



# **RESEAU MÉTROPOLITAIN RHIN RHÔNE**

**DIJON - BESANÇON - MONTBÉLIARD -  
BELFORT - MULHOUSE**

**Déclaration d'intention métropolitaine**

**Décembre 2004**



## Sommaire

<b>Préambule</b>	<b>5</b>
<b>I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes</b>	<b>9</b>
1.1 - La trajectoire des villes dans une perspective historique	11
• La stabilité dynamique de la hiérarchie urbaine européenne	11
• L'aire européenne de croissance métropolitaine	12
• Un territoire faiblement polarisé par les grandes métropoles européennes	12
• Une nouvelle connectivité par la grande vitesse	12
1.2 - L'armature urbaine Rhin-Rhône : état des lieux et organisation	14
1.2.1 - Un territoire confronté à plusieurs systèmes urbains...	14
• Mulhouse et le Sud Alsace	14
• Le Nord Franche-Comté, Belfort & Montbéliard	16
• Besançon et l'agglomération bisontine	18
• Dijon et le Sud Bourgogne	20
1.2.2 - ...reliés entre eux de multiples manières ...	21
• L'infrastructure autoroutière relie fortement les villes et les agglomérations	21
• Une quasi-continuité territoriale des aires urbaines	22
• De multiples relations traduisent un réseau d'échange entre les villes...	23
• De nouvelles proximités grâce au TGV	24
1.2.3. - ... inscrit dans l'Europe...	25
• Le TGV inscrit l'espace Rhin-Rhône dans l'Europe	25
• La construction européenne renforce l'axe Rhin-Rhône	26
1.2.4. - ... préfigurant une métropole en réseau	29
• Au 8 <sup>ème</sup> rang français par les emplois stratégiques	29
• Par son armature universitaire : un réseau en devenir	31
• Par les réseaux à haut débit : outils de communication à vocation métropolitaine	33
<b>II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau</b>	<b>35</b>
2.1 - La métropole en réseau	37
2.1.1 - Les fondements sociaux et organisationnels de la métropole	37
• Complexité et innovation	37
• Prérequis pour une métropole en réseau	38
2.1.2 - Un pari qui repose sur la volonté de construire ensemble	39
2.1.3 - Un modèle en « deux pôles » articulés entre eux	39
• Le pôle Besançon Dijon	41
• Le pôle Sud Alsace Nord Franche-Comté	42

2.2 - Le projet métropolitain	43
2.2.1 - Améliorer la compétitivité économique à l'échelle de l'Europe et raisonner « un million d'habitants »	44
2.2.2 - Ce projet de développement repose sur des « orientations clefs » structurant le réseau	44
2.3 - La Gouvernance	45
2.3.1 - L'association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône »	45
2.3.2 - Une fédération des conseils de développement	45
2.3.3 - Une organisation technique légère et modulable	45
2.3.4 - Un réseau Rhin-Rhône des Agences d'urbanisme	45

# Préambule

## Préambule

I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes

II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

L'axe Rhin-Rhône est un ensemble de villes et agglomérations bientôt distantes les unes des autres par des séquences de 20 minutes grâce au TGV. Il est constitué de Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Besançon et Dijon.

La nouvelle proximité liée à la grande vitesse bouleverse le système relationnel entre les territoires désormais contigus et permet d'ouvrir de nouvelles coopérations.

Cet axe devient progressivement réseau, il a vocation à rassembler l'ensemble des cités qui s'inscrivent dans les systèmes urbains entre Rhône et Rhin avec les trois Régions que sont la Bourgogne, la Franche-Comté et l'Alsace. Il est ouvert à l'international par des coopérations transfrontalières par la proximité avec l'Allemagne et la Suisse avec Bâle, Lausanne et Neuchâtel.

La volonté politique des élus et des partenaires est déterminée pour mettre à profit cet avantage concurrentiel considérable. Les villes et les agglomérations veulent ainsi hausser leur niveau de services à l'échelle de l'ensemble du réseau (un million d'habitants) afin d'engendrer un effet de seuil et construire une offre métropolitaine entre Lyon, Paris et Strasbourg.

L'objectif recherché est une meilleure compétitivité du territoire, par une plus grande ouverture à l'international notamment des universités, des économies locales et de l'offre culturelle, en vue de renforcer la dynamique de création de fonctions et d'emplois stratégiques.

Cette dynamique est plus forte dans les très grandes villes et dans les systèmes urbains qui atteignent un seuil critique par l'accumulation d'innovation et de services de haut niveau.

La coopération qui se dessine entre les villes du réseau dépasse l'addition des offres, ou leur mise en cohérence, la volonté des élus va plus loin, elle entend désormais pour les services les plus structurants, raisonner à cette nouvelle échelle.

Cet espace est inscrit dans la géographie de l'Europe et du Grand Est de la France, mais il est polarisé sur ses marges par des territoires mieux structurés. Chaque entité entretient un système de relations avec son environnement proche, mais cela reste insuffisant pour construire un avantage décisif, et cet espace fonctionne encore comme un couloir de transit.

La volonté politique et la création d'une gouvernance originale : le réseau métropolitain Rhin-Rhône rendra cette figure possible, par la coopération entre les collectivités et leur capacité à fédérer des partenariats élargis tant avec d'autres territoires qu'avec le monde socio-économique.

La réalisation du TGV Rhin-Rhône dans sa totalité (totalité de la branche est, branche sud et branche ouest) permettra de renforcer cet espace comme une plate-forme majeure entre le monde rhénan ouvert sur l'Europe du nord, l'Europe de l'est et le monde rhodanien qui conduit à la Méditerranée.

Il pourra ainsi jouer un rôle de diffuseur et stimuler son propre développement si la stratégie de réseau est assez développée. Ces coopérations s'appuieront sur les domaines d'excellences spécifiques à chacune des villes et des agglomérations.

Un tel modèle territorial en réseau échappe à l'hyper densité tout en voulant proposer des services équivalents à des métropoles de taille plus grande.

Ce projet repose sur un pari inédit où la volonté politique l'emporte sur les forces centrifuges.

Une telle entreprise obéit à des forces contradictoires, sa construction ne peut s'affranchir de projets visibles et palpables, mais doit tout à la fois dessiner des perspectives et proposer une vision à long terme.

En effet, des coopérations se sont tissées entre d'une part Mulhouse et le Nord Est Franc-Comtois, d'autre part, entre Dijon et Besançon. Il eût été possible d'envisager une double candidature de ces deux espaces, mais il est apparu encore plus pertinent de les relier, grâce au fil rouge que la LVG Rhin-Rhône va créer. Ainsi les échanges stratégiques, politiques, administratifs, techniques s'opèrent quand bien même des coopérations thématiques plus locales seront fortes.

C'est à ces niveaux respectivement Mulhouse et le Nord Franche-Comté, Dijon et Besançon, que des coopérations entre AOT, entre planifications stratégiques (SCoT), politiques d'habitat, culturelles... s'inscrivent dans les agendas.

L'espace Rhin-Rhône n'est pas né métropole, il le deviendra si la masse critique d'innovations et de projets se substitue à la masse critique de population et de densité qui fait défaut. La volonté de ses initiateurs donne ainsi naissance à un nouveau territoire de projet, « le réseau métropolitain Rhin-Rhône ».



## **I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes**



## 1.1 - La trajectoire des villes dans une perspective historique

Que sera la hiérarchie urbaine en Europe demain ? Quelle sera la nature de l'interdépendance entre les villes, quelle forme prendra la structure du réseau qu'elles dessineront ?

Ces questions, les villes et agglomérations de Belfort, Besançon, Dijon, Montbéliard et Mulhouse se les posent. Appartenant à deux bassins versants et à trois régions que l'histoire n'a pas toujours contribué à réunir, elles partagent aujourd'hui les éléments d'un destin commun : l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de grande vitesse, dans un contexte de concurrence accrue entre les territoires.

Une première réponse à ces questions pourrait être trouvée en se concentrant sur les dimensions locales du problème, c'est-à-dire l'échelon du territoire proche de chaque ville, celui là même qui définit son identité la plus immédiate et la plus sensible.

Cette réponse est assurément insuffisante, puisqu'elle reviendrait à oublier que l'essence de la ville, sa raison d'être est l'exploitation permanente d'une capacité de mise en relation des richesses de tous ordres, produites en des lieux parfois très éloignés. Le devenir des villes, et les villes de l'espace Rhin-Rhône n'y échappent pas, s'inscrivent dans une logique d'interdépendance et de concurrence, enracinée dans la longue durée de l'histoire urbaine européenne.

L'histoire de l'armature urbaine européenne, parce qu'elle permet de saisir les dynamiques de long terme qui gouvernent les rapports entre les villes, apporte un éclairage sur le devenir possible des villes de l'axe Rhin-Rhône.

### La stabilité dynamique de la hiérarchie urbaine européenne

Tout autant instrument et produit de la mise en réseau des activités humaines, les villes sont le siège privilégié du changement. Cependant, bien que particulièrement soumises aux fluctuations de l'histoire, de l'économie et de la démographie, elles sont porteuses d'une forme de stabilité relative. L'armature urbaine est ainsi dotée d'une forte inertie. Les villes assimilent et intègrent la plupart des changements économiques, sociaux et technologiques en ne modifiant que très lentement la structure de leur réseau. Il a ainsi fallu cinq siècles pour déplacer le centre de gravité de l'Europe urbaine de Venise à Londres.

Le jeu des forces économiques et sociales contemporaines conduit les métropoles en position centrale, insérées dans un milieu très urbanisé, puissamment connectées au reste du monde, à sélectionner à leur profit les activités productives à forte valeur ajoutée. Elles sont et demeureront selon toutes vraisemblances des pôles majeurs d'attraction des Hommes et des capitaux et de diffusion des innovations. Dans leur voisinage, les villes de taille plus modeste ne pourront prétendre, dans le meilleur des cas, qu'à un rôle de satellite.

**I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes**

II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

L'évolution la plus probable de la hiérarchie urbaine européenne est celle d'une polarisation croissante des espaces déjà en voie de saturation. Cette tendance de fond n'épuise cependant pas la question de la métropolisation. Des figures alternatives d'organisation et de fonctionnement du territoire émergeront dans les territoires bénéficiant à un moment donné d'une conjonction de facteurs géographiques, socio-économiques et organisationnels les dotant d'un avantage comparatif particulier. **Les villes de l'axe Rhin-Rhône bénéficieront dans les années à venir d'une telle conjonction de facteurs de développement.**

**L'aire européenne de croissance métropolitaine**

Les récents travaux commandés par l'Union Européenne sur la question de l'armature urbaine européenne et le polycentrisme (ESPON Project 2004) définissent une hiérarchie des villes en fonction de leur pouvoir métropolitain.

En raison de la faiblesse de l'armature urbaine des nouveaux pays membres de l'Union, le déplacement du centre de gravité de l'Europe ne semble pas devoir se produire à moyen ou même à long terme. Il en découle la persistance durable d'une aire de développement métropolitain, correspondant au pentagone Londres - Hambourg - Munich - Milan - Paris (cf. carte p.28).

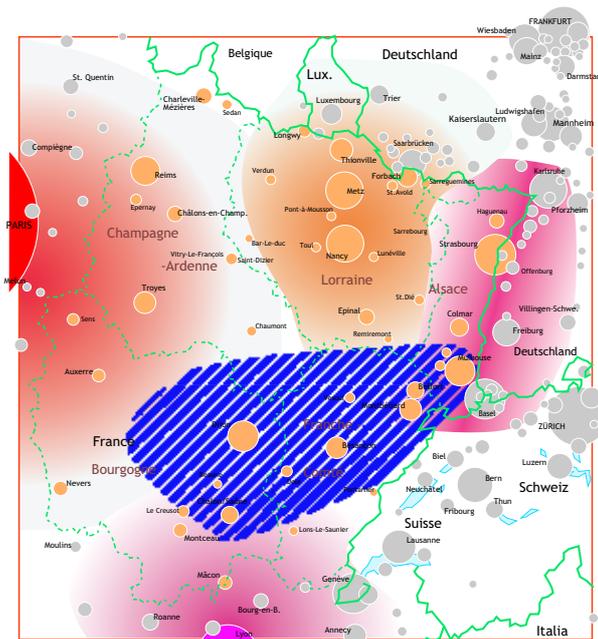
Les villes et agglomérations de l'axe Rhin-Rhône font toutes partie de ce pentagone. Dans une logique de renforcement de la métropolisation à partir des pôles existants, la participation à cet espace constitue un avantage comparatif important.

**Un territoire faiblement polarisé par les grandes métropoles européennes**

Dans une lecture nationale de l'espace, la plus grande partie de l'axe Rhin-Rhône est un territoire de marge. Cette « qualité » traduit une double réalité : la situation périphérique par rapport à la plus grande partie du territoire national et la persistance des effets frontière avec les villes et agglomérations voisines situées en dehors de l'espace national, voire communautaire.

Aucune des métropoles nationales ne se trouve ainsi en situation de polarisation de l'espace Rhin-Rhône. Pour des raisons historiques, administratives ou géographiques, les aires d'influence de Lyon et Strasbourg ne touchent que marginalement l'axe Rhin-Rhône. La région parisienne est quant à elle trop éloignée pour que sa force d'attraction se fasse sentir et étouffe les logiques endogènes de développement.

En raison de la prégnance des frontières nationa-



les et surtout communautaires, les villes et agglomérations suisses situées à proximité de l'axe Rhin-Rhône, telles que Bâle, Berne, Lausanne ou Genève ont une aire d'influence qui n'atteint pas cet espace. La ville de Bâle constitue à certains égards un cas particulier (cf. § 1.2.1. p.14), mais celui-ci ne remet pas en cause ce constat. Conjuguée à la forme de centralité que lui confère sa participation à l'espace de croissance métropolitaine en Europe, **cette faible polarisation externe constitue le deuxième avantage comparatif dont bénéficient les villes et agglomérations de l'axe Rhin-Rhône.**

### Une nouvelle connectivité par la grande vitesse

Historiquement, les grandes villes se sont toutes développées le long des axes de communication fluviaux, maritimes ou terrestres. La valorisation successive des grandes voies de communication continentales a ainsi déterminé la formation du système urbain européen et édifié la hiérarchie qu'on lui connaît.

Cette logique s'est cependant inversée au cours du temps : la hiérarchie urbaine impose le tracé des voies de communication et commande l'organisation des nouvelles infrastructures. L'illustration la plus pertinente de cette prééminence est le déploiement du réseau des lignes ferrées à grande vitesse qui relie les plus grandes métropoles françaises et européennes.

L'auto renforcement des logiques métropolitaines par les réseaux de communication est l'un des facteurs explicatifs de la stabilité de la hiérarchie urbaine européenne. Cette concomitance entre « hiérarchie des réseaux et hiérarchie urbaine » est à ce point forte, que hors catastrophe naturelle, sanitaire ou militaire, le seul facteur qui soit réellement venu « bousculer » la hiérarchie des villes, au point de faire bifurquer la trajectoire de certaines d'entre-elles, est le développement d'un nouveau moyen de communication, plus performant, requérant une infrastructure propre. Le développement du chemin de fer au 19<sup>ème</sup> siècle en est l'exemple type.

**La future ligne à grande vitesse Rhin-Rhône constitue pour les villes et agglomérations de Belfort, Besançon, Dijon, Montbéliard et Mulhouse une opportunité réelle de bifurcation de trajectoire.** Plus que deux métropoles entre-elles, elle reliera deux sous-parties du continent (cf carte p. 25). Sa construction relève donc d'une logique autre que celle qui a prévalu pour les lignes déjà existantes. Cette différence intrinsèque est une opportunité réelle pour les villes non métropolitaines situées sur le tracé, d'évoluer dans la hiérarchie urbaine européenne.

Conjuguée aux facteurs de centralité européenne et de faible polarisation, la construction de la ligne à grande vitesse peut être l'élément déclencheur d'un développement qualitativement et quantitativement différent pour les villes et agglomérations de l'axe Rhin-Rhône. La réponse qu'elles apportent ensemble à l'appel à coopération métropolitaine est l'expression de leur volonté de valoriser cette conjonction particulière et non reproductible d'avantages comparatifs.

## 1.2 - L'armature urbaine Rhin-Rhône : état des lieux et organisation

### 1.2.1 - Un territoire confronté à plusieurs systèmes urbains...

#### Mulhouse et le Sud Alsace

Malgré sa position centrale en Europe, la région mulhousienne peut être qualifiée de territoire de marge, en raison des frontières qui l'entourent. Le nombre important de villes moyennes et grandes dans son environnement et la faible distance entre elles, dessinent cependant un système urbain extrêmement dense et interconnecté qui se révèle propice aux coopérations et aux alliances, même si les modalités de celles-ci dépendent in fine de la nature des frontières.

Ces alliances et coopérations parce qu'elles permettent de dépasser les contraintes de taille et de spécialisations productives, constituent la réponse privilégiée par la région mulhousienne pour faire face à la concurrence entre les territoires. La coopération métropolitaine Rhin-Rhône constitue de ce point de vue une coopération stratégique clef, complémentaire à celle déjà engagée.

La région mulhousienne est liée à un proche ensemble de pôles urbains secondaires, par de nombreux échanges économiques et de flux (aires urbaines d'Altkirch, Guebwiller-Soultz, Saint-Louis-Huningue, Thann-Cernay). Ces liens de proximité, constitutifs de l'aire d'influence de Mulhouse, dessinent un système urbain à l'échelle de l'Alsace du sud et font de l'agglomération, la « capitale » de l'Alsace du sud.

Si elle polarise son environnement, l'agglomération est elle-même polarisée par ses voisines. Strasbourg exerce une polarisation forte sur l'ensemble de l'Alsace en raison de son statut de chef lieu de région, de métropole et de ville européenne. En raison même de cette influence et de l'éloignement géographique, l'agglomération mulhousienne joue un rôle de pôle urbain structurant et complémentaire, dans la perspective d'un développement équilibré de l'Alsace. Conforter ce rôle, en dotant la région mulhousienne des attributs, notamment en matière de services publics, d'une métropole régionale d'équilibre est un objectif à atteindre.

L'agglomération bâloise entretient aujourd'hui des rapports avec la région mulhousienne qui sont à la fois particulièrement intenses et spécifiques (cf Annexe C). Parce que la Suisse n'est pas membre de l'Union Européenne et que les barrières linguistiques et culturelles sont prégnantes, Bâle entretient avec les agglomérations voisines des relations de polarisation métropolitaine, qui répondent à une logique « libérale », c'est-à-dire peu intense en gouvernance, avec ce que cela implique de dépendance et de vulnérabilité.

La coopération entre l'agglomération mulhousienne et la Région de Fribourg est intense et ancienne (cf Annexe C). Elle est le fruit d'un idéal de réconciliation entre les peuples, de la similitude de taille des agglomérations et du partage d'une culture européenne commune. Les avancées juridi-

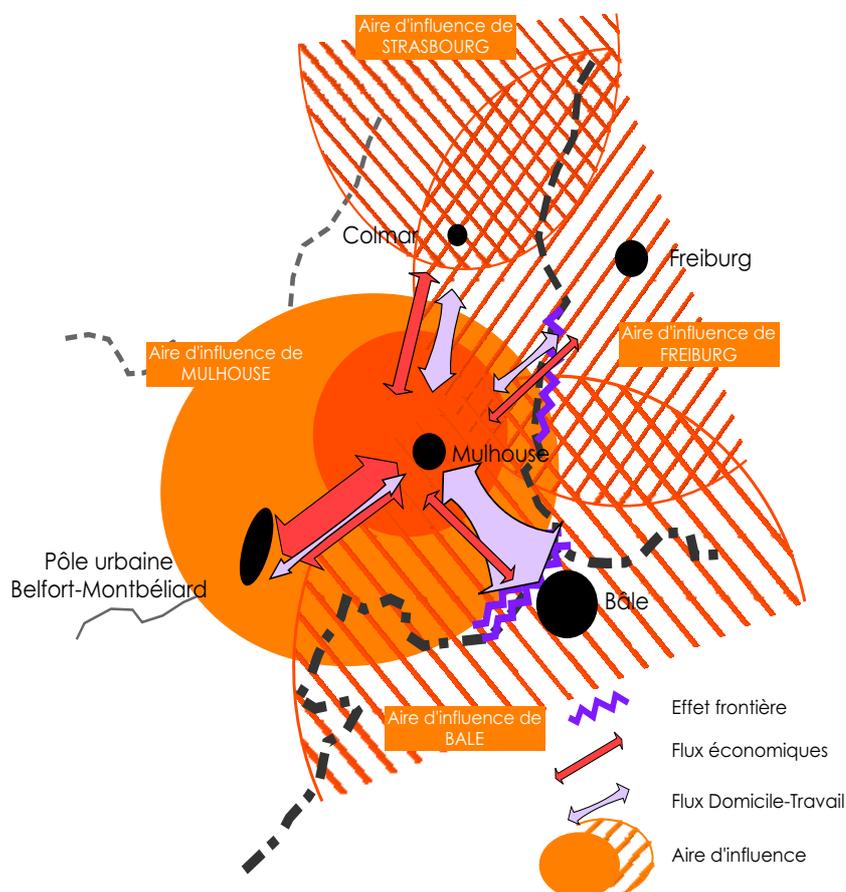
### I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes

#### II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

#### III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

ques autorisent la transformation de cette coopération en un Eurodistrict « Mulhouse - Fribourg - Colmar ». Le processus d'intégration territoriale que porte en lui l'Eurodistrict contribuera à l'amenuisement de la frontière entre les deux États. A terme, c'est un véritable réseau urbain d'envergure métropolitaine qui pourrait voir le jour. Un effet indirect de cette alliance territoriale est qu'elle renouvellera les termes du dialogue entre la métropole bâloise et ses voisins.

A l'échelle interrégionale de proximité, le Réseau de Villes Rhin-Sud, composé des villes de Belfort, Colmar, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse et Saint-Louis, a permis l'émergence de projets partagés entre les villes sur le thème du tourisme, des fonctions urbaines et du développement industriel. Dans ce domaine, le travail en réseau a permis l'émergence du Pôle Automobile Alsace - Franche-Comté, organe de concertation entre les collectivités, les industriels de la filière, au premier rang desquels PSA Peugeot-Citroën et les organismes de recherche.



### **Le Nord Franche-Comté, Belfort et Montbéliard**

Le Nord Franche-Comté est un territoire paradoxal qui concentre une forte capacité économique et démographique à partir d'un système serré de villes moyennes. Or cet espace métropolisé ne dispose pas de centre prédominant, ce qui en trouble la lisibilité. C'est pourtant le premier bassin économique de Franche-Comté et la plus importante entité urbaine entre Strasbourg et Lyon.

#### *Des villes, des identités, des complémentarités*

Les agglomérations sont réunies dans le cadre institutionnel de l'Aire Urbaine de Belfort, Montbéliard, Héricourt, Delle (soit 300 000 habitants dans une proximité de quelques minutes). L'Aire Urbaine est à cheval entre trois départements : la Haute Saône, le Doubs, le Territoire de Belfort. Elle est limitrophe de la Région Alsace et frontalière avec la Suisse. Ces clivages et ces contacts multiplient les particularités.

Les identités locales sont très fortes, étayées par des spécificités historiques et par les micro-composantes géographiques très contrastées du contact Vosges-Jura-Sundgau. Les villes ont donc développé des spécificités que l'on retrouve dans le tissu économique, les fonctions administratives, l'offre culturelle, festive, commerciale, résidentielle...

Néanmoins les convergences se font fortement sentir, car si les bassins d'habitat sont différenciés, le bassin d'activité (et d'emploi) est désormais commun. Les modes de vie révèlent un partage grandissant des équipements, des services, des commerces...

Dans le domaine des fonctions supérieures, la constitution d'un pôle d'enseignement supérieur associe pleinement Montbéliard et Belfort dans une offre universitaire originale. Ce pôle multisite n'a de sens que dans sa globalité.

De même les « grandes fonctions » tendent à se mutualiser (le domaine hospitalier en témoigne). Les coopérations se multiplient (événements culturels et sportifs partagés...). En matière d'aménagement, les espaces stratégiques qui environnent la gare TGV, la mise en place des grandes structures,... sont systématiquement abordés à l'échelle globale de ce territoire mutuel. Enfin, les contractualisations avec l'Etat ou la Région sont appréhendées quasi systématiquement sous la bannière commune de l'Aire Urbaine.

#### *Une économie*

Le destin du Nord Franche-Comté a été forgé par la capacité économique de ce territoire, historiquement structuré par ALSTOM (industrie venue de Mulhouse) et PEUGEOT. L'espace industriel a été structurant en terme de population et d'emploi, mais aussi pour ce qui est de l'armature territoriale (Belfort, Sochaux), avec un lien très fort vers la Haute-Saône (Vesoul) et le Haut-Rhin (Mulhouse-L'île Napoléon).

Les enjeux d'une industrie « native » sont désormais mondialisés... ce qui laisse à la fois espérer et craindre les impacts locaux des stratégies d'ALSTOM et de PSA Peugeot Citroën. Les restructurations ou les temps

de ralentissement économique sont directement lisibles sur la courbe du chômage.

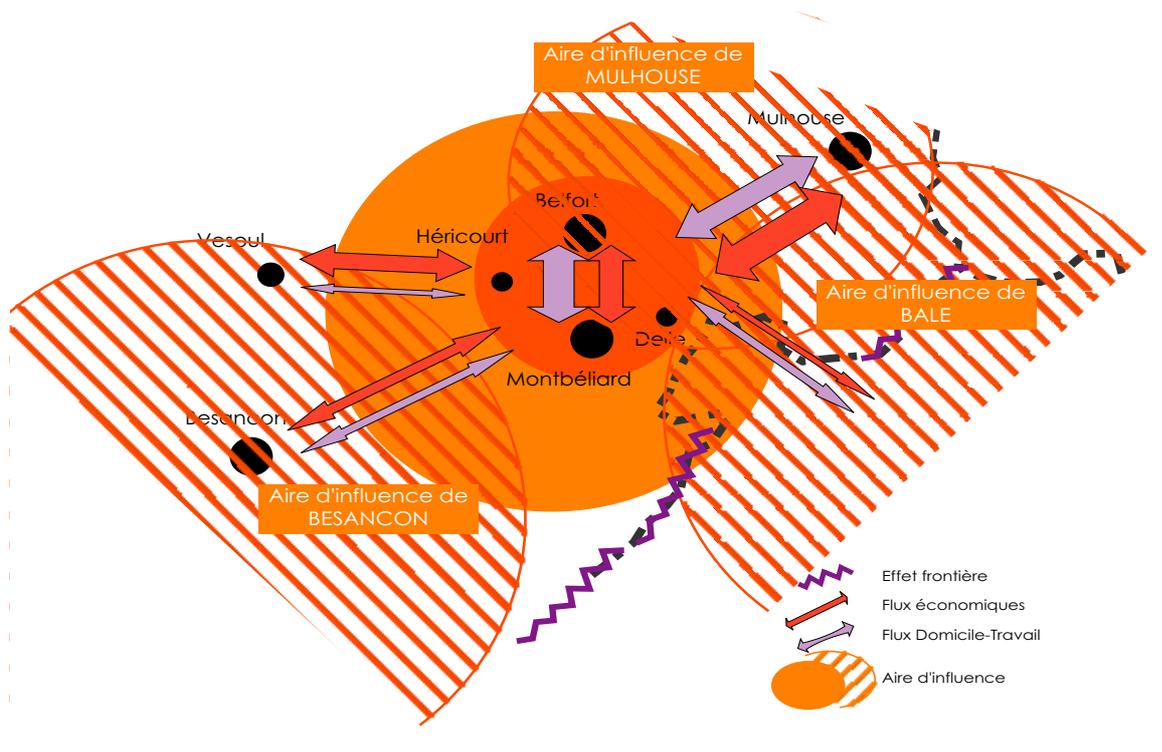
Depuis vingt ans le Nord Franche-Comté a vu les logiques productives se transformer avec les externalisations (sous-traitance, nouvelles usines dans des pays à moindres coûts salariaux), mais aussi avec les gains prodigieux de la technologie et de la recherche (constitution d'un système productif local de facto). L'axe économique des transports terrestres et de l'énergie constitue désormais la clé d'avenir du territoire, avec les ouvertures que cela comporte vers des voies nouvelles (le numérique, les matériaux, les énergies alternatives, les systèmes de conception industrielle, etc...).

#### Des axes en renouvellement

L'Aire Urbaine a aussi la caractéristique d'être largement ouverte sur l'extérieur, même si la porte de Bourgogne -ou d'Alsace- était en stagnation (éloignement préjudiciable de la capitale).

Elle voit heureusement des perspectives intéressantes se mettre en place dans le domaine ferroviaire (TGV Rhin-Rhône et mise au gabarit B+ de la ligne Besançon - Montbéliard), comme dans le domaine routier (A36 / RN1019 / Transjurane). L'Aire Urbaine est un point nodal du barreau Rhin-Rhône.

En conséquence se pose au sein de l'Aire Urbaine la question des outils de mobilité qui valoriseront globalement les politiques de grands réseaux, les réseaux régionaux et les offres répondant aux usages locaux.



### *L'Aire Urbaine, Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle, espace de projet*

Le multipôle que constitue l'Aire Urbaine doit se positionner vis à vis de l'extérieur, et accomplir en interne un véritable saut performenciel (en urbanité et en organisation globale).

Les travaux de prospective et d'aménagement du territoire (charte de pays, SCoT) sont actifs.

Les alliances de partenariat sont en construction (Rhin-Sud, Rhin-Rhône).

### **Besançon et l'agglomération bisontine**

Le contexte urbain de l'agglomération bisontine est tout à fait original ; avec une ville centre de près de 120 000 habitants autour de laquelle les bourgs et villages comptent tous moins de 3 500 habitants. L'agglomération offre les avantages de la diversité et de la complémentarité spatiale.

L'agglomération bisontine et plus largement la Franche-Comté, sont bordées d'espaces dynamiques : au sud, Rhône-Alpes ouvre sur le sillon rhodanien, la Méditerranée et Marseille ; au nord-est, l'ensemble rhénan inséré dans la « banane bleue » ; au nord-ouest, le Bassin parisien relié par le TGV ; à l'est, la Suisse.

Aux confins de ces dynamiques, Besançon demeure une capitale de taille moyenne si l'on considère son poids économique et démographique. Avec une approche plus qualitative, l'agglomération a cependant des atouts et des points d'excellence à faire valoir.

Des partenariats avec les territoires voisins existent déjà : Conférence Trans-Jurassienne avec la Suisse, le Grand Est, des réseaux thématiques tels que les coopérations hospitalières, etc...

- Le rôle de la Conférence TransJurassienne est de soutenir, renforcer et développer la coopération transfrontalière dans l'Arc jurassien. Un programme d'actions a été défini par les membres de la conférence pour la période 2004-2006. Quelques éléments du programme d'actions : étudier les possibilités de renforcement des liaisons ferroviaires régionales entre Berne, Neuchâtel, Lausanne, Besançon et Dijon, faciliter l'émergence d'un réseau routier cohérent et performant.

- Les coopérations entre les CHU de Besançon et Dijon existent et portent sur différents domaines : travail partenarial de recherche (épidémiologie notamment), enseignement (intervention d'enseignants de Dijon à Besançon,...), spécialisations complémentaires (greffe du foie à Besançon, greffe du cœur à Dijon...).

La construction de nouvelles coopérations et le renforcement de l'existant constituent des facteurs de développement de l'agglomération de Besançon. Ces partenariats se jouent à deux échelles : avec les voisins (communautés de communes, pays...) ; avec des espaces plus lointains (réseaux d'agglomérations, réseaux de villes en Franche Comté, etc.).

### I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes

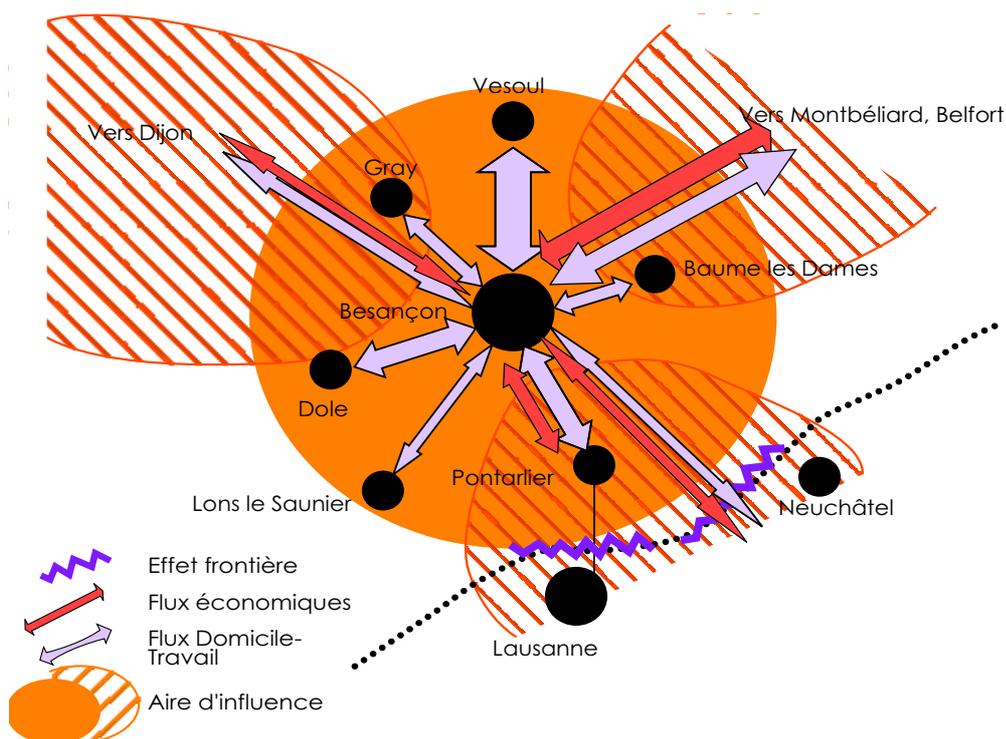
#### II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

#### III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

Cette manière de travailler avec l'extérieur trouve son prolongement dans le territoire même de l'agglomération bisontine où il s'agit de travailler en partenariat avec les acteurs qui font la vie locale en matière économique et sociale. Par ailleurs, les coopérations de territoire à territoire consistent non seulement en partenariats entre institutions mais aussi en partenariats entre acteurs des territoires concernés qu'ils soient économiques ou sociaux.

L'agglomération de Besançon est reliée à plusieurs pôles urbains proches par des flux et des échanges économiques : Dole, Pontarlier, Lons-le-Saunier, Gray, Baume-les-Dames, Vesoul...

Si Besançon polarise son environnement proche, elle est aussi tournée vers d'autres agglomérations ; celle de Dijon notamment et celles du Nord Franche-Comté. Elle possède assurément des atouts dans un rôle de pivot entre ces deux ensembles.



### Dijon et le Sud Bourgogne

#### Position de carrefour

Au carrefour d'un réseau de voies de communication particulièrement dense, la Bourgogne bénéficie des grands flux d'échanges nord-sud. Sa position géographique la place à proximité des régions les plus peuplées et les plus riches de l'espace européen (l'axe rhénan et l'axe rhodanien). Elle est située entre les deux pôles économiques majeurs français que sont l'Île de France et Rhône Alpes, et au carrefour entre l'Est, le sillon Rhodanien et le Bassin Parisien.

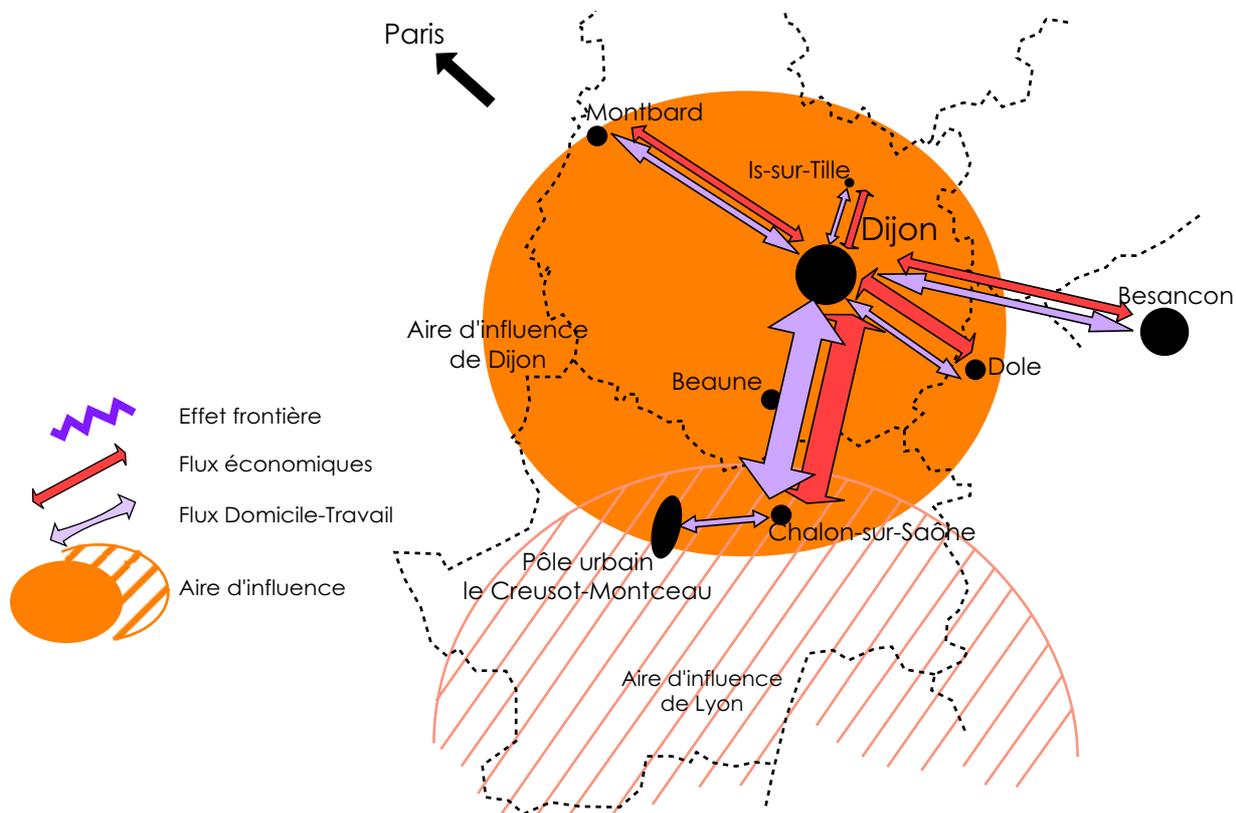
#### L'aire d'influence de Dijon

L'armature urbaine du département de la Côte d'Or est faible, et l'ensemble du territoire est polarisé par l'agglomération dijonnaise.

L'agglomération dijonnaise qui compte 245 000 habitants et rayonne sur une aire urbaine de 327 850 habitants, est la seule agglomération de plus de 200 000 habitants entre Paris et Lyon.

A l'inverse des villes voisines de l'est, composant un système urbain dense, la ville de Dijon, isolée, exerce ainsi une influence sur un territoire plus vaste que le département.

En matière commerciale par exemple, l'attraction de l'agglomération dijonnaise s'étend jusqu'à Dole, Gray, au sud de la Haute Marne, à Chalon-sur-Saône...



## I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes

### II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

### III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

En raison de la géographie et donc des liaisons autoroutières, ferroviaires, de la présence de l'axe viticole, d'importants flux d'actifs ont lieu entre Dijon et Beaune (plus de 1000 actifs dans les deux sens chaque jour). La zone d'influence de Dijon englobe l'unité urbaine de Beaune (22 000 habitants), située aux croisements des autoroutes A6, A36, et A31. Vers le nord et vers l'ouest, les autoroutes relient l'agglomération dijonnaise à des espaces métropolitains et urbains plus lointains : Auxerre (41 000 habitants), l'Île de France, à l'ouest ; Langres (10 900), Troyes (129 000), Nancy (331 400), Metz (322 500) au nord.

L'agglomération chalonnaise (75 500) exerce une influence sur Beaune, la Bresse à l'est, et le chalonnais à l'ouest. Les flux d'actifs sont de l'ordre de 376 personnes par jour entre Beaune et Chalon et de 724 entre Dijon et Chalon.

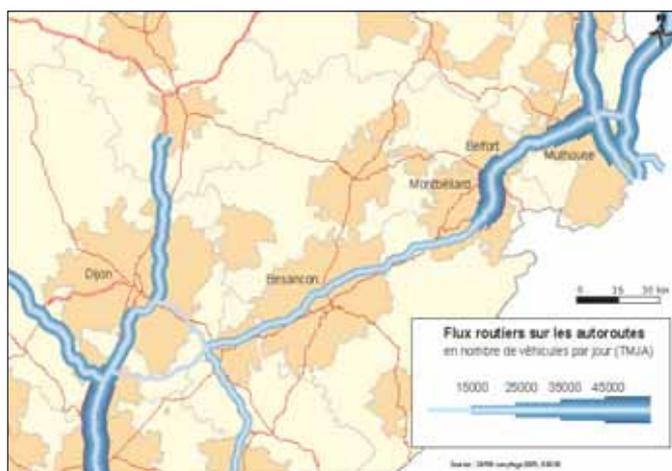
Les villes du Creusot (37 500 habitants) et de Montceau-les-Mines (43 500), sont également en forte relation avec Chalon-sur-Saône, avec des échanges d'actifs de 658 personnes par jour.

Ces espaces de la Bourgogne du sud sont sous l'attraction de l'agglomération lyonnaise.

### 1.2.2 - ...reliés entre eux de multiples manières ...

#### L'infrastructure autoroutière relie fortement les villes et les agglomérations

Flux autoroutiers



Les infrastructures autoroutières constituent une véritable colonne vertébrale entre les agglomérations du réseau. Toutefois, le poids croissant des poids lourds rend l'utilisation de cet axe de plus en plus délicat... La liaison routière Rhin-Rhône est assurée par les autoroutes A36 et A39 qui relient l'ensemble des agglomérations de notre réseau.

**I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes**

**II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau**

**III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006**

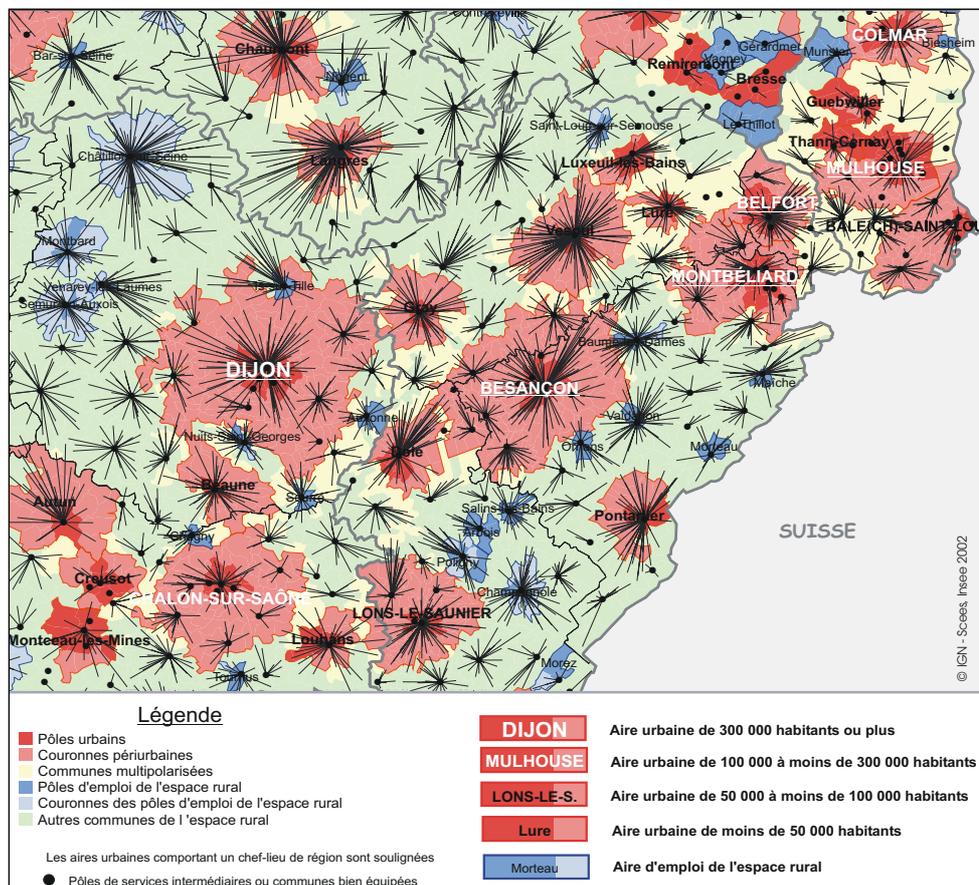
Ce contexte autoroutier facilite les échanges entre Rhin et Rhône et se connecte aux réseaux allemand et suisse à Mulhouse, nœud d'échange, jouant par-là même son rôle de carrefour. Le couloir constitue donc un lieu de transit Nord-Sud au niveau européen, mais également un lieu de destination important des trafics, du fait de son activité économique et de l'importance des agglomérations.

Outre les trafics d'origine urbaine, particulièrement denses aux abords des agglomérations de Mulhouse, Belfort et Montbéliard, les flux sont quotidiennement constitués en moyenne par environ 20 000 véhicules de transit dont 30 % de poids lourds.

Au sud, Dijon se situe également à la croisée des autoroutes A39 et A31, profitant ainsi d'une bonne accessibilité à Paris et Lyon.

Les villes du réseau profitent de cette infrastructure dans leurs liaisons avec les espaces voisins et européens, mais également dans leurs relations entre elles : par cette continuité autoroutière, les temps de trajet sont relativement réduits, 2h30 à 3h 00 séparent Mulhouse de Dijon.

**Une quasi-continuité territoriale des aires urbaines**



**I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes**

**II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau**

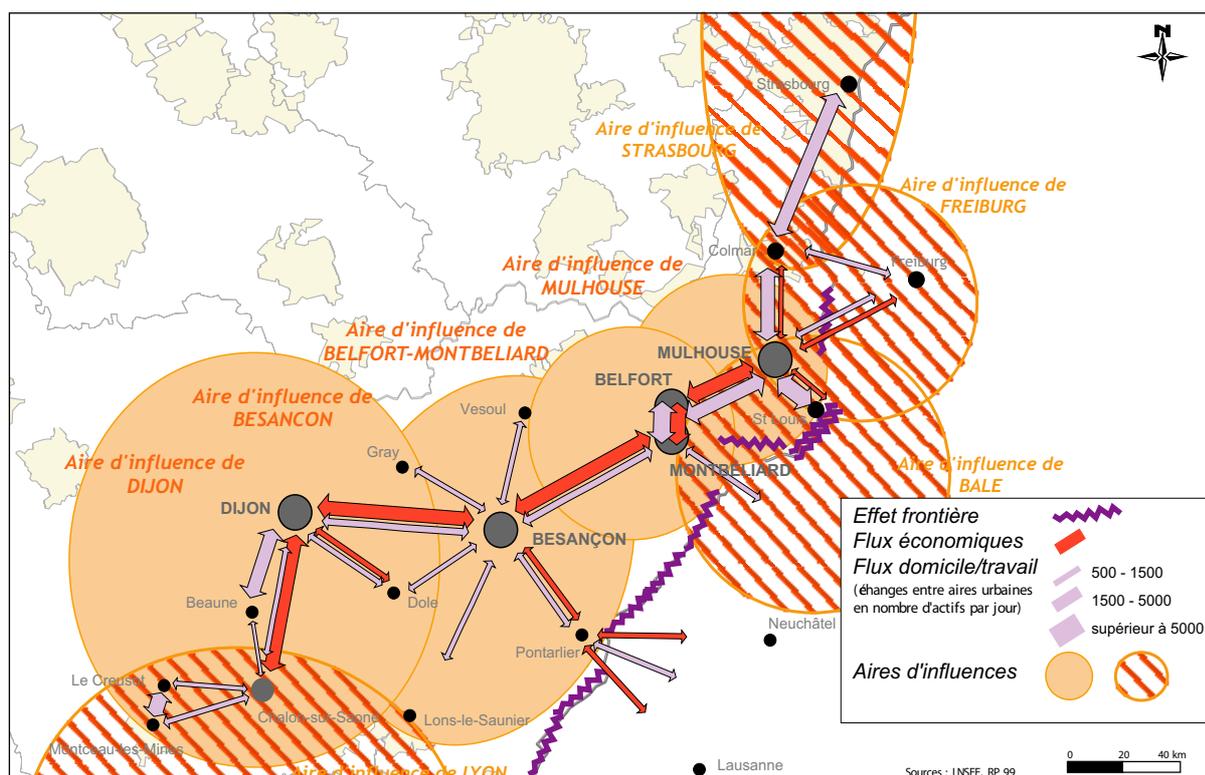
**III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006**

Les trajets domicile-travail des habitants de l'axe Rhin-Rhône dessinent un continuum urbain entre Mulhouse et Dijon. La continuité dessinée par l'aire urbaine de Vesoul pouvant être vue comme un artefact de représentation, ce sont en fait deux plaques urbaines qui apparaissent (cf § 2.1.3 p 39).

**De multiples relations traduisent un réseau d'échange entre les villes...**

Plus de 7 000 navetteurs irriguent le réseau chaque jour. Ils dessinent un système urbain où les zones d'influence des villes et des bassins d'emplois se chevauchent formant un véritable enchaînement.

Relations interurbaines sur le barreau Rhin-Rhône



### De nouvelles proximités grâce au TGV

Demain le TGV Rhin-Rhône organisera une nouvelle géographie des villes et des agglomérations du réseau, pour une véritable proximité entre chacune d'elles. Seulement dix à vingt-cinq minutes sépareront les villes, dessinant une quasi-contiguïté entre celles-ci. Cette contraction des distances permet d'envisager des coopérations beaucoup plus intenses et une plus

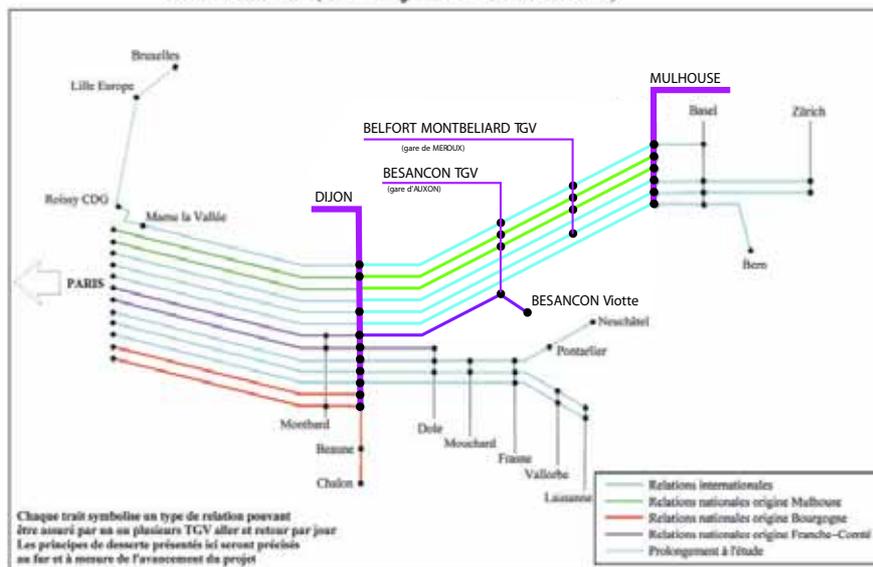
grande fluidité des échanges, pour peu que cette opportunité soit assortie d'une véritable stratégie dans l'organisation des transports et dans l'organisation des services. Ceux-ci pourraient dès lors devenir fortement mutualisés et rapprocher le réseau d'une aire métropolitaine d'un million d'habitants.

Une organisation d'un système de TER à Grande Vitesse pourrait renforcer ces échanges par une offre cadencée desservant les centres des villes.



### PRINCIPE DE DESSERTE DU TGV RHIN-RHÔNE BRANCHE EST

#### Axe Ouest-Est (offre en jour ouvrable de base)



I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes

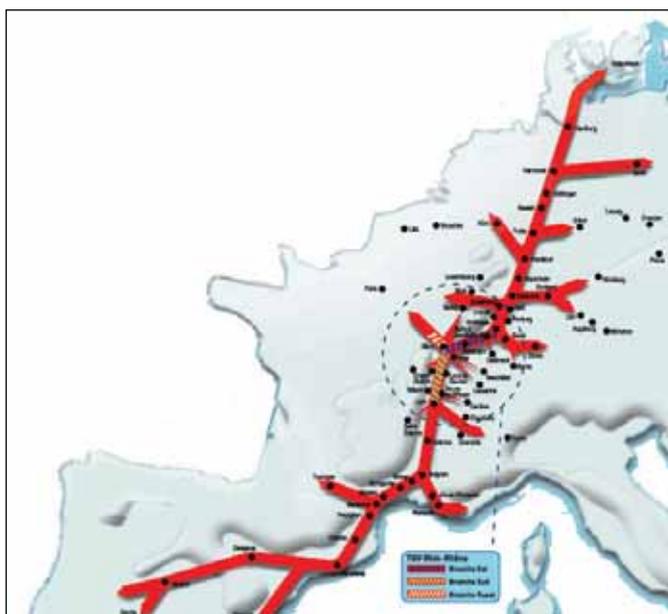
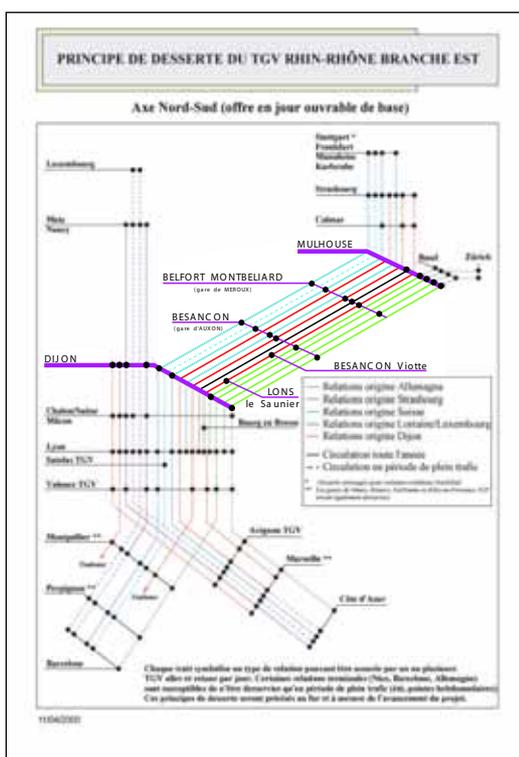
II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

1.2.3 - ...inscrit dans l'Europe...

**Le TGV inscrit l'espace Rhin-Rhône dans l'Europe**

Le TGV est avant tout un système de transport qui relie les villes au sein de l'Europe. Ce puissant moyen de déplacement positionne le réseau Rhin-Rhône comme une plaque qui assure la liaison entre l'Europe Rhénane et la Méditerranée en desservant depuis Franckfort, Mannheim, Karlsruhe, ou Zurich et Bâle, via le barreau Mulhouse Dijon, l'Espagne en direction de Barcelone ou les côtes françaises vers Marseille et la Côte d'Azur.



**I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes**

II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

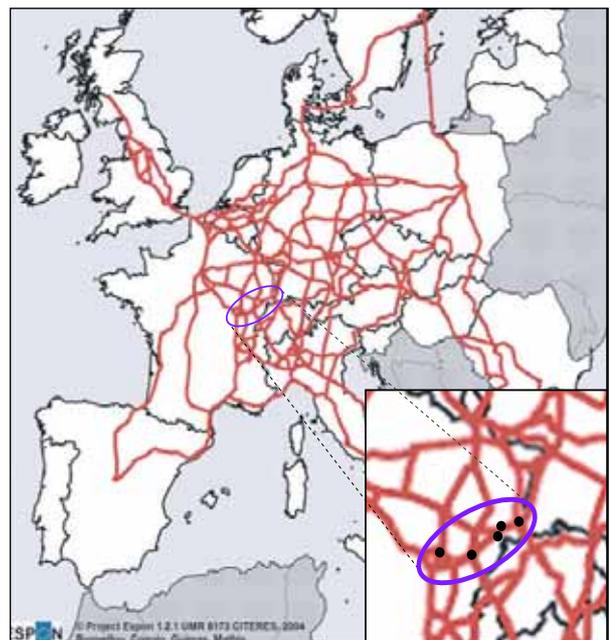
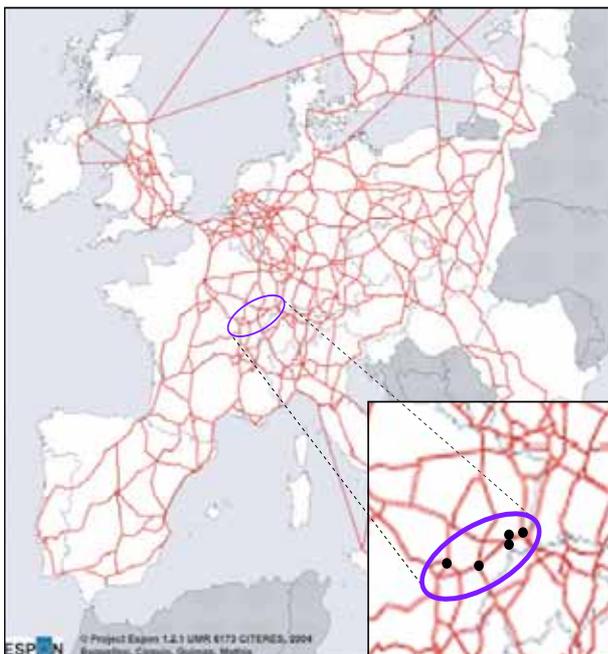
**La construction européenne renforce l'axe Rhin-Rhône**

Par sa position stratégique, l'axe Rhin-Rhône participe au réseau reliant les grandes métropoles européennes.

Dans la perspective d'un renforcement de la métropolisation en Europe, l'espace Rhin Rhône demeurera un axe reliant les métropoles de plus de 500 000 habitants et de plus d'un million d'habitants.

La logique de couloir doit faire place à celle du développement et de la diffusion.

Chemins minimaux entre agglomérations de plus de 500 000 habitants



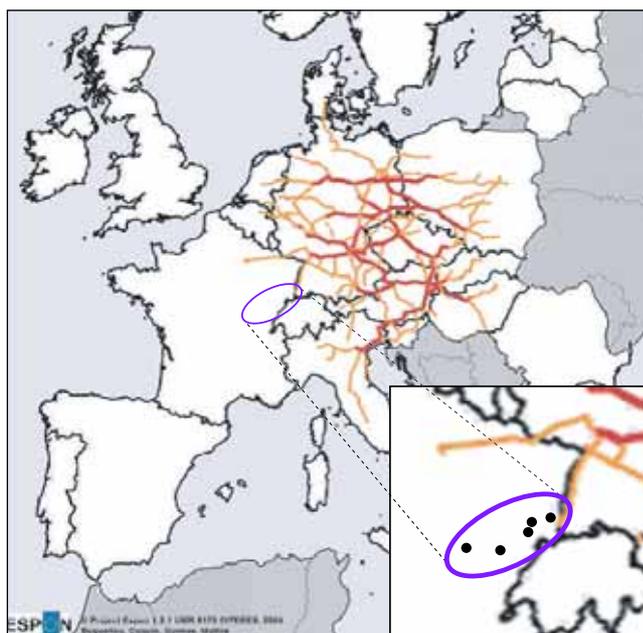
Chemins minimaux entre agglomérations de plus d'un million d'habitants

### I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes

### II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

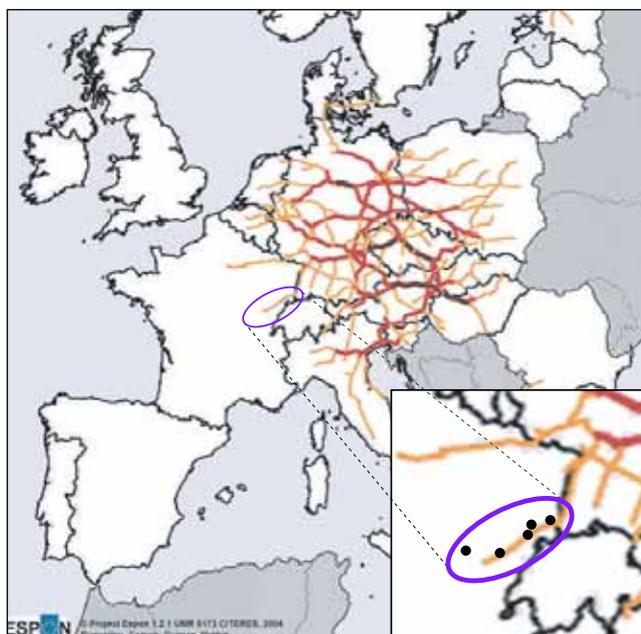
### III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

Par ailleurs, l'axe Rhin-Rhône est l'un des rares territoires français concerné par l'accroissement des flux de fret liés à l'élargissement à l'est de l'Union européenne. Cette question milite pour une organisation de la logistique à l'échelle Rhin-Rhône.



Fret généré en 2004 par l'élargissement de l'U.E.

Fret potentiel généré en 2014 par l'élargissement de l'U.E.



Préambule

**I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes**

II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

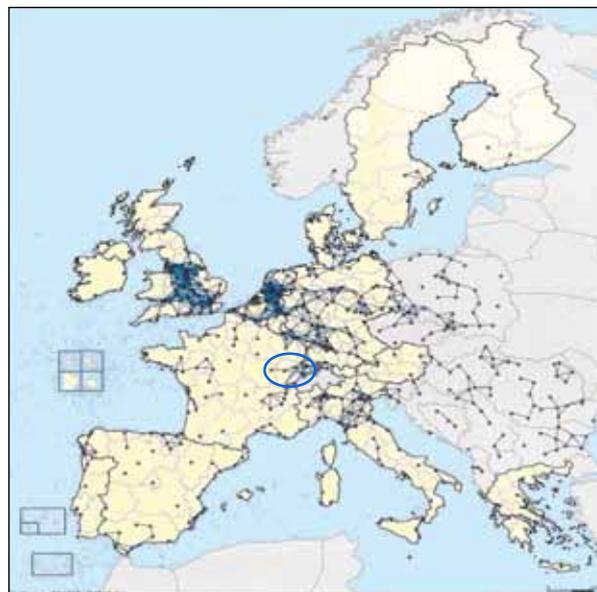
III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

**Par son appartenance à l'aire européenne de développement métropolitain**

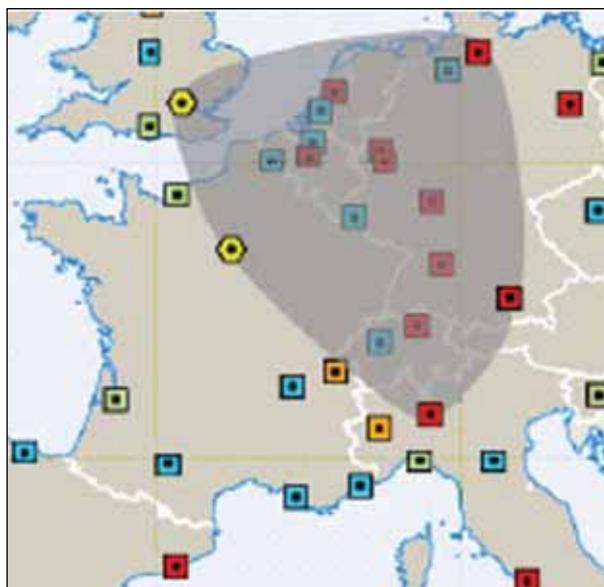
Le réseau des villes de l'axe Rhin-Rhône est l'un des 8 réseaux urbains français dessinés par une distance de moins de 100 km entre les villes de plus de 100 000 habitants.

Largement ouvert sur la façade allemande et helvétique, il participe pleinement à l'aire européenne de développement métropolitain.

Représentation euclidienne des agglomérations de plus de 100 000 habitants distantes de moins de 100 km



Aire européenne de développement métropolitain



## 1.2.4 - ... préfigurant une métropole en réseau

Au 8<sup>ème</sup> rang français par les emplois stratégiques

Avec près de 30 000 emplois métropolitains supérieurs, le réseau Rhin-Rhône se situe en 8<sup>ème</sup> place des aires métropolitaines (aires mono-centriques et réseaux métropolitains) françaises derrière Bordeaux et le sillon et devant Caen-Rouen-Havre, Nantes-St Nazaire.

LIBGEO	Paris	Lyon St E	NORD	Toulouse	Marseille-Aix	Sillon alpin	Bordeaux	Rhin Rhône	Nice	CRL Havre	NSNaz	Sillon torrain	TOBLois	Strasbourg	Rennes	Montpellier	A88 Poitiers	CHAMPAGNE	Clermont-Ferrand	Toulon
Recherche	1	2	5	3	6	4	9	7	14	11	16	8	12	13	15	10	18	20	17	33
Commerce dans l'industrie	1	2	3	4	6	5	8	7	14	12	9	10	11	13	15	18	17	16	22	26
Gestion dans l'industrie	1	2	3	5	6	4	11	7	14	9	10	8	12	13	19	22	17	16	18	33
Information	1	2	3	6	5	8	9	7	15	14	17	4	13	10	11	12	16	19	18	25
Informatique dans l'industrie	1	4	10	3	7	2	8	9	5	14	6	17	13	12	16	11	27	28	22	24
Art	1	2	8	4	3	6	7	9	5	12	10	11	14	15	20	13	16	17	19	18
Banque assurance	1	3	2	13	4	16	7	9	15	10	8	12	11	6	17	19	5	18	24	29
Services aux industries	1	2	3	5	4	6	8	10	7	11	9	14	12	13	15	16	17	19	20	18
Transports	1	2	5	6	3	15	8	11	14	4	9	7	12	13	17	18	20	19	21	36
Commerce	1	2	3	5	4	10	6	12	7	11	8	14	13	9	15	16	17	18	25	21
Télécommunication	1	2	5	6	4	11	3	13	14	12	7	9	10	16	8	15	18	20	19	22
Pour le total des emplois métr. sup.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>

en gras : réseaux de villes

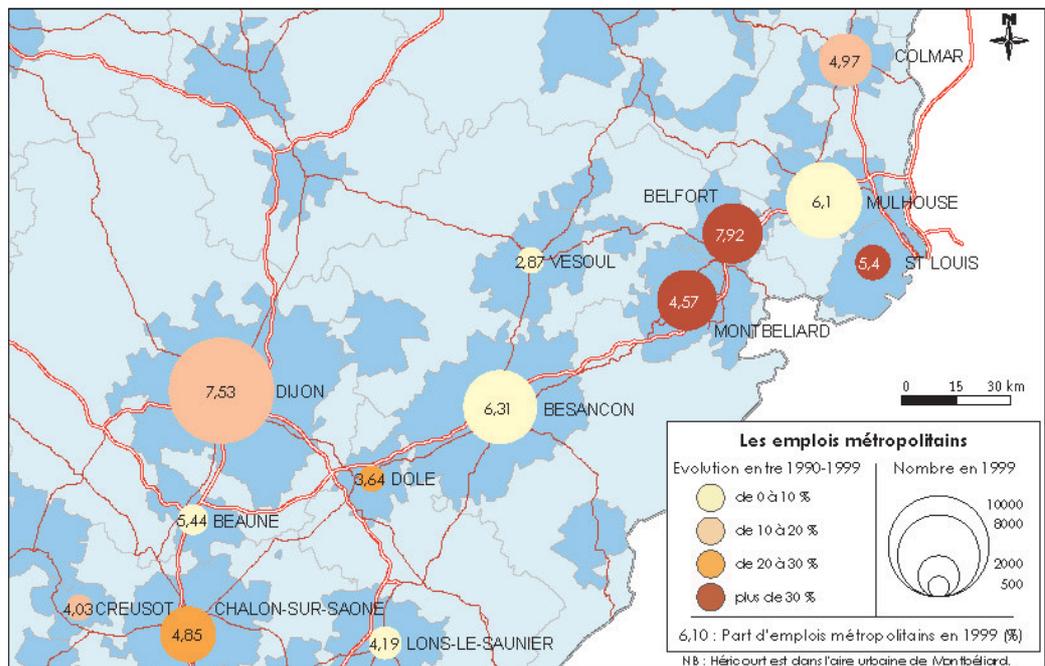
	rang de classement du secteur <b>meilleur de plus de deux unités</b> par rapport au rang de classement moyen
	rang de classement du secteur <b>meilleur de une ou deux unités</b> par rapport au rang de classement moyen
	rang de classement du secteur <b>proche</b> du rang de classement moyen
	rang de classement du secteur <b>moins bon de une ou deux unités</b> par rapport au rang de classement moyen
	rang de classement du secteur <b>moins bon de plus de deux unités</b> par rapport au rang de classement moyen

**I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes**

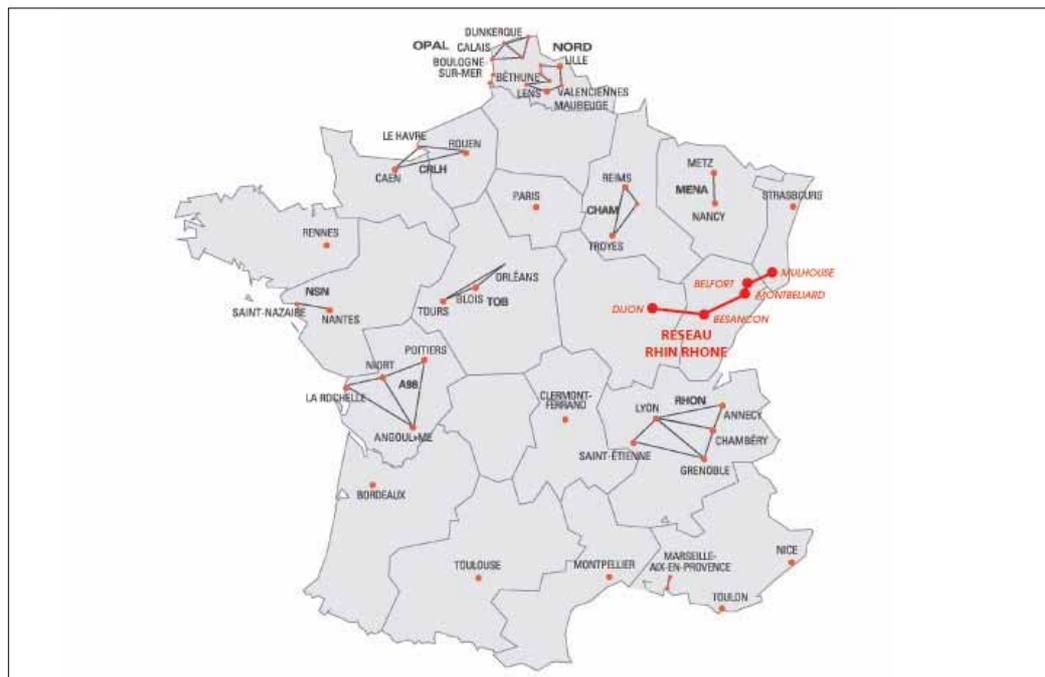
II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

Les emplois métropolitains supérieurs



Réseaux et aires urbaines ayant plus de 8000 EMS



### Par son armature universitaire : un réseau en devenir

Sur un total de plus de 2 millions d'étudiants recensés en France métropolitaine, le réseau Rhin-Rhône compte près de 70 000 étudiants principalement localisés à Dijon (32 000), à Besançon (22 000), à Belfort / Montbéliard (7 000) et à Mulhouse (8 000), soit 3,5 % du total français et 28 % du Grand Est.

Par ailleurs, sur les 65 400 chercheurs (enseignants chercheurs et chercheurs EPST) que compte la France métropolitaine, l'ensemble Bourgogne / Franche-Comté / Haute-Alsace en dénombre à peine 2 450 (en équivalent temps plein), soit 3 % du total français avec une densité de 0,7 pour mille, contre une densité moyenne nationale de 1,1.

#### *Pour l'enseignement supérieur*

On constate que ces effectifs déjà faibles sont par ailleurs en forte diminution notamment en Bourgogne (près de - 10 % de 1996 à 2001) surtout en ce qui concerne les matières scientifiques et juridiques.

Les recrutements universitaires sont essentiellement régionaux tandis que l'attraction de la région parisienne est forte sur le Grand Est et en particulier sur la Bourgogne. Cette dernière n'accueille que 20 % d'étudiants extérieurs à la région, dont la moitié est originaire du Grand Est.

L'offre d'enseignement supérieur est très large.

On observe une fuite des diplômés dans le cadre de la professionnalisation au détriment de la Bourgogne et de la Franche-Comté ou du Sud Alsace, qui voient leurs étudiants partir travailler en Ile-de-France, dans la région lyonnaise ou dans d'autres régions françaises.

#### *Pour la recherche publique*

Outre son faible poids quantitatif, la recherche publique fait état d'une répartition de ses chercheurs par domaine scientifique contrastée : la Bourgogne atteint ses meilleurs classements (14<sup>ème</sup>) dans les sciences du vivant (sciences de la vie et médecine) et dans les sciences humaines et sociales (15<sup>ème</sup>) tandis que la Franche-Comté obtient son meilleur classement (16<sup>ème</sup>) dans les sciences de la matière.

Les politiques de recherche des régions concernées sont par ailleurs structurées en pôles, affichent leurs ambitions de s'articuler au monde de l'entreprise et sont engagées dans des logiques d'attractivité et des processus d'internationalisation.

Autant dire que ces chiffres et ces tendances traduisent la modestie de l'appareil universitaire, y compris dans sa dimension Rhin-Rhône. Bien que la correspondance entre taille des établissements et qualité des enseignements ou des recherches ne soit pas avérée, **tout incite cependant à développer des stratégies d'alliance.**

**I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes**

II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau

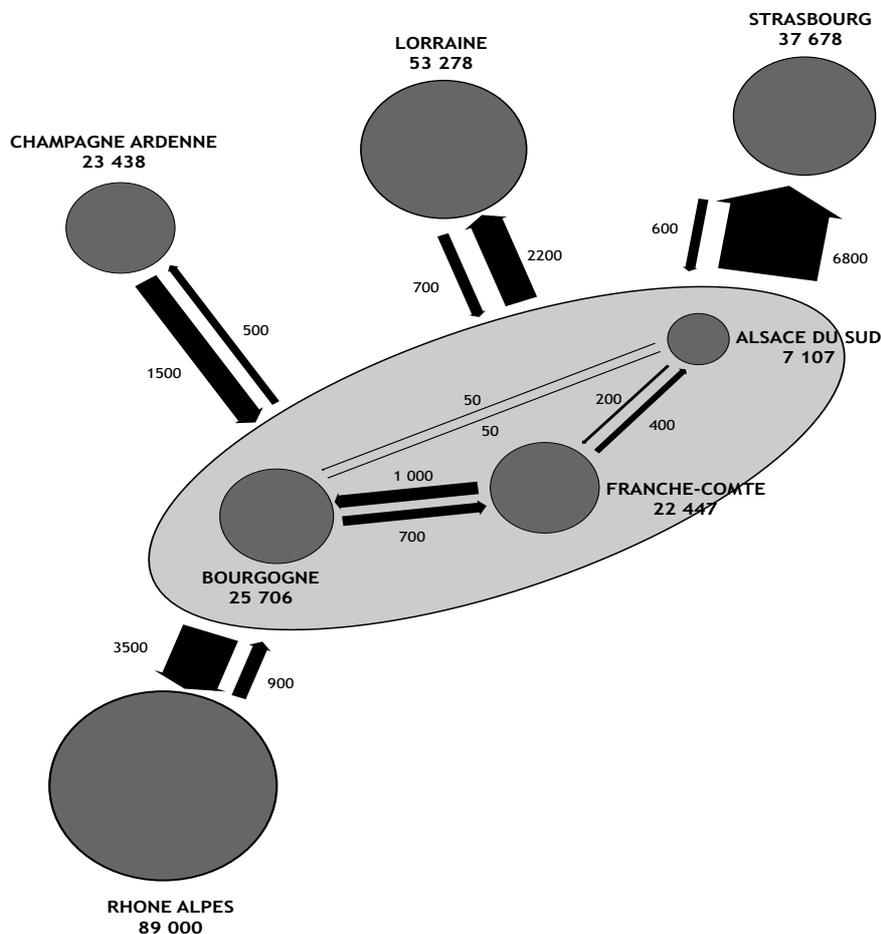
III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

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, ceci 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 afin de 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 les acteurs du monde économique.

**ORIGINE GEOGRAPHIQUE DES ETUDIANTS  
AXE RHIN-RHONE ET ACADEMIES LIMITOPHES**



## Par les réseaux à haut débit : outils de communication à vocation métropolitaine

Au-delà des infrastructures autorisant les déplacements des hommes et des marchandises, les infrastructures haut-débit dessinent une véritable dorsale Rhin-Rhône et sont garantes de connectivité des villes entre elles et avec le reste du monde. La valorisation de cette infrastructure par des contenus et des services adaptés sera déterminante dans la construction de la métropole en réseau.

L'ensemble des thématiques développées dans le programme de travail sont la création d'une offre nouvelle de transport - TERGV -, le renforcement du réseau dans le cadre de la formation supérieure, de la santé, de la culture ou du développement économique... Elles nécessitent des infrastructures et des applications de haut niveau qui seront déployées dans le cadre de la coopération métropolitaine.

Réseaux optiques des opérateurs alternatifs (fin 2003)



- POP, centres d'hébergement, sites de régénération<sup>®</sup>
- Bouygues Télécom
- Cegetel
- Colt Télécom
- Completel<sup>®</sup>
- Global Crossing
- Interoute - I21
- Lambdanet
- Level 3
- MCI
- Neuf Télécom
- SANEF
- Telcité
- Télé 2

Réseau fibres optiques de France Télécom



- Points et artères de transmission nationaux
- Liaisons fibres optiques supérieures à 34Mbps
- Câbles sous-marins
- Relations bilatérales
- Backbone européen (EBN)

Autres infrastructures mobilisables



- Réseau autoroutier équipé en fibres et/ou fourreaux



## **II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau**



## 2.1 La métropole en réseau

### 2.1.1 - Les fondements sociaux et organisationnels de la métropole

L'appel à coopération métropolitaine définit, à la suite de Marcel RON-CAYOLO, la métropole comme une très grande ville qui par la taille de sa population et de celle de son agglomération, par son poids économique, politique, social et culturel, ainsi que par son pouvoir d'attraction et de diffusion, rayonne sur son environnement régional, national et international.

Cette définition limite implicitement la figure de la métropole à celle de la très grande ville. Il est évident que dans l'écrasante majorité des cas, il y a identité entre les deux termes. C'est-à-dire qu'il y a métropole quand un nombre important de personnes (le seuil de 500 000 habitants est fréquemment cité) se trouvent rassemblées au sein d'une unité urbaine unique.

La question à laquelle tous les territoires organisés en réseau se trouvent confrontés est celle de savoir si une dynamique métropolitaine est possible dans une configuration multipolaire. En d'autres termes, il importe de savoir si le rassemblement des Hommes en un lieu unique est une condition indispensable à l'émergence d'une dynamique métropolitaine ?

Ce qui fait la performance de la métropole, ce n'est pas tant la taille de sa population que la capacité de son organisation sociale à l'auto-régulation et à l'auto-apprentissage. Dans un environnement fluctuant et imprévisible, comme peut l'être l'environnement économique international actuel, il importe pour un territoire de trouver en lui-même les ressorts de sa propre pérennité. Pour ce faire, son meilleur « outil » est l'auto-apprentissage, c'est-à-dire la capacité à élaborer, face à des situations radicalement nouvelles, des solutions tout aussi nouvelles.

#### **Complexité et innovation**

Les métropoles sont des systèmes sociaux hypercomplexes dans le sens où les relations sociales entre les individus prennent bien sûr une forme hiérarchique, mais également et de manière significative une forme non hiérarchisée à travers des réseaux d'individus agissant et rétroagissant les uns par rapport aux autres. Ces relations, le plus souvent informelles ou faiblement formalisées, garantissent au système une haute capacité d'adaptation, c'est-à-dire d'innovation. Elles constituent l'essence même du fait métropolitain, le moteur de sa dynamique.

La seule figure possible pour la métropole est-elle alors celle de la grande ville ? Oui, du point de vue du nombre d'habitants, car en deçà d'un certain seuil, les réseaux sociaux n'ont pas une variété suffisante pour générer à coup sûr, et dans des délais raisonnables, des réponses collectives innovantes.

Non, du point de vue de l'organisation spatiale, car plus que la concentration permanente des hommes au sein d'une même unité urbaine, la

possibilité de constituer des réseaux est très importante. La question qui se pose est dès lors de savoir jusqu'à quel point les réseaux nécessitent la proximité physique. Certains réseaux sont totalement émancipés de la contrainte spatiale. Mais ils sont encore une minorité, en l'état actuel des technologies et des modes de socialisation. Dans la majorité des cas, la proximité spatiale est indispensable. Le critère d'un rendez-vous et de l'aller et retour pour s'y rendre en une demi-journée est souvent avancé.

### **Prérequis pour une métropole en réseau**

Une architecture multipolaire est donc tout à fait compatible avec le développement de dynamiques métropolitaines à une double condition. Premièrement, il faut qu'elle autorise une proximité spatio-temporelle suffisante. La liaison ferrée à grande vitesse Rhin-Rhône donnera aux villes desservies cette proximité.

Deuxièmement, il convient de compenser le handicap initial lié à l'éclatement des réseaux sur plusieurs pôles par une politique volontariste d'animation de ces réseaux. C'est à cette condition que leur consolidation à l'échelle de l'ensemble du territoire multipolaire est possible. La réponse apportée par les villes et agglomérations de Belfort, Besançon, Dijon, Montbéliard et Mulhouse à l'appel à projet poursuit, avant toute autre considération, cet objectif de gouvernance.

### 2.1.2 - Un pari qui repose sur la volonté de construire ensemble

Ce projet n'est pas écrit à l'avance dans la géographie ou par l'histoire, il repose avant tout sur un ensemble de volontés déterminées et sur des opportunités inédites ; TGV, ouverture des frontières, élargissement de l'Europe...

Ce projet métropolitain opte résolument pour une figure du réseau, où la volonté remplace la providence, où la proximité des territoires permise par le TGV remplace l'hyper densité, où les différentes identités viennent s'additionner pour produire une valeur ajoutée qui elle-même engendre des fonctions métropolitaines.

C'est un pari sur une véritable qualité de ville diversifiée, sur un environnement durable, sur la qualité urbaine que procure la densité des activités, sans les inconvénients de « l'hyper- densité ».

La carte d'un tel projet mise sur une relation « gagnant - gagnant ».

Si le territoire de projet qui se dessine n'est pas le fruit d'une pure spéculation, il ne résulte pas d'un déterminisme géographique. C'est bien la volonté de construire qui est moteur de l'entreprise et qui imprime le sens à l'action. La mutualisation des moyens, l'addition des forces, l'implication des acteurs, permettront de construire un niveau d'offre supérieur à chacune des entités, capable d'enclencher une dynamique globale qui sera décisive.

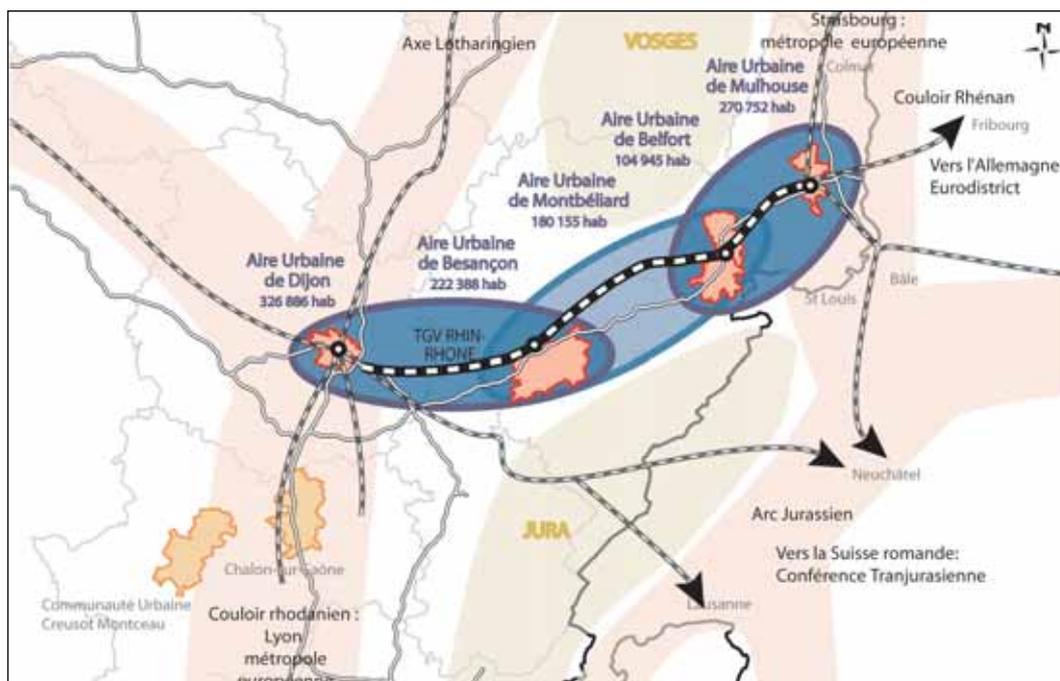
Plusieurs leviers d'actions peuvent rendre efficiente cette ambition. C'est tout le sens du projet et du programme de travail qui est en préparation au service d'un projet politique.

### 2.1.3 - Un modèle en « deux pôles » articulés entre eux

L'originalité de ce réseau réside dans sa vocation à relier deux dorsales européennes par deux pôles dont l'appartenance est nécessairement bivalente. Cette stratégie permet de monter des projets faisables à court terme en s'appuyant sur ces sous-ensembles, ainsi qu'à prévoir à plus long terme des dispositifs globaux, à l'échelle de Rhin-Rhône dans son ensemble.

C'est donc une approche pragmatique qui prend en compte la réalité actuelle, mais qui propose aussi une vision à plus long terme qui anticipe sur l'ouverture des frontières et les effets de la grande vitesse en Europe.

### Réseau métropolitain Rhin-Rhône



Cette figure comporte de multiples avantages

L'espace Rhin-Rhône est un espace de liaison entre deux dorsales européennes puissantes qui polarisent leurs marges. Les deux pôles de chaque extrémité se trouvent ainsi soumis à des influences multiples en lien avec les systèmes dont ils sont au point de croisement.

Ce dispositif permet de stimuler les proximités géographiques par la construction de services métropolitains « faisables » dans un laps de temps court et de manière réaliste.

Cela est possible par le prolongement des alliances qui commencent à se construire entre Dijon et Besançon et par la capitalisation des coopérations qui sont déjà anciennes entre Montbéliard, Belfort et Mulhouse.

Elle permet d'envisager d'autres coopérations qui donneront progressivement réalité à cet espace qui est en émergence, en prenant ainsi les mesures adaptées pour construire cette nouvelle échelle.

Elle permet de considérer plus facilement la « multi-appartenance » des agglomérations situées aux extrémités.

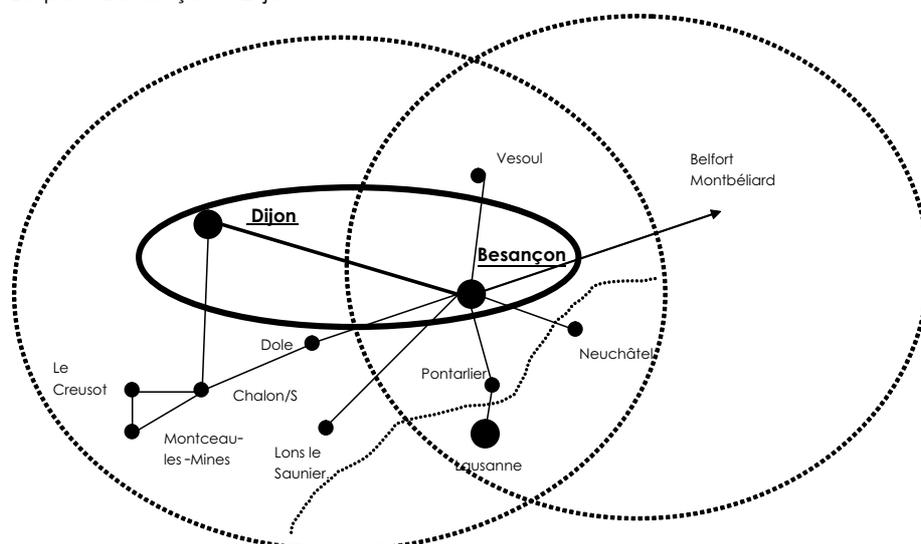
Des projets peuvent donc s'élaborer en fonction de ces doubles relations.

## Le pôle Besançon-Dijon

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

Dijon s'articule avec Chalon-sur-Saône, Le Creusot Montceau-les-Mines, Besançon avec Vesoul, Dole, Pontarlier et dans une autre mesure Lausanne et Neuchâtel.

Le pôle Besançon - Dijon



Les deux capitales régionales, distantes de moins de cent kilomètres (ce qui est une exception dans le paysage national) n'ont pas saisi l'appel à contribution métropolitaine comme un effet d'aubaine, mais comme le prolongement de coopérations que les deux Maires et Présidents de communauté d'agglomération ont initié dès leur élection.

Si les coopérations entre ces deux villes sont à l'ordre du jour depuis plusieurs décennies, elles n'avaient pas été relayées jusqu'ici par une véritable volonté d'agir.

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.

**La formation supérieure, la recherche, l'offre aéroportuaire, l'impact du TGV, les services aux entreprises, la culture, sont les domaines sur lesquels des coopérations sont possibles.**



A l'échelle transfrontalière, les actions de coopération ont été menées dans le cadre de 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 perspective de pouvoir assurer des maîtrises d'ouvrage transfrontalières opérationnelles donne aujourd'hui naissance à un Eurodistrict Colmar - Mulhouse - Freiburg.

Sur base de l'ensemble des collaborations initiées depuis une quinzaine d'années, les enjeux de la coopération métropolitaine pour le territoire Sud Alsace - Nord Franche-Comté sont : la préparation de l'arrivée du T.G.V., l'enseignement supérieur, la recherche privée et publique, les services aux entreprises, les arts et la culture - dont la culture scientifique technique et industrielle.

## 2.2 - Le projet métropolitain

Ce projet repose sur un objectif transversal :

**Améliorer la compétitivité économique à l'échelle de l'Europe et raisonner « un million d'habitants ».**

Six orientations stratégiques qui touchent à :

- l'accessibilité, les transports
- la formation supérieure et la recherche
- l'économie
- la santé
- la culture et les arts
- le haut débit et les applications numériques

découlent de cet objectif et permettront de structurer le réseau en lui procurant visibilité et efficience au travers d'un programme de travail.

**La conduite d'une telle entreprise est possible grâce à une gouvernance originale : « le réseau métropolitain Rhin-Rhône ».**

La mobilisation d'un dispositif de travail permanent tire son originalité de la **mise en commun de moyens par les collectivités et leurs Agences d'urbanisme ainsi que par les membres eux-mêmes.**

**L'implication des partenaires privés au travers des organisations professionnelles et des Conseils de Développement sera recherchée.**

### 2.2.1 - Améliorer la compétitivité économique à l'échelle de l'Europe et raisonner « un million d'habitants »

Le cœur du projet réside dans la nécessité de constituer une offre métropolitaine à l'échelle d'un million d'habitants pour créer un espace visible et compétitif en Europe.

L'objectif est de construire un territoire capable de générer une dynamique économique concurrentielle en Europe [où les fonctions majeures qui assurent le développement atteignent une taille critique] et suffisamment ouvert à l'international pour créer des activités nouvelles, des richesses et des emplois.

Les fonctions de formation supérieure, de recherche, de formation permanente, les outils de transfert de technologie, la culture et les arts, l'accessibilité, la santé, sont les ingrédients majeurs de ce projet.

### 2.2.2 - Ce projet de développement repose sur des « orientations clefs » structurant le réseau

Ces orientations fournissent la feuille de route et le programme de travail du réseau.

- Accélérer l'accessibilité par un réseau inter-cité à grande vitesse, créant une offre de transport cadencée inédite, le « TER-GV »,
- Développer des infrastructures multimodales de logistique avancée pour valoriser les flux de transit,
- Créer un espace universitaire et de recherche Bourgogne, Franche-Comté, Sud Alsace à partir des domaines d'excellence de chaque établissement,
- Permettre aux systèmes productifs locaux de mieux affronter les mutations par le développement de la recherche et de l'économie du savoir,
- 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.
- Rayonner par les arts et la culture comme une métropole d'un million d'habitant,
- Utiliser le haut débit et le numérique comme outils de communication métropolitains.

## 2.3 - La Gouvernance

Une gouvernance forte et structurée permettra de conduire ce programme et de fédérer un réseau d'acteurs publics et privés, les entreprises, les organisations professionnelles et les institutions publiques. La coopération ne sera possible et efficace, que si elle relayée par les acteurs eux-mêmes : les entreprises, les universités, la communauté hospitalière etc...

### 2.3.1 - L'association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône »

Cette gouvernance prendra la forme d'une association : le réseau métropolitain Rhin-Rhône (cf Annexe A).

Elle sera constituée par des membres fondateurs, les dix collectivités du réseau (les 5 villes et les 5 communautés d'agglomération), ainsi que par des membres actifs largement ouverts aux autres collectivités (Régions, Départements) et à la société civile (universités, chambres consulaires, organisations professionnelles, etc).

### 2.3.2 - Une fédération des Conseils de Développement

Les Conseils de Développement des agglomérations sont appelés à constituer une assemblée consultative par fédération des conseils existant dans chaque agglomération. Cet organe sera constitué par désignation de ses membres par chacun des Conseils de Développement.

### 2.3.3 - Une organisation technique légère et modulable

L'organisation technique repose sur la mutualisation des compétences et des capacités contributives des collectivités, des Agences d'urbanisme et de leurs partenaires. Cette organisation basée sur un système coopératif sera privilégiée à un système déléguant des missions à une technostructure. Cette organisation est engageante et s'enrichit de la contribution de chacun des membres.

Le système repose sur des chefs de file qui prennent en charge un thème, ou une expertise en particulier.

### 2.3.4 - Un réseau Rhin-Rhône des Agences d'urbanisme

A l'image des collectivités qui entendent mutualiser leurs moyens afin d'atteindre un seuil critique, les agences constitueront un réseau Rhin-Rhône sous une forme spécifique qui sera déterminée en temps utile.

Ce maillage entre les compétences propres à chacune des agences permettra de hausser l'offre d'expertise dans la compréhension des phénomènes socio-économiques qui constituent le fait métropolitain.

La construction du projet se fera nécessairement étapes par étapes.

Le renforcement des coopérations, l'apprentissage du travail ensemble et l'engagement du programme de travail, permettront d'enrichir ce premier stade de la réflexion.

Préambule

I - Les Agglomérations de l'axe Rhin-Rhône dans le système des villes européennes

**II - Rhin-Rhône ou le pari de la métropole en réseau**

III - Vers un projet métropolitain Rhin-Rhône : programme de travail 2005-2006

Ainsi les Agences joueront un rôle de tout premier plan dans le montage du projet métropolitain. Elles mobiliseront leur expertise en réseau au service de la dynamique Rhin-Rhône.

- Elles mettront en évidence les nouveaux champs à investir afin de compléter la portée du projet,
- Elles apporteront une vision prospective de ce territoire au travers plusieurs scénarios prospectifs,
- Elles s'attacheront en particulier à suivre et analyser en quoi l'effet réseau contribue au développement des fonctions métropolitaines par des indicateurs adaptés,

Les modalités de financement de ces missions seront définies en fonction du programme de travail qui sera lui-même précisé en fonction des suites de cet appel à contribution métropolitaine.

