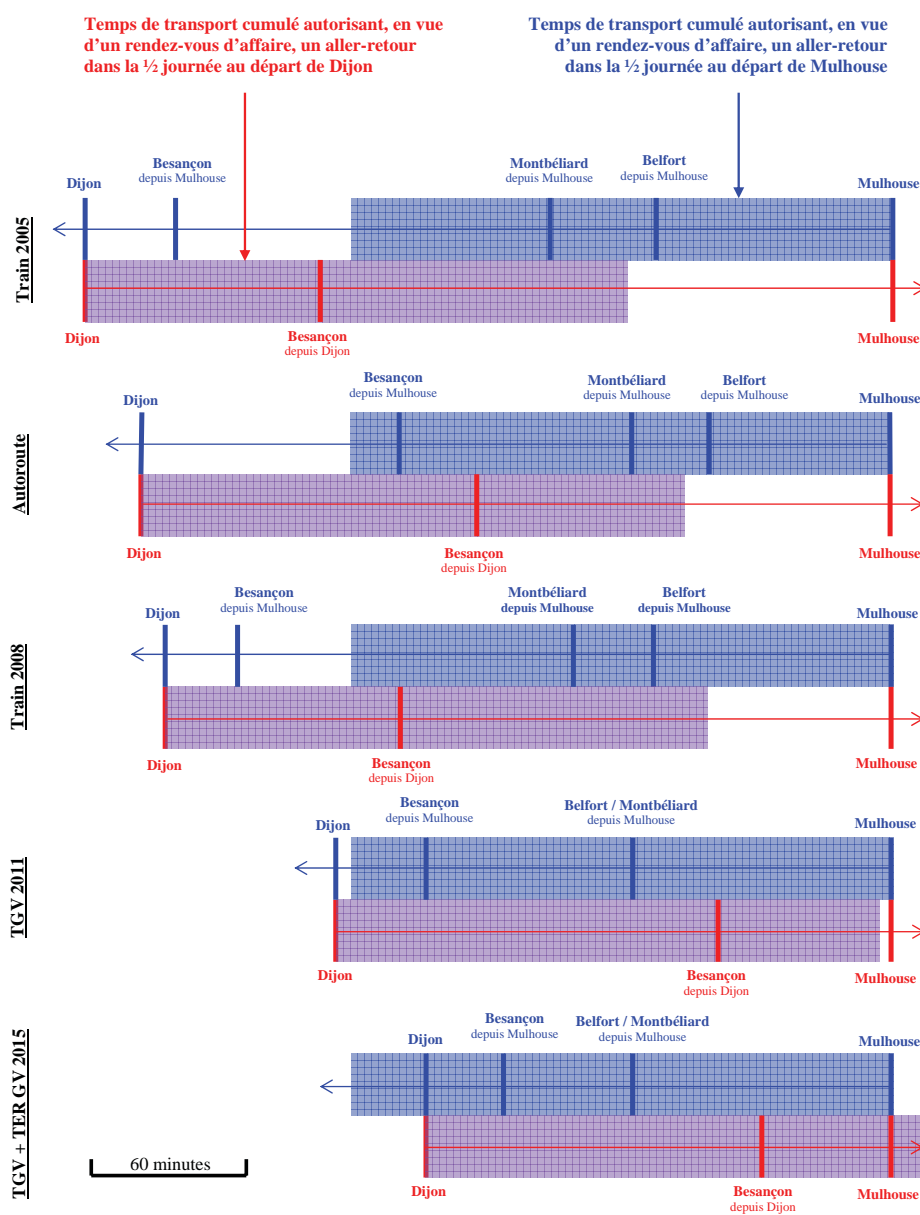
La simulation « Train 2008 », correspond à une amélioration des temps de correspondance, les autres facteurs restant inchangés. Son impact est quasiment nul sur la fonctionnalité du réseau. L'arrivée du TGV en 2011, modifie en revanche, du tout au tout la situation puisque Dijon devient quasiment (à 6 minutes près) accessible depuis Mulhouse pour un rendez-vous d'affaire, sur la demi-journée.

Une amélioration, à horizon 2015, de la desserte TGV par un cadencement de type TER-GV permet de descendre en dessous du seuil horaire de la demi-journée. **Plus rien ne s'oppose alors à la consolidation des réseaux d'acteurs dans une perspective métropolitaine.**

- * Afin de restituer les conditions réelles de déplacement, ont été pris en compte :
- le temps le transport en tant que tel, mesuré i°) en ce qui concerne le train à partir du temps moyen réalisé par l'ensemble des trains circulant entre 7h00 et 20h00 un jour de semaine, ii°) en ce qui concerne le TGV, à partir des données de la D.U.P. du TGV Rhin-Rhône,
 - le temps moyen d'attente en gare (si transport ferré) à partir des horaires SNCF ou de la D.U.P. du T.G.V. Rhin-Rhône, pour la période 7h00 et 20h00 un jour de semaine,
 - le temps moyen de correspondance (si changement de train) à partir des horaires SNCF, sur la période 7h00 et 20h00 un jour de semaine,
 - le temps de post acheminement à destination (de la gare au lieu de rendez-vous dans le centre-ville ou du parking au lieu de rendez-vous, si déplacement en voiture) et de pré acheminement au retour.

n.b. : l'indice de proximité Besançon - Dijon, calculé par soustraction de l'indice de proximité Mulhouse - Besançon de l'indice de proximité Mulhouse - Dijon (flèche bleue), ne peut pas être comparé à l'indice de proximité Dijon - Besançon, calculé au départ de Dijon (flèche rouge).

Évolution de la proximité* des villes centre de 2005 à 2015



*Indice de proximité = (Temps moyen de transport aller-retour) + (Temps moyen d'attente) + (Temps moyen de correspondance) + (Temps moyen de post et pré-acheminement à destination)

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

I.3.3 Un programme de travail par sous-ensemble permettra d'engager la constitution de la métropole par un premier palier

Les relations sont déjà nombreuses entre les villes de ce réseau, entre les territoires de proximité mais aussi à une échelle plus large, ainsi qu'à l'international avec la Suisse et l'Allemagne (voir ci-contre).

Ce programme s'attache à développer des actions opérationnelles dans une configuration par plaques chaque fois que celle-ci apporte une valeur ajoutée et permet d'engager un processus d'accroissement des fonctions métropolitaines à court ou moyen terme.

Il conjugue également la dimension globale afin de préparer le long terme.

Ainsi le programme général à l'échelle de l'ensemble reste valide et ne sera pas modifié (cf avis du jury qui ne l'a pas remis en cause).

Des initiatives seront engagées dès maintenant à l'échelle globale afin de préparer le long terme.

Mais leur amorçage sera soutenu par une intensification des relations par sous-ensemble.

	Dijon	Besançon	Montbéliard	Belfort	Mulhouse	A.T.B./StLouis	Freiburg	Lausanne	Neuchâtel
Université - Recherche - Développement									
* Coopérations entre les Universités de Bourgogne et Franche-Comté (quatre groupes de travail)									
* Laboratoire Théma : unité mixte de recherche (UMR 6049)									
* Accord de coopération inter universités "CLUSE" échange d'enseignants, de chercheurs et d'étudiants									
* Co-habilitation de diplômes UFC - UB									
* Laboratoire FEMTO ST (UFC UTBM)									
* Ecole trinationale d'ingénieur									
* Coopérations UHA - UTBM									
* Etude des Agences d'urbanisme sur les fonctions urbaines supérieures									
Culture - Tourisme									
* Coopérations entre les orchestres									
* Coopération entre les musées									
* Coopération entre les scènes lyriques									
* Villes jumelées									
* Villes jumelées									
* Promotion touristique commune à l'international " 3 Pays, 2 langues, 1 aéroport"									
* réseau de bornes d'information touristique									
* Site internet de promotion du tourisme urbain									
* Elaboration et diffusion d'expositions de Culture Scientifique, Technique et Industrielle									
Santé - Social									
* Cancéropôle									
* Coopération entre les CHU : épidémiologie									
* Coopération CHU - CHG									
* Complémentarité dans le domaine des greffes d'organes									
* Fusion des Hopitaux									
* Programme de lutte contre la xénophobie									
Economie									
* Projet pôle de compétitivité véhicules du futur									
* Projet de pôle de compétitivité micro-techniques									
* Biovalley									
* Dispositifs communs promus par les Régions destiné aux entreprises (capital risque, SOFARIS, immobilier d'entreprises)									
* ASTRID									
* Pôle "automobile"									
Aménagement - Transport - Environnement									
* Convention TER commune entre les Régions de Bourgogne et Franche-Comté									
* Convention TER commune entre les Régions de Franche-Comté et d'Alsace									
* Accord entre les Régions de co-financement du TGV									
* Développement des agences locales de maîtrise de l'énergie									
* Desserte de l'EuroAirport par navettes routières									
Gouvernance									
* Conférence transjurassienne									
* RegioTriRhena									
* Association trans-Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée									
* Association Rhin-Sud									
* Conseil Municipal commun									

II - Deuxième partie : Programme de travail

II.1 - Un cadre d'action global et six leviers d'actions

II.1.1 - Philosophie et organisation du programme de travail

Ce programme de travail a pour objectif de renforcer les fonctions métropolitaines et le rayonnement de l'ensemble du territoire.

Il doit permettre de hisser l'ensemble du territoire à un rang supérieur dans la hiérarchie des villes en fonction des emplois métropolitains supérieurs et des attracteurs urbains.

Il s'attachera à combler les points faibles tout en prenant appui sur les domaines d'excellence de chacun des territoires.

Les mots clefs qui président à cet objectif sont les suivants :

- stimulation des fonctions métropolitaines
- visibilité dans l'Europe élargie
- compétitivité des économies et des services urbains supérieurs
- attractivité du territoire à l'échelle européenne

Une étude globale permettra de mieux appréhender l'ensemble des fonctions métropolitaines afin de caractériser le programme de travail dans sa mise en œuvre.

Le programme de travail sera appréhendé **au travers six leviers d'actions** qui figuraient déjà dans le dossier de Décembre 2004.

- **Accessibilité**
- **Université recherche**
- **Economie**
- **Santé**
- **Culture**
- **Nouvelles technologies**

Ce programme tend à respecter la spécificité de chacun des sous-ensembles tout en proposant un cadre de cohérence global :

Ce programme s'organise chaque fois que cela s'avère pertinent par une approche territoriale qui s'attache aux spécificités des sous-ensembles identifiés ainsi que par une hiérarchie des priorités dans le temps.

II.1.2 - Synthèse du programme de travail

Un cadre d'action global pour l'ensemble du réseau

- Ensemble du réseau :

Fiche 1 : Identification et caractérisation des facteurs d'attractivité à l'échelle européenne et des fonctions métropolitaines du territoire Rhin-Rhône à promouvoir et développer. Animation du réseau.

Un programme d'actions thématiques

1/ Accessibilité :

- Anticiper l'arrivée du TGV Rhin-Rhône par une offre territoriale adaptée (transports, aménagements)

- Ensemble du réseau et ventilation par plaque :

Fiche 2 : Optimiser le système des TER et leur articulation avec les transports urbains.

Fiche 3 : Cohérence de l'aménagement des quartiers des gares.

Fiche 4 : Etude d'opportunité et de faisabilité pour la mise en place d'un Transport Express Régional à grande vitesse.

- Développer des infrastructures multimodales de logistique avancée pour valoriser les flux de transit

- Ensemble du réseau :

Fiche 5 : Conduire une action de lobbying et de sensibilisation à la réalisation de la mise à gabarit B+ de la ligne Mulhouse-Dijon et définir une stratégie d'accompagnement (infrastructures logistiques) pour bénéficier pleinement des retours économiques de cette infrastructure à l'échelle du réseau.

2/ Université Recherche

Créer un espace universitaire de recherche Bourgogne, Franche-Comté, Sud Alsace, à partir des domaines d'excellence de chaque établissement

- Ensemble du réseau et coopérations transfrontalières :

Fiche 6 : Créer les conditions pour la création d'un espace universitaire Bourgogne, Franche-Comté, Sud Alsace, élargi aux coopérations avec les universités de Lausanne (Ecole Polytechnique fédérale) de Neuchâtel, de Bâle et de Freiburg, qui facilite le dialogue inter-universités permettant de promouvoir les domaines d'excellence de chaque université.

3/ Economie

- Ensemble du réseau, ventilation par plaque et coopérations transfrontalières :

Fiche 7 : Mise en réseau des acteurs économiques.

Fiche 8 : Représentation des collectivités de l'axe Rhin-Rhône à Bruxelles.

4/ Santé

- Ensemble du réseau :

Fiche 9 : 1ère phase : mise au point d'un dossier médical partagé trans-régional communiquant.

5/ Culture

- Ensemble du réseau et coopérations transfrontalières :

Fiche 10 : Mise en réseau des musées et grande exposition 2007-2008.

- Besançon-Dijon et Lausanne :

Fiche 11 : Partenariat dans le domaine symphonique et lyrique.

Fiche 12 : Mise en réseau des établissements d'enseignement artistiques

- Belfort-Montbéliard-Mulhouse :

Fiche 13 : Développer la culture scientifique et technique : volet culturel et grand public du pôle automobile.

6/ Nouvelles technologies

- Ensemble du réseau, ventilation par plaque et coopérations transfrontalières :

Fiche 14 : Créer un service à haut débit accélérant la communication des contenus au sein du réseau

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

II.2 - Programme de travail détaillé

Un cadre d'action global pour l'ensemble du réseau

Une étude globale sur l'attractivité et le niveau des fonctions métropolitaines s'avère nécessaire pour faire émerger les axes de travail qui permettront de renforcer les liens entre la recherche, la formation supérieure et les stratégies de développement déployées par les collectivités.

L'intervention d'experts et de référents internationaux sera nécessaire. Outre l'expertise nécessaire pour caractériser les facteurs de développement, un travail d'animation et de restitution avec les acteurs publics, sociaux et économiques sera utile.

Par ailleurs, l'association sera dotée de moyens pour fonctionner et suivre le présent programme de travail.

CADRE D'ACTION GLOBAL**Fiche 1 : Identification et caractérisation des facteurs d'attractivité à l'échelle européenne et des fonctions métropolitaines du territoire Rhin-Rhône à promouvoir et développer. Animation du réseau.**

Territoire :
Ensemble du réseau

Maîtrise d'ouvrage :
Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône »

Objectifs :
Repérer et caractériser les facteurs d'attractivité qui permettent au réseau de monter d'un cran dans le niveau d'attractivité métropolitain à l'échelle européenne. Animer l'ensemble du réseau.

Résultats attendus :
Mobilisation des acteurs économiques universitaires et du monde de la recherche ainsi que l'ensemble des acteurs publics et privés qui concourent à la dynamisation du réseau métropolitain.

Descriptif :
Analyse des facteurs d'attractivité et fonctions métropolitaines, animations, réunions, forums, tables rondes...

Bénéficiaires :
Collectivités, entreprises, ensemble des citoyens

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
	Association « réseau métropolitain »	125 000 €
	Etat	125 000 €
250 000 €	Total	250 000 €

Accessibilité

Accélérer l'accessibilité par un réseau intercité à grande vitesse, créant une offre de transport cadencée inédite, le « TER-GV »

Le réseau autoroutier est aujourd'hui le vecteur de rapprochement et d'organisation du territoire qui se développe très rapidement. Dans moins de dix ans, ce sera le cadencement de la grande vitesse qui l'assurera. L'objectif est d'assurer la desserte de la métropole Rhin-Rhône pour lui conférer une accessibilité interne ou vers l'international en alternative crédible par rapport aux déplacements routiers. Une tarification combinée des réseaux (urbains et interrégionaux est d'ores et déjà à l'étude).

Anticiper l'arrivée du TGV Rhin-Rhône par une offre territoriale adaptée

Le TGV rend possible la figure en réseau métropolitain par la constitution d'une offre territoriale susceptible de rayonner à l'échelle européenne dans un espace temps fortement réduit (une heure de Dijon à Mulhouse).

L'infrastructure physique et l'offre de déplacement ne valent que par l'usage qui en sera fait, mais elles changent totalement les conditions du développement parce qu'elles permettent de mutualiser des services entre les cités et de construire des projets dont l'accès sera facilité à l'échelle d'un million d'habitants.

Cependant, la contraction des distances entre chacune des cités ne sera réelle et efficace que si l'offre de déplacement est suffisamment cadencée, si le système est intermodal et dessert les cités de centre à centre. La mise en place d'un transport régional cadencé à grande vitesse, utilisant les infrastructures de la grande vitesse, constitue ainsi une véritable opportunité.

L'axe déplacement sera par conséquent une condition majeure pour la construction du projet politique. Il pourra se constituer en plusieurs étapes et commencer par l'amélioration de l'existant.

La mise à l'étude d'un TERGV avec l'ensemble des autorités organisatrices (associant la SNCF, RFF ainsi que les associations d'usagers) est donc une priorité.

A l'horizon du TGV Rhin-Rhône :

- L'objectif est de faire circuler les « TER-GV » comme levier de la cohésion du territoire métropolitain et comme outil permettant le rapprochement des cités entre elles.

A plus court terme :**- Optimiser notamment le système des TER et articuler les systèmes de transports entre eux (urbain, interurbain et métropolitain) :**

Le système des TER est déjà efficace et performant. Mais on recherchera une optimisation de ce système TER afin de gagner du temps sur l'organisation des correspondances et la grille horaire. Cette démarche déjà engagée entre les AOT (Régions de Bourgogne, Franche-Comté et Alsace et les AOTU) Elle s'attachera à rendre les accès aux réseaux interrégionaux et urbains interopérables (un titre unique pour aller du centre ville de Mulhouse ou de Bâle jusqu'au centre ville de Dijon...).

- Organiser les quartiers des gares en cohérence :

Les quartiers qui se constitueront autour des gares (qu'elles soient de centre-ville ou plus en périphérie, gare nouvelles ou gares existantes) seront distants de quelques dizaines de minutes. La création de services et d'activités, les développements urbains qui s'y attachent, ne peuvent faire l'économie d'une réflexion concertée tant les offres seront proches les unes des autres.

Entre concurrence et complémentarité, le choix d'une offre raisonnée s'impose. Une étude de positionnement des quartiers de gare quant à l'offre immobilière et tertiaire est donc envisagée à l'échelle du réseau. Des études de définition pourront être envisagées.

- Conduire les études du « TER-GV » :

Les études de définition d'un système TER-GV doivent être engagées dès maintenant car elles nécessitent une anticipation dans l'organisation des systèmes de transport au sein des agglomérations et entre les agglomérations elles-mêmes. Il convient en effet d'intégrer les gains de temps procurés par la nouvelle infrastructure grande vitesse, aux dispositifs de transports actuel déjà optimisé entre les AOT régionales, départementales et urbaines.

- Organiser un système permettant de relier les grands aéroports depuis le réseau Rhin-Rhône en particulier, l'Euroairport mais également Satolas et Roissy.

ACCESSIBILITE

Fiche 2 : Optimiser le système des TER et leur articulation avec les transports urbains

Territoire :

Ensemble du réseau et ventilation par plaque

Maîtrise d'ouvrage :

Autorités organisatrices concernées (Régions, départements agglomération en lien avec les opérateurs de transports locaux, et les associations d'usagers, et la SNCF)

Objectifs :

Améliorer l'offre de transports et sa continuité sur le territoire, cadencement, correspondances, billettiques.

Résultats attendus :

Amélioration de la qualité de l'offre de transport. Diminution des temps de déplacement entre les pôles du réseau métropolitain Rhin-Rhône, augmentation des fréquences, titre unique, amélioration de la cohésion du territoire, irrigation de l'ensemble des villes moyennes en particulier.

Descriptif :

Enquêtes études de grilles horaires.

Bénéficiaires :

L'ensemble de la population du territoire concerné

Montant et plan de financement prévisionnel :

Montants pris en charge par les Régions au titre de leur compétence TER.

ACCESSIBILITE**Fiche 3 : Cohérence de l'aménagement des quartiers des gares***Territoire :*

Ensemble du réseau et ventilation par plaque

Maîtrise d'ouvrage :

Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône »

Objectifs :

Améliorer la cohérence de la programmation des aménagements des sites et des quartiers des gares du TGV Rhin-Rhône sur l'axe Bâle-Dijon incluant la spécificité de l'euroairport.

Résultats attendus :

Eviter les aménagements concurrents, améliorer la performance des programmes tertiaires et cibler le positionnement de chacun des sites. Faciliter le dialogue avec les investisseurs et améliorer la visibilité du marché global. Entamer les études de définition des aménagements.

Descriptif :

Etudes de marché, analyse des projets sur d'autres sites desservis par le TGV.

Bénéficiaires :

Les collectivités, les entreprises et plus globalement l'ensemble de la population du territoire concerné.

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses :	Recettes attendues	Montant
	Association « réseau métropolitain »	95 000 €
	Etat	95 000 €
190 000 €	Total	190 000 €

ACCESSIBILITE

Fiche 4 : Etude d'opportunité et de faisabilité pour la mise en place d'un Transport Express Régional à grande vitesse.

Territoire :

Ensemble du réseau et ventilation par plaque

Maîtrise d'ouvrage :

Réseau métropolitain Rhin-Rhône, associant les différentes AOT concernées, la SNCF, RFF ainsi que les associations d'usagers.

Objectifs :

Cette étude d'opportunité et de faisabilité doit tout à la fois explorer les conditions techniques financières et commerciales de la mise en place d'un TERGV à l'échelle du réseau Rhin-Rhône.

Au delà d'une étude clientèle explorant les gisements du marché potentiel à partir de l'existant, cette étude doit permettre d'identifier les produits innovants qu'une offre nouvelle pourrait générer. C'est une analyse prospective qu'il convient donc de conduire.

Résultats attendus :

Conditions techniques, financières, de mise en place d'une offre innovante de TERGV, caractérisation du service rendu et contribution à l'offre métropolitaine.

Descriptif :

Etude et concertation en quatre volets :

- **Faisabilité technique** : capacité du système ferroviaire à supporter des charges de trafic supplémentaires, organisation de l'intermodalité avec les systèmes urbains et les pôles d'échanges,
- **Faisabilité financière** : évaluation des coûts de mise en place d'un tel service en terme d'investissement (matériel roulant),
- **Faisabilité commerciale** : évaluation des coûts de fonctionnement et des conditions de rentabilité, analyse de clientèle, scénarios d'exploitation. Définition de produits globaux « packagés » agrégeant services (culture, sport, formation) et titre de déplacement,
- **Faisabilité administrative** : analyse des conditions de coopération entre les Autorités Organisatrices des Transports ou création d'une gouvernance nouvelle.

Bénéficiaires :

L'ensemble des habitants et des entreprises du réseau Rhin-Rhône.

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
	Association « Réseau métropolitain »	50 000 €
	AOT concernées	50 000 €
	Etat	50 000 €
150 000 €	Total	150 000 €

Développer des infrastructures multimodales de logistique avancée pour valoriser les flux de transit

Le Corridor Rhin-Rhône est caractérisé par le transport routier des marchandises. Il souffre d'un déficit d'infrastructures physiques pour le fer (gabarit B+) et de points nodaux ce qui amoindrit la compétitivité des entreprises.

La mondialisation et l'ouverture européenne présentent pourtant des opportunités considérables. Cet axe européen présente des potentialités importantes pour le fret ferroviaire. Il y a un risque réel que le Corridor Rhin-Rhône disparaisse d'un point de vue logistique au profit d'un couloir de camions.

La solution réside dans un dispositif de plate-forme logistique et de ferroutage.

La mise à gabarit B+ de l'itinéraire Dijon-Mulhouse est donc une nécessité absolue, elle est inscrite par différents documents de programmation (CPER, Schéma de service, programme Avenir du Territoire entre Saône et Rhin).

C'est un projet ambitieux qui peut être mis à l'agenda pour stimuler l'attractivité économique et préserver l'environnement. En effet le tout camion n'est pas souhaitable dans une perspective de développement soutenable et durable.

Il s'agit maintenant de constituer également une liaison rive droite à rive gauche du Rhin, jusqu'au couloir rhodanien. Cependant il convient de définir une stratégie d'accompagnement pour bénéficier pleinement des retours économiques de cette infrastructure.

Ce programme reste inchangé.

ACCESSIBILITE

Fiche 5 : Conduire une action de lobbying et de sensibilisation à la réalisation de la mise à gabarit B+ de la ligne Mulhouse-Dijon et définir une stratégie d'accompagnement (infrastructures logistiques) pour bénéficier pleinement des retours économiques de cette infrastructure à l'échelle du réseau.

Territoire :
Ensemble du réseau

Maîtrise d'ouvrage :
Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône ».

Objectifs :
Accélérer la réalisation de la mise à gabarit B+ de la ligne Mulhouse-Dijon et définir les aménagements souhaitables (plate-forme logistique...) pour stimuler les économies locales.

Résultats attendus :
Conforter l'économie tout en préservant l'environnement.

Descriptif :

- Action de lobbying auprès de l'ensemble des pouvoirs publics et de l'Europe pour la mise à gabarit B+ de la ligne entre Mulhouse et Dijon,
- Etude d'opportunité associant les partenaires du monde économique et les transporteurs, sur l'opportunité d'une plate-forme logistique desservant le barreau Rhin-Rhône.

Bénéficiaires :
Entreprises, habitants (développement durable).

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
	CCI du réseau	15 000 €
	Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône »	15 000 €
	Régions	15 000 €
	Etat	15 000 €
60 000 €	Total	60 000 €

Université Recherche

Créer un espace universitaire et de recherche Bourgogne, Franche-Comté, Sud Alsace à partir des domaines d'excellence de chaque établissement et développer les coopérations transfrontalières.

L'offre universitaire, le rayonnement des laboratoires de recherche et des formations sont déterminants pour l'attractivité des territoires eux-mêmes et pour la dynamique économique et urbaine. La synergie entre la formation supérieure, la recherche et le tissu des entreprises, traduit l'aptitude d'un territoire à générer son propre développement et à produire de l'innovation. C'est pourquoi la stratégie universitaire et l'organisation de la recherche se trouvent au cœur du développement territorial.

L'objectif du projet est de promouvoir en commun les domaines d'excellence en matière de recherche et d'enseignement, tout en renforçant leur réactivité à l'égard d'un environnement économique et technologique de plus en plus changeant pour contribuer au développement d'emplois métropolitains. Sur la base d'une analyse critique et constructive de l'état de l'offre, il s'agira de repérer les formations et domaines de recherche susceptibles d'être promus par l'ensemble des partenaires du réseau pour générer des emplois métropolitains. Une meilleure répartition des enseignements pourra également être recherchée.

Cette démarche ne peut être conduite que par une étroite association entre les partenaires publics et la communauté universitaire, ainsi que par les acteurs du monde économique.

Les futurs pôles de compétitivité ou d'excellence fournissent un cadre pour structurer les coopérations entre les établissements d'enseignement supérieur et de la recherche.

La logique d'un découpage par sous-ensemble échappe en partie à la stratégie universitaire car la visibilité européenne n'est pas dans la segmentation mais plutôt dans les alliances et la coopération entre établissements pour créer un effet de seuil et atteindre une taille critique dans les équipes de recherche tout comme dans l'offre de formations.

Cependant cette stratégie ne contredit pas une organisation autour de logiques de proximité fondée sur l'excellence des sites en lien avec les filières économiques.

Plusieurs rapprochements sont en cours et vont structurer le programme de travail :

Rapprochement entre l'université de Bourgogne et l'université de Franche-Comté :

Une réflexion spécifique se conduit entre les deux université sur la base de quatre groupes de travail.

- Sciences et techniques,
- Biologie, santé, qualité des aliments,
- Terre environnement sciences de la vie
- Lettres langues, science humaine et sociales

Le réseau transfrontalier CLUSE :

Cet accord de coopération couvre une partie importante du réseau. Il vise à encourager les échanges d'enseignants et de chercheurs entre les universités de Bourgogne, Franche-Comté, Lausanne et Neuchâtel.

Ce réseau pourrait être étendu à Freiburg et à Bâle.

Les formations trinationales associant les pôles universitaires de Mulhouse et de l'ATB :

La mise en place, il y a quelques années d'une formation trinationale d'ingénieur par l'université de Haute-Alsace et le pôle universitaire et d'enseignements supérieurs de l'ATB, a ouvert la voie à d'autres formations trinotionales. Le développement récent d'une formation de ce type, préparant à un diplôme d'ingénieur commercial, n'est sans doute qu'un premier pas.

L'organisation métropolitaine fournit un cadrage global à cette réflexion dans une perspective élargie d'aménagement du territoire.

UNIVERSITE RECHERCHE

Fiche 6 : Créer les conditions pour la création d'un espace universitaire Bourgogne, Franche-Comté, Sud Alsace, élargi aux coopérations avec les universités de Lausanne (Ecole Polytechnique fédérale) de Neuchâtel, de Bâle et de Fribourg, qui facilite le dialogue inter-université permettant de promouvoir les domaines d'excellence de chaque université.

Territoire :

Ensemble du réseau et coopérations transfrontalières

Maîtrise d'ouvrage :

Association « Réseau Métropolitain Rhin Rhône » et ensemble des Universités du réseau.

Objectifs :

Analyser l'offre de formation et de recherche (mise à plat) et repérer les domaines qui pourraient être promus par l'ensemble du réseau à partir des spécificités de chacun. (micro-techniques à Besançon, agro-alimentaire à Dijon, transports terrestres UTBM et UHA).

Résultats attendus :

Création d'un réseau universitaire Bourgogne, Franche-Comté, Sud-Alsace élargi aux coopérations transfrontalières.

Descriptif :

- Un état des lieux de l'offre d'enseignement supérieur, de formation continue et de recherche.
- Anticiper les évolutions socio-économiques à venir dans le double contexte d'élargissement de l'Union Européenne et de généralisation des risques de délocalisation.
- Identifier les offres d'enseignement et de recherche à promouvoir en commun et les partenariats nationaux et transnationaux à structurer conjointement, afin d'encourager la mutualisation des moyens entre les différents établissements d'enseignement supérieur (fonds documentaires, télé-enseignement, lobbying,...).
- Favoriser l'accueil d'étudiants étrangers,.
- Faire connaître l'offre commune de l'espace Rhin-Rhône en matière d'enseignement supérieur et de recherche par des manifestations internationales.

Bénéficiaires :

Ensemble de la communauté universitaire et entreprises du réseau.

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
	Association « Réseau métropolitain »	60 000 €
	Etat	60 000 €
120 000 €	Total	120 000 €

Economie

Permettre aux systèmes productifs locaux de mieux affronter les mutations par le développement de la recherche et de l'économie du savoir

A l'heure où l'industrie se tertiarise, où les fonctions de recherche et développement deviennent incontournables, il importe que le tissu des petites entreprises industrielles opère des regroupements pour accéder à ces fonctions. Les grandes ou très grandes entreprises sont engagées dans une course mondiale dans la recherche de ces fonctions et s'affranchissent des systèmes locaux.

Mais l'enjeu du territoire vis à vis de l'ensemble de ces entreprises est la capacité à offrir parmi les ressources endogènes, l'expertise stratégique dont elles ont besoin. Les très grandes entreprises s'adressent aux meilleurs offreurs dans un éventail mondial, quant aux petites, elles échappent la plupart du temps à ces fonctions stratégiques car elles sont dans une posture de sous-traitance.

On comprend dès lors que des stratégies spécifiques sont nécessaires par pôle, avec la constitution de « pôles de compétitivité ».

Quatre dossiers pour la constitution de pôles de compétitivité ont été constitués :

- Goût-nutrition-santé : Vitagora à Dijon (Bourgogne)
- Microtechniques : Besançon (Franche-Comté)
- Véhicule du futur : Belfort-Montbéliard-Mulhouse (Franche-Comté
Alsace)
- Innovation thérapeutique : Rhin Supérieur

La dimension métropolitaine fournit un cadre de référence stratégique à ces pôles de compétitivité qui par ailleurs appellent des coopérations interrégionales ou transfrontalières (Vitagora avec la Franche-Comté), Microtechniques avec le Sud Alsace (automobile), Innovation thérapeutique (Sud Alsace - ATB) et Véhicules du futur qui touche une partie importante de l'activité industrielle de Besançon comme de la recherche universitaire qui s'y développe.

Cependant, la dimension économique de la stratégie métropolitaine ne saurait être renvoyée en totalité à la démarche de pôle de compétitivité. Car c'est l'ensemble des mesures et actions proposées qui concourent au développement économique, à savoir l'amélioration de l'environnement global de l'activité productive, la valorisation des connaissances et des savoirs et l'accumulation de ressources stratégiques, l'augmentation des performances de l'offre universitaire, l'amélioration des déplacements, le renforcement des infrastructures logistiques...

Une des caractéristiques de l'axe Rhin-Rhône est qu'il constitue un vaste bassin d'emploi qui est couramment pratiqué par les couples bi-actifs de cadres et cadres supérieurs. De nombreux résidents à Besançon travaillent à Dijon et vice versa. Le même phénomène se produit entre Besançon et Belfort Montbéliard, ainsi que vers Mulhouse depuis le Nord Franche-Comté et bien évidemment entre le Sud Alsace et l'ATB. Ce système est un véritable avantage compétitif pour faciliter l'implantation de cadres de haut niveau ainsi que pour le développement de l'offre de services aux entreprises. Cet atout n'est pas assez mis en évidence et doit être valorisé davantage.

Le fonctionnement en réseau des acteurs économiques, Chambres consulaires, organisations professionnelles, agences de développement... permettra de constituer une offre globale afin de repérer les clusters de l'espace Rhin-Rhône, en vue de constituer progressivement une masse critique dans le domaine des services de l'offre d'emploi et de compétences à l'échelle du réseaux (cadres bi-actifs, services aux entreprises...).

Par ailleurs les schémas de développement économiques régionaux développent des logiques interrégionales.

Trois axes spécifiques sont proposés :

- L'organisation des acteurs économiques en réseau,
- La construction d'une communication globale pour favoriser le développement exogène (promotion du réseau au sein des grands salons et manifestations de congrès tel le MIPIM pour l'immobilier par exemple...). Dans cette optique, un répertoire de l'offre territoriale à connotation métropolitaine pourrait être réalisé. Une représentation du réseau à Bruxelles pourra être étudiée dans ce cadre.
- Le repérage de clusters ou de grappes d'entreprises ayant intérêt à travailler en réseau.

Par ailleurs, l'association « réseau métropolitain Rhin-Rhône » constituera un cadre global de travail pour mieux articuler les pôles de compétitivité entre eux.

ECONOMIE

Fiche 7 : Mise en réseau des acteurs économiques

Territoire :

Ensemble du réseau, ventilation par plaque et coopérations transfrontalières

Maîtrise d'ouvrage :

Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône ».

Objectifs :

Améliorer les coopérations entre les acteurs économiques du réseau Rhin-Rhône (promotion économique et de l'espace Rhin-Rhône).

Résultats attendus :

Meilleure lisibilité, repérage de clusters, actions de promotion commune.

Descriptif :

- Rencontres des acteurs économiques, journées de séminaires, mise au point d'un programme de travail, cadre d'échange et de coopération pour les pôles de compétitivité.
- Promotion de l'espace Rhin-Rhône à l'international, (grands salons professionnels) notamment en direction des pays traversés par les TGV empruntant la LGV Rhin-Rhône (Allemagne, Espagne, Suisse), représentation du réseau à Bruxelles.
- Etude de caractérisation des clusters à l'échelle Rhin-Rhône.

Bénéficiaires :

Entreprises et territoires concernés.

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
	Association « Réseau métropolitain »	20 000 €
	CCI	20 000 €
	Etat	20 000 €
60 000 €	Total	60 000 €

ECONOMIE**Fiche 8 : Représentation des collectivités de l'axe Rhin-Rhône à Bruxelles***Territoire :*

Ensemble du réseau, ventilation par plaque et coopérations transfrontalières

Maîtrise d'ouvrage :

Association « réseau métropolitain Rhin-Rhône »

Objectifs :

Mieux mobiliser l'information et gagner en visibilité

Résultats attendus :

Participer aux programmes européens et collecter des financements sur les projets locaux.

Descriptif :

Mode de représentation à définir

Bénéficiaires :

Entreprises, collectivités, ensemble des citoyens;

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses :	Recettes attendues	Montant
Représentation des collectivités	Association « réseau métropolitain Rhin-Rhône »	50 000 €
	Etat	50 000 €
100 000 €	Total	100 000 €

Santé

Améliorer l'offre de santé par une meilleure complémentarité entre les centres hospitaliers et la promotion du dossier médical partagé à l'échelle du réseau

La santé devient un enjeu de société considérable du fait de l'allongement de la durée de la vie et de la demande croissante de soins, notamment par la prise en charge de la dépendance. Dans ce contexte, la nécessité de conjuguer spécialisation des personnels et coordination des structures de soins est un impératif. Par ailleurs, l'offre de soins est à considérer à une nouvelle échelle. Si la demande de soins tend à augmenter, l'offre ne suit pas nécessairement les mêmes évolutions car les moyens humains et financiers restent stables. Le développement de technologies de pointe se traduit par une spécialisation des établissements et la nécessité grandissante de partenariats, tous les établissements ne pouvant être dotés d'égale manière. Parallèlement, on assiste au développement de nouvelles technologies permettant de désolidariser en partie la pratique de soin du territoire.

La mise en réseau des centres hospitaliers voulue par le plan « hôpital 2007 » correspond à cet objectif. Ceci permet d'accéder à l'excellence dans des domaines ciblés et spécifiques.

La coopération interrégionale est une directive de ce plan qui prévoit la création de conférences interrégionales pour optimiser les hyper-spécialisations, les futurs gros équipements et les activités nécessitant de gros moyens financiers.

Pour le Grand-Est, les cinq régions : Lorraine, Alsace, Franche-Comté, Bourgogne et Champagne-Ardennes sont regroupées au sein d'une conférence interrégionale. A l'échelle de l'axe Rhin-Rhône, les acteurs de la santé, ARH et Centres Hospitaliers, réunis à l'occasion de la constitution du dossier de déclaration d'intention, ont décidé d'engager une réflexion sur le dossier médical partagé afin de promouvoir la qualité et la continuité des soins, la coordination entre les professionnels et éviter les actes redondants.

La philosophie du projet est de réaliser une véritable interopérabilité des informations structurées et intégrées aux différents systèmes d'information des établissements de santé de l'axe Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Besançon et Dijon. L'objectif est de permettre l'accès du dossier médical à tous les citoyens et professionnels de santé des villes concernées.

Ce projet est un premier pallier ; il constitue un véritable défi organisationnel, technologique et culturel, donnant à tout citoyen une perception claire du réseau.

D'autres coopérations nécessitant un rapprochement entre les hôpitaux seront étudiées durant la période 2005-2006.

L'ensemble de ce projet présenté en décembre 2004 reste valable.

Des rapprochements entre les CHU de Besançon et Dijon seront développés.

SANTE**Fiche 9 : 1^{ère} phase : mise au point d'un dossier médical partagé trans-régional communiquant.**

Territoire :
Ensemble du réseau

Maîtrise d'ouvrage :
ARH + Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône ».

Objectifs :
Mettre au point un dispositif technique qui permette en temps réel de transmettre le dossier d'un patient à des praticiens hospitaliers du réseau.

Résultats attendus :
Accéder depuis l'ensemble des villes au dossier médical de chaque patient.

Descriptif :
Etudes de mise au point : étude de l'existant, écriture d'un cahier des charges.

Bénéficiaires :
Personnel soignant et patients du réseau.

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
	Association « Réseau métropolitain »	45 000 €
	Etat	45 000 €
90 000 €	Total	90 000 €

Culture

Rayonner par les arts et la culture comme une métropole d'un million d'habitants

Le secteur culturel, et en particulier celui de la culture scientifique et technique, est le domaine où la recherche de cohérences et de filiations s'avère très vraisemblablement la plus pertinente et la plus impertinente ! Il semble en effet difficile, voire impossible, de fonder cette cohérence sur des constantes proprement culturelles, reposant sur des traditions ancrées ou historiques et reconnues. Les quelques éléments d'histoire tendraient d'ailleurs à montrer que ces territoires se sont plutôt opposés que n'ont construit une entité culturelle solide.

Par contre, l'état actuel du champ culturel, du champ du savoir plus largement, montrerait qu'il y a autour des villes concernées par le réseau métropolitain projeté, un grand espace commun qui ne demande qu'à établir des synergies, des liens dans le sens d'un mieux disant culturel, dans le sens des échanges et celui de la construction de projets structurants communs.

La thématique culturelle est bien adaptée à la double logique (sous-ensembles urbains et ensemble du réseau). En effet, la logique de proximité permet de construire une offre globale sur chaque sous-ensemble, tout en développant à plus long terme des projets de grande envergure pour l'ensemble du réseau.

- Ensemble du réseau :

On retiendra au titre du programme de travail le rôle d'un très grand événement culturel touchant l'ensemble des villes du réseau.

Chacun des sous-ensembles urbains développeront par ailleurs des coopérations, étendues selon les cas aux villes suisses et allemandes, sur des thématiques spécifiques.

- Besançon-Dijon :

- Collaboration entre les musées,
- Coopération à propos de la musique symphonique et lyrique,
- Enseignement artistique.

- Nord Franche-Comté et Sud Alsace :

- Projets communs de culture scientifique et technique,

CULTURE**Fiche 10 :
Mise en réseau des Musées et grande exposition 2007-2008.**

Territoire :
Ensemble du réseau

Maîtrise d'ouvrage :
Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône » avec possibilité de maîtrise d'ouvrage déléguée sur les expositions.

Objectifs :
Atteindre une masse critique pour la lisibilité de la politique d'exposition, faire des économies d'échelle notamment relativement aux expositions et à la communication, mieux connaître les publics concernés par l'espace du réseau, favoriser et accompagner la mobilité des publics entre les musées du réseau.

Résultats attendus :

Descriptif :

La mesure se décompose en trois éléments :

- Une connaissance exhaustive de l'offre qui pourra donner lieu à un document de présentation commun,
- Une étude sur les publics des musées du réseau qui pourra déboucher à terme sur la mise en place d'un observatoire des publics,
- Etudier un projet de grande exposition commune à l'horizon 2006-2007.

Bénéficiaires :

Il s'agit in fine des publics actuels des musées (fréquentation de l'ensemble des sites muséaux du réseau proche d'un million d'entrées par an) et des publics à conquérir, qu'ils viennent du réseau ou de l'extérieur du réseau, mais aussi des personnels scientifiques des musées et des décideurs locaux.

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
Offre et publication		
20 000 €		
Connaissance du public		
40 000 €		
Exposition commune (étude)		
45 000 €		
Total général		
	Etat	52 500 €
	Association « Réseau Métropolitain »	52 500 €
105 000 €	Total	105 000 €

CULTURE**Fiche 11 :
Partenariats dans le domaine symphonique et lyrique.**

Territoire :
Besançon-Dijon et Lausanne

Maîtrise d'ouvrage :
Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône » avec possibilité de maîtrise d'ouvrage déléguée sur les expositions.

Objectifs :
Atteindre une masse critique pour les productions lyriques et symphoniques, faire des économies d'échelle par la mutualisation des outils (orchestres, chœurs...) et des moyens de production (coproductions), accompagner et favoriser la mobilité des publics du réseau entre les scènes lyriques et symphoniques, enrichir, mieux faire connaître et rendre plus accessible l'offre globale, développer par de meilleures synergies de projet, l'emploi culturel stratégique local.

Résultats attendus :

Descriptif :

La mesure se décompose en deux volets :

- Un volet prospectif visant à identifier les outils et moyens pouvant être mutualisés entre les structures et à envisager les formes de mutualisations possibles (réflexion engagée sur Dijon/Besançon, possibilité de l'étendre à Mulhouse dans un second temps),
- Un volet opérationnel permettant de faciliter des opérations de co-productions lyriques ou symphoniques entre les structures.

Bénéficiaires :

Il s'agit des publics actuels de la musique et du spectacle vivant sur l'ensemble du réseau (entre 200 000 et 300 000 spectateurs accueillis par an dans l'ensemble des structures) et des publics à conquérir, qu'ils viennent du réseau ou de l'extérieur du réseau.

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
Etude sur la mutualisation		
50 000 €		
Ingénierie pour la co-production de concerts et d'opéras		
40 000 €		
Total général		
	Etat	45 000 €
	Association « Réseau Métropolitain »	45 000 €
90 000 €	Total	90 000 €

CULTURE**Fiche 12 :
Mise en réseau des établissements d'enseignement artistique.**

Territoire :
Besançon-Dijon et Lausanne

Maître d'ouvrage :
Association, possibilité de maîtrise d'ouvrage déléguée aux communes.

Objectifs :
Donner une meilleure lisibilité inter-régionale au dispositif, réaliser des économies d'échelles, des mutualisations et des complémentarités en matière de formation supérieure, favoriser la mobilité des étudiants et des enseignants entre les établissements.

Descriptif :

- Etude faisant d'abord un état des lieux des formations artistiques supérieures tant arts plastiques que musique-danse-art dramatique, faisant ressortir les complémentarités, les redondances entre les établissements ainsi que les forces et les faiblesses de chaque structure et, ensuite, des préconisations en terme de synergies et de complémentarités.

- Etude sur l'origine et les qualifications des personnels enseignants ainsi que sur les besoins en formation et en qualification à venir sur l'ensemble du réseau.

Bénéficiaires :
Etudiants des différentes écoles, soit environ 600 personnes, ainsi que plus largement les publics jeunes fréquentant ces établissements, soit environ 6 000 personnes, ainsi que les structures artistiques du réseau et in fine les publics locaux.

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
	Association (ou villes)	30 000 €
	Etat	30 000 €
	Conseil Régionaux	15 000 €
75 000 €	Total	75 000 €

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

CULTURE

Fiche 13 : Développer la culture scientifique, technique et industrielle : volet culturel et grand public du pôle automobile

Territoire :
Belfort-Montbéliard-Mulhouse

Maîtrise d'ouvrage :
Association, possibilité de maîtrise d'ouvrage déléguée aux agglomérations plus directement concernées

Objectifs :
Renouveler la perception que le grand public a de l'industrie automobile, dans une perspective d'appropriation des enjeux de développement liés au pôle industriel automobile

Résultats attendus :
Définir les contenus précis d'une manifestation de culture scientifique technique et industrielle rendant compte des évolutions passées et attendues des technologies des véhicules, des modes de production de ces derniers, de la mobilité et de l'interdépendance entre les modes de transport et l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

Descriptif :
Compléter l'étude de préfiguration du projet, réalisée par le Réseau Rhin-Sud, par une étude de définition des contenus.

Bénéficiaires :
Grand public (estimés à plus de 500 000 par l'étude de préfiguration), acteurs socio-économiques

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
	Association « Réseau Métropolitain »	60 000 €
	Etat	60 000 €
120 000 €	Total	120 000 €

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

Nouvelles technologies

Utiliser le haut débit et le numérique comme outils de communication métropolitains

Les infrastructures de haut débit suivent les principales voies de communication et irriguent le réseau. L'activation de ces infrastructures et la fourniture d'accès de grande qualité est une nécessité pour conforter le réseau et autoriser des échanges numériques intenses qui touchent l'ensemble des domaines du programme de travail.

Un répertoire de l'offre disponible et des conditions d'accès ainsi que l'inventaire des besoins sont nécessaires.

Une plate forme de travail et de communication au service de l'ensemble du réseau est nécessaire en tant qu'outil de travail collaboratif et comme vitrine métropolitaine du réseau (site internet).

Une étude est nécessaire dans ces deux domaines.

Ce programme reste inchangé.

NOUVELLES TECHNOLOGIES**Fiche 14 : Créer un service à haut débit accélérant la communication des contenus au sein du réseau***Territoire :*

Ensemble du réseau, ventilation par plaque et coopérations transfrontalières

Maîtrise d'ouvrage :

Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône »

Objectifs :

Faciliter les relations par des échanges numériques entre les acteurs du réseau

Résultats attendus :

Intensifier les échanges

Descriptif :

- Etudes de l'offre disponible à haut débit
- Etudes des besoins
- Cahier des charges d'une plate forme de travail collaboratif et d'un site internet de communication.

Bénéficiaires :

Acteurs socio économiques, et grand public

Montant et plan de financement prévisionnel :

Dépenses	Recettes attendues	Montant
	Association « Réseau Métropolitain »	35 000 €
	Etat	35 000 €
70 000 €	Total	70 000 €

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

Récapitulatif du programme de travail

		Association Réseau métropolitain Rhin- Rhône	Etat A.P	Régions et autres AOT	CCI
Cadre global					
Fiche 1 : Caractérisation des facteurs d'attractivité	250 000 €	125 000 €	125 000 €		
Accessibilité					
Fiche 2 : Optimiser le système des TER	pris en charge par les AOT				
Fiche 3 : Cohérence de l'aménagement des quartiers des gares	190 000 €	95 000 €	95 000 €		
Fiche 4 : Etudes TER GV	150 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	
Frei					
Fiche 5 : Etude et sensibilisation gabarit B+ et accompagnement	60 000 €	15 000 €	15 000 €	15 000 €	15 000 €
Université recherche					
Fiche 6 : Etude pour la création d'un espace universitaire Rhin-Rhône	120 000 €	60 000 €	60 000 €		
Economie					
Fiche 7 : Mise en réseau des acteurs	60 000 €	20 000 €	20 000 €		20 000 €
Fiche 8 : Représentation du réseau à Bruxelles	100 000 €	50 000 €	50 000 €		
Santé					
Fiche 9 : Dossier médical partagé	90 000 €	45 000 €	45 000 €		
Culture					
Fiche 10 : Mise en réseau des musées grande exposition	105 000 €	52 500 €	52 500 €		
Fiche 11 : Partenariat dans le domaine lyrique et symphonique	90 000 €	45 000 €	45 000 €		
Fiche 12 : Mise en réseau des établissements artistiques	75 000 €	30 000 €	30 000 €	15 000 €	
Fiche 13 : Culture scientifique et technique	120 000 €	60 000 €	60 000 €		
Nouvelles Technologies					
Fiche 14 : service à haut débit	70 000 €	35 000 €	35 000 €		
Total Général	1 480 000 €	682 500 €	682 500 €	80 000 €	35 000 €

III - Troisième partie

Annexes

Annexe A

Articulation du projet avec les politiques territoriales en cours ou envisagées concernant l'ATB

Le dossier établi en décembre 2004 comportait en annexe une partie consacrée à l'articulation des politiques territoriales en cours ou envisagées. La participation de l'agglomération Trinationale de Bâle au réseau appelle un développement similaire la concernant.

L'Association de l'Agglomération Trinationale de Bâle (A.T.B.)

L'association de l'Agglomération Trinationale de Bâle est une émanation de la volonté des collectivités territoriales alsaciennes, badoises et suisses de coopérer dans le domaine de l'aménagement du territoire. La création de cette association, créée en 2001, est le résultat d'une volonté commune et de dix ans de discussions entre les responsables politiques de la ville de Saint-Louis, de la Communauté de Communes des trois frontières (en France), les élus des villes et communes du Landkreis de Lörrach (en Allemagne) et les responsables politiques des Cantons de la Suisse du Nord Ouest (en Suisse). Ces territoires correspondent à l'aire urbaine de la ville de Bâle.

Buts et statuts de l'A.T.B.

Le but de l'association ATB est le développement et l'approfondissement de la coopération entre les collectivités territoriales, qui sont situées dans le périmètre de l'aire urbaine de l'Agglomération Trinationale de Bâle, qui comprend plus de 750 000 habitants. L'association ATB est devenue, pour les élus et les techniciens, une véritable plate-forme d'échange d'informations et la matrice pour la conception de projets d'avenir à l'échelle de l'agglomération. Elle représente le premier embryon de gouvernance urbaine de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Actuellement, les domaines d'action de l'association ATB sont les transports en commun, l'urbanisme et le développement territorial. Les statuts de l'association lui permettent également de développer des activités dans l'ensemble des domaines de gouvernance urbaine, si les élus le décident.

L'association ATB est une association de droit français (droit local). Elle comprend 49 membres : 27 collectivités suisses, 13 françaises et 9 allemandes. La ville de Saint-Louis en assure le secrétariat. Les membres français de l'ATB sont la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin, la Communauté de Communes des trois frontières, les villes de Saint-Louis et de Huningue, ainsi que les autres communes de la Communauté de Communes des trois Frontières.

Les périmètres de l'ATB

L'ATB possède deux périmètres :

- Celui de l'agglomération qui comprend 53 communes et regroupe 590 787 habitants, dont 46 602 pour sa partie française (7,9%). Coté français : Communauté de Communes des trois frontières y compris la Ville de Saint-Louis.
- Celui de l'aire urbaine qui comprend 134 communes et regroupe 758 278 habitants, dont 74 333 pour la partie française (9,8%). Coté français : le Pays de Saint-Louis.

Les moyens de l'association ATB.

En 2002, ses membres créent un bureau d'aménagement chargé du suivi et de l'animation des projets de l'ATB. Actuellement, l'association ATB coordonne une dizaine de grands projets dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la communication. L'association ATB a mis en place un bureau d'aménagement fonctionnant comme une petite agence d'urbanisme. Elle comprend deux spécialistes de l'aménagement du territoire qui travaillent à plein temps pour l'ATB.

L'association ATB assure le suivi d'un budget INTERREG de 2 000 000 euros pour la période 2002 - 2006 ; pour mener à bien le projet INTERREG 2b4. Elle dispose également pour cette période de 500 000 euros de fonds propre payés à 100 % par les collectivités locales. Ce budget assure la pérennité de la structure associative actuelle.

La gouvernance de l'A.T.B.

La présidence de l'association ATB est actuellement assurée par Madame la Ministre du Canton de Bâle, Barbara Schneider. Elle propose de nommer Monsieur le Député-Maire Jean Ueberschlag, vice président de l'ATB, comme responsable du pilotage de ce projet de réseau métropolitain. Une telle décision souligne les relations de confiance qu'entretiennent les élus membres du comité directeur de l'association ATB. Il est bien entendu que des représentants suisses et allemands participeront aux travaux du réseau métropolitain, si la candidature du réseau métropolitain Rhin Rhône est retenue.

Les éléments de la dynamique métropolitaine bâloise*

Eine kleine Weltstadt (une petite ville-monde)

Cet oxymore signifie que Bâle est une petite ville dans le monde actuel, mais qu'elle compte malgré tout à l'échelle mondiale.

D'un point de vue économique, la métropole bâloise dispose de plusieurs pôles de compétence de réputation mondiale, tels que la pharmacie et les biotechnologies (sièges sociaux de Roche et Novartis). Dans les années 1990, la réflexion stratégique des bâlois débouche sur l'acclimatation du mode d'organisation de la Silicon Valley californienne. La reconversion de la chimie est alors amorcée vers les biotechnologies. Le cartel de la chimie disparaît. Les grandes entreprises (à l'exception de Roche) fusionnent au sein de Novartis, vendent les établissements de la chimie à de nouveaux groupes ou à d'anciens concurrents, et se délestent des activités collatérales comme la nutrition. En même temps, les jeunes pousses prospèrent, sur la base de l'essaimage de cadres et de chercheurs. De nombreuses alliances sont passées aux États-Unis tout comme dans le Rhin supérieur (BioValley).

Ce renouvellement des domaines d'excellence se réalise sans perte de substance et de compétences, ce qui est une caractéristique propre aux métropoles. Bâle conserve, sinon renforce, ainsi sa capacité à décider de son avenir. Mais la ville est aussi présente à l'échelle internationale dans d'autres domaines : organismes internationaux (Banque des Règlements Internationaux), logistique, exposition (foires thématiques), culture (art contemporain), édition scientifique, bureaux d'études et cabinets d'architecture (Herzog & De Meuron, BAK, Prognos). Pour ces différents secteurs, l'agglomération se positionne parmi les 10 premiers pôles européens. L'ouverture d'une manifestation d'art contemporain selon le concept développé par «Art Basel» à Miami en 2003 témoigne de son rayonnement. Cette situation a pour corollaire un grand nombre d'emplois de cadres et une population qualifiée disposant d'un haut pouvoir d'achat. Le canton de Bâle-Ville est ainsi le canton disposant du revenu par habitant le plus élevé de Suisse.

De manière générale, le caractère métropolitain de l'agglomération a une dimension culturelle et anthropologique : il existe une atmosphère spécifique où domine l'animation, l'innovation, l'attrait de la nouveauté, la surprise, l'effervescence, etc. La réputation internationale de la ville lui permet de jouer un rôle phare dans la région transfrontalière : elle attire des populations de la grande région, mais aussi d'Europe, voire du monde entier pour certaines manifestations.

L'identité bâloise, à nulle autre pareille

La vie dans la région bâloise s'organise autour d'un système de valeurs qui a l'humanisme rhénan pour socle. Comme toute identité, celle de Bâle s'appuie à la fois sur des éléments de mémoire (tradition), des éléments de modernité et des métis-

* Synthèse d'une étude réalisée pour le compte du SCoT de la région Mulhousienne par Messieurs COHEN, REITEL, WOESSNER de l'université de Haute-Alsace.

sages divers. En termes d'archaïsmes et de modernité, on en arrive à un résultat aux apparences paradoxales illustrant la métaphore d'une bille au fond d'un bol : on peut le secouer vigoureusement, la bille reprendra toujours sa place.

Les Bâlois sont très fiers de leur patrimoine urbain, naturel (le Rhin) et culturel, de leurs traditions culinaires, etc. Ainsi, la préservation et l'animation du patrimoine apparaissent comme une obsession, qu'il s'agisse de l'architecture, des spécialités alimentaires, de la langue vernaculaire, des fêtes... Tout ceci se concilie avec les éléments de modernité présents notamment dans l'art, l'architecture, mais aussi dans la diffusion des idées et des innovations (intégration des modèles gagnants issus de la mondialisation, comme le libéralisme anglo-saxon dans le monde financier et la logique technopolitaine).

Il existe ainsi un microcosme bâlois, une élite urbaine particulièrement sensible au devenir de la ville et qui possède une sensibilité philanthropique (plusieurs équipements ont été réalisés avec le concours de fondations financées par de grandes familles bâloises), mais qui dans le même temps déploie des pratiques de cosmopolitisme. Cette élite est ainsi intégrée aux réseaux de bourgeoisies des grandes villes européennes et des grandes villes d'Amérique du Nord. Le fonctionnement de ce microcosme n'est pas sans rappeler celui des diasporas : ancrage sur son territoire et en même temps très largement connecté au reste du monde.

Le contexte fédéral favorise l'émergence de particularismes locaux. La vie politique helvétique, où la représentation est collégiale, met le citoyen en avant, en tant que force de proposition et contrepoids à travers les pétitions et votations. L'identité cantonale est soigneusement entretenue. Il en résulte une absence de bouleversements et de changements rapides. Le patriotisme municipal se déroule dans un contexte de souveraineté politique ; les élites économiques sont présentes dans la stratégie de développement.

Bâle peut ainsi être qualifiée de ville post-moderne, ni fordiste ni soumise à l'Etat. Plus elle s'ouvre et davantage elle réalise son capital social, renforçant ainsi sa personnalité et son particularisme.

Un rapport particulier à l'espace et au monde

a) La construction d'un territoire à sa mesure

Les Cantons de Bâle et l'élite urbaine ont une conscience aiguë de l'exiguïté de leur territoire (37 km² pour Bâle-Ville, 518 km² pour Bâle-campagne) et de la fragilité qui en découle. De ce fait, le dépassement des frontières est vite devenu une pré-occupation et un élément important de la culture locale.

Bâle pratique ainsi une politique de consommation économe de l'espace. La densification est à l'une des orientations principales des documents d'urbanisme : utilisation des friches, construction en hauteur. Par ailleurs, Bâle cultive depuis fort

longtemps l'habitude de transgresser ses frontières en établissant des relations avec ses voisins immédiats qu'ils soient suisses ou étrangers.

En fait, les deux logiques (densification du territoire bâlois, relations avec les territoires étrangers limitrophes) coexistent et permettent aux autorités cantonales de choisir la solution qu'ils considèrent comme la plus adéquate, en combinant tous les paramètres.

C'est dans cet état d'esprit qu'il faut comprendre la création de la Regio Basiliensis en 1963 par des acteurs de la société civile. Les deux cantons bâlois connaissent alors une forte expansion démographique dans un contexte de vive croissance économique : le nombre de frontaliers augmente rapidement. Cette croissance économique et démographique se traduit par une consommation d'espace qui incite les Cantons à se doter d'un outil commun de planification (1972). Dans ce contexte, les territoires allemands (Markgräflerland, Landkreis de Lörrach) et français (Trois-Frontières) voisins apparaissent alors comme des réservoirs d'espace et d'hommes (main-d'œuvre). Les prémisses d'une coopération transfrontalière sont lancées à l'échelle d'un territoire délimité par des « frontières naturelles » : le Jura, les Vosges, la Forêt-Noire.

Par la suite, la croissance sera moins vigoureuse qu'escomptée. Les politiques transfrontalières seront alors moins audacieuses.

b) Une vision concentrique du monde

Le premier cercle est composé de la ville elle-même, flanquée de son agglomération devenue trinationale avec la création de l'Agglomération Tri nationale de Bâle (A.T.B.). Ce premier cercle correspond au territoire de la proximité, celui sur lequel se concentrent les enjeux pour les autorités et les élites urbaines. Cette zone est bien plus restreinte que la Regio des années 1960.

Le deuxième cercle concerne le Rhin supérieur, élargi maintenant à l'axe Rhin-Rhône, dont les contours sont grosso modo dessinés par la Conférence du Rhin supérieur et la localisation des activités du réseau BioValley. C'est l'aire régionale sur laquelle se dessinent des relations avec les principales villes (entre centre de recherche, universités, collectivités, etc.), que se négocient les projets transfrontaliers et que les Bâlois pratiquent leurs loisirs (tourisme urbain, relations ville-campagne, etc.). L'ensemble Rhin supérieur - Rhin-Rhône est devenu la bonne échelle pour procéder aux négociations avec les principaux acteurs des États limitrophes. Les logiques territoriales (le Rhin supérieur) et les logiques de réseaux (avec les principales villes comme le réseau Biovalley par exemple) s'emboîtent.

Le troisième cercle est constitué de l'archipel des villes-monde. Sur base d'une stratégie de type « gagnant-gagnant », Bâle investit un certain nombre de métropoles. Les noms de New York, New Jersey, Boston, Miami, Los Angeles, Tokyo, Djakarta, Shanghai reviennent fréquemment. La logique du réseau s'impose. A titre d'exemple, le Basel Business College a démarré en 2003 une formation de M.B.A. en association avec les universités de Concordia (Montréal) et de Lasalle (Philadelphie).

Les éléments de fragilité de la métropole bâloise

Malgré son indéniable caractère métropolitain, l'agglomération bâloise présente quelques faiblesses. Comme mentionné précédemment, la première fragilité est d'ordre géographique et spatial. Dans le canton Bâle-Ville, il n'existe quasiment plus de terrains constructibles en dehors des friches industrielles ou ferroviaires. Sur le territoire de Bâle-Campagne, la conjonction du relief montagneux (près de 40% de la superficie totale) et des contraintes de planification destinées à préserver les espaces agricoles et les espaces « naturels » rendent les disponibilités foncières également rares.

Bâle demeure une métropole aux dimensions modestes comparée à Paris, Londres, Berlin, ou même Stuttgart, Munich, Zürich. 479 000 habitants résident dans la partie helvétique de l'agglomération. Ce chiffre s'élève à plus de 600 000 si on tient compte des banlieues françaises et allemandes et près de 800 000 dans la région urbaine. La petite dimension signifie que la diversité de la structure économique (nombre de pôles de compétence) est bien moindre que dans une agglomération multimillionnaire, ce qui appelle une capacité à se renouveler bien supérieure. Cette faiblesse est cependant compensée par une forte spécialisation dans les domaines d'excellence évoqués où il s'agit dès lors d'être continuellement à la pointe de l'innovation.

Par ailleurs, l'agglomération bâloise connaît depuis plusieurs années une diminution de la population et un vieillissement prononcé. La ville de Bâle a ainsi perdu environ 35.000 habitants depuis 1970, soit 16% de la population. Ce phénomène de déclin ou de stagnation des villes-centres dans un contexte de croissance des agglomérations et des zones périurbaines est observable dans l'ensemble de l'Europe occidentale, mais il a connu une ampleur particulière à Bâle. De surcroît, la partie suisse de l'agglomération est l'une des moins dynamiques de la confédération. A cela s'ajoute un vieillissement généralisé de la population : 20% de la population de Bâle-Ville a plus de 65 ans. La structure par âge actuelle montre que de nombreux actifs partiront à la retraite dans les prochaines années, ce qui pose la question du renouvellement de la main-d'œuvre.

Bâle a longtemps eu pour politique de chercher à l'extérieur les compétences dont elle a besoin. De ce fait, son appareil de formation est largement sous dimensionné par rapport à sa taille, à l'exception de quelques domaines de pointe en relation avec le tissu économique local (biotechnologie, médecine). Malgré son ancienneté, l'université créée en 1460 reste de taille modeste et n'a pas la réputation des Écoles polytechniques de Zürich et de Lausanne. Cette politique délibérée a permis d'éviter des dépenses élevées dans la formation (qui sont assurées par d'autres collectivités), mais, d'une part, elle entraîne une dépendance vis-à-vis de l'extérieur lorsqu'il s'agit de pourvoir les emplois hautement qualifiés, d'autre part, elle prive le territoire du vivier d'étudiants dans lequel puisent les entreprises pour se développer.

¹ OFS, recensement 2000

² L'agglomération bâloise (partie suisse) a connu une croissance démographique de 0,8% entre 1990 et 2000 contre 5,8% pour Zürich et 10,7% pour Genève

³ Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt, 200.3

La stratégie d'aménagement de l'A.T.B.

A - La vision d'aménagement de l'Agglomération Trinationale de Bâle

Grâce au programme européen INTERREG, les acteurs locaux français, suisses et allemands ont été en mesure de développer fortement leur coopération et de proposer en commun une vision pour l'aménagement de l'Agglomération Trinationale de Bâle au niveau trinational.

Le concept de développement spatial propose les axes stratégiques suivants :

- Renforcer la ville-centre (Bâle) ;
- Conforter les villes moyennes (Lörrach et Weil am Rhein) ;
- Développer les villes moyennes (Saint-Louis, Huningue) ;
- Créer des parcs urbains ;
- Valoriser les espaces naturels ;
- Développer l'EuroAirport de manière compatible avec l'urbanisation et l'environnement ;
- Créer de nouveaux sites d'excellence, dont la zone du quartier Nord Ouest en France ;
- Développer des axes urbains majeurs pour éviter le mitage des territoires encore non construits ;
- renforcer un axe urbain entre la partie française et la partie allemande.

Ce concept de développement, élaboré en 2001, représente une référence pertinente qui constitue un socle commun aux partenaires français, suisses et allemands pour l'aménagement futur de l'agglomération.

B - Les projets de l'A.T.B. sur la partie française

Les projets ATB comprennent toujours une double dimension : locale et d'agglomération. Même s'ils ne sont pas tous sur la frontière, ils ont toujours une influence sur l'ensemble de l'agglomération trinationale.

Le fil rouge des projets d'aménagement menés par l'ATB est de réfléchir au développement des territoires nationaux en intégrant l'idée de l'appartenance à une agglomération trinationale de dimension européenne. Jusqu'à récemment l'effet frontière était trop important et les acteurs de l'aménagement du territoire des collectivités françaises n'avaient pas complètement intégré la signification de leur appartenance à cette agglomération trinationale. L'échelle des projets menés correspondait à celle d'une ville moyenne (dans le cadre de la politique de la Région Alsace Saint-Louis et Huningue) ou du développement local des autres communes de la communauté de communes des trois frontières.

Les cinq projets ATB qui concernent la partie française de l'agglomération sont :

1°) Banque de données pour l'ensemble de l'ATB

Une banque de données ATB est en cours de constitution, elle permettra d'avoir des données pour l'unité urbaine que forme l'ATB, ce qui donnera une plus grande visibilité à cette agglomération trinationale qui existe dans les faits. Cette banque de données sera utilisée pour la mise en place d'un observatoire urbain.

2°) Saint-Louis Gare Ouest

Ce projet prévoit l'aménagement des terrains situés entre la gare de Saint-Louis et l'aéroport ainsi que des terrains du technoport à l'ouest de la RD 105. L'étude a été confiée au cabinet d'architectures suisse Herzog et de Meuron. Les architectes proposent de donner au site français une nouvelle image attractive, qui correspond à son importance en tant que porte d'entrée française de l'ATB. Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Construction d'un parking relais de 300 à 600 places, proche de la gare de Saint-Louis en tant que première étape d'un nouveau quartier de 200 000 m² de logements, de surfaces commerciales et de bureaux.
- Création d'un golf de 18 trous sur les terrains du technoport, en face de l'aéroport
- Possibilité de développement, dans un deuxième temps, d'un centre tertiaire supérieur devant l'aéroport

Ces propositions sont possibles dans le cadre de l'ATB, car l'étude Herzog et de Meuron a clairement montré que le territoire français n'avait pas, en dehors de ce projet, de grand projet de développement, au contraire de la partie suisse et allemande de l'agglomération trinationale de Bâle.

3°) Projet prolongation tramways, Liaison ferroviaire Allemagne-France-EuroAirport

Ce projet aborde plusieurs questions centrales pour le développement de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

- La prolongation au-delà de la frontière suisse, vers la France, des lignes de tramway 3 et 11. Cette prolongation reliait directement le centre de Saint-Louis au cœur urbain de Bâle et lui permettrait de mieux valoriser son positionnement central au sein de l'agglomération. Il donnerait également à la gare de Saint-Louis un statut plus important ; celle-ci deviendrait ainsi un véritable pôle d'échange.
- La création d'une liaison ferroviaire, tramway ou RER entre la partie allemande de l'ATB et la partie française. Cette liaison franchirait le Rhin pour aller à la gare de Saint-Louis et à l'EuroAirport. Cet arc Nord transport en commun renforcerait également le positionnement de la gare de Saint-Louis et celui de l'EuroAirport.

Un des quatre scénarios étudiés dans le cadre du projet « Prolongation des tramways, arc nord transport en commun et liaison ferroviaire avec l'EuroAirport »

4°) Arc Nord Urbain entre la France et l'Allemagne

L'association ATB travaille également sur une problématique d'urbanisation le long de la future ligne de RER ou de Tramway entre l'Allemagne et l'EuroAirport en passant par les villes de Huningue et de Saint-Louis. Ce travail a pour but de montrer comment il serait possible de renforcer le potentiel de clientèle pour cette future infrastructure de transport en commun, par le biais d'opération d'urbanisme et de densification de l'habitat. Il montre également comment il serait possible de restructurer les rives du Rhin dans le coin des trois frontières, au niveau des ports suisses, allemands et français, dans le cadre de l'évolution de l'économie urbaine. En effet, la société Novartis a donné le signal du passage d'une économie de production à une économie de la connaissance. Elle vient de décider d'investir un milliard d'euros sur le site de Bâle pour construire un campus de recherche. Cette décision sur un site proche du port de Bâle et de la ville de Huningue offre des perspectives de développement urbain très importantes pour la rive française du Rhin.

5°) Projet de Franges urbaines Allschwil/Hegenheim

La partie française de l'agglomération possède également l'un des derniers grands espaces non construits de l'agglomération trinationale et un projet a été lancé pour voir comment aménager cet espace.

Les problématiques importantes de ce projet sont :

- Le renforcement de la coopération, donc de la gouvernance locale au sein de l'agglomération, entre les communes françaises limitrophes (Hegenheim, Hésingue, Saint-Louis/Bourgfelden) et la ville suisse de Allschwil
- L'aménagement des franges urbaines de cette zone non construite, la possibilité de développer des activités de loisirs ou une sorte de parc urbain ;
- Le développement sur la partie française d'activités biotechnologiques, Allschwil accueillant la troisième zone industrielle suisse dans le domaine des biotechnologies.

Annexe B
Lettres de soutien



Baudepartement des Kantons Basel-Stadt



Münsterplatz 11, CH-4001 Basel

Telefon +41 61 267 91 58

Telefax +41 61 267 91 50

E-Mail bdde@bs.ch

Monsieur Jean-Marie Bockel

Maire de Mulhouse

2, rue Pierre et Marie Curie

BP 3089

F-68062 Mulhouse Cedex

Basel, 10. Mai 2005

Réseau métropolitain

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, lieber Jean-Marie Bockel

Ich danke Ihnen für Ihren Brief vom 25. April 2005.

Als Präsidentin der Agglomération Trinationale de Bâle kann ich Ihnen meine überzeugte Unterstützung für Ihre Bewerbung im Rahmen der Ausschreibung der D.A.T.A.R. bekannt geben. Die Kandidatur des réseau métropolitain Rhin-Rhône öffnet wichtige strategische Perspektiven für die weitere Kooperation und die Entwicklung der grossen Agglomerationen.

Wir sind sehr gespannt und interessiert, wie diese Arbeiten im Rahmen des réseau métropolitain weitergeführt werden. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüssen

Barbara Schneider

Vorsteherin Baudepartement

Traduction :

Monsieur le maire, cher Monsieur Jean-Marie BOCKEL,

Je vous remercie de votre courrier en date du 25 avril 2005.

En ma qualité de présidente de l'agglomération trinationale de Bâle, je peux vous faire part de mon appui total à votre candidature dans le cadre de l'appel d'offre de la DATAR. La candidature du réseau métropolitain Rhin-Rhône ouvre d'importantes perspectives stratégiques pour la coopération ultérieure et le développement des grandes agglomérations.

Nous sommes très impatients et intéressés de voir comment les travaux dans le cadre du réseau métropolitain se poursuivront. Nous nous réjouissons de cette collaboration.

Avec mes sincères salutations.

Barbara SCHNEIDER
Directrice du Département de la Construction



16 communes en Bourgogne du Sud

┌ Monsieur François REBSAMEN ┐
Président
Communauté de l'Agglomération Dijonnaise
1 rue Sainte-Anne
21000 DIJON

Affaire suivie par :

N/ref : AM/CB

Objet : Réseau Métropolitain Rhin Rhône

Le Creusot, le 11 mai 2005

87

Monsieur le Président,

Suite aux différentes réunions de travail et au récent entretien des représentants du Réseau Métropolitain Rhin-Rhône avec la DATAR, je vous confirme l'intention de La Communauté Le Creusot-Montceau d'adhérer à ce réseau.

Je vous rappelle que La Communauté Creusot-Montceau peut apporter dans ce réseau des atouts complémentaires significatifs :

- un territoire de 100.000 habitants organisé en communauté urbaine depuis 34 ans
- le poids du premier pôle industriel de Bourgogne entre Paris et Lyon
- la présence depuis 24 ans d'une gare T.G.V. (à 1 h 20 de Paris et 40 mn de Lyon)
- la jonction de la R.C.E.A. (transversale ouest de la France) avec l'A6
- une longue expérience des problématiques de mutations industrielles.

Je vous demande de nous tenir informés de toutes demandes complémentaires qui seraient nécessaires pour compléter le dossier de candidature, étant entendu que je souhaite faire adhérer dès le début la C.C.M. à l'association porteuse du programme, de manière à avoir dans cette instance une représentation efficace pour tous de notre territoire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Didier Mathus,
Président

Stadt Freiburg im Breisgau



Stadt Freiburg im Breisgau, Oberbürgermeister
Postfach, D-79095 Freiburg

Oberbürgermeister

Monsieur le Sénateur-Maire
Jean-Marie Bockel
2 rue Pierre et Marie Curie
BP 3089
68062 Mulhouse Cedex

E-Mail: buergemeisteramt@stadt.freiburg.de
Internet: www.freiburg.de
Telefonzentrale: 0761 / 201 - 0
Telefax: 0761 / 201 - 11 99
Telefon: 0761 / 201 - 10 65

27.04.2005

Sehr geehrter Herr Kollege,

Selbst Jean-Marie

ich danke Ihnen für die Übersendung der Unterlagen des Réseau Métropolitain Rhin-Rhône der Städte Dijon - Besançon - Montbéliard - Belfort - Mulhouse, die ich mit großem Interesse zur Kenntnis genommen habe.

Aus Sicht der Stadt Freiburg ist das Städtennetz Rhin-Rhône deswegen von Interesse, weil daran zwei Städte beteiligt sind, mit denen die Stadt Freiburg ganz besondere Beziehungen hat.

Mit der Stadt Besançon pflegen wir seit 1959 eine intensive und sehr bereichernde Städtepartnerschaft, die ganz im Zeichen der deutsch-französischen Freundschaft steht. Mit der Stadt Mulhouse wiederum verbindet uns ein reger politischer Austausch auf der Grundlage vieler gemeinsamer Interessen und alltäglicher Bezüge in unserer grenzüberschreitenden Region. Ausdruck findet dies zum Beispiel in den regelmäßig stattfinden gemeinsamen Sitzungen der Gemeinderäte der Städte Mulhouse und Freiburg, die ihr zehntes Treffen am 27. Juni 2005 feiern werden, und in vielen gemeinsamen Projekten unserer Stadtverwaltungen.

Die Region am Südlichen Oberrhein hat ein sehr hohes kulturelles, wirtschaftliches, touristisches und wissenschaftliches Potential, das dann seine uneingeschränkte Entfaltung finden kann, wenn wir grenzüberschreitend agieren und damit die jeweils nationale Sicht auf die Regionen Elsaß, Südbaden und Nordwestschweiz als "Randlage" überwinden. In diesem Anliegen findet die Stadt Freiburg in der Stadt Mulhouse einen verlässlichen und aktiven Partner.

Wichtigstes Beispiel unserer Kooperation sind die gemeinsamen Bemühungen um eine grenzüberschreitende Infrastruktur. An erster Stelle steht die geplante Reaktivierung der Schienenverbindung zwischen den Städten Freiburg und Mulhouse.

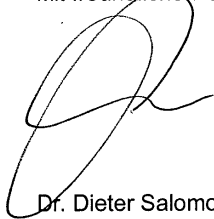
- 2 -

Hier arbeiten wir gemeinsam mit unseren Partnern in der Region an der Wiederherstellung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf dieser bereits existierenden aber zu modernisierenden Strecke. Diese Eisenbahnstrecke hat jedoch nicht nur eine regionale Bedeutung, vielmehr könnte sie künftig das französische und das deutsche Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz miteinander verbinden, insbesondere durch die Planungen für das 3. und 4. Gleis der Rheintalbahn (ICE) und den TGV Rhin-Rhône.

In zahlreichen grenzüberschreitenden Gremien sind die Städte Freiburg und Mulhouse vertreten. Wie sehr wir trotz nationalstaatlicher Grenzen eine gemeinsame Region geworden sind, wird unter anderem bei den Bemühungen um den Eurodistrikt Region Freiburg / Centre et Sud Alsace deutlich. Den "Grenzeffekt" als Hemmnis zu überwinden, um für die Bürgerinnen und Bürger in unserer Region einen echten Mehrwert zu schaffen und die Entwicklungspotentiale der Region voranzubringen, ist allen Akteuren ein wichtiges Anliegen. Die Städte Mulhouse und Freiburg verfolgen mit ihren Partnern, den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen, dem Pays de la Région Mulhousienne, dem Grand Pays de Colmar, dem Pays Rhin-Vignoble-Grand Ballon und dem Pays de l'Alsace Centrale, gemeinsame Interessen im Sinne einer verbesserten Infrastruktur und in den Bereichen von Umwelt, Soziales, Ausbildung und Sprache, Raumordnung und Kultur.

Vor diesem Hintergrund ist es aus meiner Sicht konsequent, wenn die Stadt Freiburg und ihre Region das Réseau Métropolitain Rhin-Rhône unterstützen. Denn dieses Projekt wird bei unseren zahlreichen Verflechtungen ins Elsaß und in die Schweiz auch eine direkte Ausstrahlung über die Grenze in die Region Südbaden haben. Ich wünsche daher dem Réseau Rhin-Rhône viel Erfolg bei seiner Bewerbung auf nationaler Ebene.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Dieter Salomon

64/MMF

TRADUCTION

Lettre de M. le Maire de Fribourg à M. le Maire de Mulhouse

Cher collègue,

C'est avec grand intérêt que j'ai pris connaissance des documents relatifs au Réseau Métropolitain Rhin-Rhône des Villes de Dijon-Besançon-Montbéliard-Belfort-Mulhouse, que vous avez bien voulu m'adresser et je vous en remercie.

Du point de vue de Fribourg, ce Réseau de Villes Rhin-Rhône présente de l'intérêt dans la mesure où s'y intègrent deux villes avec lesquelles elle entretient des relations privilégiées.

Avec la Ville de Besançon, nous cultivons depuis 1959 un jumelage intense et très enrichissant, sous le signe de l'amitié franco-allemande. En ce qui concerne Mulhouse, nous sommes liés par des échanges politiques dynamiques reposant sur de nombreux intérêts communs et des relations quotidiennes au sein de notre région transfrontalière. Cela trouve par exemple son expression dans les séances communes régulières des Conseils Municipaux, qui célèbreront leur dixième rencontre, le 27 juin 2005, ainsi que dans les nombreux projets communs aux administrations des deux villes.

La région située au sud du Rhin Supérieur présente un potentiel culturel, économique, touristique et scientifique qui ne peut s'épanouir pleinement qu'à travers la coopération transfrontalière et le dépassement de la vision nationale considérant les régions Alsace, Südbaden et Nord-Ouest de la Suisse comme des limites territoriales. A cet égard, la Ville de Fribourg a trouvé une alliée sûre et active en la Ville de Mulhouse.

Les efforts déployés conjointement pour la mise en place d'une infrastructure transfrontalière constituent un exemple significatif de notre coopération. Au premier plan figure la réactivation programmée de la liaison ferroviaire entre les villes de Fribourg et de Mulhouse. Dans ce domaine, nous collaborons avec nos partenaires régionaux pour le rétablissement du transports de personnes sur la ligne existante mais devant être modernisée. L'importance de cette ligne ferroviaire n'est pas strictement régionale, elle pourrait à l'avenir permettre la jonction entre les lignes à grande vitesse, en particulier à travers le projet d'une troisième et quatrième voie pour la Rheintalbahn (ICE) et le TGV Rhin-Rhône.



Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

Les Villes de Fribourg et de Mulhouse sont représentées dans de nombreuses instances transfrontalières. Les efforts pour la mise en place d'un Eurodistrikt Region Freiburg/Centre et Sud Alsace prouvent à quel point nous sommes devenus une seule et même région, en dépit des frontières nationales. Dépasser l'effet frontière en tant qu'obstacle à la production d'une valeur ajoutée pour l'ensemble des citoyens de notre région et ainsi permettre le développement de son potentiel constitue une mission fondamentale pour l'ensemble des acteurs. Avec leurs partenaires que sont les Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald et Emmendingen, le Pays de la Région Mulhousienne, le Grand-Pays de Colmar, le Pays Rhin-Vignoble-Grand Ballon et le Pays de l'Alsace Centrale, les Villes de Mulhouse et de Fribourg poursuivent les mêmes objectifs dans le sens de l'amélioration des infrastructures et dans les domaines de l'environnement, du social, de la formation et de l'apprentissage des langues ainsi que de l'aménagement du territoire et de la culture.

Dans ce contexte, il est conséquent pour la Ville de Fribourg et sa région d'apporter son soutien au Réseau Métropolitain Rhin-Rhône. En effet, à travers les nombreux liens que nous entretenons avec l'Alsace et la Suisse, ce projet devrait avoir une influence directe sur la région du Südbaden, indépendamment de la frontière. Par conséquent, je souhaite beaucoup de succès au Réseau Rhin-Rhône pour sa promotion sur le territoire national.

(...)

Dr. Dieter SALOMON

Introduction

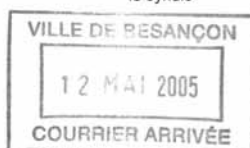
I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

administration générale
et finances

le syndic



Mairie de Besançon Courrier arrivée
Date 12.05.05
N°
Pilote DGS
Copie: Cabinet HEP DGS-T

L a u s a n n e

Monsieur Jean-Louis Fousseret
Président de la communauté
d'agglomération du Grand Besançon
Président de l'association réseau
métropolitain Rhin-Rhône
Maire de Besançon
2, rue de Mégevand
F- 25034 Besançon Cedex

notre réf. JPA/AFS
votre réf.

Lausanne, le 2 mai 2005

Réseau métropolitain Rhin-Rhône

Monsieur le Président, Monsieur le Maire et cher collègue,

Lors de notre rencontre fort sympathique et plaisante, le 15 février dernier dans votre ville, vous nous aviez présenté différents projets d'avenir vous concernant, et auxquels Lausanne aurait pu s'associer, dont en particulier celui qui est mentionné en titre.

Ainsi c'est avec grand intérêt que nous avons pris connaissance de la suite donnée à votre projet de réseau métropolitain Rhin-Rhône. Nous avons évoqué en effet l'idée de développer une collaboration et des projets dans nos espaces communs et partagés géographiquement, nous rapprochant quasi naturellement pour ainsi dire, mais peu exploités jusqu'ici pour des raisons historiques...

Comme vous nous pensons qu'en rapprochant nos domaines d'excellence, la politique régionale que nous devons construire à l'échelle de l'Europe pourrait gagner en force et en lisibilité. Autrement dit pour conduire de concert leur développement, Lausanne et Besançon auraient d'abord avantage à regrouper leurs forces et leur imagination. Et les échanges qui pourraient être développés entre les deux villes et leur agglomérations devraient s'articuler autour et de questions politiques essentielles comme la politique d'agglomération, l'Agenda 21, et le TGV Rhin-Rhône ainsi que de domaines importants comme l'économie, la formation, le sport, l'art & la culture incitant à approfondir leurs relations.

Hôtel de Ville
place de la Palud 2
case postale 6904
CH-1002 Lausanne
tél. 4121 315 22 00
fax 4121 315 20 01



Outre ces différents aspects, que nous nous efforçons de concrétiser depuis plusieurs années déjà, nous devons être convaincus que nous sommes tout à fait en mesure de poursuivre, développer et accroître nos collaborations.

Nous sollicitons en particulier de votre part et du réseau métropolitain en construction dans votre région, un soutien, pour le développement à long terme de la liaison TGV – Paris par Dijon, qui nous permet de garantir l'accès de Lausanne au réseau des trains européens à grande vitesse et plus encore peut-être à terme d'inscrire notre ville dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. Comme vous le relevez, une infrastructure de transport efficace constitue une condition nécessaire au développement d'un système multi-polaire indispensable dans le futur.

En vous réitérant nos remerciements pour l'accueil que vous avez réservé à notre délégation, et en me réjouissant de la collaboration que nous nous efforcerons de renforcer au plus tôt, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Monsieur le Maire et cher collègue, mes salutations distinguées.

Le syndic
Daniel Brélaz

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL



DÉPARTEMENT DE LA GESTION DU TERRITOIRE

LE CONSEILLER D'ÉTAT

CHEF DU DÉPARTEMENT DE LA GESTION DU TERRITOIRE

C.A.G.B. : N° enreg.	3880
Action à entp.	
Reçu le	- 4 MAI 2005
Pilote du courrier :	M. M. Contactualisa
Pers. concernées	SD + ZPV + RT

Monsieur
Jean-Louis Fousseret
Président de la communauté
d'agglomération du Grand Besançon
Président de l'association réseau
métropolitain Rhin - Rhône
4, rue Gabriel Plançon
FR - 25043 Besançon Cedex

Neuchâtel, le 2 mai 2005

95

Réseau métropolitain Rhin - Rhône

Monsieur le président,

Le Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel accuse réception de votre courrier du 31 mars dernier pour lequel il vous remercie. Il me prie de vous apporter sa réponse par la présente.

Nous avons pris connaissance de votre projet de réseau métropolitain Rhin - Rhône avec un très vif intérêt. Le réseau urbain neuchâtelois traduit les mêmes ambitions que celles développées par votre projet. Il considère, à l'instar du vôtre, qu'une nouvelle forme de gouvernance doit s'imposer dans le cadre de la construction d'un espace multipolaire et retient aussi, comme élément nécessaire de ce développement, la mise à disposition d'infrastructures de transports performantes.

Notre tradition de collaboration au travers de la CTJ nous a conduit à développer des projets dans nos espaces communs et partagés. Par ailleurs, les échanges entre nos administrations autour de la question des agglomérations ont conduit à approfondir nos relations.

L'actualité de ces collaborations a pris récemment une dimension particulière dans la mesure où l'agglomération La Chaux-de-Fonds/Le Locle s'étend aujourd'hui, au sens de la statistique suisse, à l'espace français de Morteau, prenant ainsi une dimension transnationale. Nos préoccupations actuelles vont dans le sens de la prise en compte de cette évolution récente.

Nous sommes convaincus, à l'instar des résultats de votre analyse, d'être hors des circuits à fort dynamisme tout en étant au cœur du développement européen. Nous avons construit notre projet dans la perspective de nous affirmer comme aire à fort potentiel et nous sommes persuadés que nous avons dans ce sens l'opportunité de construire notre avenir dans une vision partagée. A cet égard, nous pouvons constituer, l'un pour l'autre, la porte d'entrée respectivement de l'espace européen et helvétique.

Nos collaborations s'amorcent par ailleurs dans le domaine de la formation. Nos orientations tant économiques qu'universitaires dans les domaines de la microtechnique et de la

nanotechnologie peuvent être des opportunités d'accroître nos forces et favoriser nos émergences.

Hormis ces aspects, qui se traduisent d'ores et déjà dans les actes, nous sommes convaincus que nous pouvons poursuivre, développer et accroître nos collaborations. En mutualisant nos domaines d'excellence, nous pouvons gagner ensemble en lisibilité à l'échelle de l'Europe et ainsi mieux capter le développement d'emplois et de fonctions stratégiques. Ceci permettrait, sans nul doute, de renforcer notre action commune. Nous sommes à votre disposition pour développer, avec le soutien de notre administration, des projets plus concrets, déterminés que nous sommes de notre communauté de destin.

Nous sollicitons de votre part et du réseau métropolitain, un soutien, pour le maintien à long terme de la liaison TGV – Paris - Neuchâtel par Dijon, qui nous permet d'être partie du réseau métropolitain Rhin - Rhône. Comme vous le relevez, une infrastructure de transport efficace constitue une condition nécessaire au développement d'un système multipolaire auquel nous pensons pouvoir appartenir.

Nous vous remercions de nous avoir associés à votre réflexion et à vos démarches. Nous y souscrivons et nous vous assurons de notre soutien et de notre collaboration dans les limites de nos moyens mais avec la volonté de dynamiser un développement qui sera profitable à nos communautés.

Veillez croire, Monsieur le président, à l'assurance de ma parfaite considération.

Le conseiller d'Etat
Chef du Département de la gestion du territoire


Pierre Hirschy

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

arh
ALSACE
Agence régionale de l'hospitalisation

VILLE DE MULHOUSE/CAMSA
16 DEC. 2004
6^{ème} DIRECTION

14 DEC. 2004
62
64
CE
#

Le Directeur

Monsieur Jean-Marie Bockel
Sénateur du Haut-Rhin
Président
Communauté d'agglomération
Mulhouse Sud Alsace
43, avenue du Président Kennedy
B.P. 3247
68065 MULHOUSE Cedex

Strasbourg, le 13 décembre, 2004

Objet : appel à coopération métropolitaine

Monsieur le Sénateur,

Vous avez sollicité, par courrier du 23 novembre 2004, l'appui de l'agence régionale de l'hospitalisation d'Alsace pour un projet de coopération métropolitaine entre les agglomérations de Mulhouse, Belfort, Monthéliard, Besançon et Dijon, que vous allez déposer à la DATAR.

Je vous assure très volontiers du soutien de l'agence régionale de l'hospitalisation d'Alsace pour ce projet d'autant plus que nous avons participé avec l'agence régionale de l'hospitalisation de Franche Comté à la rédaction du volet « santé » de ce projet qui devra faciliter la mise en place d'un dossier médical partagé transrégional communiquant.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, à l'expression de ma considération distinguée.

et de mes sentiments assurés


André Aoun

MAIRIE DE MULHOUSE
17 DEC. 2004
SERVICES DE SANTÉ
AON

Groupement d'intérêt public constitué entre l'État et l'Assurance maladie
22 rue de l'Université BP 90 119 67003 Strasbourg Cedex téléphone 03 90 22 98 22 télécopie 03 90 22 98 00
mél : arh-alsace@sante.gouv.fr site : <http://www.parhtage.sante.fr>

Annexe C
Coopération universitaire



UNIVERSITÉ FRANCHE-COMTÉ
17 AVR. 2005
Pour Attribution FB
Pour Information Espace de LB et la région



Dijon, le 7 avril 2005

Les Présidents
des Universités de Bourgogne
et de Franche-Comté

à

Mesdames et Messieurs
les Directeurs de composantes,
d'Équipes de recherche,
d'Écoles Doctorales

Objet : renforcement des partenariats entre les Universités de Bourgogne et de Franche-Comté

Chèr(c)s collègues,

Dans un avenir proche, seuls les ensembles universitaires français ayant une masse critique importante bénéficieront d'une visibilité et d'une attractivité à l'échelle nationale, européenne et internationale. Cette perspective conduit nos deux universités à consolider leur partenariat, à afficher leur complémentarité et associer leurs forces - à elles deux, elles représentent 45000 étudiants, 2500 enseignants-chercheurs et 2000 IATOSS - pour développer leur potentiel de formation et de recherche à cette échelle.

La volonté d'intensifier notre collaboration - déjà ancienne - se précise et se construit depuis plus d'une année lors de réunions communes des Bureaux des deux universités.

L'approfondissement de ce travail en commun est subordonné au passage d'étapes essentielles telles que la mise en place du LMD (et son indispensable évolution) ou la réorganisation des structures de recherche et de formation dans la perspective du renouvellement des Contrats quadriennaux.

Or, nos calendriers, fort contraignants, poussent à l'élaboration de projets déjà significatifs d'ici juin et à une véritable concrétisation de nos efforts en automne ; leur décalage - l'Université de Bourgogne est dans la vague A, l'Université de Franche-Comté, dans la vague B -, nous pousse à une politique concertée dès maintenant.

Il a donc été décidé conjointement par les deux Bureaux la création de 4 groupes de travail qui ont pour rôle de partager la connaissance des forces et des spécificités de chaque Université, d'identifier les partenariats existants, d'organiser nos orientations de la recherche et de la formation ; ces groupes de travail concernent de larges champs disciplinaires, communs aux deux Universités :

Groupe "Sciences et Techniques"

Animateurs coordonnateurs : Pierre-Marie Badot, Jean-Paul Champion.

...

Groupe "Biologie, Santé, Qualité des aliments"

Animateurs coordonnateurs : Françoise Bévalot, Monique Dumas.

Groupe "Terre, Environnement, Sciences de la vie"

Animateurs coordonnateurs : Pierre-Marie Badot, Jean-Pierre Garcia.

Groupe "Lettres, Langues, Sciences humaines et sociales"

Animateurs coordonnateurs : Francis Farrugia, Jean-Pierre Sylvestre / Claude Mordant.

Ainsi, les réflexions de ces groupes de travail permettront de structurer nos complémentarités dans la recherche (fédérations de recherche, rapprochement d'Ecoles doctorales) et dans la formation (co-habilitations de diplômés).

C'est ce travail qui permettra, nous l'espérons, l'émergence dans le Grand Est de la France d'un pôle universitaire Bourgogne/Franche-Comté capable de peser dans la relation avec les tutelles nationales comme avec les universités étrangères.

Ce projet ne pourra cependant voir le jour qu'avec le soutien résolu de tous les acteurs de nos communautés universitaires et nous comptons sur vous pour le dynamiser, l'orienter et le conforter.

Nous vous prions d'agréer, Chèr(e)s collègues, l'expression de notre considération distinguée

F. BEVALOT

J-C FORTIER



Annexe D

Conseil Économique et Social de la Région Franche-Comté

C.A.G.B. : N° enreg	4056
Action à entp :	
Reçu le	12 MAI 2005
Pilote du courrier :	Dijon couba ch initiative
Pers. concernées :	JPL + SD + nel plus

Monsieur Jean-Louis FOUSSERET
Président de la Communauté d'agglomération
Du Grand Besançon
4, rue Gabriel Plançon
25000 BESANCON

Le Président

Besançon le 9 mai 2005
JFR/VG/2005.05.2904

Monsieur le Président

C'est avec un vif intérêt que j'ai pris connaissance du dossier relatif au projet de réseau Rhin-Rhône que vous avez déposé, en réponse à l'appel à coopération métropolitaine.

Je tiens à vous dire que cette initiative rencontre un écho d'autant plus favorable que le Conseil économique et social de Franche-Comté a, depuis plus de dix ans, entretenu des relations étroites avec son homologue de Bourgogne afin d'identifier des secteurs dans lesquels une coopération entre nos régions constituerait un plus manifeste. Pour mémoire, je citerai l'enseignement supérieur – qui a conduit à la mise en place concertée d'écoles doctorales –, la culture ou les transports.

Je constate donc avec plaisir l'initiative, prise aujourd'hui, de constitution d'un réseau de villes sur cet axe Rhin-Rhône. Le fait que les villes concernées – de Mulhouse à Dijon – restent de taille moyenne me paraît le gage d'une coopération équilibrée où les atouts des uns viendront compléter les atouts des autres, sans craindre l'effet « phagocyteur » d'une trop grande métropole. Je considère également que nous devons explorer d'utiles relations avec la Suisse proche ; des coopérations existent d'ailleurs déjà entre les universités. En tout état de cause, cet espace Rhin-Rhône peut être également le siège de relations à géométrie variable, en fonction des thématiques choisies, mais il est certain qu'au final elles auront les unes et les autres contribué à lui donner corps afin de le rendre plus visible et plus compétitif.

Le Conseil économique et social de Franche-Comté a, quant à lui, décidé d'engager une réflexion concrète afin d'identifier les secteurs sur lesquels une coopération active avec la Bourgogne, et plus précisément entre les villes de Besançon et Dijon, ferait fructifier des projets dans un rapport gagnant-gagnant.

.../...

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

Je formule des vœux pour que votre projet, déposé auprès de la Datar, connaisse un sort favorable. Pour ma part, je puis vous assurer de l'appui du Conseil économique et social. Je serais d'ailleurs très favorable à une prochaine rencontre afin que nous puissions échanger davantage sur ce sujet.

Dans l'attente,

Je vous prie de croire, monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

très sincèrement



Jean-François ROBERT
Président du Conseil économique et social



Document réalisé en collaboration avec les agences d'urbanisme

