

L'association Aire urbaine 2000 a opéré sa mutation depuis plus d'un an, faisant place à un syndicat mixte. Ce changement marque une évolution profonde. Avec la constitution du Pays de l'Aire urbaine, il engage une ouverture aux autres territoires qui composent le Nord Franche-Comté en accueillant notamment les communautés de communes et les départements.

L'association a permis de monter des opérations structurantes et décisives pour le développement du Nord Franche-Comté (Feder, PAT, TGV, UTBM...). Elles ont été conçues et négociées entre les agglomérations et leurs partenaires (Etat, région) grâce au dialogue et à l'entente entre les élus.

Le syndicat mixte, et à travers lui le Pays, hérite de cet esprit de coopération qui s'est traduit par une charte d'aménagement et de développement. Ce document a posé dès 1999 les premiers jalons d'un projet.

La Charte de Pays a désormais l'ambition d'inscrire sur dix années un projet stratégique global qui permettra à chacun de se reconnaître dans ce projet.

Un tel projet s'appuie nécessairement sur une logique de réseau. Réseau de solidarité entre les collectivités du Pays, réseau d'alliances avec les territoires voisins, réseau des énergies et des forces vives à mobiliser.

La Charte de Pays est issue d'un important travail de concertation qui a mobilisé près de 300 acteurs lors de nombreux débats avant d'être validée par le Comité Syndical du 12 juin 2003 et par le Conseil de Développement le 27 juin 2003. Soumise aujourd'hui aux différentes collectivités, son approbation permettra d'arrêter le périmètre définitif du pays et de contractualiser avec l'Etat et la région afin de pouvoir réaliser les projets qu'elle définit.

La Charte est ainsi le document fondateur du Pays de l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle.

L'homme est la ressource première du projet et son premier bénéficiaire.

Ce projet s'inscrit dans un territoire sur lequel l'homme peut agir.

Enfin, c'est au travers de cet équilibre que l'économie et ses mutations pourront être abordées.

L'Aire urbaine doit donc faire trois paris : celui des hommes, celui des territoires et celui de l'excellence, en particulier dans le domaine économique.

Christian Proust



SOMMAIRE

POUR RELEVER LES DÉFIS DE L'AVENIR, L'AIRE URBAINE DISPOSE D'ATOUTS INDÉNIABLES 9
TROIS PARIS : LE PARI DES HOMMES
LE PARI DU TERRITOIRE
LE PARI DE L'EXCELLENCE GLOBALE

UN THÈME TRANSVERSAL : LA MOBILITÉ

PREMIÈRE PARTIE : LE PARI DES HOMMES 17

I.1. LE DÉSIR DE VIVRE ENSEMBLE DANS L'AIRE URBAINE 18

- I.1.1. UN TERRITOIRE ACCUEILLANT EST UN TERRITOIRE ATTRACTIF
- I.1.2. L'INTELLIGENCE COLLECTIVE POUR PENSER L'AVENIR : FAVORISER LA CRÉATION D'UNE ASSOCIATION DES AMBASSEDEURS
- I.1.3. LA PROMOTION D'UNE RÉELLE SOLIDARITÉ
- I.1.4. LA FORCE DE L'ACTION ASSOCIATIVE
- I.1.5. DES MOMENTS FORTS D'UNITÉ

I.2. QUELS MOYENS POUR GÉNÉRER DU LIEN ENTRE LES HABITANTS ET LE TERRITOIRE ? 19

- I.2.1. LA RÉDUCTION DE LA FRACTURE NUMÉRIQUE
- I.2.2. UNE INFORMATION DÉCLOISONNÉE À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE
- I.2.3. UNE AMBITION FORTE : DEVENIR PLEINEMENT UNE " VILLE UNIVERSITAIRE "
- I.2.4. LA CULTURE : OUTIL DE COHÉSION DE L'AIRE URBAINE
- I.2.5. DES POLITIQUES PUBLIQUES DE SANTÉ TOURNÉES VERS TOUS LES HABITANTS
- I.2.6. LE DÉVELOPPEMENT DES PROJETS DE VALORISATION TOURISTIQUE ET CULTURELLE LIÉS AUX SITES HISTORIQUES
- I.2.7. LA RÉALISATION D'UN GRAND ÉQUIPEMENT FÉDÉRATEUR À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE

DEUXIÈME PARTIE : LE PARI DU TERRITOIRE 25

II.1. S'ENRICHIR DE LA DIVERSITÉ DE NOS TERRITOIRES 27

- II.1.1. L'ENVIRONNEMENT ET LE TOURISME AU SERVICE D'UN CADRE DE VIE PRÉSERVÉ ET VALORISÉ
- II.1.2. LA VILLE, SOLIDARITÉ ENTRE LES QUARTIERS
- II.1.3. L'AIRE URBAINE OU LA VILLE-CAMPAGNE : L'AFFIRMATION DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES
- II.1.4. ELABORATION CONCERTÉE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
- II.1.5. LE SYNDICAT MIXTE DE L'AIRE URBAINE : LIEU RESSOURCE POUR LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES, NOTAMMENT EN MATIÈRE D'INGÉNIERIE DE PROJET

II.1.6. LE RENFORCEMENT DES ACTIVITÉS DU MILIEU RURAL

II.2. LE TGV ET LES ENJEUX DE L'ESPACE CENTRAL DE L'AIRE URBAINE 32

II.2.1. L'ESPACE CENTRAL DE L'AIRE URBAINE, ESPACE PARTAGÉ/ESPACE CONCERTÉ

II.2.2. LA GARE TGV DOIT ÊTRE ACCESSIBLE DE L'ENSEMBLE DE L'AIRE URBAINE
ET DE SES TERRITOIRES VOISINS PAR TOUS LES MODES

II.3. L'INTELLIGENCE DE LA MOBILITÉ 34

II.3.1. L'AIRE URBAINE, ESPACE D'INITIATIVE, DE RÉFLEXION ET D'OBSERVATION

II.3.2. LE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE ATTENTIVE AUX USAGERS

II.3.3. L'AIRE URBAINE, UN CHAMP D'EXPÉRIMENTATION DES MOBILITÉS

II.3.4. LES MOBILITÉS DE LOISIRS

II.3.5. TER ET RÉSEAUX CADENCÉS URBAINS

6
TROISIÈME PARTIE : LE PARI DE L'EXCELLENCE GLOBALE 41

III.1. LE PARI DE L'EXCELLENCE ÉCONOMIQUE 42

III.1.1. DE NOUVEAUX RAPPORTS À INVENTER ENTRE INDUSTRIE ET TERRITOIRE

III.1.2. LE TERRITOIRE COMME ESPACE D'EXPÉRIMENTATION DES NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

III.1.3. UNE OFFRE DE HAUT NIVEAU

III.2. UNE THÉMATIQUE ÉCONOMIQUE LISIBLE 43

III.2.1. TRANSPORTS TERRESTRES ET ÉNERGIE

III.2.2. UNE SPÉCIFICITÉ LOCALE ACCRUE POUR PLUS DE VALEUR AJOUTÉE

III.2.3. L'INVESTISSEMENT VERS LES NOUVELLES TECHNOLOGIES

III.3. UNE OFFRE DE FORMATION ADAPTÉE 44

III.3.1. UNE OFFRE UNIVERSITAIRE DE HAUT NIVEAU RÉPUTÉE POUR SON EXCELLENCE ET PAR LES LIENS ENTRE RECHERCHE ET INDUSTRIE	
III.3.2. LA FORMATION CONTINUE EST UN ATOUT FACE AUX MUTATIONS	
III.3.3. LA PROMOTION DES FILIÈRES NON TECHNIQUES DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR	
III.4. <u>DES CONDITIONS D'IMPLANTATION FAVORABLES AUX ENTREPRISES</u>	46
III.4.1. UNE OFFRE DIVERSIFIÉE ET DISCRIMINANTE	
III.4.2. LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE NÉCESSITE IMPÉRATIVEMENT LA DESSERTE PAR LE TGV	
III.5. <u>DES ACTIONS DE PROMOTION : ÉVÉNEMENTS, ÉQUIPEMENTS DE HAUT NIVEAU, CONGRESSISME ET TOURISME D'AFFAIRE</u>	46
III.5.1. UN ÉVÉNEMENT DE RENOMMÉE INTERNATIONALE : MOBILIS	
III.5.2. UN GRAND PARC À THÈME SUR LA MOBILITÉ ET LES TRANSPORTS	
III.5.3. LE CONGRESSISME ET LE TOURISME D'AFFAIRES	
III.6. <u>DES ACTIONS ÉCONOMIQUES CIBLÉES EN DIRECTION DES ENTREPRISES À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE ET UNE DIVERSIFICATION ACCRUE</u>	47
III.6.1. L'INCITATION POUR LA MISE EN RÉSEAU DES ENTREPRISES	
III.6.2. LE DÉVELOPPEMENT DES CENTRES DE RESSOURCES PARTAGÉS	
III.6.3. L'ACCUEIL DES CADRES	
III.6.4. LE SOUTIEN À LA CRÉATION ET LA REPRISE D'ENTREPRISES	
III.7. <u>DE NOUVELLES COOPÉRATIONS</u>	48
CONCLUSION	49
ANNEXES	57

POUR RELEVER LES DÉFIS DE L'AVENIR...

L'IDENTITÉ ET LA COHÉSION DU NORD FRANCHE-COMTÉ EN QUESTION

Même si l'histoire a édifié des espaces géographiques, sociaux, et culturels différents, les liens qui unissent les femmes et les hommes de l'Aire urbaine sont nombreux, la cohésion du territoire est forte. Un seul et même bassin économique et urbain constitue le Nord Franche-Comté. C'est le premier bassin démographique et économique de la région Franche-Comté, c'est la plus importante entité urbaine entre Strasbourg et Lyon avec 300 000 habitants. Mais l'identité de cette région reste encore en demi-teinte, emprunte d'une image de labeur et de modestie. Les organisations politiques, administratives, spatiales, et même économiques, sont trop éclatées et dispersées voire concurrentes. Il faut renforcer le sentiment d'appartenance car les hommes n'ont pas assez conscience de la nécessité d'unir leurs efforts afin d'assurer la pérennité de la région face aux mutations qui sont à l'œuvre.

CE TERRITOIRE SINGULIER DOIT SON EXISTENCE À UNE FORTE IDENTITÉ ÉCONOMIQUE AUJOURD'HUI EN PLEINE MUTATION

Le Nord Franche-Comté n'est pas le fruit d'une grande ville historique polarisant son bassin d'influence. C'est bien l'économie, et particulièrement l'industrie, qui a donné une forme d'identité et donc de référence partagée à ce territoire. Organisée et structurée autour d'un archipel de villes petites et moyennes, l'économie se retrouve aujourd'hui propulsée dans une compétition mondiale subissant des phases successives de plusieurs mutations.

Si la stratégie industrielle répond aujourd'hui à des impératifs internationaux, le local est lui aussi confronté aux contrecoups des mutations avec la nécessité de concevoir des stratégies d'anticipation. Or, cette confrontation avec la concurrence planétaire qui s'accélère conduit l'industrie, fortement liée aux stratégies des grands groupes, à distendre ses liens avec le territoire local. C'est par la résolution de cette contradiction, que le projet de territoire doit trouver ses ressorts pour créer un développement favorable aux hommes et aux activités. L'identité, la cohésion, la lisibilité, mais aussi la compétitivité et l'attractivité seront renforcées.

*Il faut créer les conditions
d'agir sur le destin commun
des hommes et des activités,
en anticipant sur les mutations*

DES MENACES RÉELLES PÈSENT SUR LE NORD FRANCHE COMTÉ, PRIS EN TENAILLE ENTRE L'OUVERTURE À L'EST ET LA MÉTROPOLISATION

L'accélération du renouvellement des cycles de vie des produits industriels (automobile) de même que les stratégies de rachat fusion (énergie et traction ferrée) conduisent les établissements à une réduction continue des effectifs depuis une quinzaine d'années. L'externalisation croissante vers la sous-traitance de fonctions entières, pousse également les équipementiers à se concentrer. Ils acquièrent des tailles mondiales, d'autant plus qu'ils supportent de plus en plus de coûts de recherche et développement. Les sous-traitants de rang deux et trois qui constituent une part importante du tissu des PME-PMI de l'Aire urbaine se trouvent ainsi en position de plus en plus fragile par un système de dépendance qui s'accroît. Ces tendances globales affectent spécifiquement le Nord Franche-Comté. L'ouverture du marché vers l'Est, si elle constitue une opportunité pour l'économie en général, est une menace pour une région industrielle comme le Nord Franche-Comté (coûts de main d'œuvre plus bas à qualification égale) qui voit la sous-traitance se développer dans ces régions. Dans le même temps, la métropolisation conduit naturellement les fonctions de commandement, de recherche, de développement et de conception, à glisser vers l'Île-de-France et les grandes métropoles européennes.

Des politiques ambitieuses dans le domaine économique fondées sur une offre de services à forte valeur ajoutée conditionnent le maintien d'une industrie locale forte ainsi que la diversification vers de nouvelles activités.

UN TERRITOIRE DE 300 000 HABITANTS DONT LE MORCELLEMENT DOIT ÊTRE DÉPASSÉ POUR TROUVER UNE PLACE DANS L'ARMATURE DU GRAND EST FRANÇAIS ET À L'ÉCHELLE DE L'EUROPE

Ce territoire est organisé par des agglomérations petites ou moyennes au sein d'un espace régional où ne domine aucune métropole d'échelle européenne. Il est à cheval sur trois départements, à la charnière de trois pays, sur un itinéraire économique important. Bien que fort de 300 000 habitants, le Nord Franche-Comté n'a pas en lui-même la visibilité correspondant à son poids démographique et économique, pas plus qu'il n'a la taille critique pour assurer à lui seul une dynamique suffisante qui viendrait amortir une crise économique majeure. Sa place dans l'armature urbaine au regard des services publics et privés (université, recherche, commerces, sièges sociaux, emplois de tertiaire supérieur...) est faible. Jusqu'ici le morcellement administratif et politique n'a pas pu générer de véritables créations de services à cette échelle notamment dans le domaine des transports où l'offre reste très cloisonnée. La mobilité intra Aire urbaine reste difficile sans recours à la voiture. L'Université de Technologie de Belfort-Montbéliard est une belle réussite, elle a

été constituée par l'action volontariste, mais elle est encore très récente et la recherche reste trop atomisée. L'hôpital qui rayonne sur l'ensemble du territoire résulte de la fusion des deux sites de Belfort et de Montbéliard, il a moins de deux ans. Le stade de football est par ailleurs un lieu de rassemblement emblématique.

Des actions d'envergure, de nature à peser sur le destin de ce territoire sont possibles, par une entente des acteurs politiques sur les axes majeurs à tracer.

QUELQUES FAIBLESSES

BIEN RÉELLES :

LA DÉMOGRAPHIE, L'ACCESSIBILITÉ, L'IMAGE, L'INSUFFISANCE DU TERTIAIRE

L'Aire urbaine souffre de handicaps récurrents qui doivent être surmontés :

La démographie : durant les quinze dernières années, les pertes d'emplois (plus de 30 000 emplois supprimés) ont induit une démographie à la baisse, ce qui a nuit à la dynamique économique locale.

L'accessibilité : les temps de parcours depuis les grandes métropoles françaises et européennes sont trop longs, notamment par le fer. Le TGV sera un atout indispensable.

L'image : régulièrement le palmarès des villes ou le classement des bassins d'emplois par les cadres ou les cabinets de recrutement place les villes du Nord Franche-Comté en queue de peloton.

L'insuffisance de tertiaire : la sur-représentation des emplois directs et la faiblesse du tertiaire diminuent la dynamique locale de l'emploi.

11

LE PROJET DÉFINI DANS LA CHARTE DE PAYS S'ATTACHE À INFLÉCHIR CES TENDANCES.

L'AIRE URBAINE DISPOSE

D'ATOUTS INDÉNIALES...

UN TISSU DE COMPÉTENCES HUMAINES ET ÉCONOMIQUES

La tradition industrielle de la région depuis de nombreuses décennies a produit un tissu de compétences de haute qualité, avec une main d'œuvre bien formée grâce à un appareil de formation adapté, et en particulier une université de technologie de bon niveau en plein développement. Le tissu économique organisé riche de compétences variées a su s'adapter aux mutations et dispose par ailleurs d'un environnement institutionnel favorable.

Sans compenser l'insuffisance générale du tertiaire, le tertiaire supérieur s'est développé davantage dans l'Aire urbaine que dans le reste de la région, sous la pression des mutations mondiales de l'industrie. Confrontées à la nécessaire flexibilité et à la rapidité d'évolution des systèmes, les compétences locales constituent un puissant levier de réussite qu'il faut renforcer. C'est avant tout sur les hommes qu'il faut parier pour engager les mutations.

UN TERRITOIRE INDUSTRIEL QUI GARDE UNE VISIBILITÉ À DIX ANS

Bien que la mutation industrielle accélère le changement et entraîne une grande flexibili-

té des sites de production à l'échelle mondiale, on peut estimer que les retours sur investissements attendus par les groupes autorisent une visibilité d'une dizaine d'années. En effet, les sites de Sochaux et de Mulhouse réalisent près du quart de la production mondiale de PSA Peugeot-Citroën grâce à des outils de production qui viennent d'être configurés à cet effet (près de 2,5 milliards d'euros investis). Quant à Alstom power et Geepe, les investissements depuis une dizaine d'années ont été respectivement de 45 millions et de 110 millions d'euros. Des politiques préventives sont d'autant plus urgentes que des réductions d'emplois affectent gravement les sites, tant dans l'automobile que dans les unités issues de la restructuration du groupe Alstom.

UNE GÉOGRAPHIE FAVORABLE DANS L'EUROPE

Le Nord Franche-Comté est une zone de contact qui bénéficie de multiples influences et de la proximité de plusieurs bassins économiques puissants. C'est aussi une zone de croisement entre les axes Nord-Est/Sud-Est (A36, LGV Rhin-Rhône) et Est-Ouest avec la RN19. Située sur l'axe Rhin-Rhône, proche de l'Allemagne, de la Suisse, à proximité de la métropole bâloise, l'Aire urbaine bénéficie de la desserte de l'aéroport tri-national de Bâle-Mulhouse-Fribourg. Des coopérations sont envisageables avec ces bassins voisins sur la base de réseaux de compétences et d'échanges.

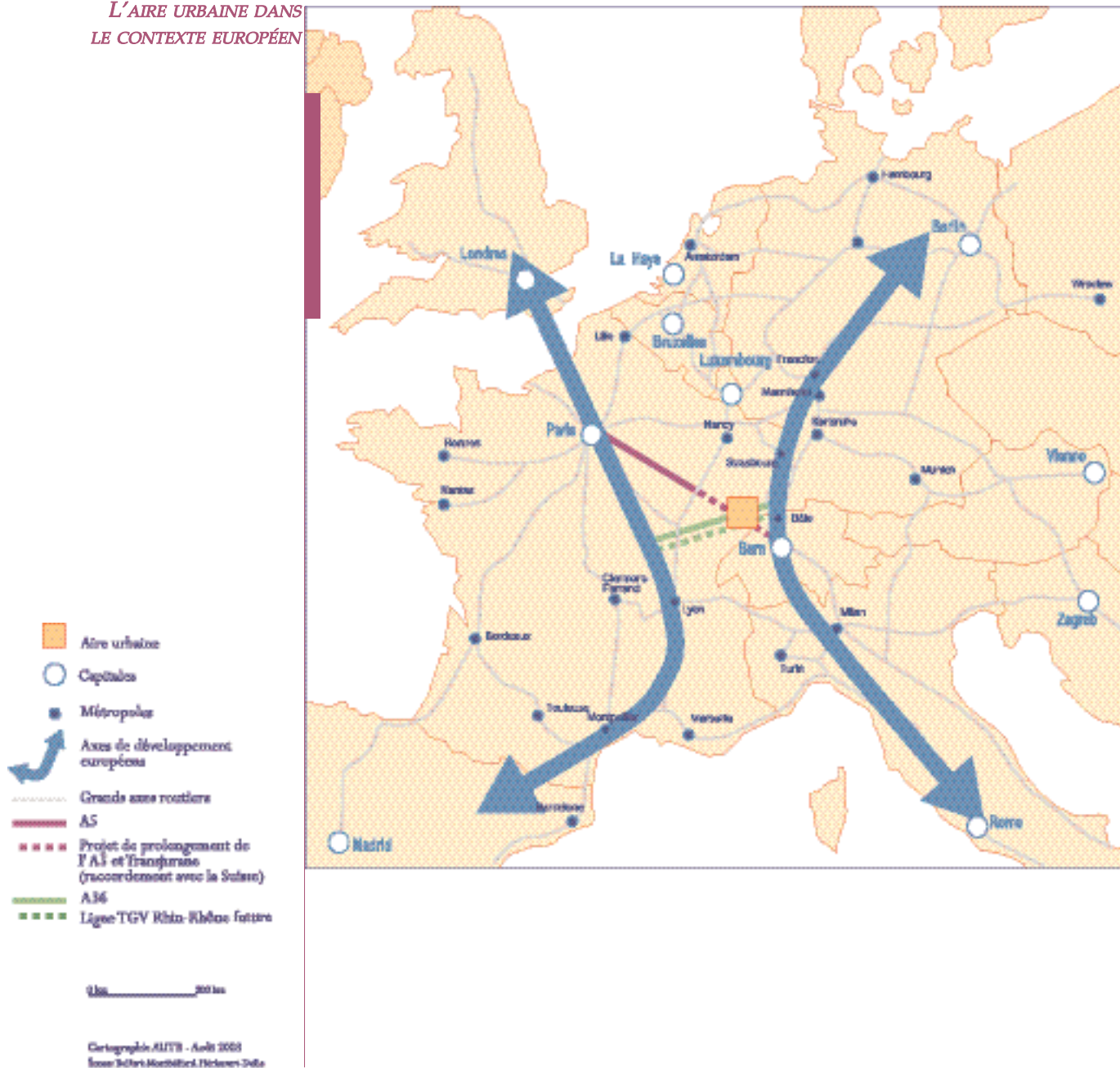
UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ À " CULTIVER " ET PRÉSERVER, L'ENVIRONNEMENT À PRENDRE EN COMPTE

Les paysages de l'Aire urbaine sont variés et séduisants, l'offre de cours d'eaux, de collines de reliefs montagneux avec les Vosges et le Jura répond à une demande récurrente des ménages. La trouée de Belfort constitue un espace de continuité environnementale exceptionnel placé en tête du bassin Rhône-Saône qu'il convient de préserver. Ce cadre constitue par ailleurs un atout fort pour l'image et l'offre touristique. Ces qualités sont à faire valoir dans le projet de territoire car ils peuvent être des leviers efficaces du développement.

UNE GOUVERNANCE EN ÉVOLUTION ET L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES ÉCHELLES

Dès les années 80, les élus du Nord-Est franc-comtois ont engagé une démarche de coopération à travers l'association Aire Urbaine 2000. Celle-ci a évolué récemment en un syndicat mixte, mieux à même de réaliser des projets d'aménagement et de développement et d'anticiper les mutations économiques et culturelles. Par ailleurs le réseau de ville Rhin-Sud qui s'étend de Saint-Louis/Bâle à l'Aire urbaine avec son prolongement possible vers

L'aire urbaine dans
LE CONTEXTE EUROPÉEN



Besançon/Dijon, permet de concevoir de nouvelles coopérations à une échelle interrégionale sur un plan universitaire ou économique et dans le domaine du tertiaire supérieur. La recherche de nouvelles échelles permet une ouverture et une visibilité européenne. Les acteurs ont engagé des actions déterminantes (pôle automobile Alsace-Franche-Comté, réseau de villes...). Celles-ci doivent être valorisées davantage.

DES ÉPISODES RÉUSSIS DE RECONVERSION ET UNE OUVERTURE AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES

Des épisodes de reconversion, tel que celui qu'a connu le site Bull à Belfort, ont montré que cette région pouvait puiser dans ses ressources internes pour surmonter des crises graves. En effet, le site présent aujourd'hui offre de nombreux emplois dans des domaines diversifiés, grâce à une bonne requalification de la main d'œuvre d'alors. L'ouverture aux nouvelles technologies engagée avec le pôle multimédia sur Montbéliard ou avec la pile à combustible sur Belfort, montre que cette région est ouverte aux innovations.

UNE MOBILISATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE DE PLUS EN PLUS IMPORTANTE QUI " INTERPELLE " L'ÉCHELLE AIRE URBAINE

Une "citoyenneté" Aire urbaine...

Les nombreuses rencontres organisées dans le cadre de la préparation de la charte ont révélé une véritable " conscience " voire une " citoyenneté Aire urbaine ". Près de 300 citoyens, acteurs publics et privés ont montré leur mobilisation et leur implication dans un projet de territoire qui les concerne.

Il faudra poursuivre ce dialogue avec la société civile sous des formes à définir, car les citoyens sont ambassadeurs et acteurs de leur région.

Les différents enjeux montrent que le Pays de l'Aire urbaine doit s'appuyer sur ses ressources et ses atouts qui sont réels et puissants : **les hommes** constituent le premier gisement de projet et de dynamisme. **Le territoire** est le deuxième ingrédient du projet. C'est le lien et le repère commun entre les personnes. Enfin, **l'économie** s'appuie sur l'excellence globale, la cohésion sociale et territoriale pour faire face aux grandes mutations socio-économiques.

La mobilité, porteuse de dynamique économique et de lien social permettra de conforter le projet de territoire. Cette thématique se veut rassembleuse et porteuse de sens pour le projet de territoire. Elle est ancrée dans la réalité d'aujourd'hui, mais permet également de projeter le territoire vers son futur. Enfin, elle doit fédérer le plus grand nombre, inspirer un sentiment d'appartenance et favoriser la constitution d'une communauté et de son identité. Cet ancrage se fonde sur l'excellence industrielle et sur la réalité sociale.

Ainsi se dégagent un thème transversal : la mobilité et trois paris :

LE PARI DES HOMMES (Cohésion et attractivité)

LE PARI DU TERRITOIRE (Diversité, centralité, mobilité)

LE PARI DE L'EXCELLENCE GLOBALE (Anticipation des mutations)

UN THÈME TRANSVERSAL : LA MOBILITÉ

UN TERRITOIRE DE MOBILITÉ À PARTIR DE L'EXCELLENCE INDUSTRIELLE DANS LES TRANSPORTS (AUTOMOBILE, TGV)

Le développement de plus en plus rapide et global de l'industrie des usages constitue une opportunité de diversification économique à partir des outils de mobilité les plus répandus (automobile, transports collectifs) qui intègrent de plus en plus de services embarqués.

La rencontre entre le concept de mobilité et l'industrie du numérique et du multimédia est une voie de recherche qui mobilise de nombreux laboratoires du Nord Franche-Comté. Elle rejoint la politique du multimédia développée à Montbéliard (industrie des usages et des contenus, numérique pour l'industrie).

La mobilité permet d'évoquer également l'énergie qui est un des domaines d'excellence du Nord Franche-Comté avec le CNRT " Pile à combustible ".

La mobilité concerne également la réflexion sur des moyens de transports adaptés à la configuration de l'Aire urbaine, favorisant la mise en réseau et l'accessibilité aux équipements de l'Aire urbaine.

Territoire de production de moyens de transports terrestres, l'Aire urbaine pourrait devenir un territoire d'expérimentations, de solutions nouvelles de mobilité et ainsi nouer de nouveaux rapports et une cohésion forte entre les entreprises, le territoire et les citoyens, ceci à partir de la mobilité.

S'il est acquis que le territoire doit renforcer son offre globale et son niveau de services pour demeurer actif, il peut être envisagé une autre forme de rapports entre l'activité économique et le territoire, à partir de l'expérimentation.

Devenir un territoire global d'expérimentations avec des outils innovants de mobilité (transport à la demande, libre service de véhicules, information permanente sur l'offre de mobilité, utilisation des nouvelles technologies...) permettrait d'acquérir une forte visibilité et une implication des habitants au devenir de leur territoire.

“Devenir un territoire global d'expérimentations avec des outils innovants de mobilité”

PREMIÈRE PARTIE

LE PARI DES HOMMES

*“Placer le citoyen
au coeur du dispositif”*

La réussite économique et sociale de l'Aire urbaine passe par un élan collectif. Comment ce territoire complexe pourrait-il trouver sa voie sur la seule base d'une identité diffuse ? Face à l'éclatement spatial de l'Aire urbaine, l'enjeu de la cohésion met en avant la nécessité de placer le citoyen au cœur du dispositif.

La dynamique économique - le travail - n'est pas l'unique facteur de cohésion. Les acteurs associés à l'élaboration de la Charte de Pays ont à maintes reprises exprimé des attentes en terme de qualité de vie, de solidarité, d'échange. Ils ont ainsi fait part de leur désir de vivre l'Aire urbaine comme un lieu de rencontre et d'enrichissement.

La cohésion d'un territoire est liée à son attractivité. L'Aire urbaine ne parvient pas à se libérer de son image de terre de labeur industriel, alors qu'elle dispose de nombreux atouts, insuffisamment mis en avant. Le cadre de vie de l'Aire urbaine doit être valorisé et préservé, ce qui suppose que les habitants connaissent leur territoire et soient conscients de sa richesse.

*Le pari des hommes
conduit à :*

- Investir dans les échanges, le travail en commun et mobiliser les énergies,
- Elaborer des projets proches des citoyens,
- Lutter contre les inégalités sociales et territoriales,
- Organiser un ensemble de services et de fonctions pensés à l'échelle de l'Aire urbaine,
- Miser sur l'attractivité et le cadre de vie.

I.1. LE DÉSIR DE VIVRE ENSEMBLE DANS L'AIRE URBAINE

I. 1.1. UN TERRITOIRE ACCUEILLANT EST UN TERRITOIRE ATTRACTIF

L'accueil des nouveaux habitants dans notre région (en particulier celui des conjoints des personnes arrivant dans l'Aire urbaine pour raisons professionnelles) mais également celui des étudiants, des enseignants-chercheurs ou des touristes, doit faire l'objet d'une attention particulière. L'Aire urbaine devra disposer de lieux d'accueil capables d'accompagner les nouveaux habitants lors de leur arrivée (logement, éducation, commerce, déplacements, etc.).

Une stratégie de communication sur les qualités de l'Aire urbaine est nécessaire pour attirer des cadres dans les entreprises et des fonctions urbaines supérieures sur notre territoire. Plus largement, la promotion du territoire sera réalisée à travers la mise en valeur de son infrastructure verte et bleue et de ses équipements touristiques.

I.1.2. L'INTELLIGENCE COLLECTIVE POUR PENSER L'AVENIR : FAVORISER LA CRÉATION D'UNE ASSOCIATION DES AMBASSEDEURS

L'Aire urbaine, depuis son origine, est un espace d'échange et de débat. C'est ainsi qu'a pu s'instaurer un esprit d'expression et d'ouverture. L'élaboration de cette Charte de Pays, à travers la mobilisation des 300 membres du Conseil de développement, a permis aux acteurs du territoire de découvrir qu'ils appréciaient de se retrouver pour travailler ensemble, échanger. Un espace de débat pourrait être constitué autour d'une structure nouvelle, associative. Il s'agit de permettre l'émergence de nouvelles idées en favorisant la création d'une association d'ambassadeurs de l'Aire urbaine (animation de forums, de réunions publiques, échanges via Internet...). La richesse d'un territoire se révèle à travers sa capacité à impliquer l'ensemble de ses habitants au débat public.

I.1.3. LA PROMOTION D'UNE RÉELLE SOLIDARITÉ

L'Aire urbaine peut être le champ d'action de la politique de la ville, comme le montre l'exemple du Grand Projet de Ville (GPV) unique pour Belfort et Montbéliard. Elle peut également soutenir les opérations de renouvellement urbain. La création d'un Institut des métiers de la ville à l'échelle de l'Aire urbaine pourrait avoir pour vocation la diffusion transdisciplinaire des savoir-faire en matière d'insertion, d'habitat, de santé, de sécurité... L'Aire urbaine est également un bassin d'habitat qui s'unifie. C'est un lieu privilégié pour

favoriser le rapprochement des acteurs du logement social : elle peut agir pour développer des actions concertées (information, communication) et résoudre les dysfonctionnements provoqués par l'éclatement sur trois départements. La mise en place d'un numéro unique du logement social à l'échelle de l'Aire urbaine serait un progrès significatif.

I.1.4. LA FORCE DE L'ACTION ASSOCIATIVE

Le dynamisme associatif est un atout majeur de l'Aire urbaine. Les associations (sportives, culturelles, sociales, crématistes...) sont sources de cohésion, car elles sont en lien étroit avec les habitants. Elles assurent une importante fonction d'accueil et portent l'image de la région à l'extérieur.

L'Aire urbaine peut stimuler l'action associative en mettant en place des lieux d'échange, en mettant à la disposition des associations des salles de réunion, en offrant des services communs aux associations...

Elle peut prolonger son action en créant une " Maison des associations de l'Aire urbaine ". Elle peut également favoriser la structuration des associations qui le souhaitent à l'échelle de l'Aire urbaine.

I.1.5. DES MOMENTS FORTS D'UNITÉ

L'attractivité d'un territoire se mesure également par le nombre et la qualité de ses manifestations. De nombreuses manifestations marquent déjà le calendrier des habitants : sports, culture, fêtes, événement commercial... L'ensemble de ces événements locaux doit être valorisé. Ces moments forts de plaisir témoignent d'une cohésion plus profonde, où se forme le lien culturel, économique et social.

Il s'agit également de mettre en place des manifestations de grande importance, qui fédéreront les habitants de l'Aire urbaine.

De nouvelles idées peuvent être à l'origine de ces événements. Cependant, des événements déjà populaires mais que l'ensemble des habitants de l'Aire urbaine ne s'est pas approprié, peuvent être développés à l'échelle de l'Aire urbaine (FIMU, Eurockéennes, Réveillon, Rencontres et Racines ...).

I.2. QUELS MOYENS POUR GÉNÉRER DU LIEN ENTRE LES HABITANTS ET LE TERRITOIRE ?

I.2.1. LA RÉDUCTION DE LA FRACTURE NUMÉRIQUE

Le numérique est un outil de cohésion incontournable. Les équipements liés aux techno-

logies de l'information et de la communication et la création numérique (Centre de Culture Scientifique, Technique et Industrielle, Espaces publics numériques, cyber-cafés, centre multimédia, médiathèques) doivent être mis en réseau afin d'assurer une large diffusion des produits et services multimédia.

Le pôle multimédia du Pays de Montbéliard a un rôle important à jouer dans ce domaine à l'échelle de l'Aire urbaine.

La mutation du Centre International de Création Vidéo (CICV) dans le cadre de " Scenum " pourrait être envisagée à l'échelle de l'Aire urbaine.

Le Syndicat mixte de l'Aire urbaine réalisera la boucle locale haut débit de l'Aire urbaine, qui desservira les grands équipements publics et les principales collectivités de l'Aire urbaine. Ce réseau mettra à disposition de chaque collectivité des points de connexion.

I.2.2. UNE INFORMATION DÉCLOISONNÉE À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE

La création d'une télévision de l'Aire urbaine permettrait d'informer et de rendre compte de la vie quotidienne de l'Aire urbaine, mais serait aussi un media à la disposition des acteurs locaux (vitrine des projets et événements, créations, débats...). En faisant connaître avec une grande efficacité toutes les initiatives locales et en touchant sans discrimination l'ensemble des habitants, elle renforcerait la cohésion de l'Aire urbaine. Le pôle multimédia du Pays de Montbéliard a lancé des études dans ce domaine, études qu'il faudrait poursuivre à l'échelle de l'Aire urbaine.

L'organisation actuelle des éditions de la presse régionale écrite renforce le cloisonnement entre les territoires. En effet, deux quotidiens de grande qualité sont actuellement diffusés dans l'Aire urbaine : L'Est Républicain et le Pays. Ces deux journaux ont chacun des éditions propres à des parties du territoire de l'Aire urbaine (Territoire de Belfort, Pays de Montbéliard et Haute-Saône). Une double page, consacrée à l'Aire urbaine, a été supprimée de ces deux quotidiens.

Il faudrait engager un dialogue avec la presse régionale afin que l'information locale soit mieux diffusée à l'échelle de l'Aire urbaine.

Enfin, nombre d'informations pratiques gagnent à être présentées à l'échelle de l'Aire urbaine que ce soit dans le domaine culturel ou dans celui des transports. Une large diffusion de supports pratiques, décrivant les villes et leurs équipements, est à promouvoir. Le magazine culturel AtmoSPHERE, publié par le syndicat mixte de l'Aire urbaine, ou encore le guide de l'Officiel (à l'étude) regroupant les plans de l'ensemble des villes de l'Aire urbaine, en sont de bons exemples.

I.2.3. UNE AMBITION FORTE : DEVENIR PLEINEMENT UNE " VILLE UNIVERSITAIRE "

Le développement universitaire est décisif pour l'avenir de l'Aire urbaine, qui regroupe près de 6 000 étudiants et de nombreux enseignants-chercheurs de qualité. Elle forme un pôle original, mais moins puissant que celui des villes de tradition universitaire. L'Aire urbaine doit jouer la carte des qualités de convivialité et d'accessibilité aux étudiants et aux enseignants-chercheurs par une politique d'accueil global.

“UNE VILLE ANIMÉE ET FACILEMENT ACCESSIBLE”

Les équipements autour des fonctions d'enseignement doivent continuer à se développer (bibliothèques, équipements sportifs, restaurants, logements, maisons de l'étudiant...). Ces équipements peuvent être partagés avec des habitants. Les pôles universitaires sont attractifs lorsque ce sont des lieux de vie, de rencontre, d'échange, lorsqu'ils sont insérés dans une ville vivante, animée et facilement accessible par des modes de transports en commun. La vie nocturne pourrait être développée, l'accès à Internet des étudiants favorisé (à l'exemple des cyber cafés), les lieux de " vie intellectuelle " comme les librairies enrichis. Les espaces de débat, d'échange, à l'exemple de la Maison du Temps, pourraient se multiplier.

“VENDRE NOTRE UNIVERSITÉ AUPRÈS DES LYCÉENS, DES ÉTUDIANTS ET DES ENTREPRISES LOCALE- MENT ET AU-DELÀ DE NOS FRONTIÈRES”

Des bourses d'études sur des sujets de recherche intéressant l'Aire urbaine ou encore des tarifs préférentiels en matière de transports, de culture etc... permettrait de rendre l'Aire urbaine attractive pour sa fonction universitaire.

“UNE POLITIQUE D'ACCUEIL DES CHERCHEURS” auxquels seraient proposées des possibilités de travail optimales, notamment à travers la construction de résidences des chercheurs, pourrait être mise en place afin de rendre l'Aire urbaine attractive pour les chercheurs.

Enfin, **“FAIRE ÉVOLUER L'UNIVERSITÉ VERS DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE ET CONTINUE”** pourrait être étudiée.

I.2.4. LA CULTURE : OUTIL DE COHÉSION DE L'AIRE URBAINE

L'Aire urbaine est richement pourvue en associations et en équipements culturels qui gagneraient à être appropriés par l'ensemble des habitants de l'Aire urbaine, quelle que soit la localisation de ces équipements culturels. Un agenda d'information culturelle comme AtmoSPHERE pourrait être le magazine créant une appartenance à l'Aire urbaine.

L'Aire urbaine a un potentiel de création culturelle, qui devrait être davantage valorisé et soutenu. La mise en place d'une instance d'échange réunissant les élus et les responsables des principales structures culturelles permettrait de se concerter sur les commandes de manifestations ayant un rayonnement Aire urbaine. La réalisation d'un grand équipement culturel permettrait d'accueillir des manifestations de grande ampleur.

L'enseignement musical pourrait être développé à l'échelle du Pays à travers la création d'un réseau des Ecoles Nationales de Musiques (ENM) de l'Aire urbaine. Ce réseau permettrait de faire valoir la complémentarité des écoles de Belfort et de Montbéliard et des autres structures de l'Aire urbaine et d'obtenir la lisibilité nationale qui permettra de développer l'enseignement du niveau troisième cycle.

I.2.5. DES POLITIQUES PUBLIQUES DE SANTÉ TOURNÉES VERS TOUS LES HABITANTS

La fusion administrative de l'hôpital Belfort-Montbéliard, a été réalisée afin d'obtenir une meilleure qualité des services rendus à la population. Cette exigence doit être davantage prise en compte dans les politiques publiques, en particulier dans celles de l'Agence Régionale de l'Hospitalisation.

D'une façon plus large, l'ensemble des politiques publiques dans le domaine de la santé (gériatrie, politiques en faveur des handicapés, de la prise en charge des toxicomanes... dans le domaine de l'insertion également) doivent bénéficier à tous les habitants de l'Aire urbaine. Des démarches communes pourront être définies.

I.2.6. LE DÉVELOPPEMENT DES PROJETS DE VALORISATION TOURISTIQUE ET CULTURELLE LIÉS AUX SITES HISTORIQUES

Les sites historiques majeurs des différents territoires doivent être valorisés à l'échelle de l'Aire urbaine. Il y a en effet dans les territoires de l'Aire urbaine des liens avec l'histoire qu'il faut mettre en perspective avec les enjeux de société.

I.2.7. LA RÉALISATION D'UN GRAND ÉQUIPEMENT FÉDÉRATEUR À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE

La construction d'un grand équipement à forte lisibilité interrégionale permettra aux habitants de se rassembler à l'occasion de manifestations importantes. Il constituera un facteur de cohésion important.

La vocation de cet équipement, inscrit au Contrat de plan Etat-Région, peut être sportive,

culturelle ou économique. La détermination de cette fonction doit donner lieu à une évaluation : choix de l'usage sportif qui s'y développerait (pôle sportif régional, pour quels sports, quelles équipes de haut niveau ?), définition des options d'un équipement culturel (scénographie, dimension et modularité des salles...), programmation des fonctions économiques (espace d'exposition et d'accueil de manifestations).

Les sites envisageables sont, dans l'hypothèse d'un équipement unique à fonction multiple :

- L'environnement immédiat de la future gare TGV,
- Le site des Gros Pierrons, à Montbéliard, en vitrine de l'A36.

L'hypothèse d'un équipement multisites est également à l'étude : associer à un équipement majeur situé dans l'espace central autour de la gare TGV, deux équipements à vocation sportive situés l'un au Fort Hatry à Belfort et l'autre à Montbéliard, au Triangle du Congo proche du stade Bonal.

DEUXIEME PARTIE

LE PARI DU TERRITOIRE

Trois axes articulent les actions à conduire en matière territoriale : la diversité, la centralité et la mobilité.

LA DIVERSITÉ

La spécificité de l'Aire urbaine réside dans son organisation multipolaire et dans sa diversité géographique. Située au carrefour de l'Europe, à cheval sur trois départements, elle comprend deux communautés d'agglomération et neuf communautés de communes. Son périmètre s'étend de la partie Sud du Parc Naturel régional du Ballon des Vosges à la naissance des plateaux du Jura. Elle constitue la première zone agricole périurbaine de Franche-Comté et son taux de boisement est de 40%. Il en résulte une grande variété de paysages, de modes de vie, source de richesse mais également de tensions et de ruptures internes.

En jouant la carte de la complémentarité, la pluralité des territoires devient une richesse et non un handicap. L'Aire urbaine doit faire le pari des territoires.

Les Français rêvent de la " ville à la campagne ", les citadins vont se ressourcer à la campagne, à la recherche de calme, de nature, de produits frais tout en exigeant la même qualité de services que dans une agglomération. L'Aire urbaine doit jouer la carte de la " ville-campagne ", ce qui implique des logiques d'aménagement et une structuration des projets territoriaux.

LA CENTRALITÉ

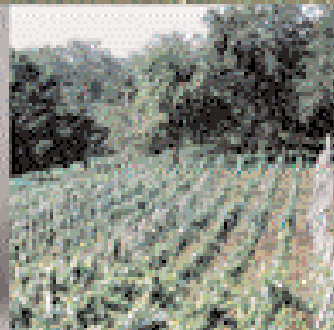
L'arrivée du TGV réalise un désenclavement historique de notre territoire. La gare est une " porte " d'entrée et de sortie de l'Aire urbaine et l'espace qui lui est lié prend une valeur stratégique qui interroge l'ensemble des responsables sur l'avenir de l'espace central de l'Aire urbaine.

Il est primordial que les grands projets d'infrastructure ou les grands équipements fassent l'objet d'un principe d'information et de concertation.

LA MOBILITÉ

La structuration et la cohésion du territoire se construisent également à travers la mobilité interne et externe. La venue du TGV, ainsi que les travaux sur les grands axes (A36, N19) entraînent la réorganisation complète de la mobilité dans l'Aire urbaine. Les transports en commun doivent être plus performants mais surtout mieux harmonisés au sein de l'Aire urbaine. Ces modes de transports doivent être pensés de façon radicalement nouvelle dans le sens de l'innovation en matière de services, d'adaptabilité à la diversité des parties de l'Aire urbaine, de la régulation des temporalités liées au travail, aux loisirs...

*LA DIVERSITÉ DES PAYSAGES
DE L'AIRE URBAINE*



II.1. S'ENRICHIR DE LA DIVERSITÉ DE NOS TERRITOIRES

II.1.1. L'ENVIRONNEMENT ET LE TOURISME AU SERVICE D'UN CADRE DE VIE PRÉSERVÉ ET VALORISÉ

Des territoires contrastés composent le Nord Franche-Comté, des collines sous-vosgiennes aux premiers plateaux jurassiens, en passant par la diversité des villes de l'Aire urbaine aussi dynamiques qu'attrayantes. Malgré son caractère remarquable, le patrimoine de l'Aire urbaine est insuffisamment mis en valeur.

Par ailleurs, la diversité de l'offre de logement, de services, d'animation, de culture, la proximité des grands espaces naturels, les équipements de loisirs (Malsaucy, Brognard, la coulée verte...)... sont autant d'éléments qui participent à la qualité du cadre de vie.

La préservation de notre cadre de vie passe par une prise en compte systématique des enjeux de développement durable dans tous les projets réalisés dans l'Aire urbaine. Le développement du tourisme vert est également un élément primordial dans la mise en valeur et la sauvegarde de l'environnement.

Une image valorisante pourra être développée par la promotion de nos atouts et la préservation de notre environnement.

II.1.2. LA VILLE, SOLIDARITÉ ENTRE LES QUARTIERS

Les distorsions sociales existent au sein des villes et des agglomérations. La politique de la ville et le renouvellement urbain, qui sont des chantiers de longue durée, doivent sans cesse être soutenus pour que les différences entre les quartiers ne conduisent pas à des situations d'exclusion.

II.1.3. L'AIRE URBAINE OU LA "VILLE-CAMPAGNE" : L'affirmation des communautés de communes

Depuis longtemps, le rural ne s'oppose plus à l'urbain. Les communautés de communes et la diversité des territoires ruraux sont une chance pour l'Aire urbaine. Ces territoires, qui représentent " le poumon vert " de l'Aire urbaine, participent de façon importante à la qualité du cadre de vie de l'Aire urbaine.

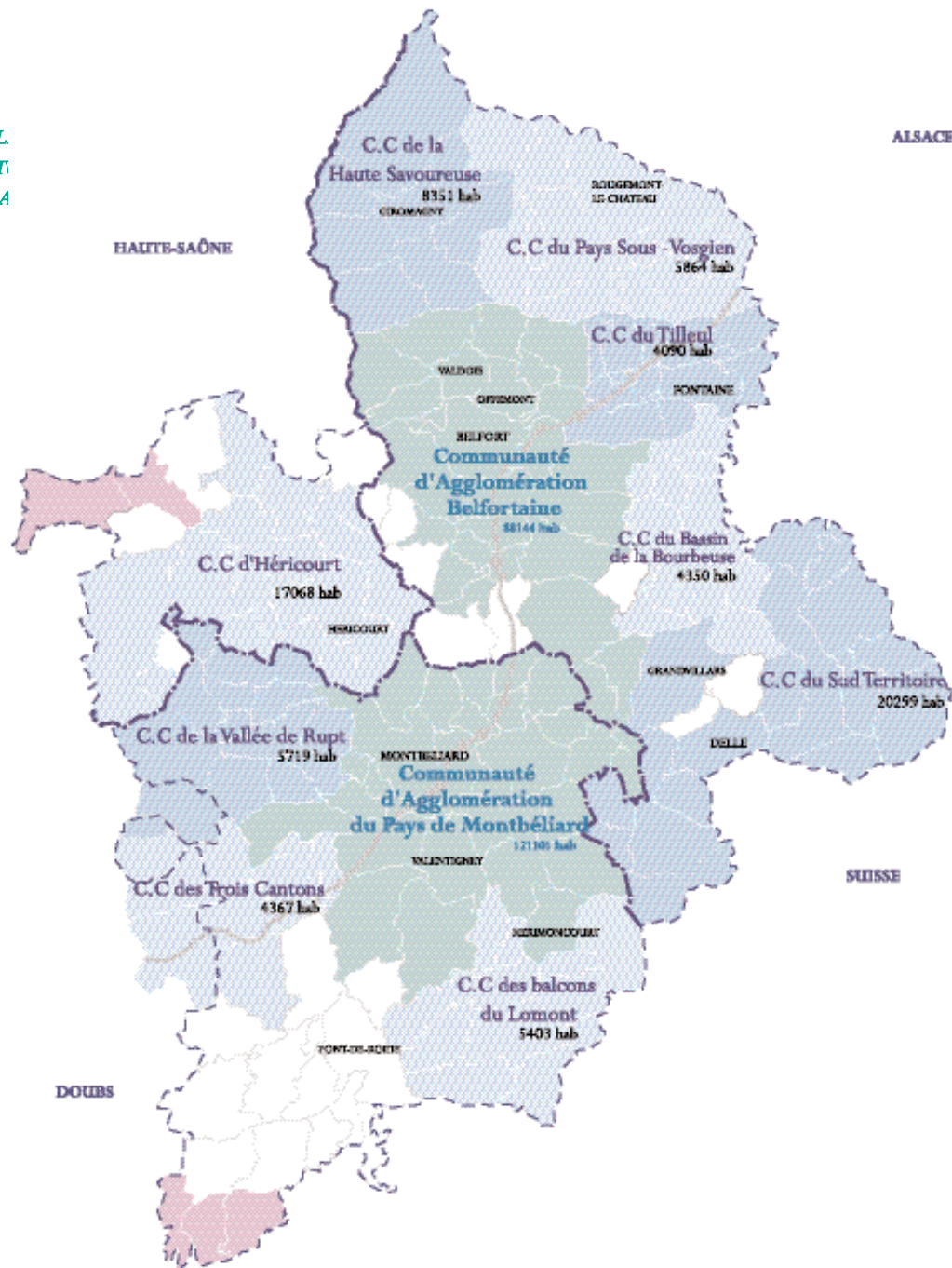
Les communautés de communes doivent affirmer leur rôle et s'impliquer avec leurs spécificités, dans le projet de développement de l'Aire urbaine. Leur contribution



0 km 5 km

Source : IGN - BD Carthage
Dépense BD CARTE © Droits réservés
Origine BD ADG © Droits réservés
Cartographie SIGYS - Août 2008
Échelle : 1:50 000 - 1:25 000 - 1:10 000

*INTERCOMMUNAL
DU PÉRIMÈTRE D'ÉT
DU PAYS DE L'AIR URBA*



au projet global, particulièrement sur les fonctions résidentielles et touristiques, apparaît comme déterminante dans l'attractivité du Nord Franche-Comté.

En effet, l'Aire urbaine n'est pas uniquement composée de territoires urbains, bien au contraire. 80 000 habitants de l'Aire urbaine habitent dans des communautés de communes. " La ville-campagne " est l'idéal de mode de vie de bien des Français, ce qui suppose cependant que ces territoires disposent de l'ensemble des services et équipements minimums et soient bien desservis.

II.1.4. ELABORATION CONCERTÉE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

La structuration spatiale et urbaine du Nord Franche-Comté est fondée sur une armature bipolaire (Belfort et Montbéliard) entourée d'un tissu périphérique rural et périurbain. Il faut veiller à ce que les documents de cadrage des agglomérations et des structures de coopération intercommunales (SCOT, PLU) permettent de mettre en place des projets territoriaux cohérents dans une logique d'ensemble.

Ces projets doivent faire l'objet d'un principe d'information, de concertation et de négociation entre les collectivités.

Un SCOT est actuellement en cours d'élaboration à l'échelle du Territoire de Belfort et un autre à l'échelle de la CAPM. Un troisième SCOT pourrait comprendre le canton d'Héricourt et la partie sud de la CAPM appartenant au Pays de l'Aire urbaine.

II.1.5. LE SYNDICAT MIXTE DE L'AIRE URBAINE : LIEU RESSOURCE POUR LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES, *notamment en matière d'ingénierie de projet*

Les communautés de communes sont confrontées à des problèmes d'aménagement, ce qui représente des enjeux considérables en matière de qualité de vie à préserver. Elles rencontrent un certain nombre de difficultés pour dégager une vision de leur propre territoire en terme de projets, être de réels partenaires des agglomérations, monter des dossiers de financements... .

L'Aire urbaine doit représenter une offre de services et de ressources pour les territoires périurbains.

Une mutualisation des moyens permettrait aux communautés de communes d'accéder à un niveau qualitatif et à une ambition supérieurs dans les projets. Elle permettrait de plus une meilleure cohérence des projets.

II.1.6. LE RENFORCEMENT DES ACTIVITÉS DU MILIEU RURAL

Le monde rural est un acteur de développement confronté aux transformations des territoires (extensions urbaines, foncières d'activité, usages de loisirs et de tourisme des grands espaces naturels). Les tensions foncières qui en résultent doivent être régulées dans de bonnes conditions.

L'artisanat se trouve lui aussi fragilisé dans l'espace périurbain où il joue cependant un rôle économique et une fonction identitaire. L'économie du monde rural, mais aussi les services aux habitants, sont dépendants du dynamisme de ces petites activités. Dans l'Aire urbaine, le mouvement agricole contribue fortement à l'adaptation de l'agriculture périurbaine aux nécessaires transformations des territoires, non pas dans une logique d'affrontement, mais au contraire dans une volonté de négociation.

La charte de l'agriculture périurbaine, élaborée par la Chambre d'Agriculture de Franche-Comté met en avant les enjeux de maintien et de valorisation durable du potentiel agricole ainsi que celui du développement des relations entre villes et agriculture. Elle considère l'agriculture comme une chance pour les territoires périurbains et la périurbanité comme une chance pour l'agriculture. Un comité de liaison sur la gestion de l'espace rural, associant tous les acteurs de l'aménagement rural et du développement économique de l'Aire urbaine, pourrait être mis en place afin de mettre en œuvre les mesures énoncées dans cette charte :

- CONFORTER L'ESPACE AGRICOLE,
- DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE AGRICOLE,
- ENCOURAGER L'AGRICULTURE À POURSUIVRE LA VOIE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
- FAIRE CONNAÎTRE LES RÉALITÉS DE L'AGRICULTURE AUX HABITANTS,
- S'ÉCOUTER MUTUELLEMENT POUR MIEUX VIVRE ENSEMBLE,
- DÉVELOPPER DES PARTENARIATS POUR MIEUX TRAVAILLER ENSEMBLE.

Par ailleurs, une réflexion autour de la mise en place d'une charte forestière sur l'Aire urbaine pourrait être engagée.

II.2. LE TGV ET LES ENJEUX DE L'ESPACE CENTRAL DE L'AIRE URBAINE

La mise en service du TGV Rhin-Rhône réalisera un désenclavement décisif de l'Aire urbaine vis-à-vis de l'ensemble des métropoles de l'espace européen. La gare TGV sera la vitrine de l'Aire urbaine. Elle devra donc être un lieu de prestige, parfaitement accessible.

Elle sera une porte du territoire : elle sera un premier lieu d'accueil qui devra offrir des fonctions de promotion et de réception, avec des services aux usagers. Son environnement immédiat est constitué d'espaces stratégiques dont l'aménagement constitue un sujet de la plus grande importance.

Cette gare ne se construit pas comme un espace classique et n'est pas destinée à concentrer de l'habitat, du commerce, ou tous autres services généraux qui ont une bien meilleure place dans les villes. La gare est un nœud stratégique en matière de communications dans l'espace économique.

Dès à présent, le chantier de la mobilité doit s'engager.

II.2.1. L'ESPACE CENTRAL DE L'AIRE URBAINE, ESPACE PARTAGÉ/ESPACE CONCERTÉ

La position de la gare TGV dans la partie sud de la Communauté de l'agglomération belfortaine la situe au cœur de l'Aire urbaine. Son site fait l'objet d'une réflexion permettant une valorisation à la hauteur de l'enjeu. Cet espace doit être aménagé par une politique volontariste vis à vis du site lui-même mais aussi du nœud routier A 36 - RN 19. Cet aménagement pourrait être le symbole d'une coopération exemplaire à l'échelle de l'Aire urbaine.

Les interventions envisagées doivent être cohérentes à travers la définition de deux zones qu'il conviendra de délimiter précisément :

- Le secteur rapproché destiné à des initiatives fortes portées collectivement,
- Un secteur élargi (entre les deux agglomérations) au sein duquel s'applique un principe de concertation.

II.2.2. LA GARE TGV DOIT ÊTRE ACCESSIBLE DE L'ENSEMBLE DE L'AIRE URBAINE ET DE SES TERRITOIRES VOISINS PAR TOUS LES MODES

Les aménagements décidés à ce jour privilégient la route. L'enjeu est de créer une offre performante de transports collectifs.

La gare TGV doit être accessible de toute l'Aire urbaine et de ses territoires voisins par les lignes de chemin de fer, ce que permettra l'interconnexion TGV-TER (notamment avec la réouverture de la ligne Belfort-Delle et la desserte à partir du Pays de Montbéliard et de la Haute-Saône).

Enfin, la gare pourrait constituer un hub permettant d'irriguer l'ensemble du territoire de façon innovante. Ce dispositif doit mettre en œuvre les meilleures technologies.

II.3. L'INTELLIGENCE DE LA MOBILITÉ

En comparaison avec une agglomération classique, la structure multipolaire de l'Aire urbaine multiplie et diversifie le besoin de mobilité.

Deux axes majeurs structurent l'Aire urbaine : l'A 36 et de la RN 19.

Les transports collectifs sont présents, mais leur logique est celle des secteurs de compétence des autorités organisatrices. Même si la palette des modes de déplacements est importante, y compris avec la présence des grands réseaux de PSA et Alstom, les logiques d'organisation sont unilatérales.

Les réseaux ferroviaires, qui vont de centre à centre, sont très en deçà de leur potentiel.

Le renouveau de la mobilité passe donc par la coopération entre les autorités organisatrices de transports afin de développer une politique de transports harmonisée à l'échelle de l'Aire urbaine.

Elle suppose également le développement de l'innovation afin de mettre en place les moyens de transports de demain ou de développer des transports adaptés à des territoires jusque-là peu ou mal desservis.

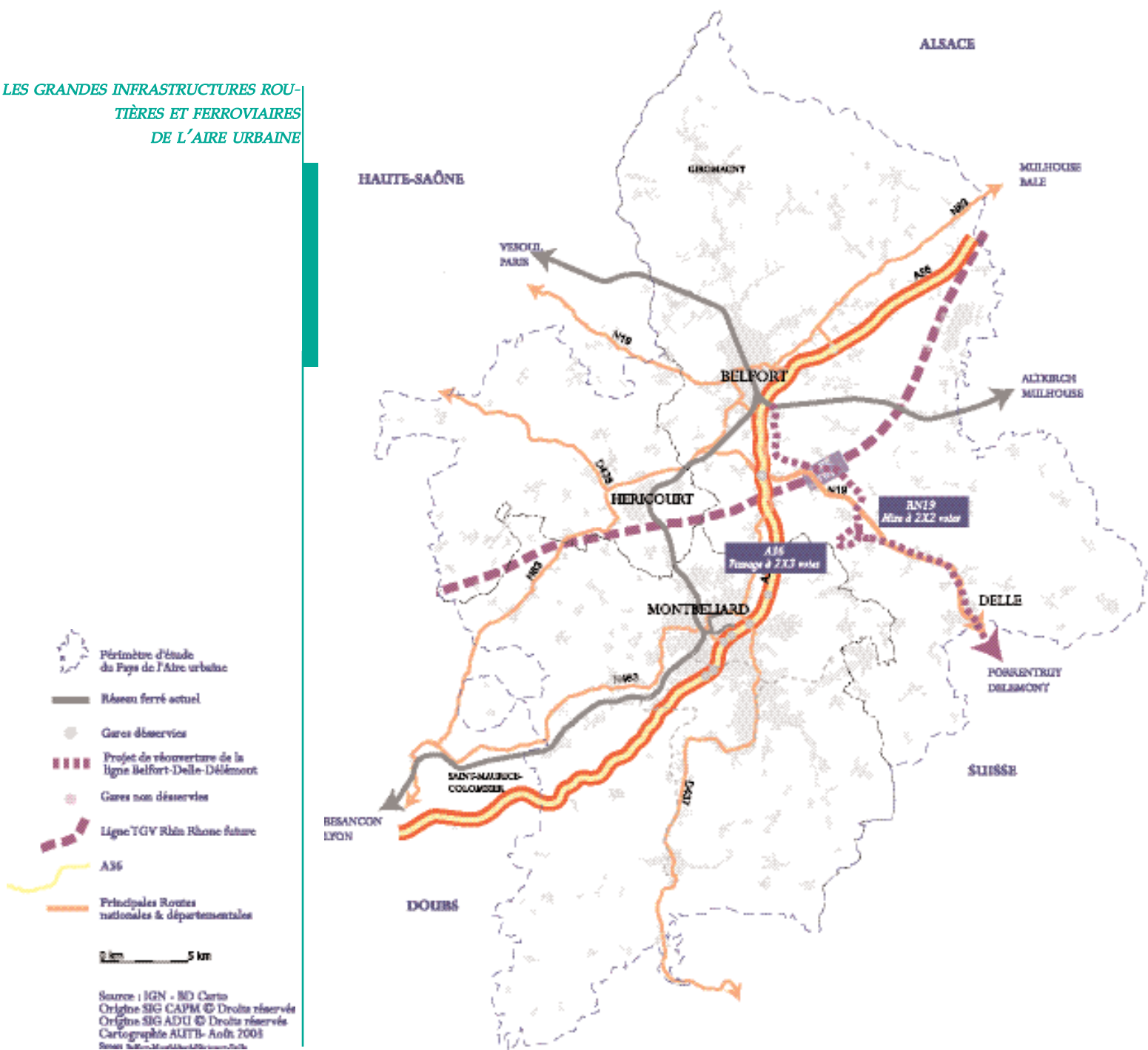
II.3.1. L'AIRE URBAINE, ESPACE D'INITIATIVE, DE RÉFLEXION ET D'OBSERVATION

Parce qu'elle constitue l'échelle pertinente des mobilités, il est important que l'Aire urbaine soit un lieu de réflexion et de connaissance en matière de transports. Cette fonction d'animation est nécessaire en amont des projets, et doit permettre la mise en place d'une politique harmonisée des transports à l'échelle de l'Aire urbaine.

Plusieurs étapes seront nécessaires :

- L'harmonisation des correspondances qui est déjà bien engagée,
- La réalisation d'un abonnement mensuel commun aux différentes autorités organisatrices de transports,
- Enfin la mise en place d'une tarification et d'un titre unique de transports.

LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES DE L'ÂIRE URBAINE



Source : IGN - BD Cartho
 Origine SIG CAPM © Droits réservés
 Origine SIG ADU © Droits réservés
 Cartographie AUITB- Août 2003
 Street - 30/01/2003 14:00:00

La réalisation de l'enquête ménages déplacements et la mise en place d'un observatoire des déplacements à l'échelle de l'Aire urbaine permettront par ailleurs d'avoir une connaissance objective de l'offre et de la demande existant sur l'Aire urbaine.

II.3.2. LE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE ATTENTIVE AUX USAGERS

L'information et l'assistance en temps réel sur l'offre de mobilité (centrale de mobilité) doivent être mises en place, d'abord à partir de situations particulières (exemple de la gare TGV), puis progressivement de façon globale (y compris en direction des secteurs de faible densité de population).

L'offre en transports publics doit parvenir à associer les différents modes pour atteindre une meilleure couverture des territoires, aux fonctionnements et densités contrastés. Les solutions de type " transports à la demande " se lient à des réseaux classiques de bus et au réseau TER afin de permettre une desserte optimale de l'ensemble de l'Aire urbaine.

Les transports en commun doivent s'adapter aux besoins.

La fréquentation des équipements socio culturels, les pratiques du week-end et du soir, sont trop souvent ignorées par les transports en commun. De même, le lien transports en commun - bicyclettes est encore difficile. Enfin, le développement des Plans de déplacements des entreprises et la desserte de l'ensemble des pôles générateurs de déplacements (stade Bonal, Hôpital Belfort-Montbéliard) sont à favoriser.

II.3.3. L'AIRE URBAINE, UN CHAMP D'EXPÉRIMENTATION DES MOBILITÉS

Il s'agit d'utiliser les technologies de l'information et de la communication dans l'organisation des transports, d'être en mesure de développer des technologies puis de les expérimenter sur place.

L'Aire urbaine dispose d'un savoir-faire en matière de transports terrestres et d'énergie qu'il faut valoriser au niveau national. Elle est dotée de structures de recherche comme le laboratoire Système et Transports de l'UTBM, Théma de l'Université

de Franche-Comté et d'une association comme la Maison du temps et de la Mobilité du Territoire de Belfort dont la compétence est triple :

- L'OBSERVATION,
- LA SENSIBILISATION AVEC L'ANIMATION DE FORUMS,
- L'EXPÉRIMENTATION.

C'est un outil dont le champ d'action devrait être l'Aire urbaine.

Cette action à la fois expérimentale et sociale, trouve un sens véritable à travers la compétence industrielle de notre région et rejoint ses objectifs de positionnement technologique.

II.3.4. LES MOBILITÉS DE LOISIRS

Chemins de randonnées et pistes cyclables se structurent désormais à travers de grandes continuités européennes (Véloroute Nantes-Budapest). Il s'agit de les densifier et de les organiser à l'échelle de l'Aire urbaine. Ces infrastructures sont déjà bien esquissées, mais peuvent encore trouver des ouvertures intéressantes vers l'Alsace, le Jura et la Suisse.

Ils participeront à l'amélioration du cadre de vie de l'Aire urbaine.

II.3.5. TER ET RÉSEAUX CADENCÉS URBAINS

L'objectif à terme est de doter l'Aire urbaine d'un réseau cadencé urbain moderne qui relie les villes et les territoires. Ce projet essentiel doit être vu d'une part comme un renouvellement fondé sur l'urbain, l'économie et les services, et d'autre part comme une reconstruction du territoire multi-polarisé qui caractérise l'Aire urbaine. Les lignes existantes, notamment celle entre Belfort et Montbéliard, offrent déjà d'importantes possibilités.

La réouverture de la ligne Belfort-Delle, passant par la gare TGV et reliée à la Suisse, constitue un fait déclencheur très important pour une nouvelle conception de ce réseau. Sa valeur doit être appréciée de façon prospective.

Cette perspective est l'une des plus efficaces pour la cohésion de l'Aire urbaine.

TROISIÈME PARTIE

LE PARI DE L'EXCELLENCE GLOBALE

Les mutations de l'économie industrielle du Nord Franche-Comté sont à l'œuvre depuis plus de quinze ans. Elles ont contribué à la suppression de dizaines de milliers d'emplois, mais l'industrie s'est modernisée. C'est à ce prix qu'elle existe encore aujourd'hui. Sa pérennité n'est pas menacée, même si certains choix stratégiques conduisent à remettre en cause des localisations dans le Nord de la Franche-Comté. Alstom, qui traverse une crise très grave, en est une illustration.

Les menaces sont donc bien réelles, mais les atouts existent. Le choix stratégique proposé est celui de parier sur l'accompagnement de la mutation de l'industrie " vers le haut ", vers les nouvelles technologies, vers la diversification, vers plus de qualification et de spécialisation dans des domaines ciblés, vers l'excellence.

L'excellence est un gage de flexibilité pour les entreprises, les hommes, et les organisations pour affronter les mutations et autant que faire se peut éviter les ruptures et limiter les crises.

La configuration actuelle de la filière fait que les entreprises sont encore trop dépendantes des donneurs d'ordre, en situation d'exécutant disposant de peu de marges de manœuvres et de capacité interne de développement.

L'offre universitaire est d'un niveau sous-critique, la recherche trop récente et trop dispersée, insuffisamment valorisée vers les entreprises.

Le temps pour mettre en oeuvre cette stratégie peut s'estimer à une dizaine d'années environ. C'est la visibilité admise comme raisonnable pour considérer la stabilité de l'organisation industrielle actuelle. Ce délai est court si des actions vigoureuses ne sont pas conduites.

III.1. LE PARI DE L'EXCELLENCE ÉCONOMIQUE

Le pari de l'excellence, c'est le pari de poursuivre l'histoire industrielle de cette région en lui offrant des chances de mutation et de diversification. Pour y parvenir, il faut viser l'excellence à un niveau européen et mondial.

La vision de l'industrie doit s'affranchir des vieux clivages secondaire/tertiaire. L'industrie de l'automobile ou plus largement celle qui s'attache aux transports terrestres, n'est plus seulement une industrie du travail des métaux.

C'est une activité fortement intégratrice de nombreux sous-ensembles, matériaux et savoir faire complexes, où l'électricité, l'électronique, la micro-mécanique, la plasturgie, les matériaux composites... sont présents et où l'ingénierie est très spécialisée de la conception à la phase de production.

1⁴²

Il faut bien évidemment entendre l'industrie à travers les entreprises, mais aussi, et avant tout, à travers les compétences humaines et des organisations sociales qui font le potentiel de ce bassin.

Suivre cette voie conduit à espérer réellement une diversification des produits manufacturés et des marchés pour les entreprises en place, mais aussi des implantations nouvelles d'établissements qui pourraient ainsi accompagner le pari.

III.1.1. DE NOUVEAUX RAPPORTS À INVENTER ENTRE INDUSTRIE ET TERRITOIRE

Parvenir à cet objectif nécessite de renouveler les rapports avec le territoire afin de s'affranchir de la situation de forte dépendance qui soumet celui-ci aux fluctuations du marché et à la stratégie des groupes industriels.

C'est paradoxalement en organisant des liens plus intimes entre industrie et territoire, mais d'un rapport nouveau, que ce dernier pourra prendre davantage de distance avec les aléas de l'activité cyclique de la production industrielle.

III.1.2. LE TERRITOIRE COMME ESPACE D'EXPÉRIMENTATION DES NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

L'Aire urbaine pourrait s'afficher comme territoire global d'expérimentations sur de nouvelles mobilités. En effet, les constructeurs vont dans les prochaines années mettre en œuvre de plus en plus de services à partir des véhicules en interaction avec leur environnement. La notion de véhicule intelligent est appelée à se développer massivement, ce qui conduira à l'émergence d'une économie qui pourrait se développer localement. Des tests pourraient se faire en grandeur nature, par une forme de réseau coopératif de conception.

III.1.3. UNE OFFRE DE HAUT NIVEAU

Ces liens nouveaux doivent être basés sur un très haut niveau d'offre, lui aussi atteignant l'excellence : services hauts de gamme (université, recherche, formation permanente, services aux entreprises), compétences des entreprises sur des fonctions globales, main-d'œuvre fortement qualifiée, accueil performant, qualité de vie, service aux personnes... .

Seuls ces ingrédients permettront de favoriser le maintien de l'industrie, tout en permettant de créer un environnement fait de ressources variées et offrant une meilleure flexibilité.

43

III. 2. UNE THÉMATIQUE ÉCONOMIQUE LISIBLE

Une stratégie économique suppose de définir des axes thématiques lisibles et rassembleurs.

III.2.1. TRANSPORTS TERRESTRES ET ÉNERGIE

Cette thématique est bien évidemment " biface " : transports terrestres et énergie. Elle vise des produits manufacturés (automobile, traction ferrée, deux-roues, turbines et alternateurs) mais aussi de nombreux développements technologiques sur des métiers génériques (traitement de surfaces, matériaux ...) ou des process particuliers (conception collaborative, ingénierie simultanée...).

Cette thématique permet également de développer une industrie des services. La thématique mobilité en tant que gestion des systèmes de transports, et interface entre les outils de mobilité et leur environnement est porteuse d'avenir et rejoint les sciences humaines et la dimension territoriale. Elle permet d'envisager une tertiarisation accrue des activités.

Cette thématique est donc tout à la fois très ciblée, en phase avec le tissu économique local, et avec la formation locale. Elle est porteuse d'innovation et de nouvelles technologies. Elle permet donc d'envisager une diversification vers du tertiaire et de nouveaux marchés pour les entreprises.

III.2.2. UNE SPÉCIFICITÉ LOCALE ACCRUE POUR PLUS DE VALEUR AJOUTÉE

Mais pour évidente qu'elle soit, cette thématique demeure encore trop large et ne produit pas assez de différenciation pour inciter les entreprises et les acteurs publics à orienter leurs implantations sur l'Aire urbaine. Il est donc nécessaire de singulariser l'offre locale avec quelques segments " pointus " .

Cette spécialisation n'est pas contradictoire avec la force d'un système de production très généraliste notamment dans l'automobile.

Plusieurs pistes doivent être approfondies, elles doivent faire l'objet de mises au point spécifiques. L'affichage d'une spécialisation sur l'habitacle des véhicules est une piste qui pourrait être investiguée. Elle permet la mise en œuvre de nombreuses applications à partir des spécificités locales.

44

III.2.3. L'INVESTISSEMENT VERS LES NOUVELLES TECHNOLOGIES

Les nouvelles technologies sont présentes partout, dans l'industrie, dans les services et au sein des ménages. La mutation vers le numérique devient globale. C'est pour faciliter cette mutation que Montbéliard a engagé une politique volontariste " Numérica ". Cette politique pourrait être valorisée à l'échelle d'Aire urbaine.

Dans le même temps, l'implication de Belfort dans les énergies innovantes (pile à combustible) pourrait être soutenue à cette même échelle.

III.3. UNE OFFRE DE FORMATION ADAPTÉE

III.3.1. UNE OFFRE UNIVERSITAIRE DE HAUT NIVEAU RÉPUTÉE POUR SON EXCELLENCE ET PAR LES LIENS ENTRE RECHERCHE ET INDUSTRIE

Il faut une université forte, dont la visibilité permet d'attirer des étudiants et des enseignants-chercheurs de haut niveau.

L'enseignement supérieur dans l'Aire urbaine est récent (du moins dans des proportions significatives). L'Université de Franche-Comté et l'UTBM accueillent ensemble près de 6 000 étudiants. L'Aire urbaine compte des laboratoires de grande qualité qui sont cependant peu mis en valeur.

La spécialisation et l'excellence sont les seules voies qui permettent à l'université d'acquérir une plus grande visibilité et de jouer un rôle dans le développement économique local par les liens entre recherche et entreprises.

Un travail de structuration de la recherche est nécessaire pour inscrire le Nord Franche-Comté dans la géographie de l'excellence.

Trois thèmes paraissent pertinents pour conforter la structuration universitaire dans les domaines de la formation, de la recherche et du transfert.

- Energie électrique et transports terrestres,
- Mobilité et réseau intelligent de transports,
- Conception numérique, multimédia, simulation ergonomie.

Ces trois thématiques permettront d'inscrire une stratégie universitaire pour le Nord Franche-Comté dans une vision long terme. Cette stratégie doit s'entendre comme une impulsion proposée par le Nord Franche-Comté, mais elle doit nécessairement s'inscrire dans un espace régional et interrégional (Alsace / Franche-Comté / Bourgogne / Lorraine) voire dans un espace transfrontalier.

Le renforcement du transfert de technologie est par ailleurs un impératif pour accroître les savoir faire locaux, mais ce transfert ne peut se faire sans une participation effective des entreprises.

III.3.2. LA FORMATION CONTINUE EST UN ATOUT FACE AUX MUTATIONS

La formation continue est un atout considérable face aux mutations car elle améliore l'employabilité des personnels et favorise la compétitivité des entreprises. Il est donc nécessaire de renforcer l'offre de formation continue sur le secteur en s'appuyant sur les besoins des entreprises mais en anticipant les évolutions probables.

III.3.3. LA PROMOTION DES FILIÈRES NON TECHNIQUES DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

Les formations dans le domaine du management ou des carrières sanitaires et sociales permettraient de favoriser le développement tertiaire.

III.4. DES CONDITIONS D'IMPLANTATION FAVORABLES AUX ENTREPRISES

III.4.1. UNE OFFRE DIVERSIFIÉE ET DISCRIMINANTE

L'activité industrielle continuera à se développer sur le territoire, de même que la diversification et l'implantation d'activités nouvelles, si une offre territoriale complète est disponible et accessible aux entreprises. Cette offre doit recouvrir l'ensemble de la gamme, depuis l'offre foncière et immobilière, jusqu'aux laboratoires et aux centres de transfert de haut niveau. Cette offre doit être discriminante dans la mesure où toutes les régions urbaines engagent des investissements dans ce domaine. Il faudrait dégager des arguments spécifiques notamment pour attirer des étudiants et des chercheurs par des aides spécifiques (logement, bourse, accès gratuit à l'internet...). Enfin le maillage du territoire par le haut débit est indispensable.

III.4.2 LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE NÉCESSITE IMPÉRATIVEMENT LA DESSERTE PAR LE TGV

La réalisation effective du TGV à la période prévue est le projet majeur vital pour la pérennité de l'industrie locale et son développement. La réalisation de cette infrastructure permettra d'accompagner le développement de l'industrie à l'échelle européenne.

III.5. DES ACTIONS DE PROMOTION : ÉVÉNEMENTS, ÉQUIPEMENTS DE HAUT NIVEAU, CONGRÈS ET TOURISME D'AFFAIRES

III.5.1. UN ÉVÉNEMENT DE RENOMMÉE INTERNATIONALE : MOBILIS

La lisibilité du territoire dans ses vocations économique et culturelle doit être renforcée par de l'événementiel emblématique, facteur de notoriété. La version franc-comtoise des rencontres du pôle automobile " Mobilis " assortie d'une convention d'affaires, pourrait devenir une biennale renommée à l'international sur l'innovation dans les transports, et plus généralement sur la mobilité, et sur l'organisation de la filière. Le Nord Franche-

Comté gagnerait ainsi en visibilité et renforcerait sa place dans le pôle automobile Alsace/Franche-Comté.

Cette manifestation permettrait tous les deux ans de présenter des innovations dans l'offre de mobilité (produits, services) et mettrait en contact des entreprises pour faciliter les échanges entre donneurs d'ordre et sous-traitants.

III.5.2. UN GRAND PARC À THÈME SUR LA MOBILITÉ ET LES TRANSPORTS

Un équipement mettant en valeur la thématique de l'excellence sur les transports et la mobilité permettrait de renforcer l'identité du territoire et sa visibilité au plan européen. Ce projet n'a de chance d'aboutir que s'il émane d'une initiative des collectivités. La définition de cet équipement nécessiterait des études préalables et la recherche de partenariats avec des investisseurs privés comme Peugeot et Alstom.

III.5.3. LE CONGRESSISME ET LE TOURISME D'AFFAIRES

Congressisme et tourisme d'affaires constituent une activité s'appuyant sur des infrastructures récentes et une capacité hôtelière de qualité.

Cette activité est liée à un grand nombre d'infrastructures de transports d'équipements d'expositions touristiques culturelles ou sportives.

Un bureau des congrès aura comme objectif de démultiplier ce domaine d'activité à fort potentiel. C'est aussi un outil de promotion puissant qui pourra s'appuyer sur le grand équipement culturel, sportif et économique de l'Aire urbaine.

III.6. DES ACTIONS ÉCONOMIQUES CIBLÉES EN DIRECTION DES ENTREPRISES À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE ET UNE DIVERSIFICATION ACCRUE

Plusieurs initiatives pourraient être engagées pour stimuler l'entrepreneuriat local et créer un système productif local à l'échelle de l'Aire urbaine voire au-delà de cet espace en prenant en compte l'échelle régionale et les régions voisines en lien notamment avec les initiatives du pôle automobile.

III.6.1. L'INCITATION POUR LA MISE EN RÉSEAU DES ENTREPRISES

Il est primordial de faciliter la mise en réseau des entreprises qui sont à même d'offrir des savoir faire pointus et variés en travaillant en réseaux de compétences. Mais cela ne peut se faire sans la volonté et la participation effective des entreprises et de leurs dirigeants.

III.6.2. LE DÉVELOPPEMENT DES CENTRES DE RESSOURCES PARTAGÉS

Franchir la phase de mutations implique une " évolution vers le haut " et un fort investissement sur les nouvelles technologies notamment pour les PME. Ceci incite à conduire des actions en faveur de ces entreprises pour leur faciliter l'accès aux nouvelles technologies en développant des centres de ressource partagés. Cependant, quel que soit le dispositif, il ne peut se monter qu'avec des réseaux d'entreprises volontaires et impliquées. L'articulation avec l'association Perfo Est et les chambres consulaires est donc vitale.

III.6.3. L'ACCUEIL DES CADRES

Un dispositif d'accueil serait à développer pour faciliter l'implantation des cadres dans la région. Des aides seraient à étudier pour faciliter notamment l'insertion professionnelle des conjoints qui constitue souvent un frein à la mobilité vers ce territoire.

III.6.4. LE SOUTIEN À CRÉATION ET À LA REPRISE D'ENTREPRISES

Les reprises et les créations doivent être encouragées notamment en ce qui concerne les TPE. En effet, dans cinq ans, la moitié des TPE de l'Aire urbaine seront reprises ou disparaîtront.

III.7. DE NOUVELLES COOPÉRATIONS

Le territoire de l'économie s'affranchit des frontières administratives et suppose de nombreuses coopérations entre les entreprises et les acteurs.

Une réflexion doit s'engager pour définir l'espace de coopération entre les agences de développement. L'ouverture d'un bureau de promotion économique à Bâle est un premier jalon qui pourrait être développé.

La participation du Pays de l'Aire urbaine au sein du pôle automobile est une ouverture vers l'Alsace, elle pourrait être prolongée vers l'Allemagne.

A thin vertical line runs down the left side of the page, with a thicker, dark blue rectangular bar overlapping it in the upper portion.

CONCLUSION

L'association Aire Urbaine 2000 a tracé le chemin depuis 1984, elle a permis de conduire des actions déterminantes depuis près de 20 ans. L'enjeu aujourd'hui est de poursuivre la dynamique de coopération et d'élargir le partenariat.

■ Un espace de coopération

La charte est sans aucun doute le point de départ de nouvelles coopérations entre les acteurs de ce territoire. Un important travail de concertation a précédé la rédaction de ce document. Il a révélé la volonté d'apporter une contribution de la part de nombreux participants. Un réseau d'intelligence collective s'est ainsi constitué durant les réunions qui se sont révélées être de véritables espaces de travail collaboratif. Les acteurs du territoire ont découvert le plaisir de construire ensemble l'avenir du Pays de l'Aire urbaine et souhaitent désormais continuer à se retrouver dans un espace commun, à définir.

■ Une mobilisation de l'intelligence collective

L'Aire urbaine a en effet un atout de taille : une forte intelligence collective à mobiliser. La dimension Aire urbaine permet d'élever le niveau des projets, elle peut viser à configurer les outils à une échelle plus pertinente. Une réflexion devra conduire à définir le formatage des outils qui viennent en appui des collectivités (Maison du Temps et de la Mobilité, Agences d'urbanisme, Agences de développement économique...).

■ Un espace de subsidiarité intelligente

Les options stratégiques prises par la charte nécessitent des plans d'actions qui doivent être réalisés et suivis par un mode de gouvernance qui privilégie le meilleur niveau de maîtrise d'ouvrage pour chaque projet et dans lequel le rôle du Syndicat mixte de l'Aire urbaine sera le mieux adapté. Le champ d'initiatives et de projets sera donc conservé à chaque niveau pertinent. Chaque collectivité exerce ainsi ses compétences normalement. Le rôle des villes, des communautés de communes, des communautés d'agglomération et des départements reste intact. Ce principe peut se résumer par deux idées :

■ Fédérer plus qu'administrer

Le syndicat mixte de l'Aire urbaine pourrait avoir une fonction d'assembleur, de mise en cohérence et de coordinateur sur certains dossiers qui nécessitent un lieu de dialogue pour articuler les projets ou pour interpeller les collectivités.

■ Faire ensemble ce qui est vital pour la survie et le développement et définir des chefs de file

Une mise à plat des projets essentiels, structurants et vitaux, sera faite. Ces projets qui découlent des orientations stratégiques feront l'objet d'un plan d'action global et d'une programmation annuelle qui seront ratifiés par les collectivités. Une répartition des maîtrises d'ouvrages par " chefs de file " (système de dépenses / recettes à définir au cas par cas). Pour certains projets, le syndicat mixte de l'Aire urbaine pourrait être maître d'ouvrage (à décider au cas par cas, notamment pour les études).

■ Une démarche d'ouverture et un système d'alliance à l'échelle pertinente : des liens avec la Suisse et l'Allemagne mais aussi les régions voisines

Le projet défini dans cette charte permettra d'approfondir les liens qu'a toujours entretenus l'Aire urbaine avec les territoires voisins. Seule une démarche d'alliance opérera la visibilité qui fait défaut à l'Aire urbaine, le syndicat mixte de l'Aire urbaine pouvant devenir le lieu d'échanges avec l'extérieur.

Le Nord Franche-Comté est inséré dans le système des euro-régions du Grand Est, mais il n'a pas la taille critique face à l'Alsace qui bénéficie d'une forte notoriété, au sillon mosellan qui se trouve dans la zone d'influence du Luxembourg ou face aux villes de la façade Est du bassin parisien (les villes à une heure de Paris telles que Reims, Troyes, Châlons en Champagne...).

En revanche, l'axe Rhin-Rhône, de la frontière allemande à Dijon, constitue une opportunité pour engager des coopérations sur le plan économique, universitaire et dans le domaine des grands équipements et services. Les liens avec le Sud Alsace sont évidents dans le domaine de l'automobile (pôle automobile, réseau de villes), ceux avec Besançon existent dans le domaine économique, de nombreux sous-traitants automobile étant implantés à Besançon (Alstom possède un établissement à Ornans).

La dichotomie entre microtechniques et industrie lourde du Nord Franche-Comté est aujourd'hui caduque tant la filière automobile intègre des mécaniques de précision et de l'électronique.

Par ailleurs, des coopérations transfrontalières (Suisse, Allemagne) sont à poursuivre et à amplifier essentiellement dans les domaines économique, universitaire et des transports. La thématique du système d'alliances est à relier avec celle de la gare TGV puisque celle-ci permettra d'inscrire l'Aire urbaine dans un réseau de 1,5 millions d'habitants.

■ Une démarche de convergence

La convergence et la cohérence entre les projets et les structures sont des objectifs à poursuivre grâce à l'application du principe d'information et de concertation.

■ Une démarche stratégique et évolutive

Les orientations stratégiques feront l'objet d'un exercice de programmation. Elles feront l'objet d'actualisation et d'évaluation.

■ Une volonté de contractualiser

Cette ouverture nécessitera une convergence entre la Charte de Pays et les documents d'orientation régionaux et nationaux. Ce projet permettra de nouer des partenariats plus solides avec l'Etat et la Région. Des conventions avec les deux agglomérations et le Parc naturel régional des Ballons des Vosges pourront également être signées.



ANNEXES

- 1 QU'EST CE QU'UNE CHARTE DE PAYS ?
- 2 DE L' AIRE URBAINE AU PAYS

1 QU'EST CE QU'UNE CHARTE DE PAYS ?

La charte de pays est un document contractuel d'objectifs, non réglementaire à valeur indicative dont la portée juridique et donc l'opposabilité restent limitées. Ce document permet de formaliser les engagements réciproques des différents acteurs concernés. C'est le cadre de référence définissant les orientations fondamentales du projet global.

1. LA LOI VOYNET DU 25 JUIN 1999

La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) du 25 juin 1999 sur les pays, dite loi Voynet, définit ces derniers comme des territoires caractérisés par une cohésion géographique, culturelle, économique et sociale. Les collectivités territoriales qui composent ces entités s'associent pour élaborer et mettre en œuvre une charte de développement durable en association avec des partenaires socioprofessionnels regroupés au sein d'un Conseil de développement. Sur la base de cette charte, le pays peut signer un contrat particulier dans le cadre du contrat de plan Etat-Région.

Le pays ne constitue pas pour autant un nouvel échelon administratif ni territorial, celui-ci demeure un espace de coopération où la primauté est accordée à la notion de projet.

La reconnaissance d'un pays est tributaire des cinq fondements suivants :

- Un territoire pertinent (périmètre de pays),
- Un projet global (charte de pays à un horizon de 10 ans),
- Une structure porteuse du pays (de type public)
- Un contrat (sur la période du contrat plan Etat-Région).

2. LA LOI URBANISME ET HABITAT DU 2 JUILLET 2003

Le 2 juillet 2003, la loi urbanisme et habitat, et notamment son article 95, a modifié la LOADDT afin de simplifier et d'alléger les procédures en vue de faciliter l'émergence des pays au niveau national. Ainsi :

- La politique territoriale est reconfirmée au niveau national ;
- La démarche pays, ainsi que l'idée d'un territoire liée à la notion de bassin de vie, sont confortées ;
- L'intercommunalité est réaffirmée par l'obligation de respect des limites des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ;
- Le Conseil de développement est maintenu, et avec lui le caractère participatif, ainsi que la charte de pays en tant que traduction du projet territorial ;
- La procédure de mise en place des pays est assouplie : notamment, il n'existe plus qu'une seule phase d'approbation du périmètre et l'organisation du Conseil de développement est libre,
- L'organisme gestionnaire du parc naturel lorsqu'il y a chevauchement avec le périmètre du pays est prédominant ;
- Le contenu du SCOT et celui de la charte de pays lorsqu'il y a coïncidence doivent être cohérents.

f⁶⁰

Les modifications apportées ne remettent pas en cause le processus engagé dans l'Aire urbaine.

2 DE L'AIRES URBAINE AU PAYS...

La notion de " pays " est largement fondée sur le projet de territoire, à l'exemple de la coopération initiée, depuis 18 ans, à l'échelle de l'Aire urbaine.

La construction d'un projet réaliste sur un mode partenarial constitue un des fondements de la coopération locale.

1. L'ASSOCIATION AIRE URBAINE 2000 : LES PREMIÈRES PIERRES DE LA COOPÉRATION

C'est en 1984, avec la création de l'association Aire urbaine 2000, que les élus ont initié une coopération à l'échelle de l'Aire urbaine. Cette structure a permis de faire progresser et souvent aboutir des dossiers essentiels pour la modernisation du Nord Franche-Comté. Un certain nombre d'opérations concrètes ont ainsi pu être réalisées : soutien au développement de l'enseignement supérieur marqué en particulier par la création de l'Université de Technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM), soutien actif à la réalisation du TGV

Rhin-Rhône et à la mise à 2X2 voies de la RN 19, participation à la réflexion ayant abouti à la fusion administrative des deux hôpitaux de Belfort et de Montbéliard... . Les collectivités associées au sein de l'association ont, de tout temps, privilégié la concertation, qui, au regard de la composition administrative et institutionnelle de l'Aire urbaine, est un mode de fonctionnement des plus appropriés. Cet esprit de coopération anime encore aujourd'hui le Syndicat mixte de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle.

2. LA CHARTE INITIALE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AIRE URBAINE

Le travail effectué par l'association a abouti à la rédaction de la Charte d'aménagement et de développement de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt. Cette charte, adoptée en 2000, a constitué l'outil de planification et le référent des actions collectives engagées à ce jour : elle a été la base de discussion et de réflexion pour l'élaboration de la charte de Pays.

Le contenu de la charte initiale

La charte initiale s'articule autour de trois orientations majeures de travail :

L'économie, la recherche et le développement, la formation supérieure

Développer un pôle européen d'excellence industrielle,
Animer et renforcer le pôle universitaire,
Créer les conditions d'implantation et de développement de nouvelles activités.

La qualité de vie et la solidarité

Politique de cadre de vie cohérente à l'échelle de l'Aire urbaine,
Equipements et services, notamment dans le domaine culturel et sportif,
Les transports et déplacements dans l'Aire urbaine.

Le rayonnement de l'Aire urbaine

Le désenclavement du Nord-Est de la Franche-Comté,
L'amélioration de l'image de l'Aire urbaine.

La charte initiale, du fait d'une prééminence des orientations liées à l'urbain, tendait à s'éloigner des préoccupations des territoires ruraux qui composent l'Aire urbaine. Afin de

remédier à cette lacune, l'accent a été mis dès les premières discussions autour de la charte de Pays, sur la cohésion de l'ensemble du territoire, sur l'importance des complémentarités urbain / rural et sur le rôle à jouer par les communautés de communes. Ainsi, l'Homme a été placé au premier plan dans la charte actuelle de Pays et les préoccupations des territoires périphériques ont pris une place à part entière.

3. NAISSANCE DU PAYS DE L'AIRE URBAINE

Dès l'année 2000, les collectivités de l'Aire urbaine se sont engagées dans une démarche Pays en vue de la constitution d'un espace de projet. L'association Aire urbaine 2000, puis le Syndicat mixte de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle qui lui a succédé le 8 février 2002, a été désigné, par délibération concordante des collectivités engagées dans la procédure, comme la structure porteuse de la démarche Pays.

Suite à l'arrêté du Préfet de région Franche-Comté, du 12 février 2001, définissant le périmètre d'étude du Pays de l'Aire urbaine, le Syndicat mixte s'est engagé dans l'élaboration de la charte de Pays.

Un Conseil de développement reflétant la diversité des activités économiques, sociales, culturelles, associatives présentes sur le territoire de l'Aire urbaine a été constitué le 8 février 2002. Cette structure est associée aux réflexions devant conduire à la réalisation d'un projet de développement socio-économique partagé. Compte tenu du travail déjà réalisé par les deux agences d'urbanisme du Territoire de Belfort et du Pays de Montbéliard, notamment dans l'élaboration de la Charte initiale, le Syndicat mixte du Pays de l'Aire urbaine, dans un esprit de continuité, a associé ces deux organismes à la maîtrise d'ouvrage devant conduire à l'élaboration de la charte de Pays.

4. ELABORATION DE LA CHARTE DE PAYS : LES FORCES VIVES DE L'AIRE URBAINE MISES À CONTRIBUTION

La démarche de concertation mise en place pour l'élaboration de la charte de Pays a été lancée avec les 1^{ères} Assises du Pays de l'Aire urbaine, le 12 septembre 2002, date à laquelle le Conseil de développement s'est réuni pour la première fois. A cette occasion, le processus de constitution du Pays et la méthodologie ont été présentés à 150 participants. L'élaboration de la charte s'est ensuite déroulée en deux phases :

1. Débat et propositions (d'octobre à décembre 2002),
2. Hiérarchisation des orientations et rédaction de la Charte (de janvier à juin 2003).

La première comme la seconde phase ont fait l'objet d'un travail collectif grâce à la créa-

tion de lieux d'échanges et de dialogue.

Durant la première phase d'élaboration de la charte, quatre groupes de travail, réunissant près de 200 acteurs, se sont réunis à deux reprises autour des quatre thèmes suivants :

Economie, recherche et développement, formation supérieure ;
Qualité de vie et solidarité ;
Cohésion du Pays de l'Aire urbaine ;
Rayonnement de l'Aire urbaine.

A l'issue de cette première phase, un bilan des échanges a été dressé afin de révéler les premières orientations de la future charte. Les secondes Assises du Pays, le 21 mars 2003, ont permis de soumettre au débat ces premières orientations et de définir les modalités de travail de la seconde phase. En effet, dans l'optique d'affiner et de hiérarchiser les orientations issues des discussions des groupes de travail, des rencontres entre acteurs du territoire ont été mises en place.

Chaque rencontre a associé une dizaine d'acteurs sur des thématiques précises :

TGV : aménagement et desserte ;
Grand équipement sportif et culturel ;
Solidarité et cohésion sociale ;
La mobilité et son champ d'expérimentations ;
Transfert des technologies ;
Image de l'Aire urbaine ;
Potentialités des territoires périphériques.

Enfin, un séminaire sur la charte de Pays, est venu conclure ces rencontres, le 24 mai 2003.

Il s'articulait autour de trois ateliers relatifs aux trois parties de la charte :

Cohésion et attractivité : le pari des hommes ;
Structuration et ouverture : le pari du territoire ;
Dynamisme économique : le pari de l'excellence globale.

En tout, ce sont 250 acteurs qui ont participé, durant près d'un an, à l'élaboration de la charte de Pays.

5. LES OBJECTIFS DE LA CHARTE DE PAYS DE L'AIRE URBAINE

La charte de Pays est le document fondateur du "pays ". C'est une démarche majeure en

vue de la constitution d'un vrai espace de projet solidaire. Elle vise à :

Favoriser l'émergence d'un projet global

La pertinence de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle est une réalité fonctionnelle reconnue. La charte de pays devrait, par conséquent, développer davantage la notion de "communauté de destin solidaire " .

La priorité de la charte de Pays consiste en une analyse d'ensemble sur la base des éléments relevés dans la charte initiale de l'Aire urbaine. Il s'agit de respecter la continuité des stratégies de développement, fondée sur la complémentarité et la solidarité des territoires ruraux et urbains.

Articuler les différentes politiques à conduire

La configuration particulière de l'Aire urbaine au croisement de trois départements exige une coordination du projet global tenant compte tout particulièrement : du rôle moteur des deux communautés d'agglomération, de l'émergence de plusieurs communautés de communes, de la persistance d'un certain nombre de communes isolées, de la zone commune avec le Parc naturel régional des Ballons des Vosges, des coopérations potentielles transfrontalières, de l'appartenance des noyaux urbains de l'Aire urbaine au réseau de Villes interrégional Rhin Sud.

Se mettre en conformité avec les documents stratégiques régionaux

La charte de Pays constitue l'opportunité d'articuler les stratégies de développement de l'Aire urbaine avec les documents sur lesquels les grandes décisions régionales s'appuient :

Le " Porter à penser " de l'Etat, en cours d'élaboration dont un chapitre est dédié à l'Aire urbaine,
Le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT), en cours d'élaboration, où l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle apparaît comme un pôle d'ouverture au niveau régional,

Le Docup et complément de programmation, qui consacrent la mesure 8 au développement de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle.

La charte de Pays considère trois paramètres traduisant une approche globale et fédératrice :

- Le contexte socio-économique et politique local,
- Les imbrications territoriales locales et régionales,
- La continuité de la démarche pays avec la coopération initiée localement.