



SAINT-LOUIS
 MULHOUSE
 BELFORT
 MONTBÉLIARD
 NEUCHÂTEL
 VESOUL
 BESANÇON
 DOLE
 DIJON
 CHALON-SUR-SAÔNE
 CREUSOT MONTCEAU

ALSACE
 FRANCHE-COMTÉ
 BOURGOGNE



Structuration métropolitaine de l'espace Rhin-Rhône



Juillet 2012



Sommaire

Introduction	5
Aménagement de l'espace	6
Transport et déplacements	12
Économie	28
Grands équipements	36
Frontière et transfrontalité	50
Conclusion	70

Introduction

Le présent rapport constitue à la fois un « portrait de territoire » et une interrogation sur la problématique métropolitaine propre à l'espace Rhin-Rhône :

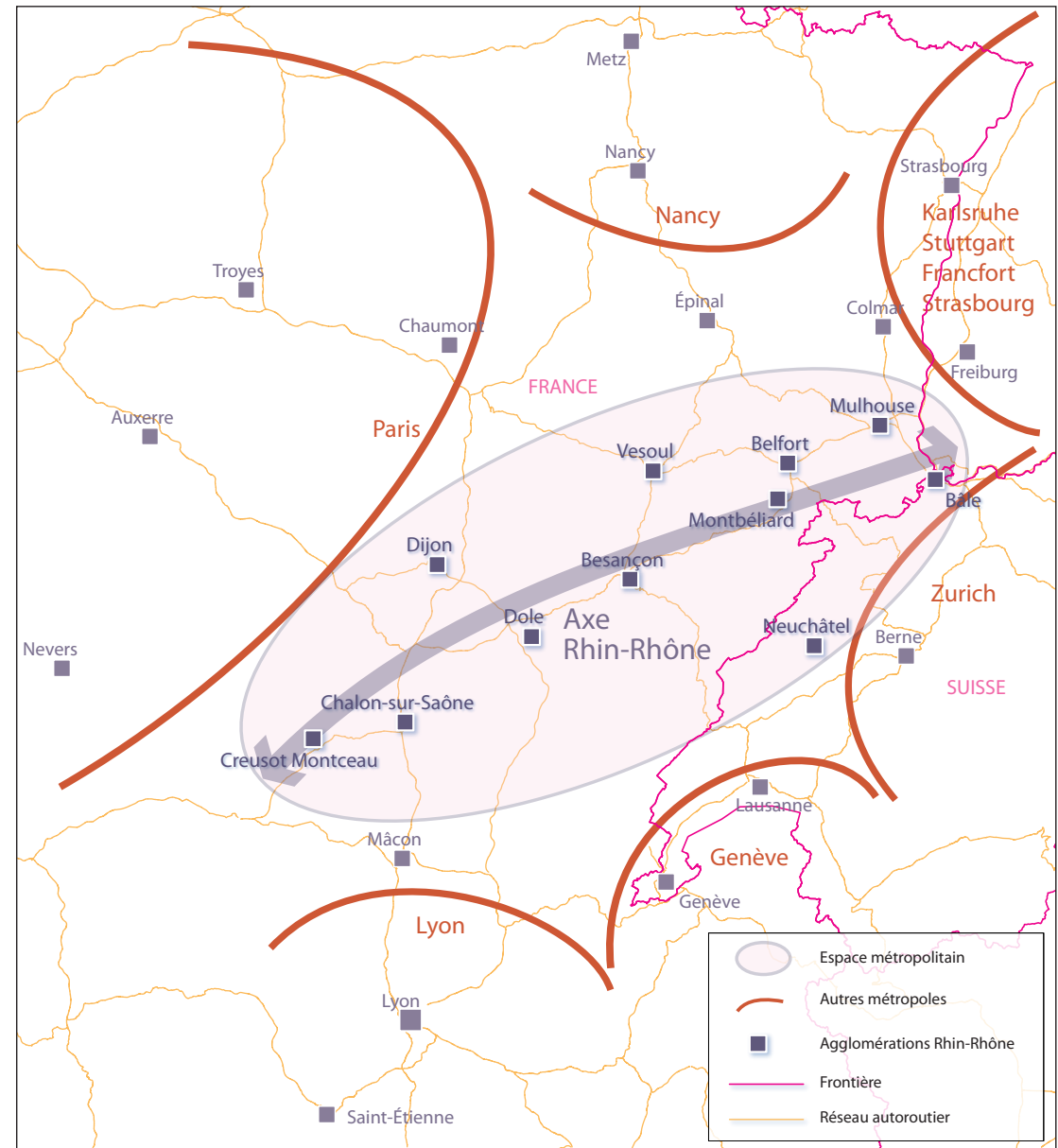
- Quels liens entre les villes du réseau?
- Quelle dimension métropolitaine des différentes villes du réseau?
- Quels systèmes relationnels et quelle articulation entre ces systèmes?

L'étude est susceptible d'éclairer la mise en place progressive des pôles métropolitains qui comportent quatre domaines de compétence :

- Aménagement de l'espace par la coordination des schémas de cohérence territoriale,
- Développement des infrastructures et des services de transport au sens des articles L. 1231-10 à L. 1231-13 du code des transports,
- Développement économique,
- Promotion de l'innovation, de la recherche, de l'enseignement supérieur et de la culture,

Ces compétences doivent permettre la promotion d'un modèle de développement durable du pôle métropolitain et l'amélioration de la compétitivité et de l'attractivité de son territoire, ainsi que l'aménagement du territoire infra-départemental et infra-régional.

La métropole Rhin-Rhône, au coeur de grands sillons européens



Cartographie : AUTB, 2012

Aménagement de l'espace

L'espace Rhin-Rhône, un quasi continuum d'aires urbaines

L'INSEE a redéfini le découpage en aires urbaines. Ce zonage a pour objectif d'avoir une vision des aires d'influences des villes (au sens unités urbaines) sur le territoire. Ce nouveau zonage est basé sur les données du recensement de population de 2008 et plus particulièrement l'emploi et les déplacements domicile-travail.

L'espace Rhin-Rhône compte ainsi 16 « grandes » aires urbaines de plus de 10 000 emplois. Ces territoires sous influence urbaine se sont étendus entre 1999 et 2008 de telle sorte que les aires urbaines forment aujourd'hui un quasi continuum de Montceau-les-Mines à Bâle.

Entre 1999 et 2008, la périurbanisation se poursuit. Les emplois se concentrent dans les grands pôles urbains, alors que de nombreux ménages font le choix de s'en éloigner. Un grand nombre de communes ont donc intégré l'espace d'influence des aires urbaines.

DEFINITIONS

En France, le zonage en aires urbaines de 2010 s'appuie sur les définitions suivantes :

- un **pôle** est une unité urbaine d'au moins 1 500 emplois. Une **unité urbaine** est une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants ;

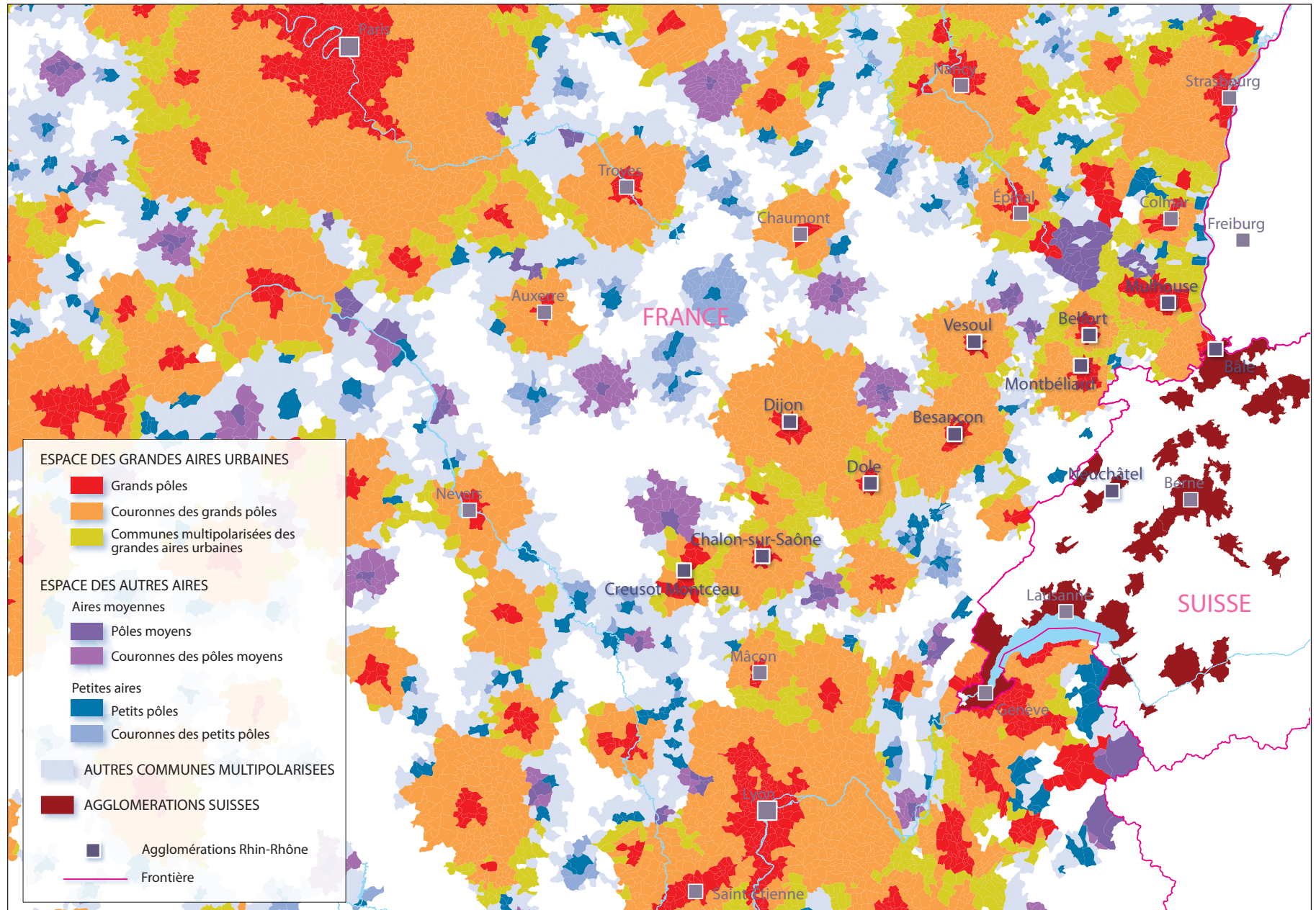
- une **aire** est composée d'un **pôle** et le plus souvent d'une **couronne**. Sa couronne correspond aux communes ou unités urbaines, dont c'est-à-dire l'ensemble des communes ou unités urbaines dont au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans le pôle et les communes attirées par celui-ci, par un processus itératif. On distingue les grandes aires urbaines, basées sur des pôles d'au moins 10 000 emplois, les moyennes aires, basées sur des pôles de 5 000 à moins de 10 000 emplois et les petites aires basées sur des pôles de 1 500 à moins de 5 000 emplois ;

- les **communes multipolarisées des grandes aires urbaines** sont les communes situées hors des aires, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles.

- les **autres communes multipolarisées** sont les communes situées hors de l'espace des grandes aires urbaines, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires (qu'elles soient grandes, moyennes ou petites) ;

- les **communes isolées hors influence des pôles** sont les communes restantes.

En Suisse, les agglomérations est le concept qui se rapproche le plus des aires urbaines françaises. Elles sont définies par l'Office fédéral de la statistique en fonction de critères statistiques, afin de permettre la comparaison entre des espaces urbains inégalement délimités sur le plan institutionnel. Font partie de ces critères: le nombre d'habitants et l'évolution de la population, le lien de continuité de la zone bâtie, le rapport entre la population active occupée et la population résidente, la structure économique et les relations avec la zone centrale de l'agglomération via les pendulaires. Un des critères les plus importants pour attribuer une commune à une agglomération est la part de pendulaires sortant en direction d'une zone centrale d'agglomération.



Sources : INSEE, Office Fédéral de la Statistique, Cartographie : AUTB, 2012



Une majorité d'aires urbaines en croissance démographique

L'espace Rhin-Rhône forme un quasi-continuum d'aires urbaines de taille moyenne. Dijon, l'aire urbaine la plus peuplée avec 373 574 habitants en 2009, est seulement la 25^{ème} plus grande aire urbaine française, devant Mulhouse (34^{ème}) et Besançon (41^{ème}).

La dynamique démographique n'est pas celle des régions de l'Ouest, du Sud de la France, et de la région Rhône-Alpes, mais une majorité d'aires urbaines est tout de même en croissance. L'ensemble des grandes aires urbaines de l'espace Rhin-Rhône compte en 2009 près de 1,8 million d'habitants. La croissance annuelle moyenne entre 1999 et 2009 est de +0,38 %.

La partie Ouest autour de Besançon et Dijon croît plus vite que la partie Est autour de Belfort et Mulhouse, excepté la zone frontalière de Saint-Louis qui enregistre une croissance de 1 % par an. Seules trois aires urbaines perdent de la population : Montbéliard, Montceau-les-Mines et surtout Le Creusot (-4 000 habitants en 10 ans).

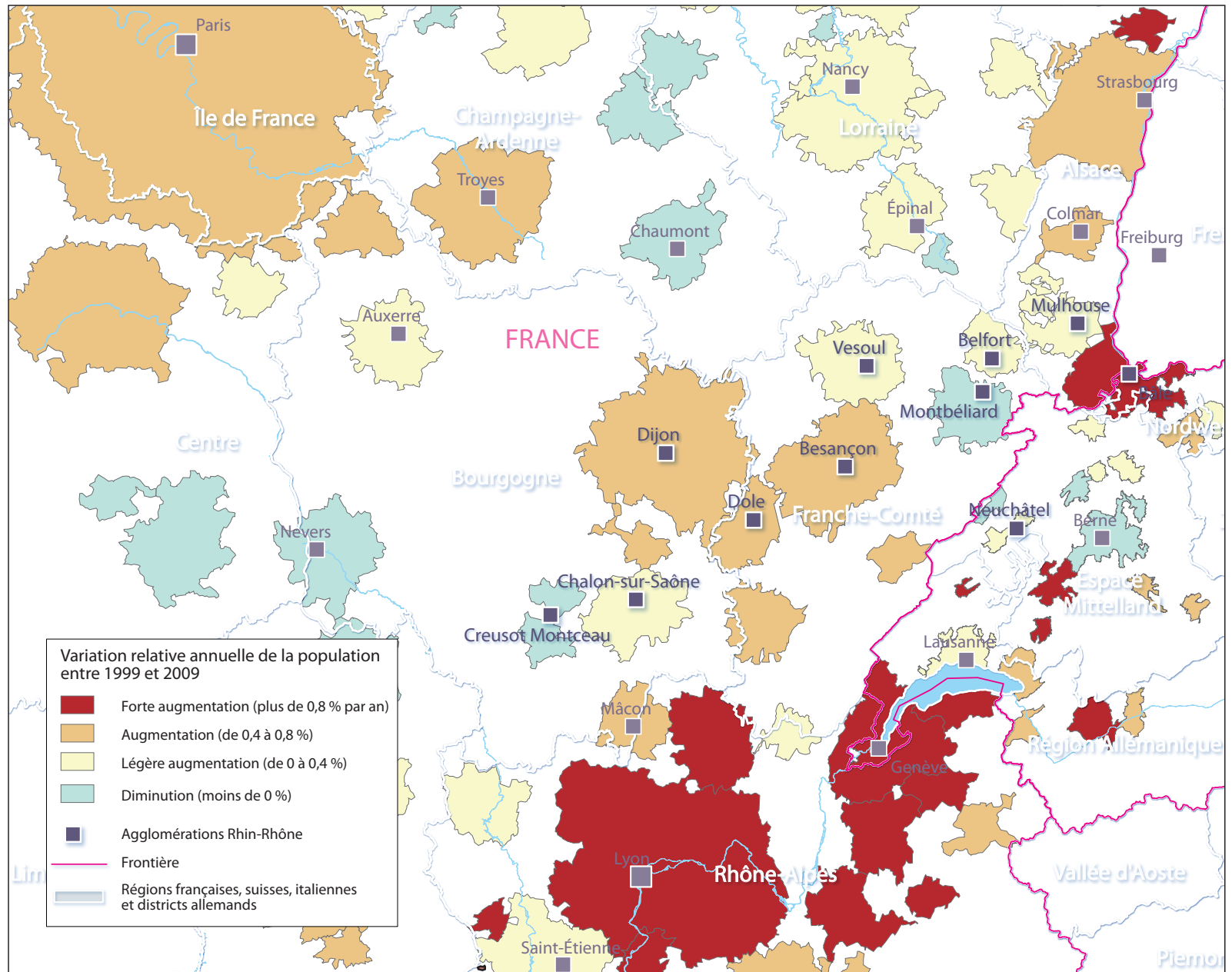
Ces aires urbaines sont dans l'ensemble peu attractives. Leurs gains de population proviennent essentiellement de l'excédent de naissances sur les décès.

Côté Suisse, la croissance des agglomérations est modérée, exceptée dans l'agglomération de Bâle et de Genève.

La population des grandes aires urbaines de l'espace Rhin-Rhône

	2009	évolution 1999-2009 (brute et en % par an)	
Dijon	373 574	+15 393	0,42 %
Mulhouse	281 692	+9 969	0,36 %
Besançon	244 449	+17 156	0,73 %
Montbéliard	162 650	-990	-0,06 %
Chalon-sur-Saône	132 823	+4 614	0,35 %
Belfort	112 693	+3 956	0,36 %
Bâle (SUI) - Saint-Louis (partie française)	90 174	+8 286	0,97 %
Dole	65 508	+2 838	0,44 %
Vesoul	59 244	+1 930	0,33 %
Lons-le-Saunier	58 049	+2 700	0,48 %
Montceau-les-Mines	46 050	-1 636	-0,35 %
Le Creusot	38 190	-4 000	-0,99 %
Beaune	35 593	+2 562	0,75 %
Thann - Cernay	31 541	+1 112	0,36 %
Pontarlier	30 296	+1 670	0,57 %
Guebwiller	29 529	+1 064	0,37 %

Source : INSEE - Recensement de la population 2009



Sources : INSEE, Office Fédéral de la Statistique, Cartographie : AUTB, 2012

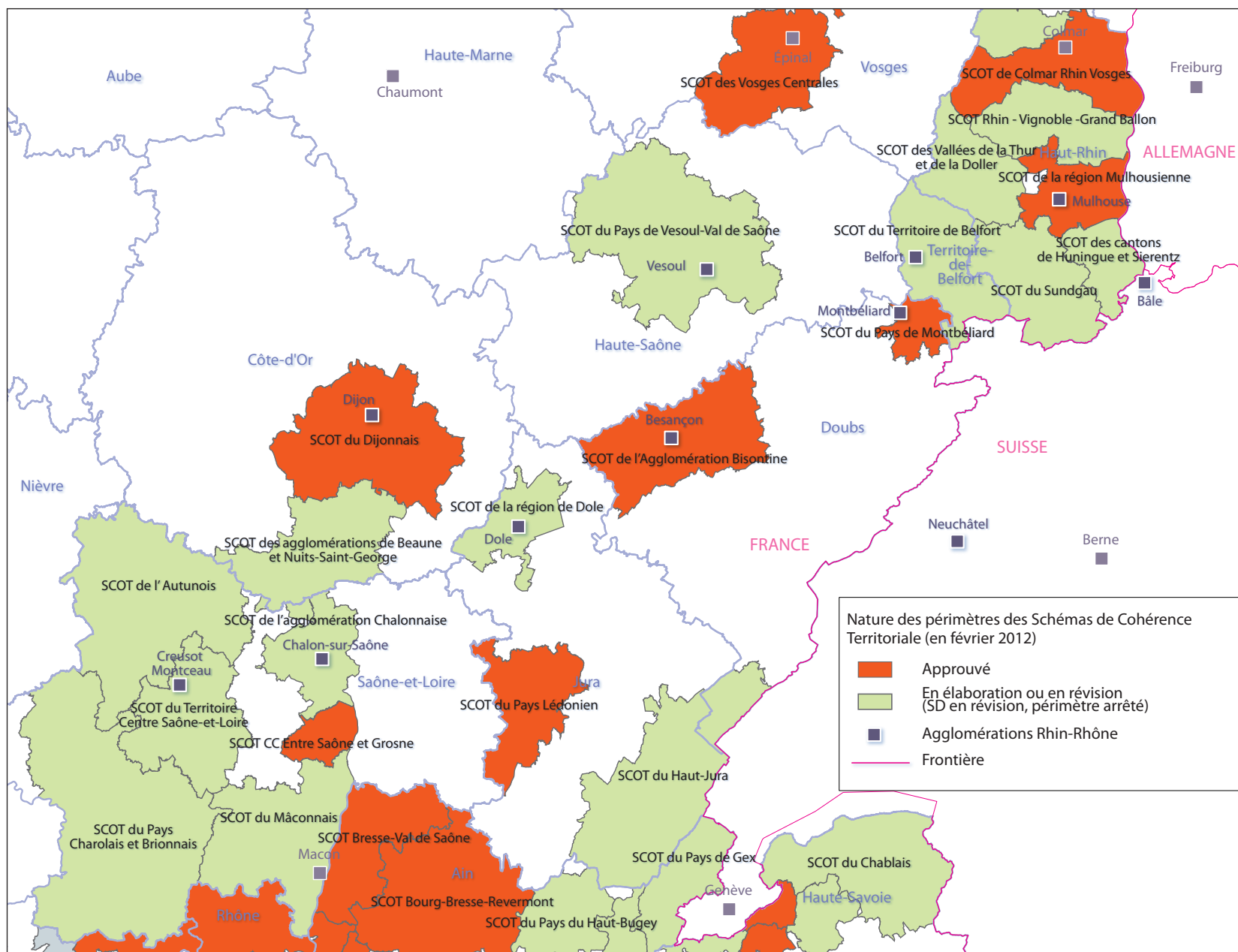


Les principales villes bientôt toutes dotées d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Créés par la loi SRU du 13 décembre 2000, les schémas de cohérence territoriale (SCoT) sont des documents de planification intercommunale qui fixent les axes de priorités et les objectifs partagés par tous dans l'organisation future du territoire dans une perspective de développement durable. Ils remplacent les schémas directeurs.

Le SCoT fixe des objectifs partagés par les communes en matière d'aménagement et d'urbanisme en tenant compte sur l'ensemble du territoire des politiques publiques en matière d'habitat, de déplacement, de développement économique et touristique, d'implantations commerciales, de protection de l'environnement, ...

Le principe de l'urbanisation limitée en l'absence de SCoT, s'applique actuellement aux seules communes situées à moins de 15 kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants. A compter du 1^{er} janvier 2013, il s'appliquera aux communes situées à moins de 15 kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 15 000 habitants et à compter du 1^{er} janvier 2017, à toutes les communes.



Sources : Fédération nationale des SCOT, Cartographie : AUTB, 2012

Transport et déplacements

Des déplacements domicile-travail modestes entre les agglomérations

Des flux marqués dans le quart nord-est

Le Rhin supérieur présente une forte densité de population. Elle s'élève à 277 habitants / km² en 2008. Dans l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Delle, elle est de 248 hab / km². Ces espaces présentent un maillage fin de grandes aires urbaines (plus de 10 000 emplois). On est à la fois dans un contexte «intercité» mais aussi périurbain. En raison de cette forte densité de population, de la proximité entre les aires urbaines, les déplacements domicile-travail sont importants entre ces aires urbaines. On compte par exemple plus de 9 600 navettes entre Belfort et Montbéliard, 7 500 entre Mulhouse et l'aire urbaine de Saint-Louis, 4 500 entre Mulhouse et Colmar. On relève également près de 1 900 navettes entre les aires urbaines de Strasbourg et de Mulhouse, et cela malgré les 100 km les séparant.

Dans les autres secteurs des flux de déplacements plus faibles

La Franche-Comté présente une densité de 72 habitants / km², la Côte d'Or de 56 habitants / km² et la Saône-et-Loire de 64 habitants / km². Les aires urbaines sont en contact. Il s'agit d'ailleurs de l'une des particularités du réseau métropolitain Rhin-Rhône. Mais elles sont également beaucoup plus étendues. Les distances séparant les centres des agglomérations, plus denses, sont donc beaucoup plus importantes. Les flux entre les aires urbaines sont donc des flux plus ténus. On comptabilise par exemple 1 400 navettes entre Montbéliard et Besançon, 2 000 navettes entre Dole et Besançon et 2 300 entre Dole et Dijon. Près de 800 navettes sont réalisées entre les deux capitales régionales : Dijon et Besançon, distantes de moins de 80 km à vol d'oiseau. Le pouvoir d'attraction de Paris ou de Lyon peut être constaté.

Au final, on est plus dans une logique de relation de « proche en proche » où chaque aire urbaine a des communications privilégiées avec les aires urbaines voisines.

Des déplacements frontaliers importants vers la Suisse, marqués dans le quart nord-est

Plus de 30 000 navettes à destination de la Suisse s'effectuent depuis les aires urbaines du Haut-Rhin, de Belfort et de Montbéliard. 2 400 navettes sont effectuées depuis Pontarlier vers la Suisse. Ce chiffre s'élève à 400 pour Besançon. Ces déplacements se réalisent dans un seul sens comme le montre la photo ci-dessous qui présente les flux routiers sur l'A 35 à Saint-Louis. On remarque très nettement la prépondérance des flux à destination de la Suisse. Les flux domicile-travail de la Suisse vers la France sont quasi inexistantes.

Les flux à destination de l'Allemagne depuis les aires urbaines du quart nord-est sont plus modestes : un peu plus 2 600 navettes.

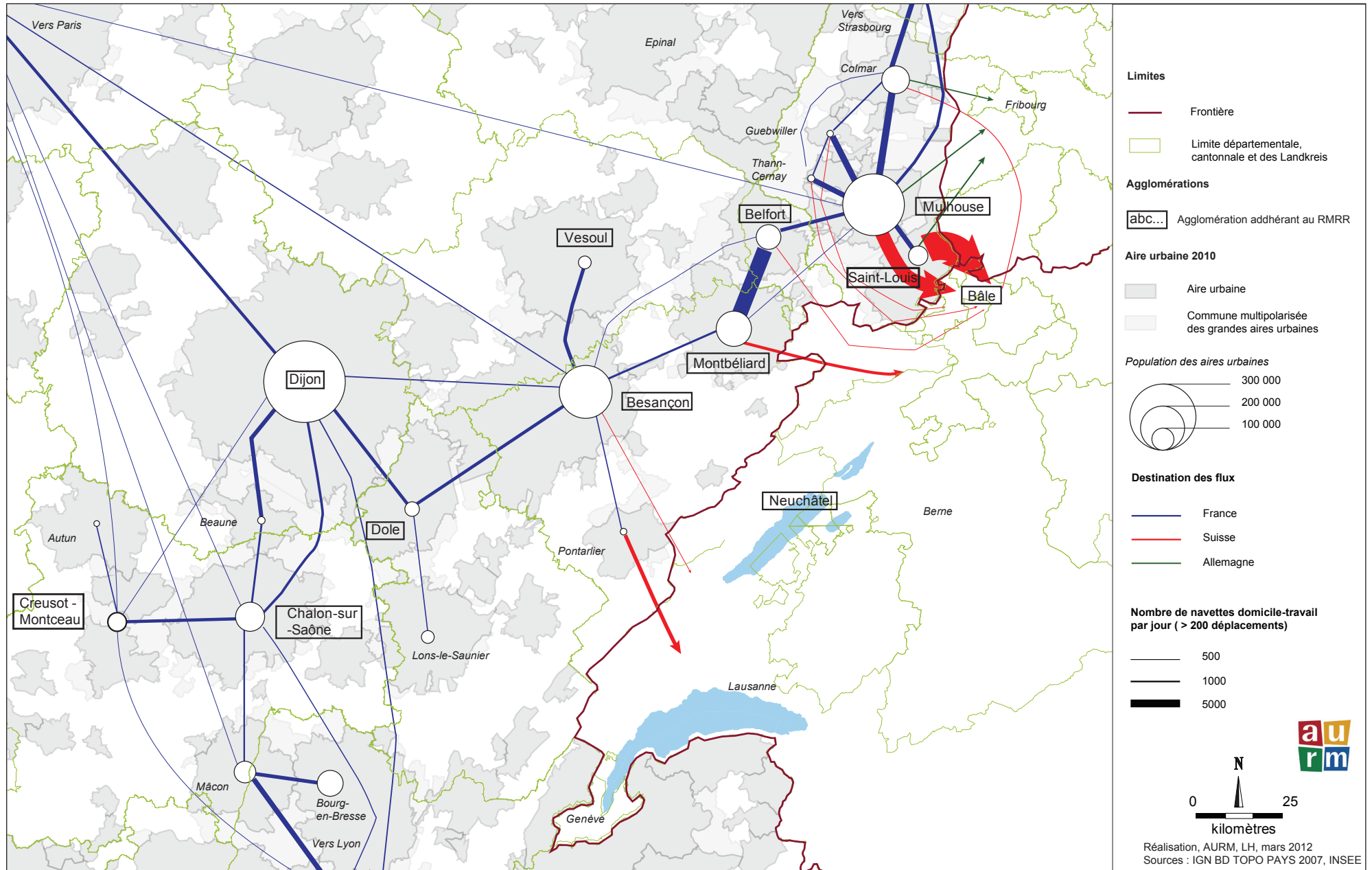
L'A 35 à Saint-Louis, à proximité de la frontière Suisse



Source : AURM

METHODE

Le travail portant sur les navettes domicile-travail s'est calé sur les 19 grandes aires urbaines (plus de 10 000 emplois) des départements du Haut-Rhin, du Territoire de Belfort, de la Haute-Saône, du Doubs, du Jura, de la Côte D'or et de la Saône-et-Loire. Les aires urbaines du Creusot et de Montceau ont été regroupées. Les flux entre les différentes aires urbaines et les principaux pôles extérieurs ont été représentés. Les navettes domicile-travail correspondent à des personnes physiques.



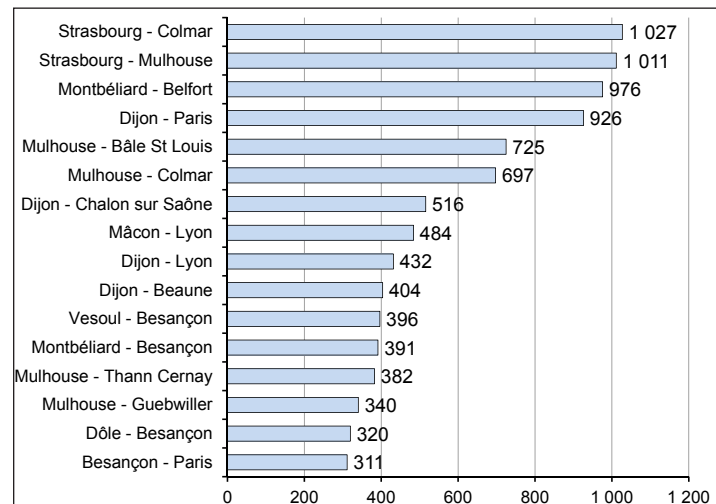


Des déplacements domicile études relativement homogènes

Des déplacements domicile-étude ténus mais plus métropolitains que les déplacements domicile-travail

A la différence des déplacements domicile-travail, les navettes domicile-études présentent des volumes de flux réduits. Par exemple, moins de 1 000 navettes domicile-études sont effectuées quotidiennement entre Belfort et Montbéliard alors qu'on relève 9 600 navettes domicile-travail. Certes sur de courtes distances on remarque que les navettes domicile-travail sont majoritaires. Toutefois, sur les plus longues distances, les volumes de flux domicile-études se rapprochent des navettes domicile travail. Les étudiants, pour notamment économiser le coût d'un logement, en restant chez leurs parents, sont prêts à réaliser des déplacements sur une distance plus longue que les migrants domicile-travail. Les étudiants se déplacent plus facilement d'une ville à une autre sur de plus longues distances.

Les principaux flux domicile-études (> 300) entre les aires urbaines de Rhin-Rhône en nombre de navettes.



Source : INSEE RP 2008

Les déplacements domicile-études se révèlent donc être plus métropolitains que les déplacements domicile-travail qui sont quant à eux plus de proximité.

Des flux sortant du réseau métropolitain

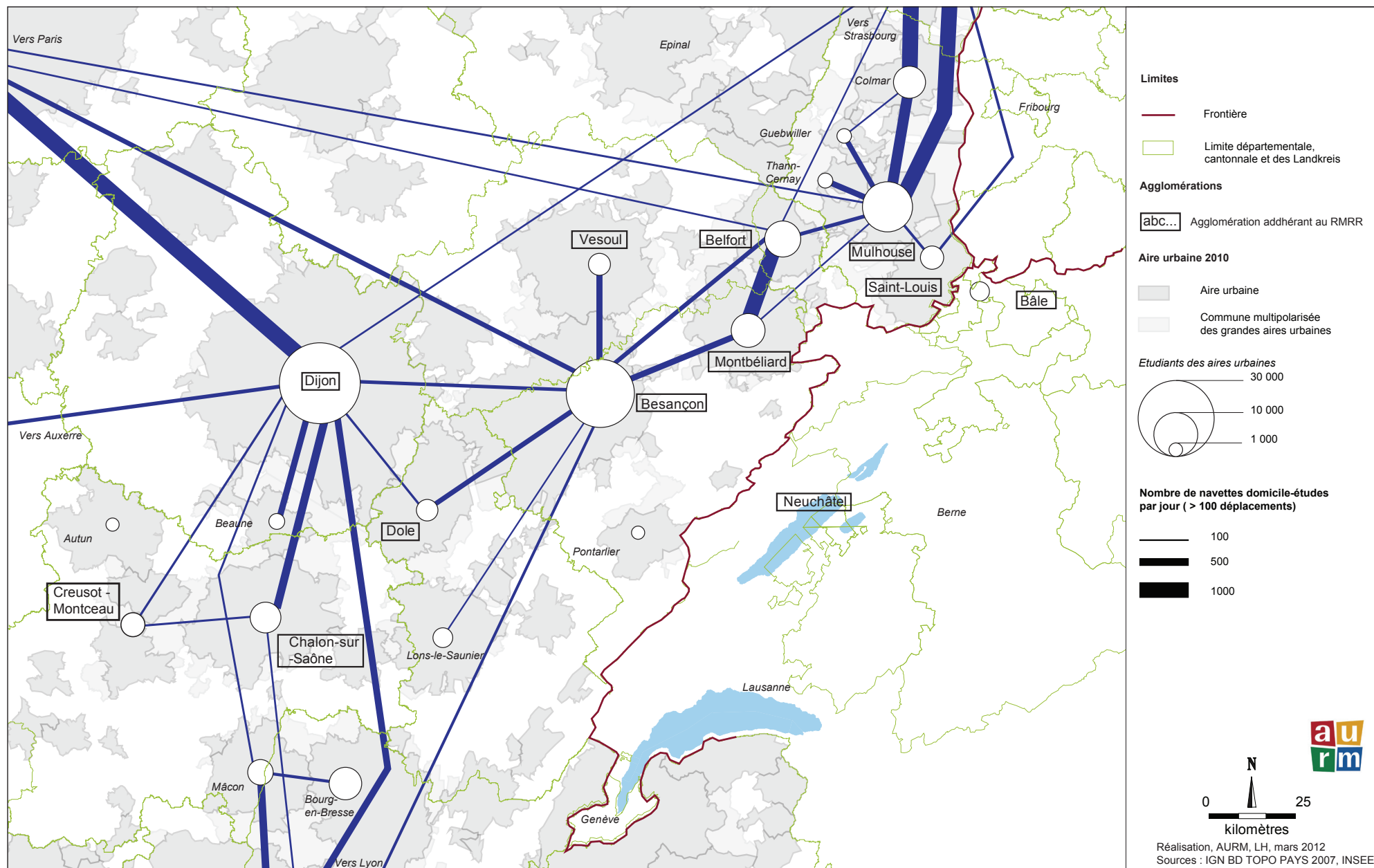
L'attraction exercée par des pôles universitaires extérieurs comme Strasbourg, Lyon ou Paris est à relever. Pour les liaisons Dijon-Paris ou Strasbourg-Mulhouse, on compte environ 1 000 navettes. Sur l'axe Dijon-Lyon près de 500. Cela s'explique également par l'offre de formation également très importante. D'une façon générale, l'étudiant accepte plus facilement de parcourir une distance plus importante que l'actif dont le budget temps consacré aux déplacements au cours d'une journée s'élève à une heure en moyenne.

Très peu de déplacements transfrontaliers

Très peu de déplacement domicile-études franchissent les frontières. On en compte moins de 200 originaires du quart nord-est du réseau métropolitain. Toutefois, ce chiffre est à nuancer. En effet, ces déplacements ne sont pas forcément recensés. Par exemple, de nombreux étudiants réalisent des stages dans les entreprises pharmaceutiques et chimiques de la région bâloise sans pour autant être comptabilisés par l'INSEE. A cela s'ajoute également l'existence de formations trinacionales. Par exemple l'Université de Haute Alsace, la Berufsakademie Lörrach et la Fachhochschule Nordwestschweiz proposent des formations transfrontalières en Management de Projets Techniques.

METHODE.

Le travail portant sur les navettes domicile-études s'est calé sur les 19 grandes aires urbaines (plus de 10 000 emplois), comme pour les déplacements domicile-travail à l'échelle des départements du Haut-Rhin, du Territoire de Belfort, de la Haute-Saône, du Doubs, du Jura, de la Côte D'or et de la Saône-et-Loire. Les aires urbaines du Creusot et de Montceau ont été fusionnées. Les flux entre les différentes aires urbaines et les principaux pôles extérieurs ont été représentés. Seuls les étudiants de 18 ans et plus ont été pris en compte.





Le TGV Rhin-Rhône : la connexion entre la Suisse, le Sud du Rhin supérieur, la Franche-Comté et la Bourgogne.

Un réseau ferré à cheval entre trois États et trois régions côté français

L'ensemble du réseau ferroviaire Rhin-Rhône est à cheval sur trois États : France, Allemagne, Suisse. Chacun des États a une politique et une organisation ferroviaire qui lui est propre. Trois autorités organisatrices pour le transport TER sont présentes côté français : Régions Bourgogne, Franche-Comté et Alsace. Elles ont également chacune des politiques de dessertes, de tarifications etc. spécifiques.

Une offre très hétérogène

L'offre est massive côté Suisse. Environ 200 trains / jour circulent sur Bâle-Zurich, Berne-Zurich ou bien encore entre Lausanne et Genève. Cette importante offre est l'une des traductions du projet Rail 2000. Ce dernier consiste en un vaste programme de développement du réseau ferroviaire suisse, visant à proposer des services plus rapides et plus fréquents, adaptés aux besoins des voyageurs du XXI^{ème} siècle.

Côté Allemand, l'offre est également importante sur l'axe Bâle-Fribourg avec environ 90 trains / jour.

En France, l'offre est plus hétérogène. Elle est forte en Alsace. Depuis la régionalisation de 1997, l'offre TER a connu un fort développement. La ligne TER 200 Strasbourg-Mulhouse-Bâle assure une desserte cadencée à l'heure et à la demi-heure aux heures de pointes. En Franche-Comté l'offre est plus modeste. Elle se concentre principalement sur l'axe Belfort-Montbéliard-Besançon-Viotte-Dole-Dijon avec des offres oscillant de 36 à 48 circulations / jour suivant les sections. En Bourgogne, une démarche pour cadencer le réseau a été initiée. La Section Dijon / Beaune propose une offre de 85 trains/jour.

Peu de connexions transfrontalières

Le territoire présente très peu de connexions ferroviaires transfrontalières mise à part la ligne Mulhouse / Bâle qui avec ses 95 trains / jour est la connexion la plus importante. En décembre 2012, la ligne Mulhouse-Müllheim (Allemagne)

va être réactivée : de 10 à 12 circulations seront proposées. La ligne Belfort-Delle va être mise en service en 2014. Elle desservira également par la même occasion la gare de Belfort-Montbéliard TGV. L'offre sur l'axe Besançon-Morteau-La Chaux de fond est très modeste : un peu plus de 10 circulations par jour. Les trains sont en terminus à la Chaux de Fond. Le voyageur doit donc effectuer une correspondance pour rejoindre Neuchâtel. Aucun train n'assure de dessertes transfrontalières directes. Les seules dessertes directes sont assurées par les TGV.

L'une des difficultés réside dans la connexion des réseaux ferroviaires entre États, régions et avec les LGV. Les infrastructures ferroviaires sont différentes entre les États (alimentation électrique, signalisation, équipements de sécurité...). Pour pouvoir assurer des liaisons transfrontalières, il faut disposer d'un matériel roulant adapté, capable de circuler sur des réseaux différents. C'est par exemple le cas des TGV Lyria qui assurent les liaisons entre Paris et la Suisse. De nouvelles rames Euroduplex circulent depuis janvier 2012 entre Paris et Zurich. Elles sont compatibles pour les réseaux français et suisse.

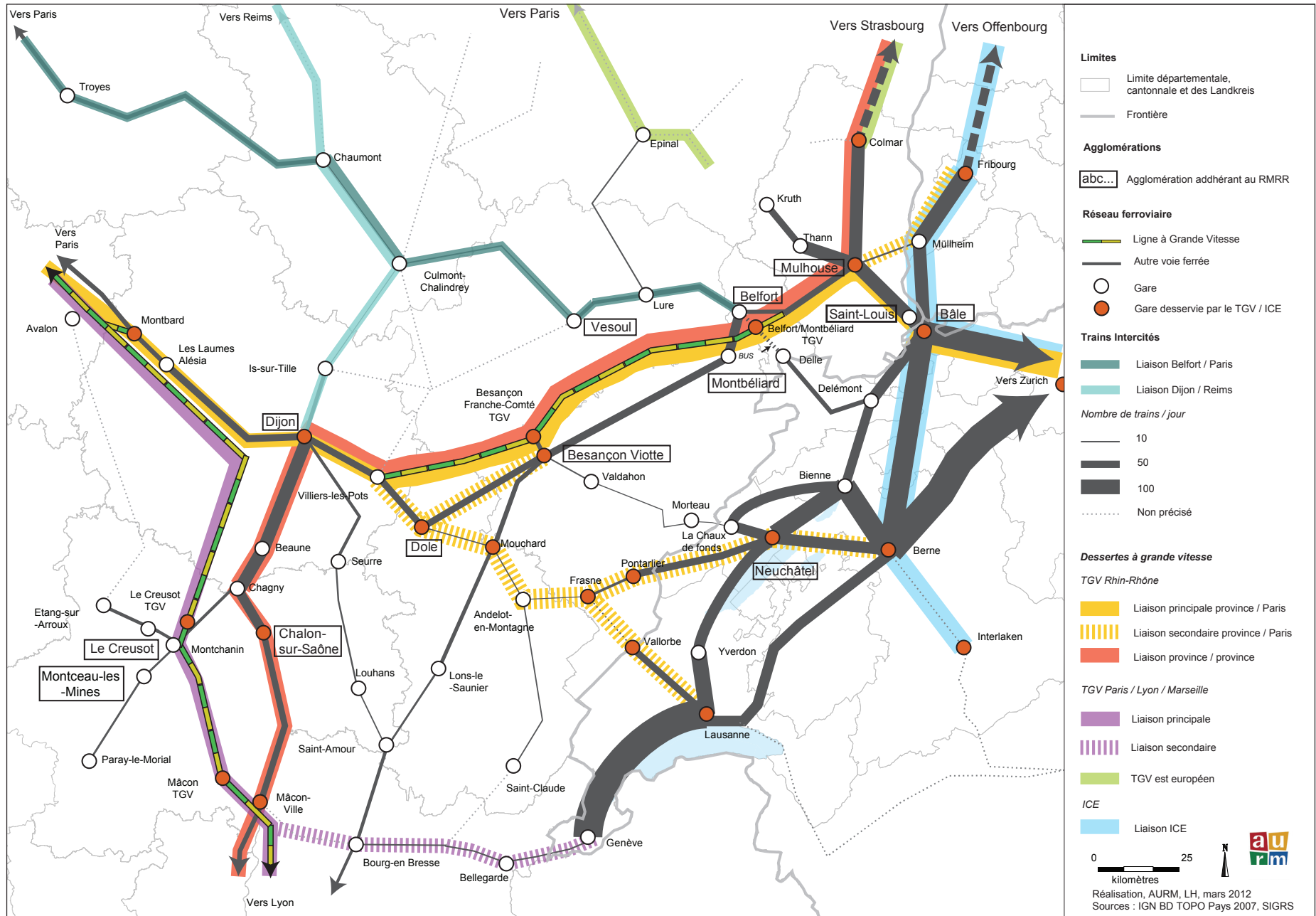
TER, trains intercitys, TGV, ICE

Trois offres TGV sont présentes dans le réseau métropolitain : TGV Est Européen au nord-Est, TGV Paris / Lyon / Marseille à l'Ouest et le TGV Rhin-Rhône. Ce dernier dessert la plupart des agglomérations appartenant au réseau. La présence de trains Intercités entre Dijon et Reims ainsi qu'entre Belfort / Vesoul/Troyes / Paris est à relever. A cela s'ajoutent les ICE partant d'Interlaken, Berne ou Zurich, Basel en Suisse et à destination de l'Allemagne du Nord.

Seul le TGV Rhin-Rhône connecte l'ensemble des territoires et relie les systèmes ferroviaires grande vitesse et TER entre eux. Ce sont souvent les dessertes TGV qui assurent les dessertes transfrontalières notamment en Franche-Comté.

METHODE.

Le nombre de circulations ferroviaires a été compté pour un jour courant de semaine entre les principales agglomérations du pôle métropolitain. L'offre est issue des fiches horaires en vigueur au premier semestre 2012. Les dessertes TGV, ICE et Intercités sont représentées au moyen de traits de couleur.





Des projets ferroviaires allant des enjeux européens aux enjeux d'agglomérations

Le réseau métropolitain Rhin-Rhône situé sur l'axe Méditerranée / Mer du Nord...

Le Réseau TransEuropéen de Transport (RTET) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union Européenne. En avril 2004, une liste de 30 projets prioritaires a été arrêtée. L'axe ferroviaire prioritaire n° 24 : Lyon / Gênes – Bâle – Duisburg – Rotterdam / Anvers, traverse intégralement le réseau. Il vise notamment à faciliter non seulement le transport des voyageurs mais aussi celui des marchandises. Les tunnels de base suisses du Lötschberg et du Gothard assurent la continuité de l'axe entre l'Allemagne et l'Italie du Nord.

...et au cœur de l'étoile ferroviaire à 3 branches du TGV Rhin-Rhône

De nombreux projets ferroviaires concernant la métropole Rhin-Rhône sont proposés pour inscription dans le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) de novembre 2011 (liste non exhaustive) : 2^{ème} phase de la LGV Rhin-Rhône branche Est, Ouest et Sud; ligne Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon; barreau Est Ouest avec électrification complète de la transversale Nantes / Lyon (électrification en cours ou à l'étude); connexion ferroviaire à l'Euro-Airport; itinéraires d'autoroutes ferroviaires existant à renforcer : Perpignan – Bettembourg et Dijon-Paris.

Les démarches régionales

Le contrat de projet 2007-2013 de la Région Alsace vise à étudier les possibilités d'amélioration des capacités ferroviaires de l'épine dorsale nord-sud en augmentant la capacité au nord de Mulhouse (3^{ème} voie au nord de Mulhouse à hauteur de Bollwiller) et au sud de Mulhouse (DUP évitement de Sierentz) qui pourra être revisité le cas échéant. Le raccordement court de Mulhouse (fin 2012), le Tram-train Mulhouse vallée de la Thur (fin 2010), et la réactivation de la ligne Mulhouse-Müllheim (fin 2012) sont des réalisations concrètes du contrat de projets.

En Franche-Comté, la réouverture de la ligne Belfort-Delle est programmée pour 2014. Elle permettra de desservir non seulement la gare TGV de Belfort / Montbéliard mais aussi de se connecter au réseau ferroviaire Suisse. Le contrat de projet a également lancé une étude sur la valorisation des potentialités fret de la ligne classique Mulhouse / Dijon (gabarit B1). La Bourgogne a inscrit l'amélioration du cadencement Dijon-Lyon.

L'objectif d'inscription de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) dans le RTE-T

La VFCEA est une transversale ferroviaire qui relie Nantes à Mulhouse, via Tours, Nevers, Montchanin et Dijon. L'itinéraire est en grande partie modernisé sauf le tronçon entre Chagny et Nevers, qui reste à électrifier. Les études d'opportunité de l'électrification de la ligne Chagny-Nevers sont inscrites au SNIT et cofinancées par la région Bourgogne et l'État. Les conclusions de l'étude menée au regard des différentes fonctionnalités de l'axe, confirment son intérêt tant pour le développement du fret que pour la desserte et le maillage des territoires. En mettant en relation les ports de la façade atlantique et les couloirs Rhin-Rhône vers l'Allemagne, Bâle ou Turin, la VFCEA représente un potentiel de report de trafics existants mais aussi de nouveaux services frets liés à l'accroissement du trafic maritime et à l'ouverture de l'Europe centrale. Ces perspectives de développement s'expliquent par le fait que la VFCEA est la seule alternative est-ouest, en dehors de la traversée de la région parisienne, en grande partie saturée, et de la liaison Bordeaux-Toulouse-Montpellier, Marseille-Nice, au Sud.

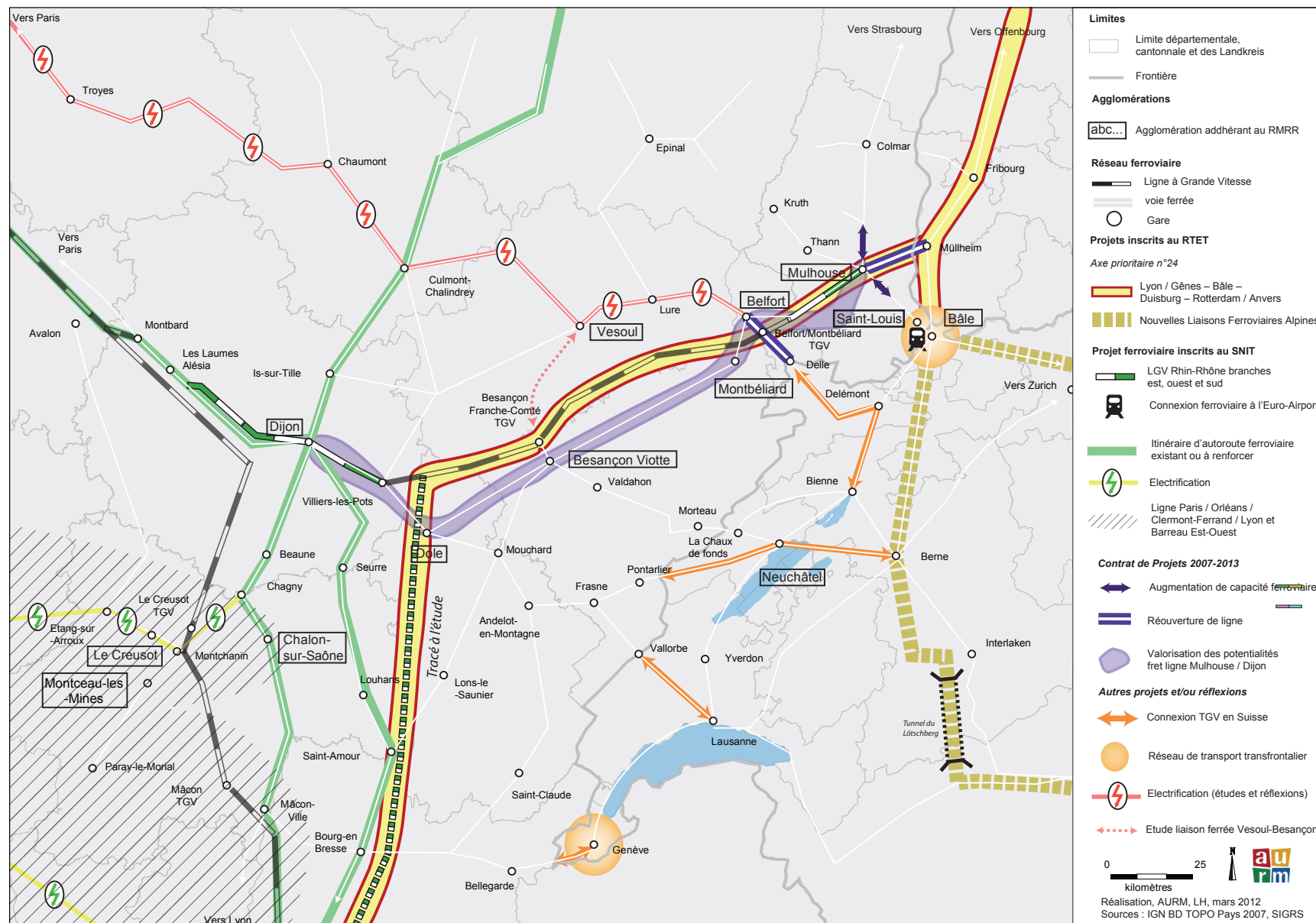
Concernant le transport de voyageurs, la VFCEA, en Bourgogne, est le 3^{ème} axe de transport d'usagers. Elle ouvre avec l'électrification du barreau Chagny-Nevers, des enjeux nouveaux de raccordement de la VFCEA avec la ligne à grande vitesse sud-est, en gare du Creusot-Montchanin TGV.

L'électrification de la ligne 4

La ligne 4 dessert Paris, Troyes, Chaumont, Vesoul, Lure, Belfort et Mulhouse. Seuls le parcours de la section Belfort-Mulhouse et la banlieue parisienne sont électrifiés. L'électrification entre la banlieue parisienne et Troyes est à l'étude. Les élus de Lorraine et de Franche-Comté demandent l'électrification de la section Lure-Belfort pour créer une radiale entre les LGV Est et Rhin-Rhône. La communauté d'agglomération de Vesoul, l'État et RFF ont réalisé une étude de faisabilité sur la possible liaison ferrée entre Besançon et Vesoul. Elle s'est inscrite dans le cadre plus large d'une réflexion sur les débouchés ferroviaires au sud de la Lorraine.

Amélioration des raccordements LGV côté Suisse

Pour améliorer la circulation des TGV en Suisse, des projets sont en cours : nœud de Genève, Lausanne-Vallorbe, Bienne-Belfort (prolongement du train régional Bienne-Delle jusqu'à Belfort), etc. Il s'agit principalement de travaux d'adaptation d'infrastructures et de signalisation.



METHODE.

La carte représente les projets de l'Union Européenne inscrits dans le Réseau TransEuropéen de Transport (RTET). Elle représente ceux inscrits dans le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) ainsi que ceux présents dans les Contrats de Projet 2007-2013 des Régions. Elle fait également figurer les projets de raccordement au LGV depuis la Suisse. D'autres projets figurent également à la demande des collectivités territoriales locales.



L'Euro-Airport : le principal aéroport du réseau

Une riche offre aéroportuaire dans le réseau et à proximité

La présence d'un maillage fin d'aérodromes et d'aéroports est à constater sur la page de droite. Toutefois, seul l'Euro-Airport présente une fréquentation significative avec ses 5 048 000 passagers en 2011.

Dijon-Bourgogne présente une fréquentation de 46 000 passagers et Dole Jura de 3 275 passagers en 2011. La fréquentation de ce dernier devrait augmenter en 2012 avec la mise en place de liaisons commerciales régulières.

Zurich avec ses 24,3 millions de passagers, Genève avec ses 12,7 millions de passagers et Frankfurt avec ses 53 millions de passagers sont situés à proximité du réseau métropolitain. Ils offrent tous les trois des vols courts, moyens et longs courriers. L'aéroport de Bern-Belp a connu une fréquentation de 185 000 passagers en 2011.

Une offre courts et moyens courriers proposée par les trois aéroports principaux du réseau

Depuis avril 2012, l'**aéroport de Dole-Jura** propose des vols réguliers vers Porto, Nice, Gérone. Durant l'été, une offre régulière est proposée à destination de Bastia, Cambridge (Londres) et Tunis.

L'**aéroport de Dijon-Bourgogne** propose quant à lui des vols réguliers vers Bordeaux, Nantes, Toulouse, Southampton. Durant l'été, une offre régulière est proposée à destination des Baléares et de la Corse. Des vols charters sont également organisés.

L'**Euro-Airport** propose une offre vers les principales agglomérations européennes et d'Afrique du Nord. C'est l'aéroport qui propose l'offre la plus importante et qui est le plus fréquenté du réseau avec 5 millions de passagers en 2011.

L'Euro-Airport : l'aéroport le plus accessible du réseau

En voiture, l'Euro-Airport est l'aéroport le plus facilement accessible au plus grand nombre d'agglomérations du réseau métropolitain Rhin-Rhône. Les agglomérations situées au sud du réseau sont plutôt proches des aéroports de Lyon et de Genève. Les agglomérations situées au Nord-Est du réseau présentent des temps de parcours inférieurs à 2 heures pour 3 aéroports (Zurich, l'Euro-Airport, et Strasbourg-Entzheim).

En analysant les temps de parcours ferroviaires on constate que l'accessibilité à l'Euro-Airport est encore plus attrayante. Son rayonnement s'étend jusqu'à Dijon qui se trouve, en temps de parcours, à égale distance temps de Paris-Roissy et de l'Euro-Airport. La création d'une gare en face de l'Euro-Airport renforcera donc considérablement l'attractivité de cet aéroport à l'échelle du réseau métropolitain.

DEFINITIONS

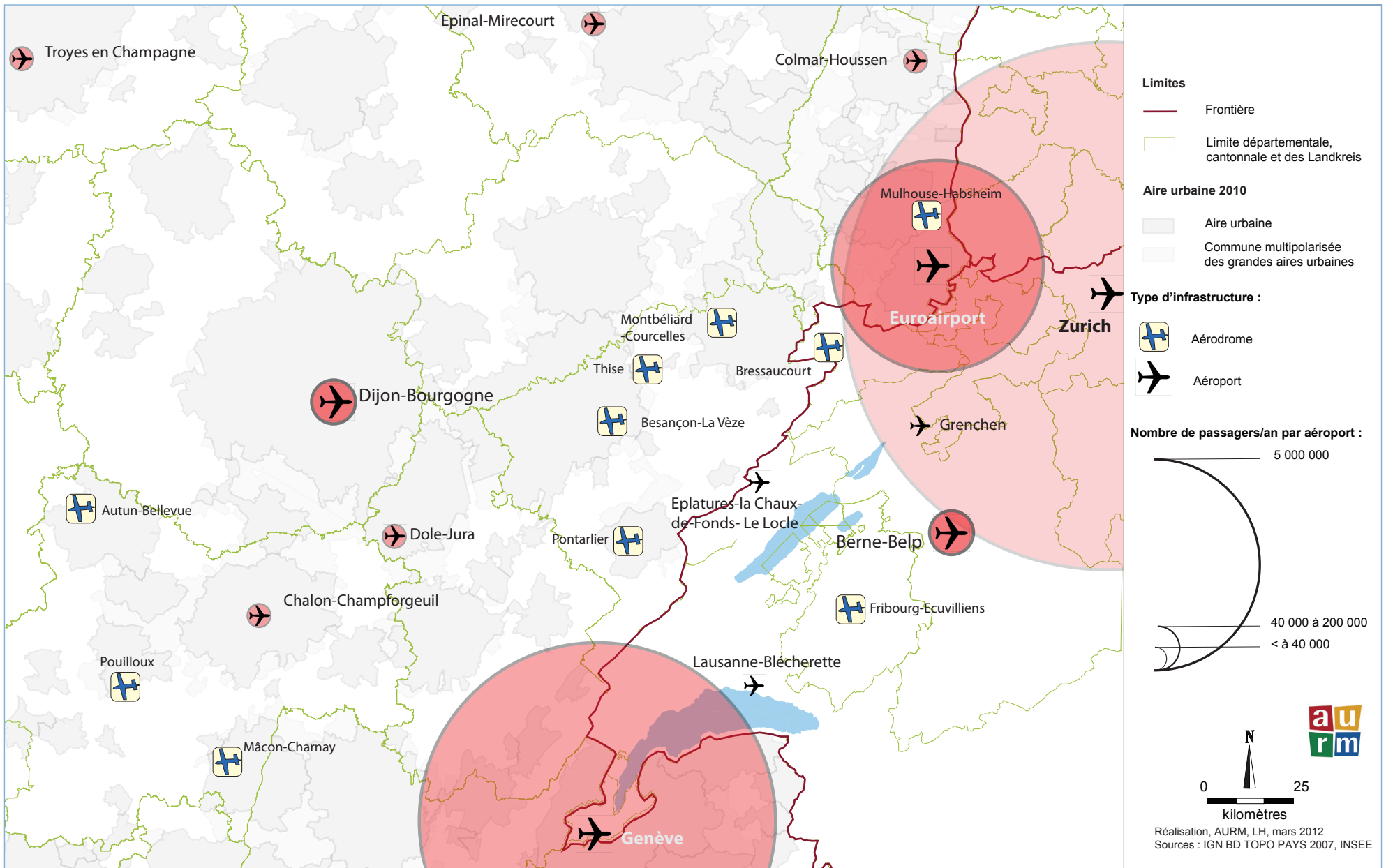
Aéroport : ensemble d'installations construites pour le transport aérien.

Aérodrome : terrain aménagé pour le décollage et l'atterrissage des avions.

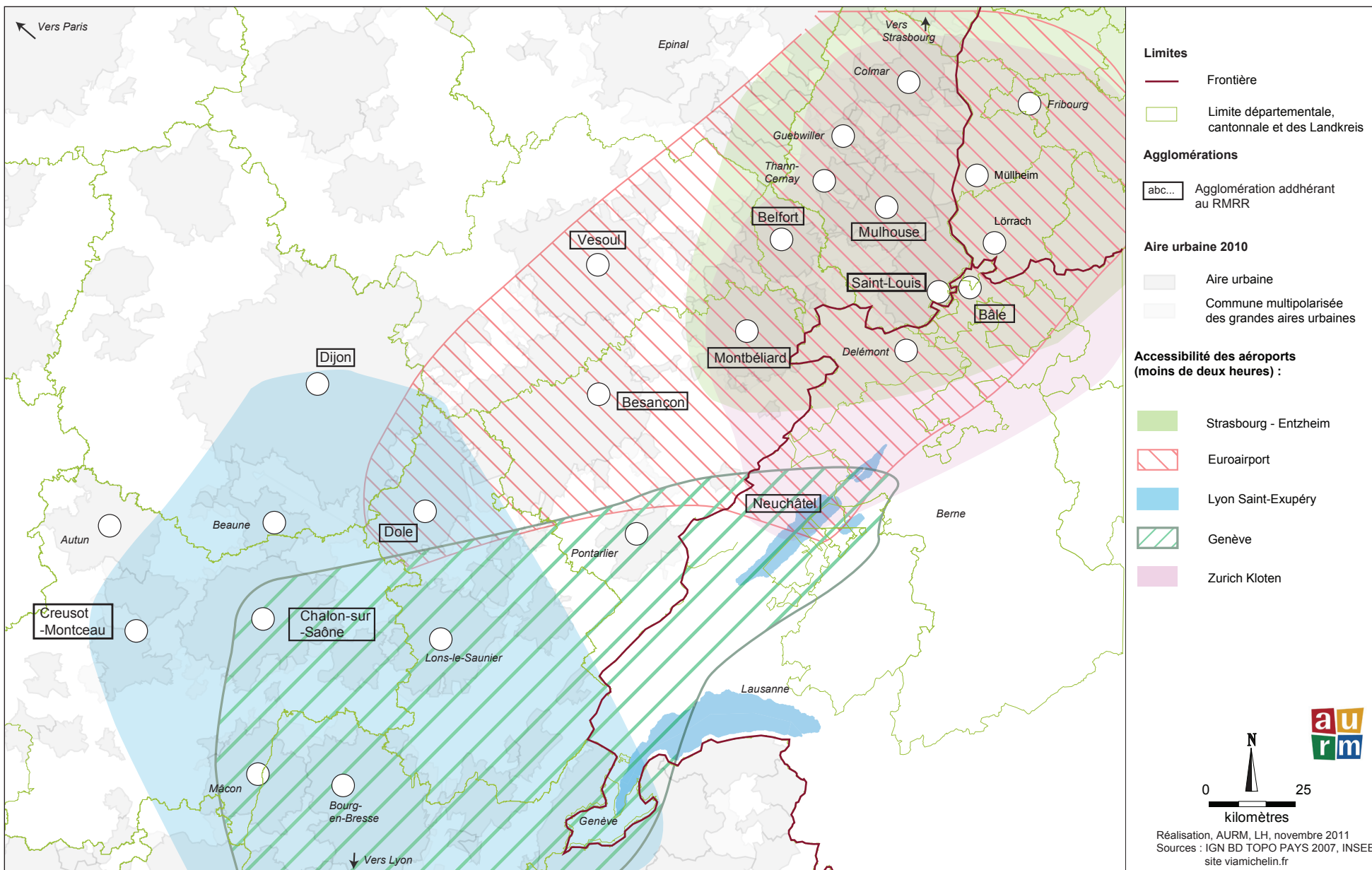
METHODE.

La carte à gauche présente l'ensemble des aéroports et des aérodromes présents dans les départements du Haut-Rhin, du Territoire de Belfort, de la Haute-Saône, du Doubs, du Jura, de la Côte D'or et de la Saône-et-Loire. Il s'agit des aéroports et des aérodromes adhérents à l'union des aéroports français. Les données issues de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) ont été mobilisées pour la partie Suisse.

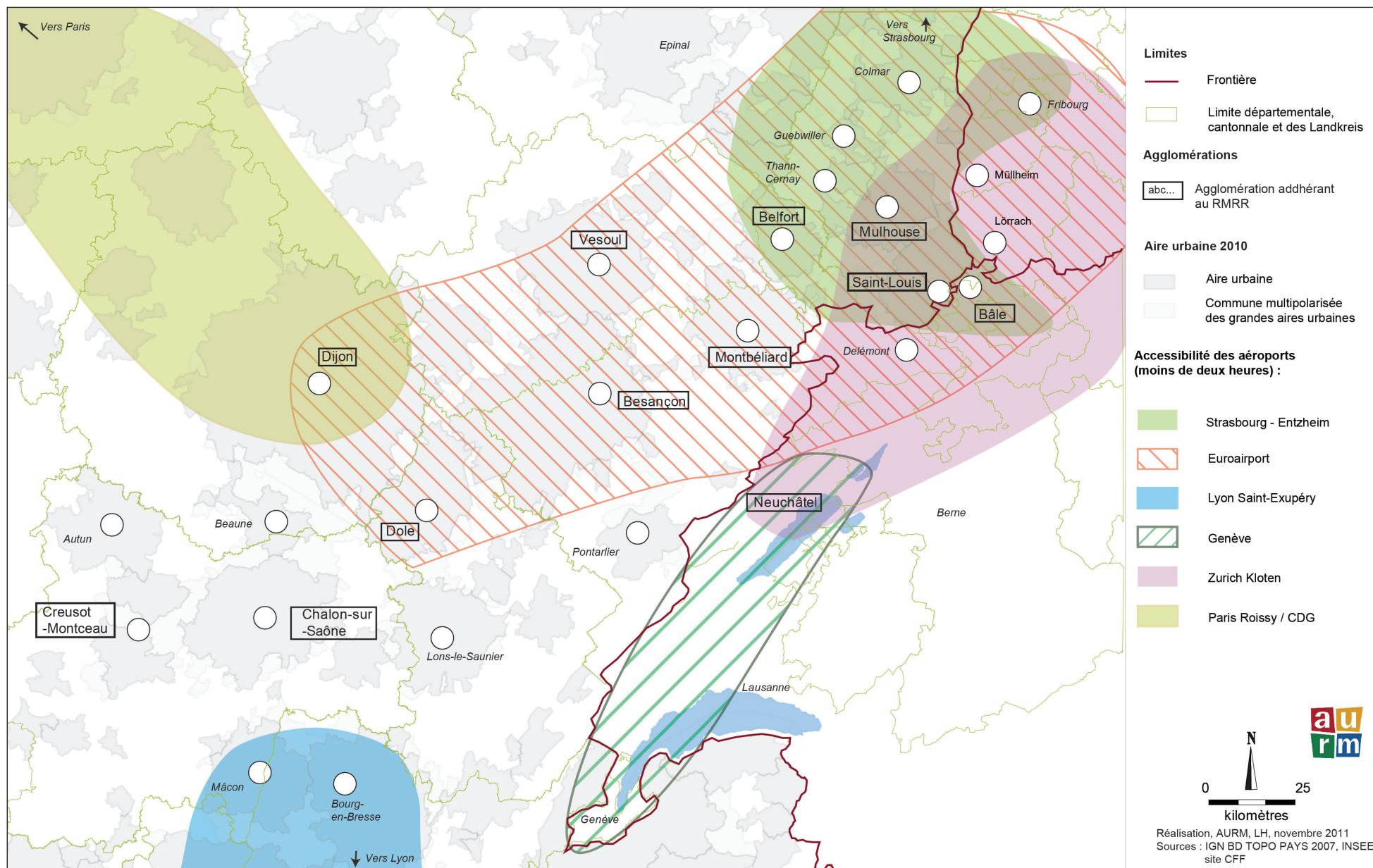
Les 2 cartes de la double page suivante présentent les temps d'accès voiture et train des agglomérations du réseau métropolitain Rhin-Rhône aux aéroports de Genève, Lyon Saint-Exupéry, Paris-Orly, Paris-Roissy, Zurich, Frankfurt, Strasbourg-Entzheim et l'Euro-Airport. Il s'agit d'aéroports dont la fréquentation est supérieure à un million de passagers en 2011. Pour chaque aéroport, l'isochrone moins de deux heures route et rail a été représentée.



L'Euro-Aiport : l'aéroport le plus accessible en voiture au plus grands nombre d'agglomérations



L'Euro-Airport : l'aéroport du réseau métropolitain Rhin Rhône le plus accessible par rail.





Un espace de plus en plus connecté

EuroVéloroute 6 de l'Atlantique à la mer Noire en passant par le réseau métropolitain Rhin-Rhône

L'EuroVéloroute 6 Atlantique / Mer Noire est l'un des 12 itinéraires du réseau EuroVelo créé en 1994, à l'initiative de la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF). De 2004 à 2006, 18 partenaires français, allemands et suisses ont uni leurs efforts pour réaliser la partie ouest de cette EuroVéloroute, allant de l'Atlantique à Ulm. L'objectif de cet itinéraire est de suivre trois des plus grands fleuves européens : la Loire, le Rhin et le Danube. Il traverse donc la France, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, la Slovaquie, la Hongrie, la Serbie, la Croatie, la Bulgarie et la Roumanie. Les agglomérations, les Départements, les Régions du réseau métropolitain Rhin-Rhône ont été parties prenantes de ce projet. Certaines sections sont presque intégralement aménagées comme par exemple Montbéliard-Mulhouse-Bâle où une piste cyclable jalonnée est en place.

Une connexion transfrontalière améliorée, des liens facilités vers Paris, avec l'A 16 et la RN 19

L'A 16 est le principal axe routier traversant le canton du Jura en Suisse. Elle relie Bienne à Delle situé à la frontière Franco-Suisse. Depuis la fin des années 1990, des sections sont progressivement mises en service. L'A 16 devrait être achevée en 2016. Son prolongement côté français devrait être assuré par la mise à 2 x 2 voies de la RN 19. Elle est envisagée entre Langres et Delle, sur un parcours de 165 km. Des tronçons sont déjà à 2 x 2 voies. Elle assurera ainsi la continuité autoroutière de l'A 16.

Avec la réactivation de la ligne ferroviaire Belfort / Delle, on aura la même offre de transport rail / autoroute transfrontalière entre Belfort et la Suisse qu'entre Mulhouse et la Suisse.

Le canal du Rhône au Rhin

Le canal du Rhône au Rhin a été réalisé en plusieurs phases successives durant le 19^{ème} siècle. Il est en 2012 au gabarit Freycinet. Il peut accueillir le transit de péniches allant jusqu'à 300 tonnes. Des sections ont été aménagées pour accueillir des péniches de 5 000 tonnes entre Mulhouse et Niffer ainsi qu'entre Montbéliard et Etupes. Le projet de mise à grand gabarit a été contesté, notamment en raison de son impact sur l'environnement. Le projet de mise à grand gabarit a été abandonné en 1997.

Dans le cadre du projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) daté de novembre 2011, les 3 projets suivants sont mentionnés :

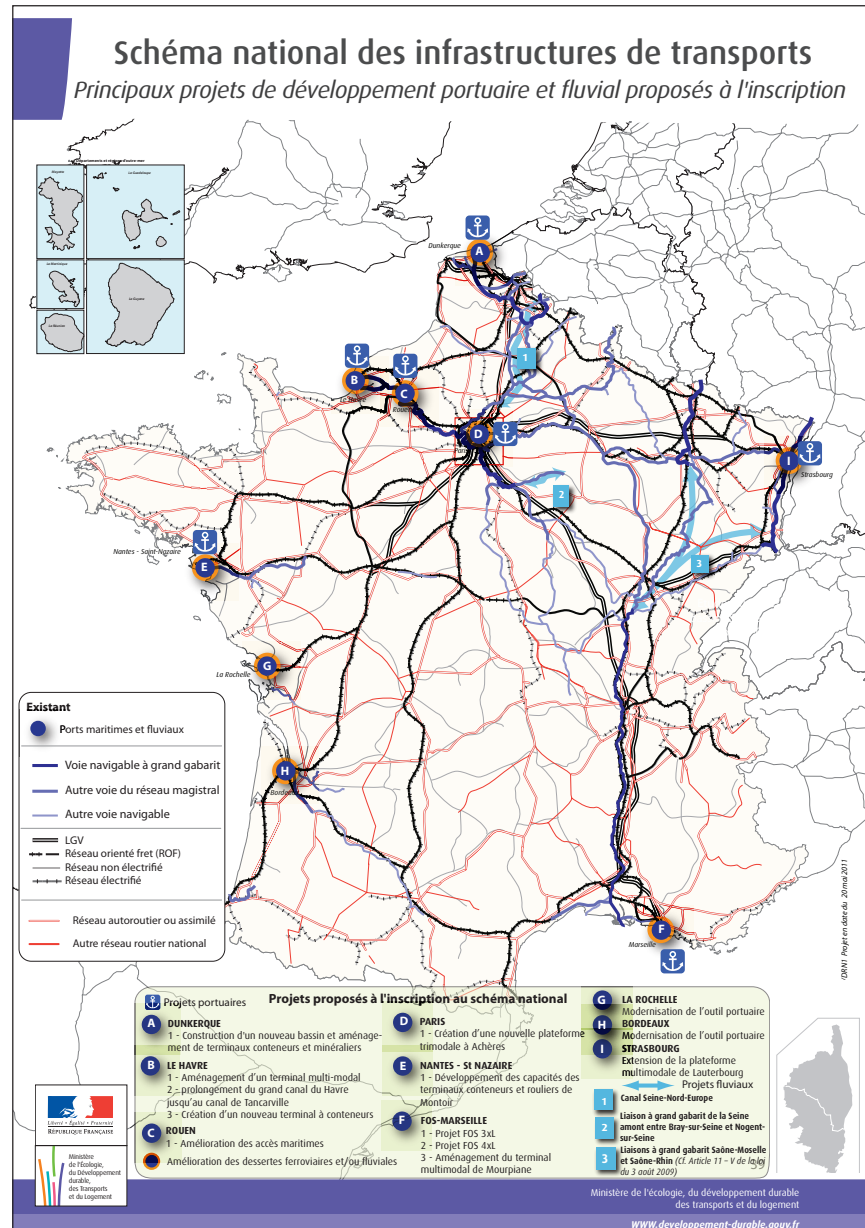
- canal Seine Nord-Europe ;
- liaison fluviale à Grand Gabarit Bray- Nogent ;
- liaisons fluviales à Grand Gabarit Saône / Moselle et Saône / Rhin.

Un projet ambitieux sans équivalent : métropolix

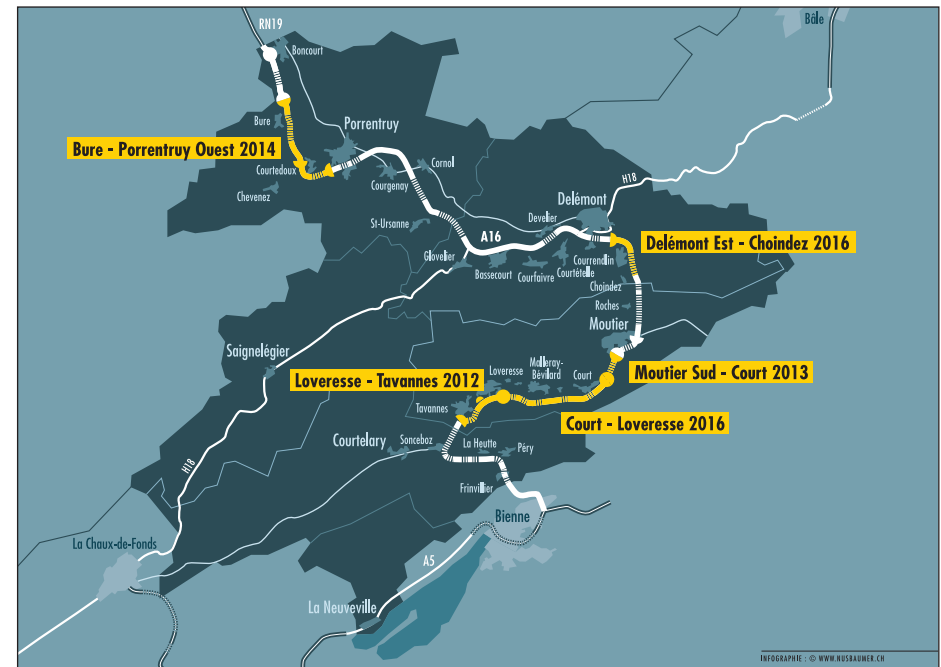
Le Très Haut Débit (THD) constitue un enjeu majeur. Le volume d'informations transitant par internet est de plus en plus important et les besoins des particuliers et des entreprises augmentent fortement. C'est dans ce contexte qu'a vu le jour le projet Métropolix.

Le site du réseau Métropolitain donne des précisions :

«Métropolix permettra de diminuer très sensiblement le coût de transport des données internet pour les entreprises et les administrations. Ainsi la Métropole Rhin-Rhône se fera plus concurrentielle, face à Paris ou Lyon, et pourra attirer des data centers, des opérateurs, des hébergeurs nouveaux. A la clé : plusieurs centaines de nouveaux emplois métropolitains de niveau supérieur».

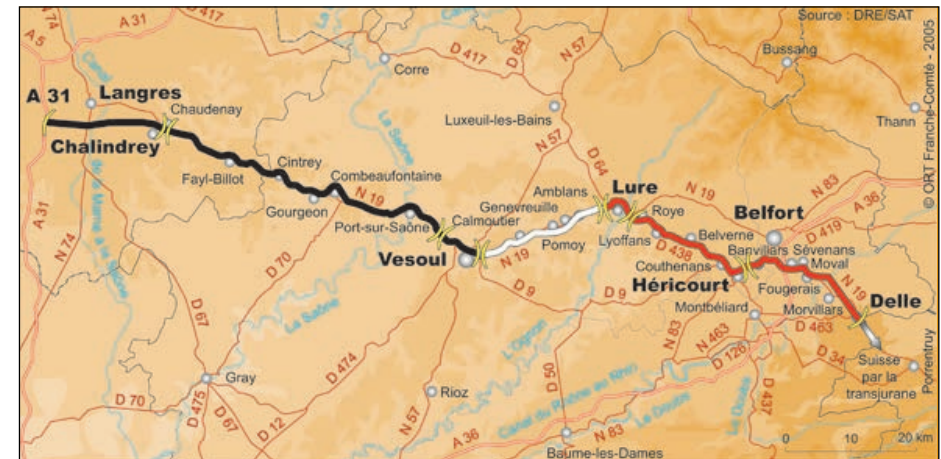


Source : projet SNIT novembre 2011



Source : site web www.a16.ch

...et la mise à 2 x 2 voies de la RN 19



Source : Observatoire Régional des Transports Franche-Comté



L'enjeu : mieux articuler les projets entre eux, utiliser les infrastructures pour proposer une offre métropolitaine

Un fonctionnement du réseau métropolitain à la croisée des enjeux d'agglomérations et régionaux

La carte de droite montre que le réseau métropolitain s'inscrit à la croisée de plusieurs systèmes régionaux de transport et de déplacement. Le réseau métropolitain connecte l'ensemble de ces systèmes régionaux. Le sud du Rhin Supérieur ainsi que le bassin de la Saône se situent à la croisée de plusieurs systèmes régionaux. **Ces deux secteurs sont de véritables « rotules ».** Le Sud du Rhin Supérieur présente des flux de déplacements domicile-travail massifs, notamment à destination de la Suisse. Ils sont beaucoup plus réduits dans le bassin de la Saône. Pour ce dernier, d'importants projets d'infrastructures sont à l'étude: branche sud et ouest de la LGV Rhin-Rhône, gares nouvelles de Dijon et sur la branche sud. Il s'agit également d'un secteur disposant de deux aéroports : Dole Jura et Dijon-Bourgogne. La deuxième phase de la branche Est, le raccordement ferroviaire à l'Euro-Airport, la réactivation des lignes Mulhouse-Müllheim et Belfort-Delle constituent les principaux projets du sud du Rhin supérieur. L'offre TGV Rhin-Rhône connecte les deux secteurs.

En 2012, seul le transit «tient» véritablement le réseau

Le réseau métropolitain est à la jonction d'importants axes de transits : Francfort / Strasbourg / Lyon / Marseille, Paris / Dijon / Lyon / Marseille, Bâle / Milan. **Ce sont les flux et les infrastructures de transit qui « tiennent » véritablement le réseau** (LGV, autoroute).

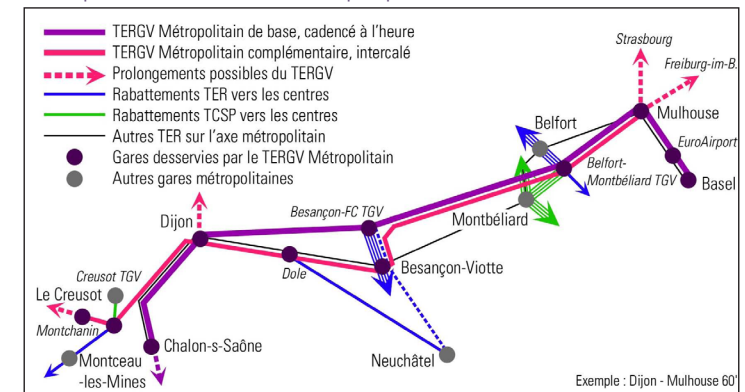
Des liaisons transfrontalières limitées en 2012.

L'amélioration des dessertes transfrontalières permettrait d'équilibrer et de mieux répartir les déplacements. En effet, c'est seulement dans le quart nord-est du réseau que les connexions transfrontalières sont réalisables dans de bonnes conditions.

S'appuyer sur l'atout des grandes infrastructures pour améliorer les déplacements métropolitains

La majorité des projets sont des infrastructures de transit. L'enjeu d'une déclinaison, d'une adaptation de ces projets à l'échelle du réseau métropolitain Rhin-Rhône est particulièrement fort. En 2007, à la demande du réseau, le groupement d'étude RRA, CATRAM, TTK avait tablé sur **la mise en place d'une desserte TERGV à l'échelle du réseau métropolitain. L'idée était de profiter de l'infrastructure LGV pour proposer une offre ferroviaire à l'échelle métropolitaine rapide et cadencée utilisant l'infrastructure de la LGV.**

Principe de desserte TERGV proposée en 2007

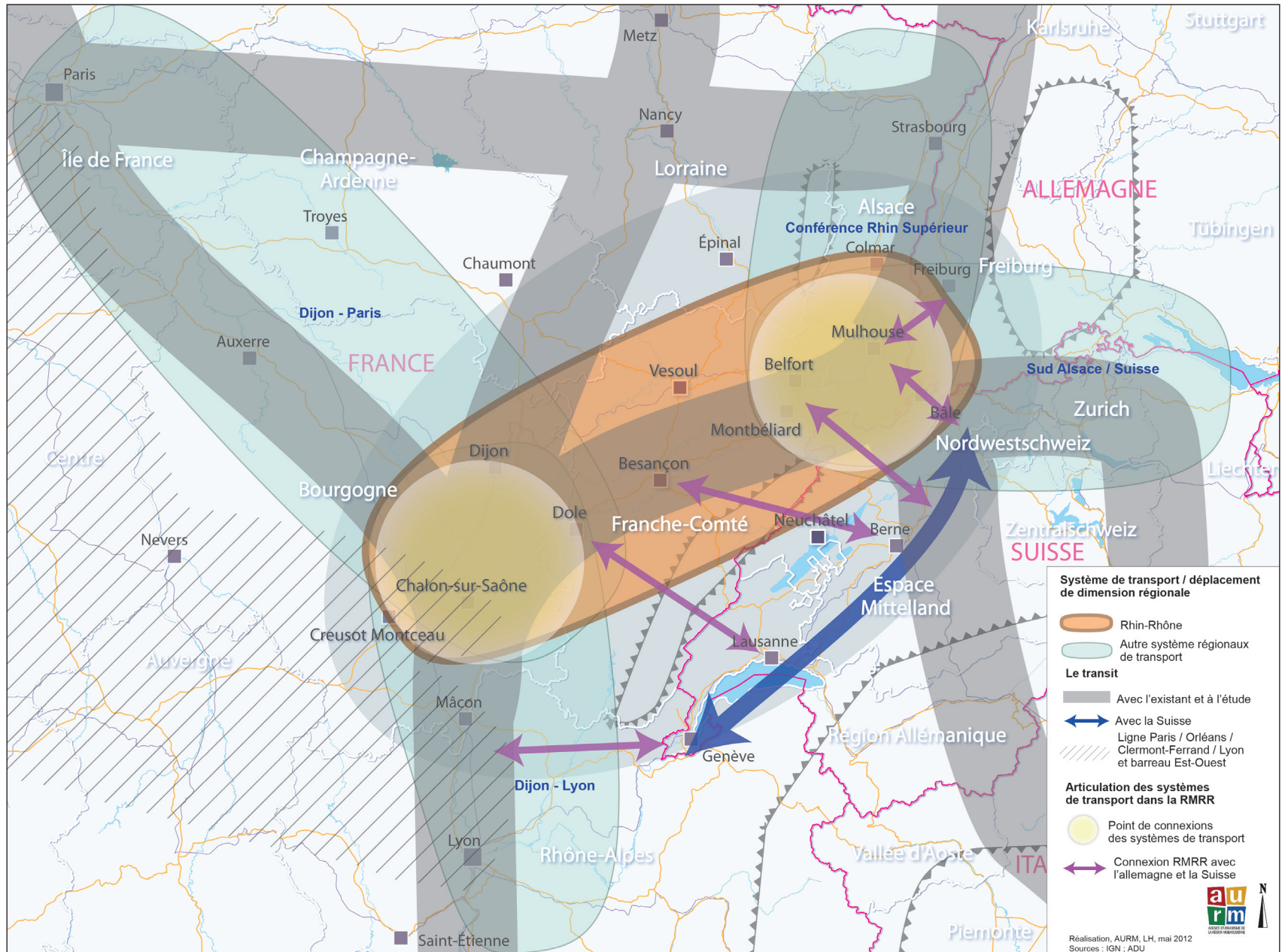


Source : Réseau Métropolitain Rhin-Rhône / RRA – CATRAM – TTK.

S'appuyer sur le réseau pour construire une stratégie transport/déplacement à l'échelle du réseau métropolitain Rhin Rhône

Le réseau métropolitain Rhin-Rhône pourrait identifier les projets structurants à l'échelle métropolitaine. Il pourrait construire une **stratégie partagée entre les différentes agglomérations, pôles métropolitains et partenaires membres pour faire du lobbying auprès de l'Union Européenne, l'Etat, SNCF, RFF.... Ce positionnement commun partagé pourrait alimenter les discussions liées à la définition du SNIT, RTET, contrats de projets à venir.**

Synthèse : A la croisée des enjeux de déplacements et d'infrastructures européens, régionaux et d'agglomérations



Économie

Un territoire de tradition industrielle...

L'espace métropolitain Rhin-Rhône compte 170 000 emplois industriels.

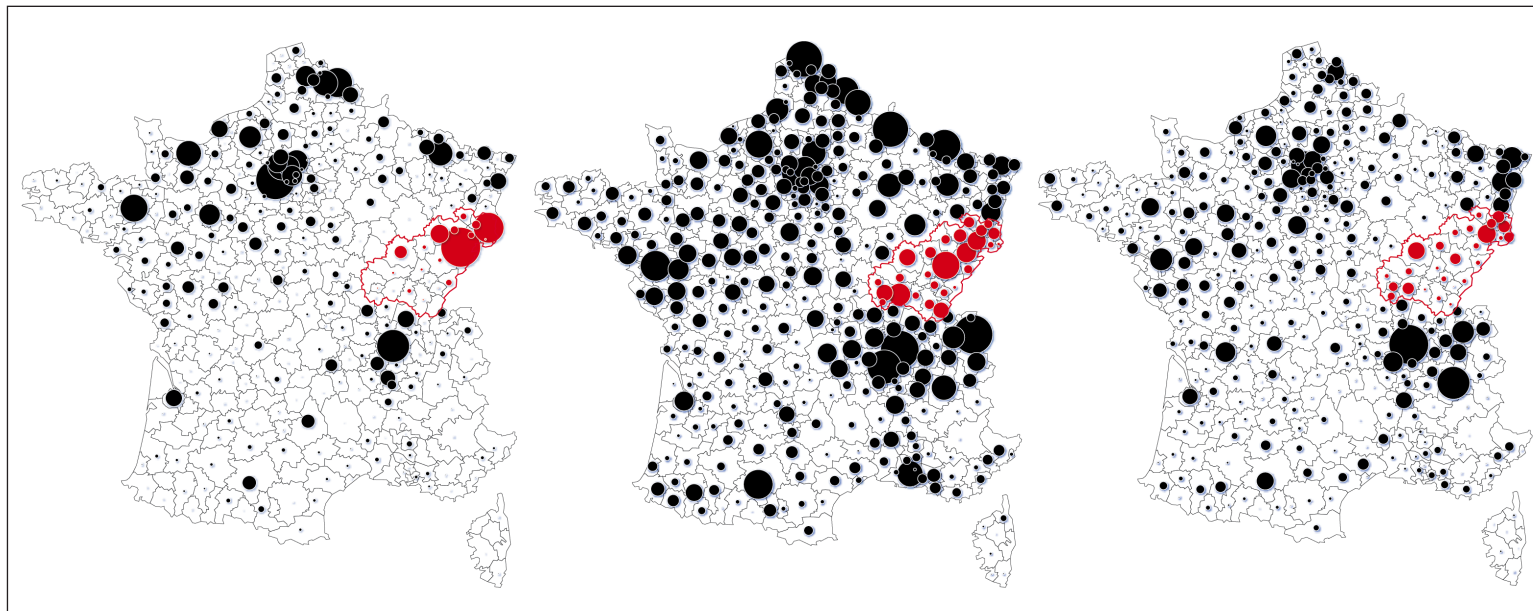
La sphère productive est particulièrement importante à Belfort-Montbéliard (44 % des emplois), à Chalon-Creusot-Montceau (39 %) et à Mulhouse (35 %).

Les principaux secteurs représentés sont l'industrie automobile (33 000 emplois), la fabrication de produits métalliques et la métallurgie (26 000 emplois), la fabrication de machines et équipements y compris électriques (22 000 emplois) et la pharmacie et la chimie à Bâle.

L'industrie automobile

Métallurgie et fabrication de produits métalliques

Fabrication de machines et équipements (y. c. électriques)

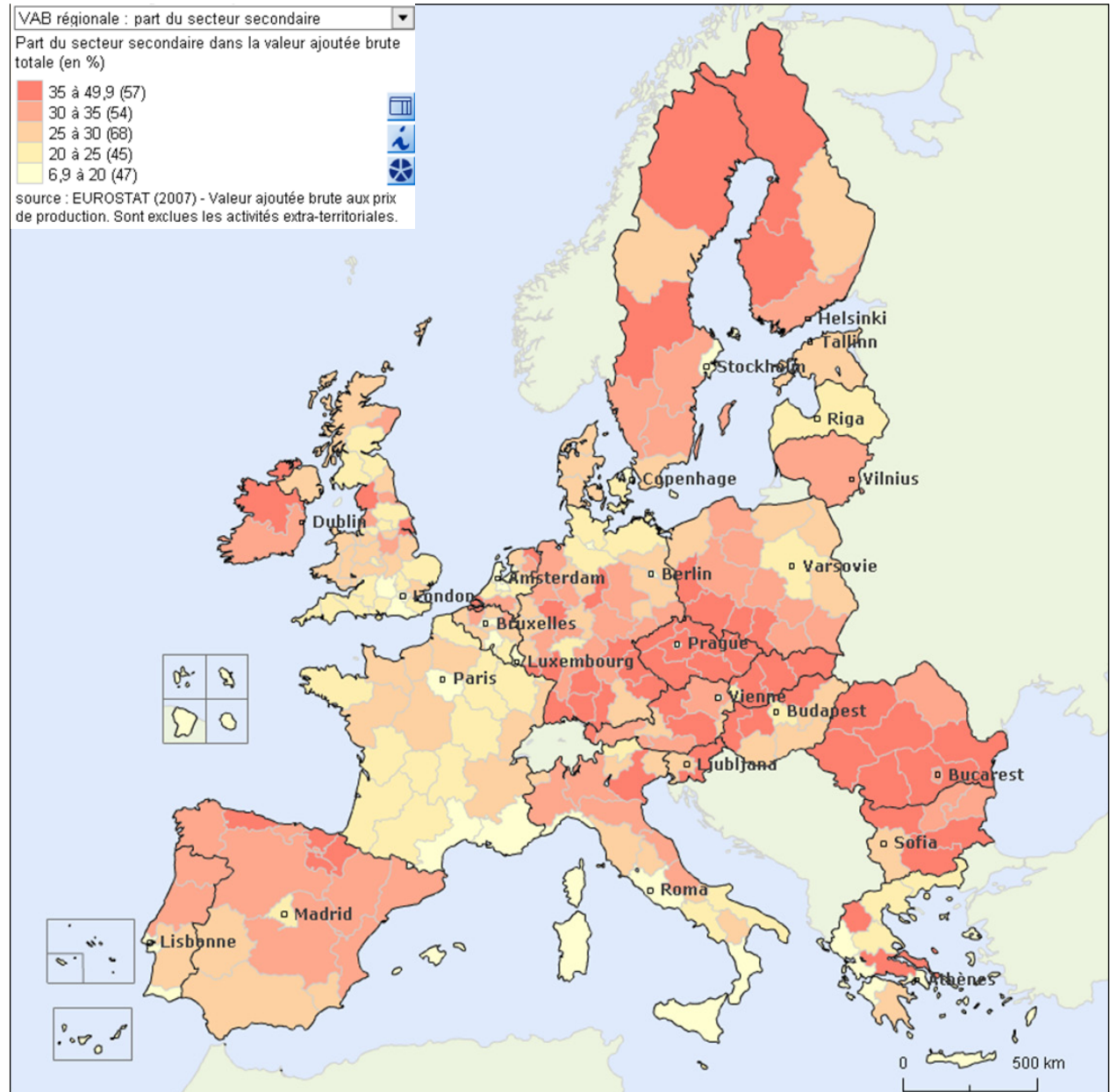


Sources : pôle emploi - unistatis, Cartographie : ADUPM, 2012

... mais un degré d'industrialisation plus relatif à l'échelle européenne

Si la Franche-Comté et l'Alsace et dans une moindre mesure, la Bourgogne arrivent dans les premières régions françaises avec plus du quart de la valeur ajoutée dans le secteur secondaire, il n'en est pas de même à l'échelle européenne.

Les régions allemandes et d'Europe centrale toutes proches enregistrent en effet des taux supérieurs compris entre le tiers et la moitié de la valeur ajoutée dans le secteur secondaire.



Source : observatoire des territoires – DATAR - Eurostat



De grands établissements qui dépendent de sièges sociaux extérieurs

L'espace Rhin-Rhône compte de grands établissements (ici les plus de 500 salariés), dont trois sites du constructeur automobile PSA à Sochaux, Mulhouse et Vesoul.

Ces grands établissements très pourvoyeurs d'emplois sont majoritairement dépendants de sièges sociaux situés à l'extérieur du territoire, principalement en Ile-de-France.

En Suisse, les grandes firmes comme Novartis ou Roche ont leur siège à Bâle et ces firmes jouent un rôle important dans les politiques locales via des fondations comme Métrobasel.

Les principaux établissements privés dans l'espace Rhin-Rhône

Établissement	Lieu de l'établissement	Effectifs
PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILE SA	Sochaux	11 900
PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILE SA	Sausheim	7 900
SNCF	Dijon	4 300
GE ENERGY PRODUCTS FRANCE SNC	Belfort	1 500
NESTLE WATERS SUPPLY EST	Vittel	1 500
FPT POWERTRAIN TECHNOLOGIES SA	Bourbon Lancy	1 400
SOLVAY-ELECTROLYSE-FRANCE	Tavaux	1 400
CONSTELLIUM FRANCE	Biesheim	1 400
CREDIT AGRICOLE ALSACE VOSGES	Horbourg Wühr	1 300
AREVA NP	Saint Marcel	1 100
SNCF	Mulhouse	1 100
COMMISSARIAT A ENERGIE ATOMIQUE	Salives	1 100
MANUF FRANC PNEUMATIQ MICHELIN	Blanzly	1 100
BEHR FRANCE ROUFFACH	Rouffach	1 100
LIEBHERR-FRANCE	Colmar	1 000

Source : INSEE - 2011, les données suisses ne sont pas disponibles

Areva NP à Chalon-sur-Saône



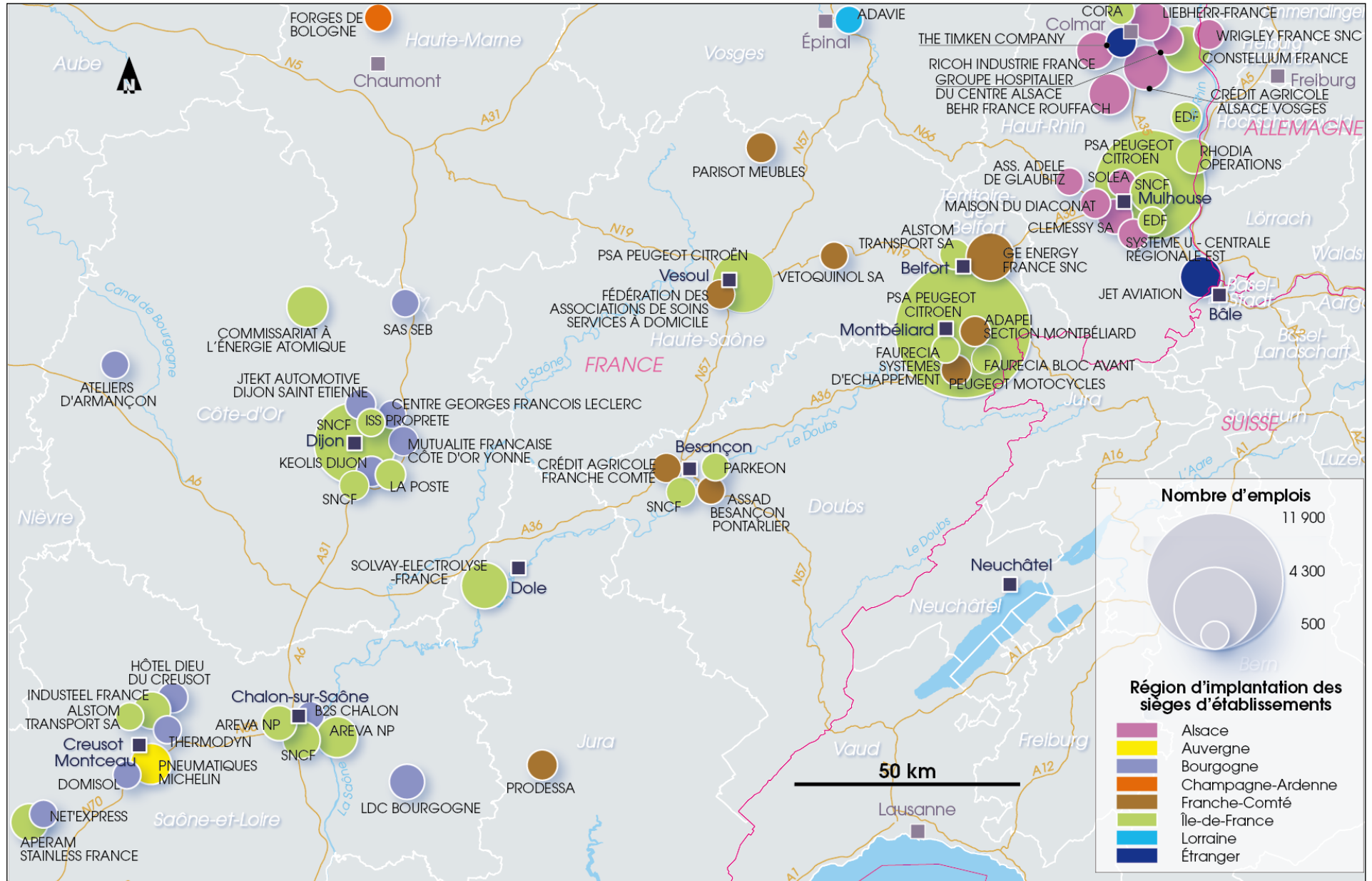
Source : Areva

Fabrication de la DS4 à PSA Mulhouse



Source : DNA

La région d'implantation des sièges d'établissements de plus de 500 salariés



Les données suisses ne sont pas disponibles

Source : INSEE - 2011, Cartographie : ADUPM, 2012



50 000 cadres des fonctions métropolitaines, dont 10 000 cadres en conception-recherche

Les aires urbaines de l'espace Rhin-Rhône accueillent plus de 50 000 cadres des fonctions métropolitaines. Il s'agit des cadres des 5 fonctions dites « métropolitaines » car surreprésentées dans les grandes villes : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs.

Excepté à Belfort-Montbéliard, la fonction conception-recherche est encore trop peu présente, même si cette fonction est celle qui se développe le plus depuis 1982 avec un quasi triplement des emplois.

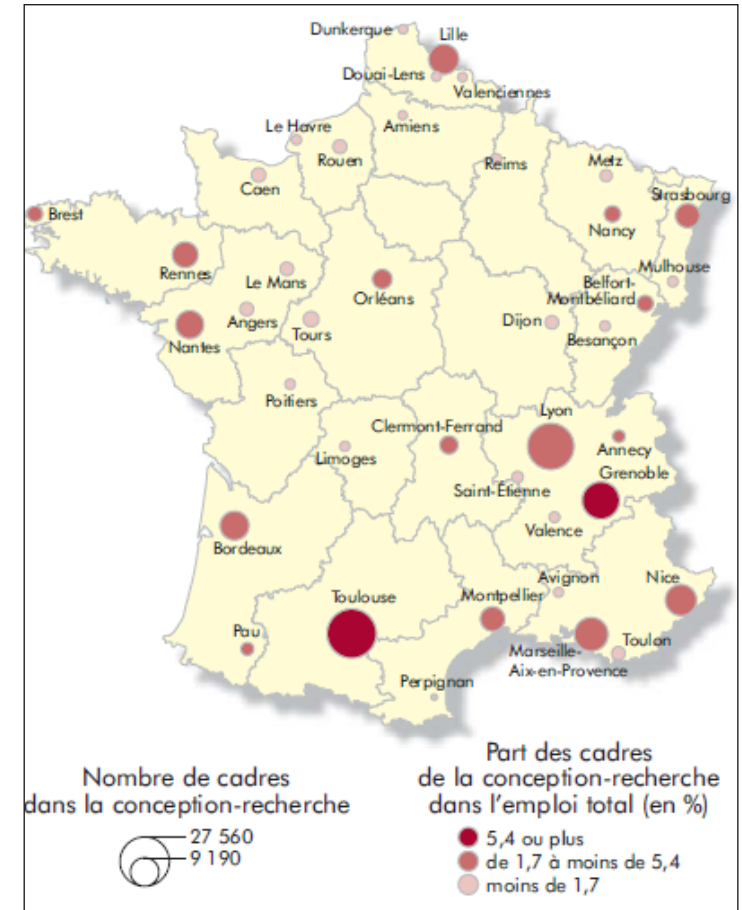
Sur la carte de France des « technopoles », les aires urbaines de Rhin-Rhône apparaissent encore bien petites par rapport à des villes comme Toulouse ou Grenoble.

GE Energy à Belfort accueille plusieurs centaines de cadres des fonctions métropolitaines



Source : AUTB

Cadres de la conception-recherche dans les principales aires urbaines métropolitaines (hors Île-de-France)



Source : INSEE - recensement 2006, exploitation complémentaire, IGN-INSEE 2010

Les pôles de compétitivité actuels sont issus de logiques de proximité (clusters) et ne sont pas connectés à la Métropole Rhin-Rhône

Huit pôles de compétitivité rayonnent sur une ou deux des trois régions de la Métropole Rhin-Rhône. Aucun ne s'étend néanmoins sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Si l'on prend l'exemple du pôle « véhicule du futur », celui-ci s'adresse aux entreprises des régions alsaciennes et franc-comtoises et déborde un peu sur les Vosges en Lorraine. Par contre il ne couvre pas la Bourgogne où il existe également un pôle automobile.

Par ailleurs, un certain nombre de pôles de compétence ne sont pas labellisés pôles de compétitivité. C'est le cas par exemple de la « vallée de l'énergie » à Belfort ou de RhénaTIC en Alsace.



Alsace



Bourgogne



Alsace



Franche-Comté
Rhône-Alpes



Alsace
Lorraine



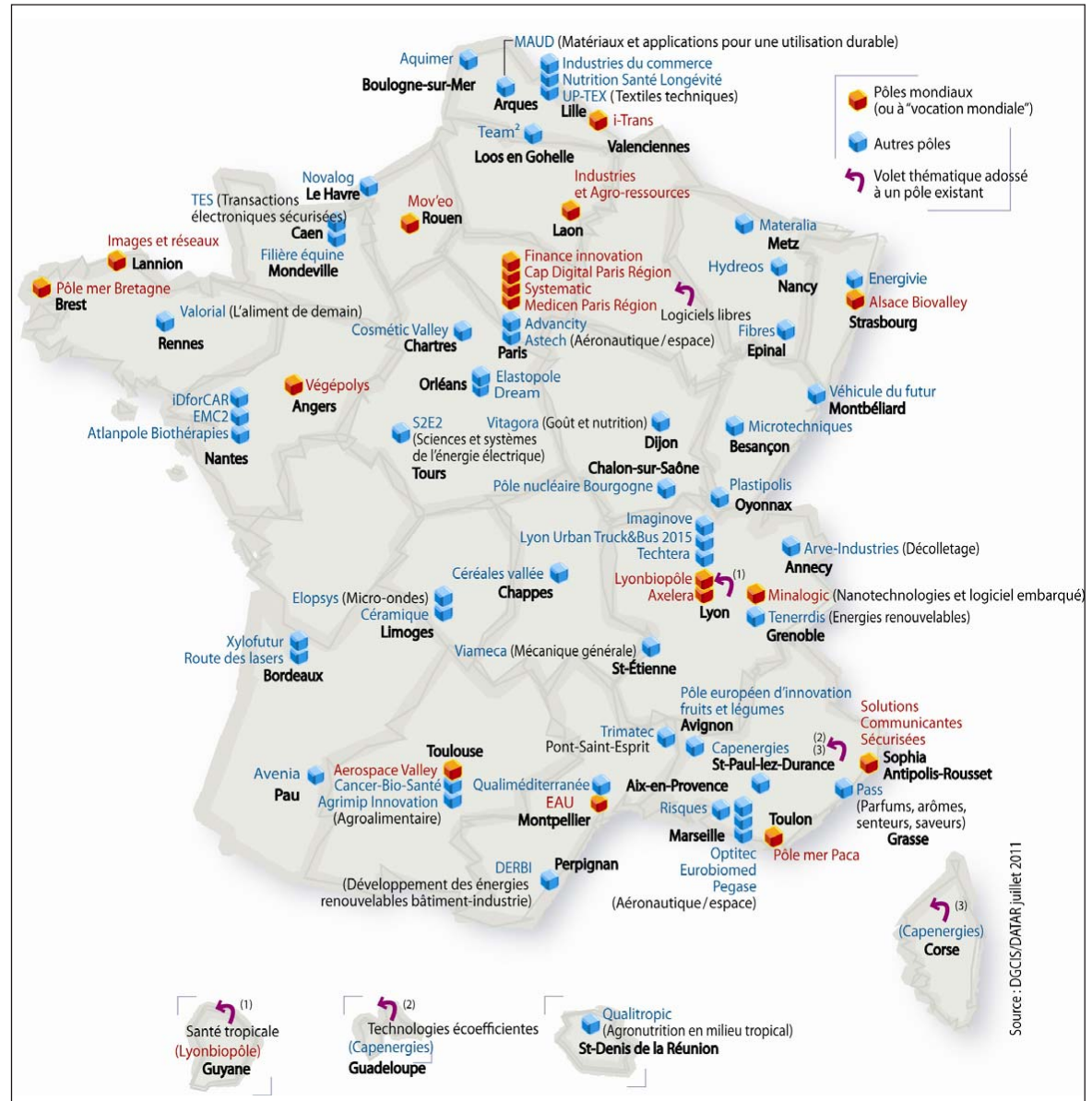
Alsace
Franche-Comté



Franche-Comté



Bourgogne
Franche-Comté



Source : DGCIS/DATAR juillet 2011



Un axe Rhin-Rhône se dessine sur la carte de la France productive

La cartographie de la part des revenus productifs à l'échelle des agglomérations françaises¹ dessine plusieurs blocs régionaux homogènes.

Parmi eux on distingue un ensemble autour d'un axe Rhin-Rhône de Mulhouse au Creusot se prolongeant jusqu'à Lyon, Saint-Etienne et Grenoble. La plupart des agglomérations de cet axe présentent une part de la base productive dans leurs revenus supérieure à la moyenne.

Dans une logique de réindustrialisation de la France, ce sont de tels blocs qu'il convient de conforter pour permettre le « redressement productif » national.

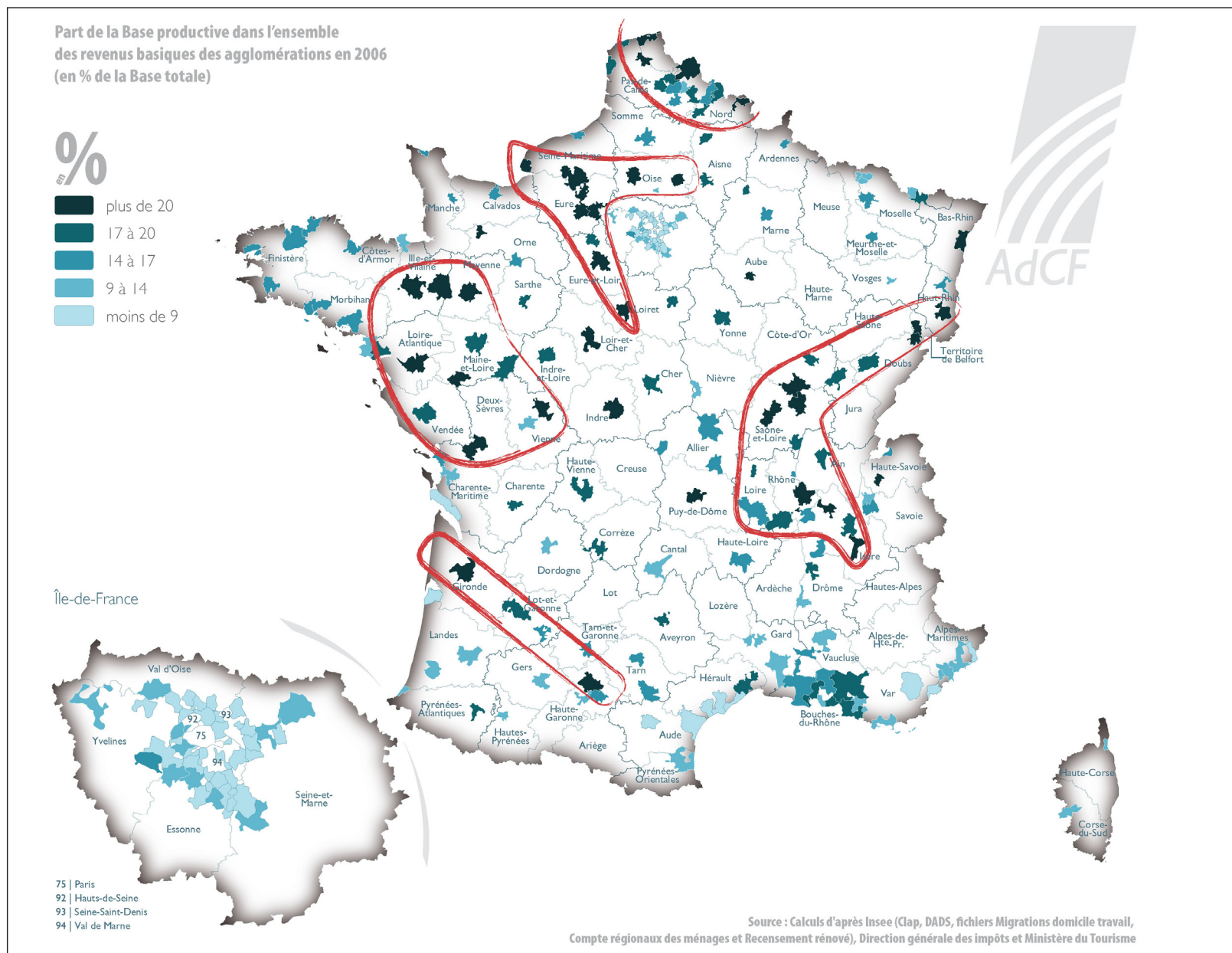
Les Forges du Creusot



Source : Métropole Rhin-Rhône

¹ - Les agglomérations et leur territoire dix ans de dynamiques socio-économiques, Septembre 2011, ADCF, http://www.adcf.org/files/AdCF_etude_agglos-2011-light.pdf

Part de la Base productive dans l'ensemble des revenus basiques des agglomérations françaises en 2006 (en % de la base totale)



Source : Carte issue du document « Les agglomérations et leur territoire dix ans de dynamiques socio-économiques », Septembre 2011, ADCF

Grands équipements

L'enseignement supérieur : la concurrence forte des universités et des grandes écoles européennes...

Des villes étudiantes de taille moyenne

L'espace Rhin-Rhône rassemble plus de 90 000 étudiants dans l'enseignement supérieur répartis dans dix agglomérations.

Avec plus de 50 000 étudiants, les capitales régionales, Dijon (32 000 étudiants) et Besançon (22 000 étudiants) sont les deux principales villes étudiantes de la partie française. La partie Est de la métropole avec Mulhouse (8 000 étudiants), et le Nord Franche-Comté (7 000 étudiants) accueille moins d'étudiants.

Côté Suisse, Bâle (13 000 étudiants) et Neuchâtel (7 000 étudiants) rassemble plus de 20 000 étudiants.

Malgré leur taille moyenne par rapport aux grandes villes voisines comme Lyon, ou Strasbourg, ces villes offrent des formations de qualité et très spécialisées.

L'opération Campus

L'opération campus est un plan de grande ampleur en faveur de l'immobilier universitaire représentant un investissement de plus de cinq milliards d'euros. Il s'agit de faire émerger des campus d'excellence qui seront la vitrine de la France et renforceront l'attractivité et le rayonnement de l'université française. 12 campus ont été sélectionnés. Dijon et Besançon, reconnues villes étudiantes ne participent pas à ce plan, à l'inverse de Lyon, Strasbourg et Lorraine.

Parallèlement, 5 campus prometteurs et 4 campus innovants ont été sélectionnés et Dijon avec Valenciennes, Le Havre, et Cergy ont une mention « campus innovants » qui se sont illustrés par leur qualité.

Les campus distingués comme « prometteurs » et « innovants » seront accompagnés par l'Etat en plus des collectivités locales. Dijon bénéficiera d'une subvention de 20 millions d'euros.

De grandes universités et écoles proches de la Métropole Rhin-Rhône

Les grandes écoles comme les écoles polytechniques fédérales de Zurich et Lausanne ou les universités de Strasbourg et Lyon ont un rayonnement supérieur à celui des écoles de la Métropole Rhin-Rhône.

Certaines font bonne figure dans les classements des grandes écoles, notamment dans le classement de Shanghai.

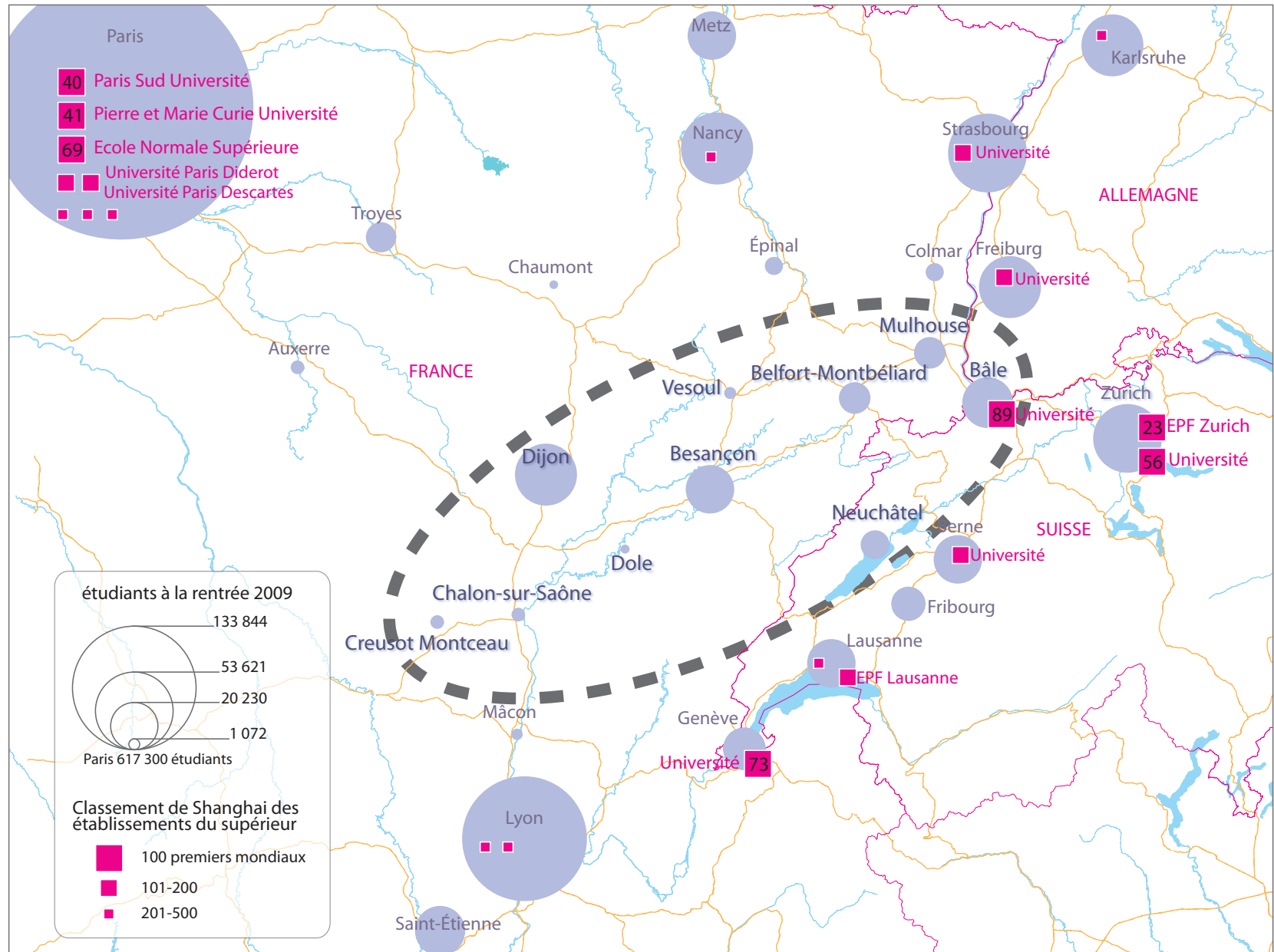
Une concurrence poussée par une meilleure accessibilité

Cette concurrence se renforce par l'amélioration de l'accessibilité. Ces grandes agglomérations sont aujourd'hui à moins de 2 heures, voire 1 heure de l'espace métropolitain, d'où une nécessité d'être dans une logique de spécialisation et de mise en réseau.

Temps de parcours en 2012 avec le TGV

	Paris	Lyon	Zurich	Strasbourg
Bâle	3h03		0h53	1h08
Mulhouse	2h41	2h49	1h19	0h48
Belfort-Montbéliard	2h17	2h38	1h44	1h14
Besançon	2h04	1h57		1h40
Dole	2h03			
Dijon	1h35	1h34	2h24	1h57
Chalon-sur-Saône	2h22	1h00		2h38
Le Creusot	1h20	0h38		
Neuchâtel	3h47		1h32	

Source : Métropole Rhin-Rhône



Sources : Ministère de l'Education Nationale, Office fédéral de la Statistique, Classement de Shanghai 2011, Cartographie : AUTB, 2012



L'enseignement supérieur a besoin d'une spécialisation des formations et un ancrage dans le tissu économique local et...

Des formations avec un fort contenu technique

L'espace Rhin-Rhône compte six universités (Universités de Bourgogne, de Franche-Comté, de Haute-Alsace, de Bâle, Universités de Technologie de Belfort-Montbéliard et de Neuchâtel). Elles proposent un large éventail de formations, influencé par l'héritage industriel, et se distingue par un fort contenu technique et technologique (une dizaine d'écoles d'ingénieurs).

Un rayonnement européen

L'autre particularité de l'offre de formation est sa spécialisation. De nombreux établissements offrent des enseignements spécialisés de haut niveau et atteignent un fort rayonnement qui dépasse les frontières de la métropole :

- l'école d'ingénieur AgroSup à Dijon, reconnue dans le secteur agroalimentaire. Sont aussi présents l'ESC (Ecole Supérieure de Commerce) et Sciences Po.
- l'ENSMM (Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et des Microtechniques) à Besançon dans le secteur des microtechniques,
- l'Université Technologique de Belfort-Montbéliard (UTBM) spécialisée dans le transport terrestre et l'énergie, le pôle multimédia Numérica à Montbéliard dans le secteur des Technologies de l'Information et de la Communication.
- l'Institut de Microtechniques (IMT) à Neuchâtel
- plusieurs écoles dans la chimie et le textile à Mulhouse comme l'Ecole Nationale Supérieure d'Ingénieurs du Sud Alsace (ENSISA), l'Ecole Nationale Supérieure de Chimie de Mulhouse (ENSCMU)
- des écoles d'ingénieurs dans le domaine des sciences de la santé et de l'environnement à Bâle. Outre les formations universitaires (Ecoles supérieures) dispensées

par l'université de Bâle, Novartis développe le « campus Novartis » destiné à accueillir 9 000 personnes

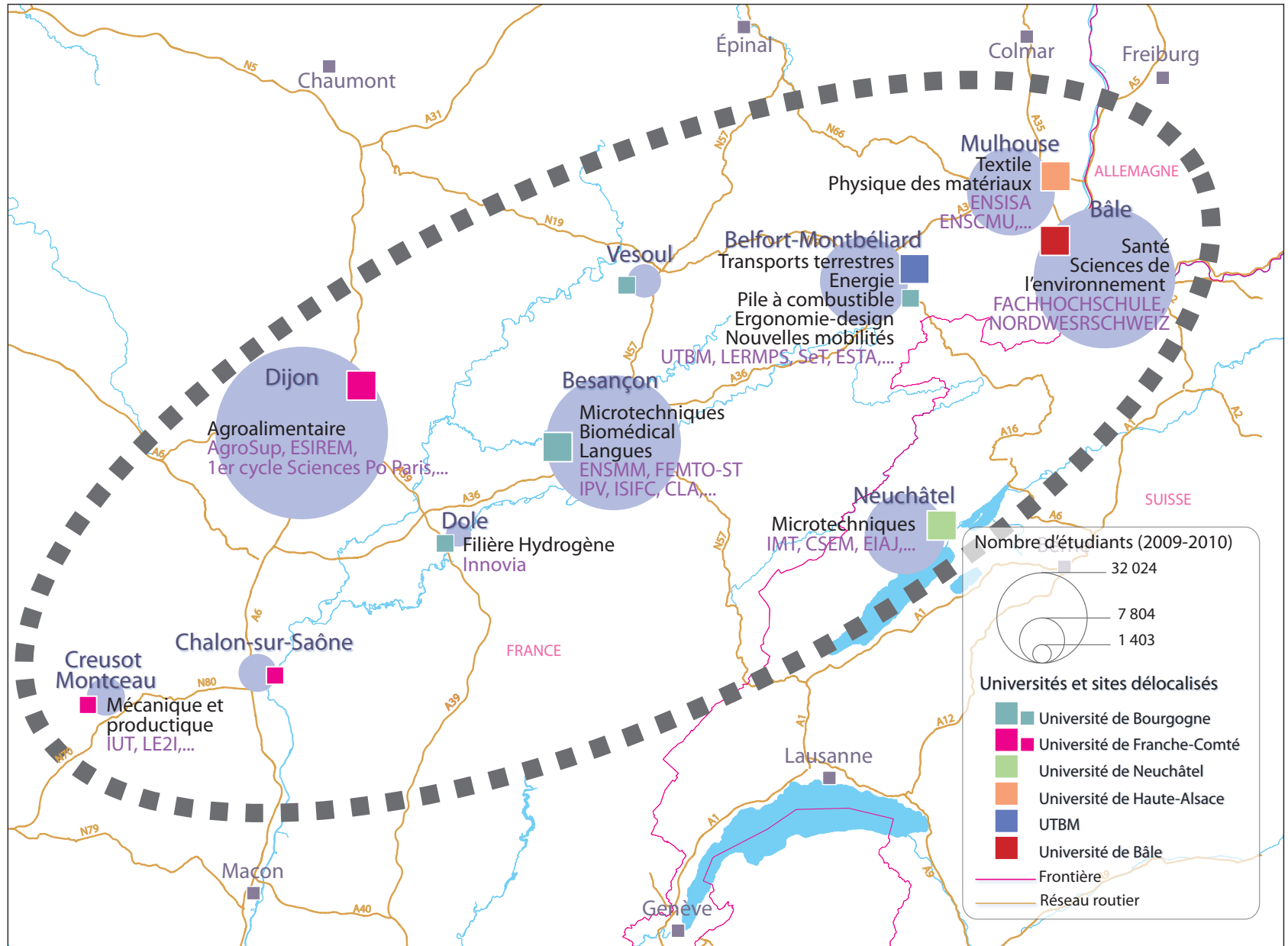
- des formations spécialisées dans le domaine des sciences des matériaux et vision 3D dans la communauté urbaine du Creusot-Montceau,
- la filière Image et Son à Chalon-sur-Saône
- le pôle Innovia sur technologies du développement durable et l'innovation environnementale et notamment la filière Hydrogène à Dole

Toutes ces formations sont en phase avec les pôles de compétitivité et la sphère productive locale. Cette logique de spécialisation donne une plus grande visibilité à l'offre de formation de la métropole, tout en renforçant la dynamique de réseau et de partenariat.

Des formations uniques

Outre ces formations ancrées sur le tissu économique local, des enseignements très spécifiques sont proposés aux étudiants : le centre de linguistique appliquée (CLA) à Besançon, l'école textile (ENSISA) à Mulhouse, la section supérieure audiovisuelle à Montbéliard, les écoles nationales d'industrie laitière (ENIL) et les formations d'horlogerie en Franche-Comté,... Ces formations sont attractives à l'échelle nationale.

Il y a également des écoles qui proposent des formations trinationales comme l'université de Haute-Alsace à Mulhouse.



Sources : Ministère de l'Education Nationale, Office fédéral de la Statistique, Cartographie : AUTB, 2012t



...une multiplication des partenariats et des coopérations pour survivre

Une mise en réseau nécessaire

Les formations proposées ont la particularité d'avoir un fort contenu technologique et d'être relativement spécialisées, offrant des enseignements de haut niveau et à fort rayonnement.

Cette stratégie de spécialisation de l'offre de formations doit être valorisée par l'amélioration de sa visibilité grâce à une mise en réseau interne et externe à la Métropole Rhin-Rhône. Les complémentarités entre les différentes formations peuvent être améliorées et la concurrence interne est toujours forte.

Les pôles d'enseignement supérieur et de recherche ont désormais des perspectives de développement limitées si aucune coopération n'est créée, d'autant que les effectifs sont en recul.

La Métropole Rhin-Rhône doit utiliser son territoire en réseau en multipliant les collaborations afin de remédier à la perte d'étudiants et à améliorer la visibilité et l'attractivité de l'offre de formations. La coopération dans ce domaine n'est pas inexistante.

De nombreux partenariats et coopérations mis en place

Un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) a été mis en place entre les universités de Bourgogne et Franche-Comté, les IUT et l'UTBM pour mettre en cohérence et mutualiser les moyens. Un autre entre l'Université Haute-Alsace et celle de Strasbourg a été créé.

Au total, on compte 21 PRES en France. Le PRES est la première étape à la fusion des universités. Ce cheminement semble incontournable pour la survie des universités.

On compte d'autres réseaux et collaborations dans la métropole comme le réseau EUCOR, Confédération Européenne des Universités du Rhin supérieur avec les universités de Haute-Alsace, de Strasbourg, de Karlsruhe,

et de Freiburg. Autre exemple avec le réseau Arc Europe entre l'ENSM de Besançon, l'UTBM, et la Haute Ecole Arc à Neuchâtel...

Il y a également l'association du réseau des IUT de Belfort-Montbéliard, Besançon, Vesoul, Chalon-sur-Saône et Dijon : l'ARIUT.

Les partenariats entre universités se multiplient et sont parfois intercontinentaux, comme entre les trois universités de technologie (UTBM, Université technologique de Compiègne et de Troyes) et l'université de Shanghai.

De nombreux établissements ont le label Erasmus Mundus pour les échanges internationaux.

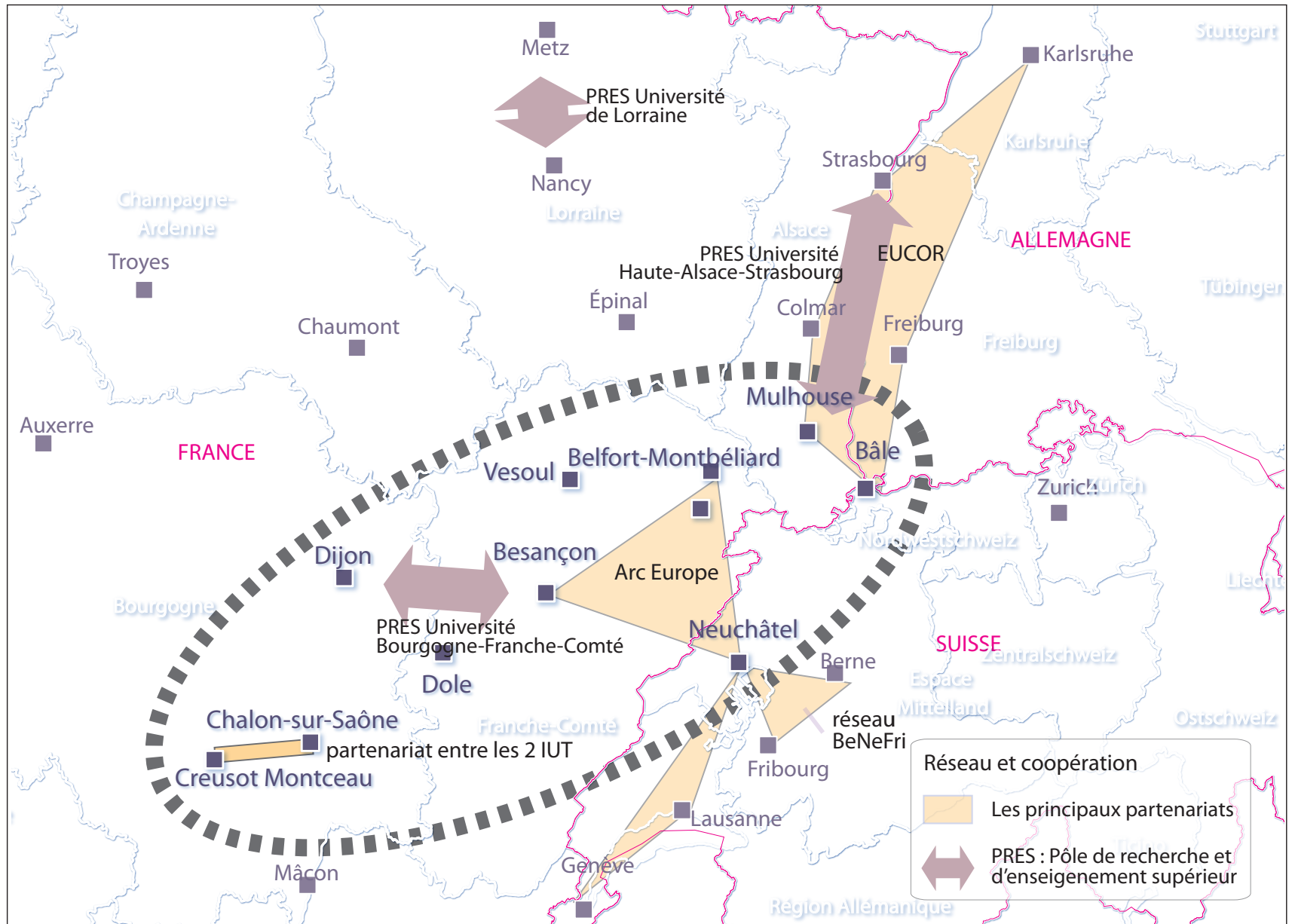
Le réseau EUCOR

Il faut souligner l'existence du réseau (créé en 1989) EUCOR qui réunit :

- L'Université de Feiburg-im-Brigau (approx 23 000 étudiants)
- L'Université de Basel (11 000 étudiants)
- L'Institut de Technologie de Karlsruhe (KIT, 19 700 étudiants)
- L'Université de Strasbourg (environ 40 000 étudiants)
- L'Université de Haute Alsace (Mulhouse/Colmar) : 8 000 étudiants

Ce réseau a pour but de favoriser la mobilité étudiante. Les étudiants d'une université peuvent suivre des enseignements dans un autre établissement sans frais supplémentaires. 18 parcours de formation communs sont proposés qui permettent d'obtenir des diplômes bi ou trinationaux. Il s'agit également de développer la coopération entre les établissements en matière d'enseignement et de recherche.

www.eucor-uni.org



Sources : Ministère de l'Education Nationale, Office fédéral de la Statistique, Cartographie : AUTB, 2012



Santé : Des secteurs de pointe grâce à la recherche et à l'innovation médicale...

Une offre de soins complète et performante

Dans un contexte de vieillissement général de la population, et de l'allongement de l'espérance de vie, l'offre de santé est devenue un paramètre primordial dans le rayonnement et l'attractivité d'un territoire. Le secteur de la santé est également un moteur économique avec un réservoir d'emplois très variés.

Les habitants de la Métropole Rhin-Rhône disposent de nombreux établissements de soins publics et privés, offrant au total plus de 16 000 lits et places autorisés.

Les établissements bâlois, bisontins et dijonnais excellent dans la chirurgie réparatrice, et les transplantations d'organes grâce à une bonne intégration de la recherche et de l'innovation médicale.

Des secteurs de pointe

Besançon est l'un des 11 pôles nationaux de génie biomédical. Ce pôle d'activité a été créé pour les entreprises des secteurs de la santé, du biomédical, des biotechnologies, de télémédecine. Il constitue la partie micro-médicale de la Technopôle TEMIS. L'ISIFC, première école Française du genre, forme depuis 2001 des Ingénieurs en Génie Biomédical. En 2010, s'est tenu à Besançon un salon national consacré à l'industrie du biomédical, le salon MEDTEC.

Au total, les secteurs des microtechniques et du biomédical représente dans la ville environ 350 entreprises, 500 chercheurs et 11 000 emplois.

Besançon est reconnue au niveau international pour la recherche en microbiotique appliquée à la santé.

A Bâle, le département de recherche de l'hôpital universitaire regroupe une trentaine de laboratoires intervenant en biologie cellulaire et tissulaire, immunologie, neurologie et oncologie-génétique.

La ville accueille deux importants centres de recherche : Nanoscale Science qui compte plus de 2 000 chercheurs et Campus Novartis (plus de 300 chercheurs) qui travaille sur l'arthrite et le métabolisme osseux, les thérapies génétiques, les maladies infectieuses, et l'oncologie.

Grâce à la présence des leaders mondiaux de la pharmacie à Bâle (Roche, Novartis), le secteur des « sciences de la vie » emploie plus de 25 000 personnes sur les deux cantons de Bâle.

Dijon occupe une place de choix dans la recherche médicale dans le Grand Est avec l'INSERM (200 chercheurs). L'institut de recherche est spécialisé en cancérologie, athérome, épidémiologie, handicap, microbiologie et nutrition.

En Alsace, Biovalley est un pôle de compétitivité à vocation mondiale sur les innovations thérapeutiques. Il a pour objectif d'innover les thérapies du futur, du développement des molécules à vocation thérapeutique et des outils innovants pour la médecine.

Dans le secteur des biotechnologies, plusieurs start up implantés dans la région Mulhousienne sont partie prenante d'Alsace biovalley et lèvent des fonds à un niveau mondial

- Rhenovia pharma,
- Cell prothéra
- Advencedbionics
- GATC Biotech
- ImmuPharma
- Millénium inorganic chemical
- PPC.

...et un renforcement des partenariats et coopérations

Dijon et Besançon : de nombreuses coopérations

Dans le domaine de la santé, les coopérations sont nombreuses notamment entre les CHU de Dijon et de Besançon. Dans le domaine du soin, les deux CHU coopèrent en chirurgie cardiaque, en neurosciences, ou encore en greffe hépatique. Les autres disciplines font déjà ou feront prochainement l'objet d'une coopération effective.

En matière d'enseignement et de formation, une convention facilitant les échanges d'internes en médecine et pharmacie a été signée. Un projet d'enseignement par la simulation voit le jour avec l'ouverture prochaine d'un centre de simulation multidisciplinaire à Dijon.

Au départ circonscrits aux missions de soins, d'enseignement et de recherche, les partenariats s'étendent désormais aux fonctions supports : astreintes communes, mutualisation des compétences, échange d'internes, répartition d'activité,...

Les autres partenariats et coopérations

Les régions Bourgogne, Franche-Comté, Alsace font partie du Cancéropôle Grand Est qui fédère les centres hospitaliers, les centres de lutte contre le cancer, la recherche, et les collectivités territoriales.

La coopération trinationale autour de Bâle est en réflexion dans le domaine de la réadaptation fonctionnelle.

Les CH de Dijon, Chalon sur Saône, Besançon et Belfort-Montbéliard travaillent sur l'unité de thérapie cellulaire, tissulaire et génétique (UCTG) de l'établissement français du sang Bourgogne-Franche-Comté.

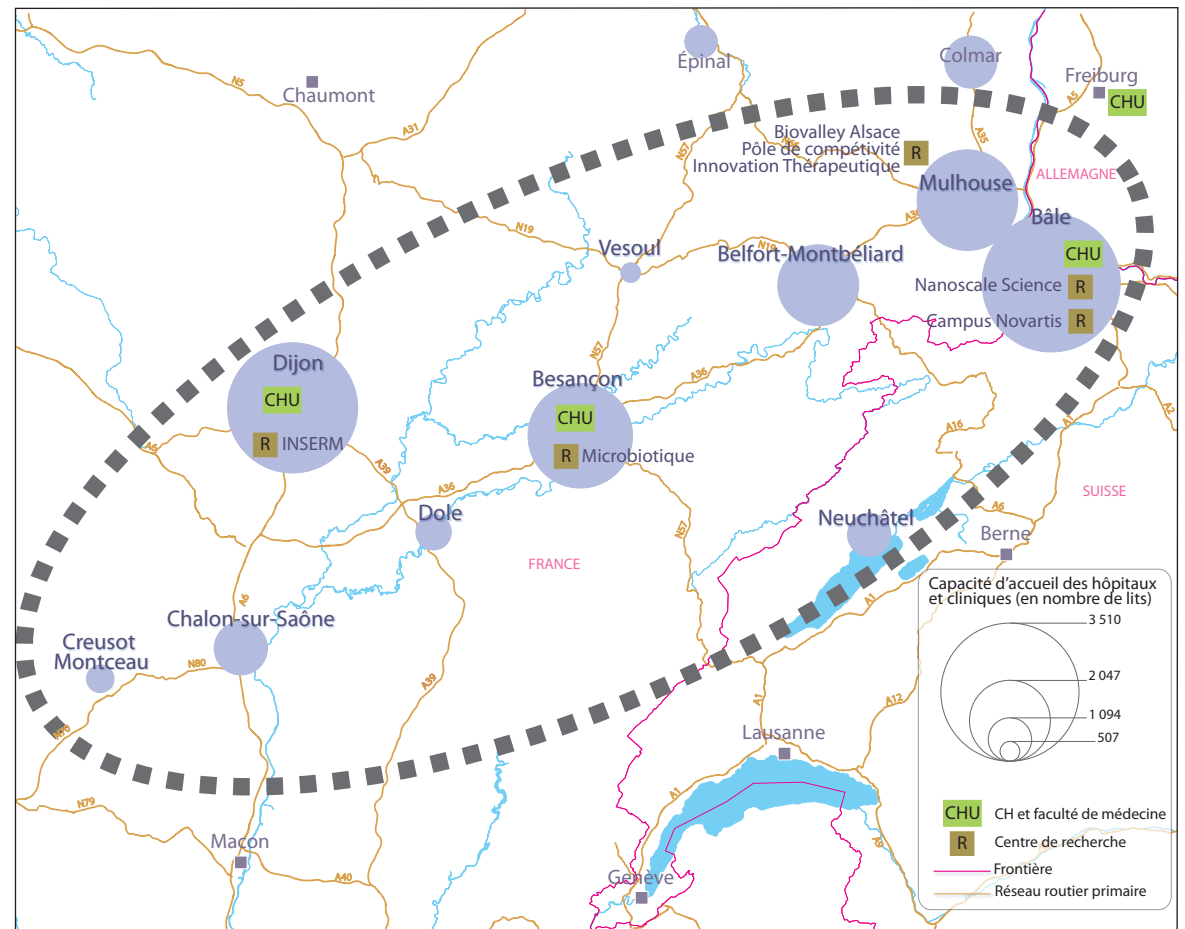
Cette liste d'actions de partenariats et de coopérations n'est pas exhaustive.

L'e-santé

La nouvelle logique qui valorise la constitution de pôle renforcé et spécialisé a plusieurs conséquences : une offre de soins plus performante grâce à une spécialisation des territoires.

Cette logique rend moins accessible les centres hospitaliers et les grands établissements de santé, d'où l'émergence des nouvelles technologies au service des patients : e-santé.

L'offre de santé dans la Métropole Rhin-Rhône



Sources : SAE - Parthage 2007, Office fédérale de la Statistique, Cartographie : AUTB, 2012



Tourisme : L'espace métropolitain n'a pas de grands équipements...

Une absence de grands équipements de loisirs

L'espace Rhin-Rhône ne dispose pas de très grands équipements de loisirs. Elle doit affronter la concurrence des métropoles voisines telles Paris, Lyon, Strasbourg voire Zürich et Genève dans l'accueil d'événements internationaux (concerts, spectacles, événements sportifs,...).

Ces dernières disposent de grands stades de plus de 30 000 places, et salles de spectacles d'une capacité supérieure à 10 000 places (Bercy à Paris, Zénith de Strasbourg, Hallenstadion de Zurich ou Halle Tony Garnier de Lyon) capables de recevoir des tournées mondiales (U2, Red Hot Chili Peppers, Coldplay,...)

Dans l'espace métropolitain, seule la ville de Bâle dispose d'un grand stade avec le St Jakob Park (38 500 places) qui a accueilli des rencontres de l'Euro 2008 de football organisé conjointement entre la Suisse et l'Autriche.

Le St Jakob Park de Bâle



Source : Ville de Bâle

Un nombre de touristes encore insuffisant

Sur le territoire de la Métropole Rhin-Rhône, il n'y a pas un équipement ou un site touristique capable d'attirer un tourisme de masse, type Europa-Park à Rust en Allemagne, ou Center-Parc en Moselle.

Par exemple, Europa-Park est le deuxième parc d'attraction européen avec plus de 4 millions d'entrées par an.

Dans la métropole, des événements accueillent des dizaines de milliers de personnes mais cela reste un public local : foire internationale et gastronomique de Dijon, Chalon dans la rue, marchés de Noël,... Quelques événements ont un rayonnement plus large comme le salon de l'horlogerie Baselworld, les Eurockéennes, ou le carnaval de Bâle.

Des centres urbains trop peu visités

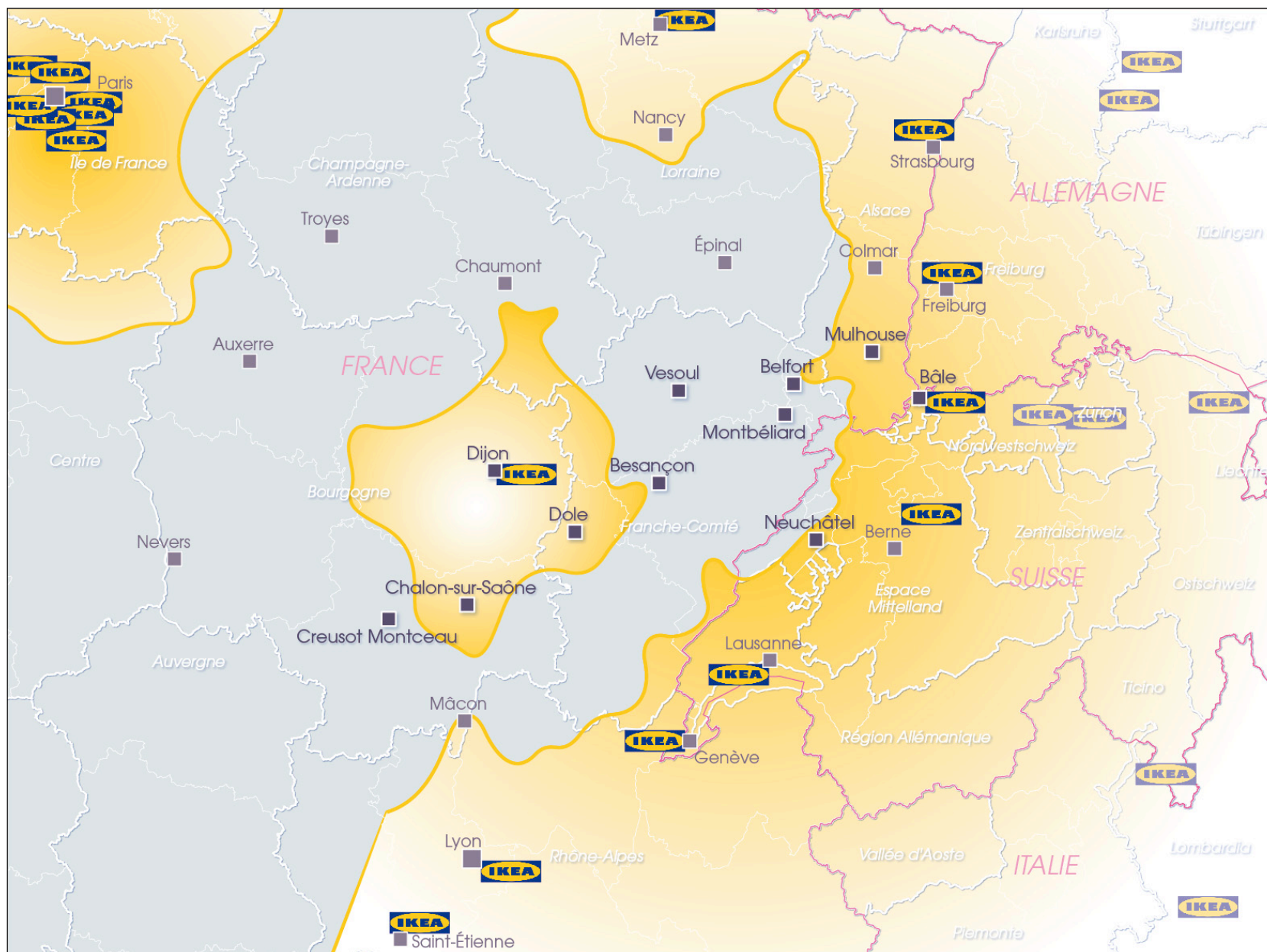
Malgré un patrimoine riche, le nombre de visiteurs en centre urbain est insuffisant et leur durée de séjour est trop faible (en moyenne, 1 nuit par visiteur).

Dans la Métropole Rhin-Rhône, aucun centre urbain ne franchit le seuil du million de visiteurs par an à l'inverse d'autres centres urbains comme Nancy avec la place Stanislas, ou Strasbourg avec la cathédrale.

Une couverture partielle des grandes enseignes commerciales : l'exemple d'Ikea

Les implantations IKEA sont un indicateur symbolique du niveau de métropolisation atteint par les différentes villes. Sur l'espace Rhin-Rhône à échelle large la cartographie révèle une bonne couverture sur Paris et les espaces rhénans et rhodaniens. Si l'on regarde en effet les territoires situés à moins d'une heure de voiture, seules les extrémités de l'espace Rhin-Rhône sont couvertes, à l'Est par les IKEA de Bâle, Fribourg et Strasbourg et à l'Ouest par celui de Dijon ouvert en 2005.

Un projet d'implantation est en cours dans la région Mulhousienne.



Source : IKEA, Cartographie : ADUPM, 2012



...mais il dispose de bien d'autres atouts...

Un fort potentiel culturel

L'espace métropolitain dispose d'un fort potentiel touristique avec de très nombreux sites naturels, architecturaux et culturels de grande qualité dont certains appartiennent au patrimoine mondial de l'Unesco.

Les musées quadrillent la l'espace Rhin-Rhône. A Bâle, l'offre de musées est de niveau mondial (la Fondation Beyeler, le Kunstmuseum, le musée Tinguely, ou le musée du design Vitra).

Il y a également les musées des Beaux-Arts à Dijon, Besançon, le musée l'Espace d'Art Contemporain Fernet Branca de Saint-Louis, le musée du papier peint à Mulhouse, la Donatien Jardot à Belfort,...

Des voies touristiques

Cette diversité de sites favorise l'émergence de routes touristiques. La synergie touristique peut être développée plus facilement aujourd'hui grâce au TGV.

Les voies fluviales et l'Euro Véloroute Nantes-Budapest sont des axes doux, porteurs de loisirs itinérants.

Une empreinte industrielle

L'empreinte de l'histoire industrielle, technique et scientifique est forte dans la métropole avec de nombreux musées : cité de l'automobile, musées du chemin de fer à Mulhouse, de l'aventure Peugeot à Sochaux, de l'horlogerie à Neuchâtel et à Besançon, planétarium de Dijon et écomusées du Creusot et d'Alsace...

La valorisation de ce patrimoine est essentielle pour l'activité économique, mais aussi pour l'attractivité du territoire.

Les sites touristiques les plus fréquentés (partie française)

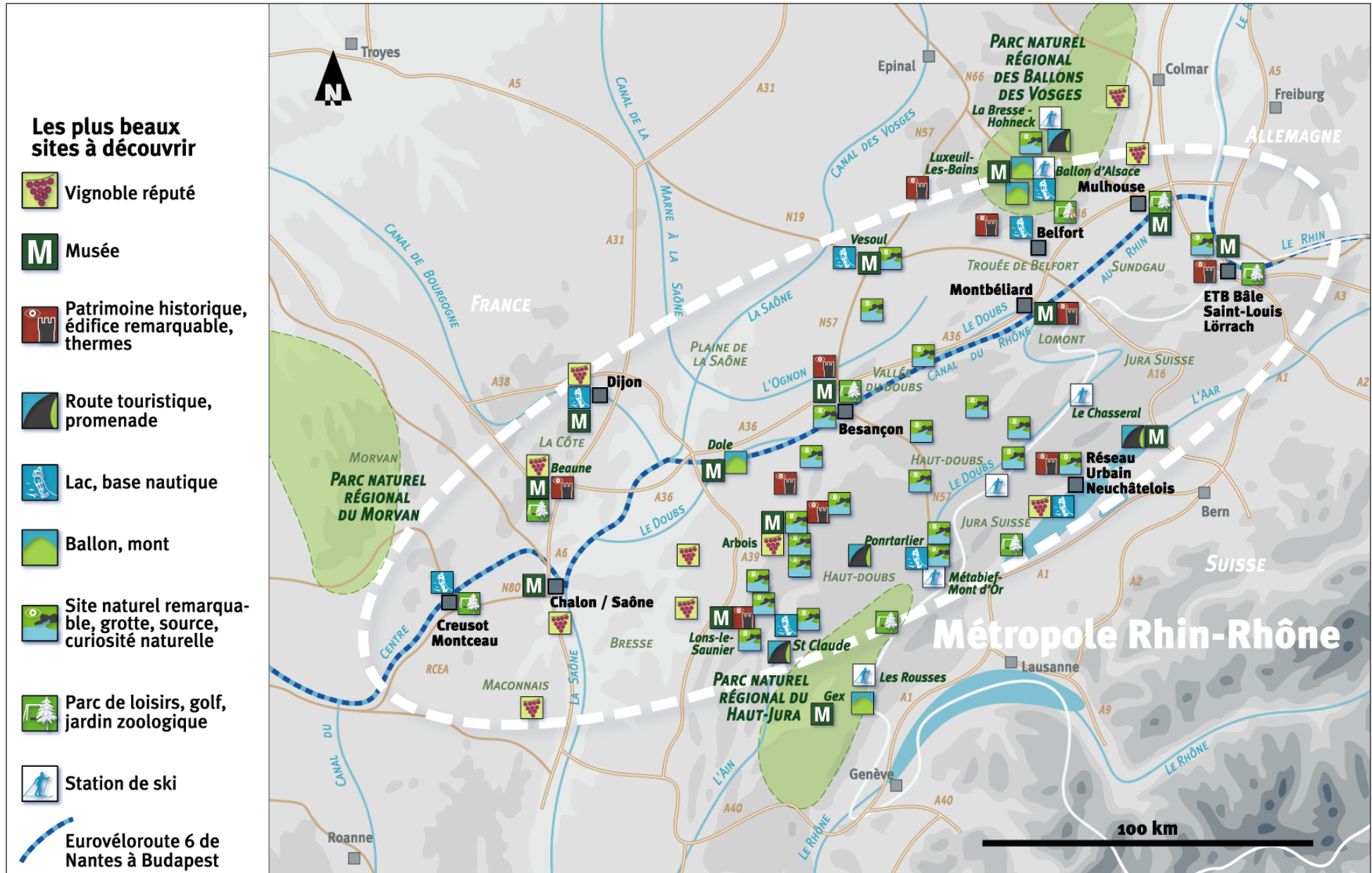
	nombre d'entrées en 2010
Hospice de Beaune	407 929
Zoo de Mulhouse	330 967
Citadelle Vauban à Besançon	233 153
Cité de l'Automobile à Mulhouse	223 484
Ecomusée d'Alsace	166 026
Musée des Beaux-Arts à Dijon	154 127
Abbaye de Cluny et musée d'Art	152 809
Parc des Combes du Creusot	137 000
Saline royale d'Arc et Senans	121 611
Communauté de Taizé	116 450

Source : Observatoires régionaux du Tourisme

L'Eurovéloroute Nantes-Budapest



Source : AURM



Sources : Atlas Métropole Rhin-Rhône, Guide Vert, Cartographie : ADUPM, 2012



...d'où la multiplication des initiatives à l'échelle métropolitaine pour une meilleure visibilité

De nombreuses initiatives dans le domaine artistique

La Métropole Rhin-Rhône a organisé l'exposition « Utopies et Innovations » sur 16 villes du réseau élargi.

En matière artistique, elle a largement contribué à la mise en réseau des institutions notamment par une étude de l'offre musicale, avec la création d'une saison symphonique et lyrique, la création d'un orchestre des jeunes musiciens, et une étude sur la mise en réseau des établissements d'enseignement supérieur artistiques. La métropole soutient le festival GÉNériQ Rhin-Rhône.

Dans le domaine artistique, il y a un autre projet qui consiste en une mise en réseau transrégionale et transfrontalière des artistes et acteurs dans l'art contemporain et en l'élaboration d'une programmation culturelle commune. Il s'agit de créer un réseau à cheval sur des territoires de la métropole Rhin-Rhône.

De la communication pour rendre la métropole plus attractive

Après une étude sur l'offre touristique urbaine et péri-urbaine, la métropole a édité une brochure d'appel touristique, un calendrier semestriel, culturel et événementiel et un « précis de curiosités ». Elle communique également dans TGV Mag via des pages de rédactionnel touristique et une page publicitaire. Elle propose enfin une étude de clientèle de l'Eurovéloroute N°6 qui traverse la métropole et la mise en œuvre d'une politique de réciprocité entre les agglomérations du réseau en ce qui concerne la communication sur les événements majeurs.

À l'occasion de la mise en service du TGV Rhin-Rhône en décembre 2011, la SNCF et le Guide du Routard se sont associés pour proposer un guide sur les villes et les régions qui vont profiter des nouvelles dessertes TGV. Le Routard fait découvrir Étapes TGV entre Rhin et Rhône, toutes les grandes

étapes touristiques du TGV. Avec les sites, les musées et balades à ne pas manquer, des bons plans et des infos sur le tourisme responsable.

Le potentiel du tourisme urbain

Le tourisme urbain prend de l'ampleur. Visiter une ville pour son histoire, son offre culturelle ou pour un événement devient une pratique courante. Il possède des caractéristiques propres : séjours de courtes durées, s'étalant sur toute l'année et demandant des activités variées sur toute la journée. Les villes en profitent, mais le tourisme se développe aussi grâce aux nouvelles offres de déplacement. Le tourisme devient métropolitain dans la mesure où les visiteurs pour tirer parti au maximum de leur séjour vont se déplacer pour profiter des activités urbaines mais aussi des espaces naturels ou urbains à proximité. Dès lors le cercle des visites s'étend et on passe d'une visite du musée d'art de Dijon à la tournée des caves du vignoble de Bourgogne ou à une balade en vélo sur l'Eurovéloroute.

Le tourisme métropolitain est donc un prolongement du tourisme urbain car il offre dans un espace-temps limité, de nombreuses activités. Le territoire métropolitain, est accessible sous la forme d'excursions, de circuits ou de forfaits. La métropole peut attirer les touristes en développant des thématiques sur l'ensemble du territoire. Pour la métropole Rhin-Rhône, il peut s'agir du vin, de l'histoire industrielle ou encore du paysage naturel.

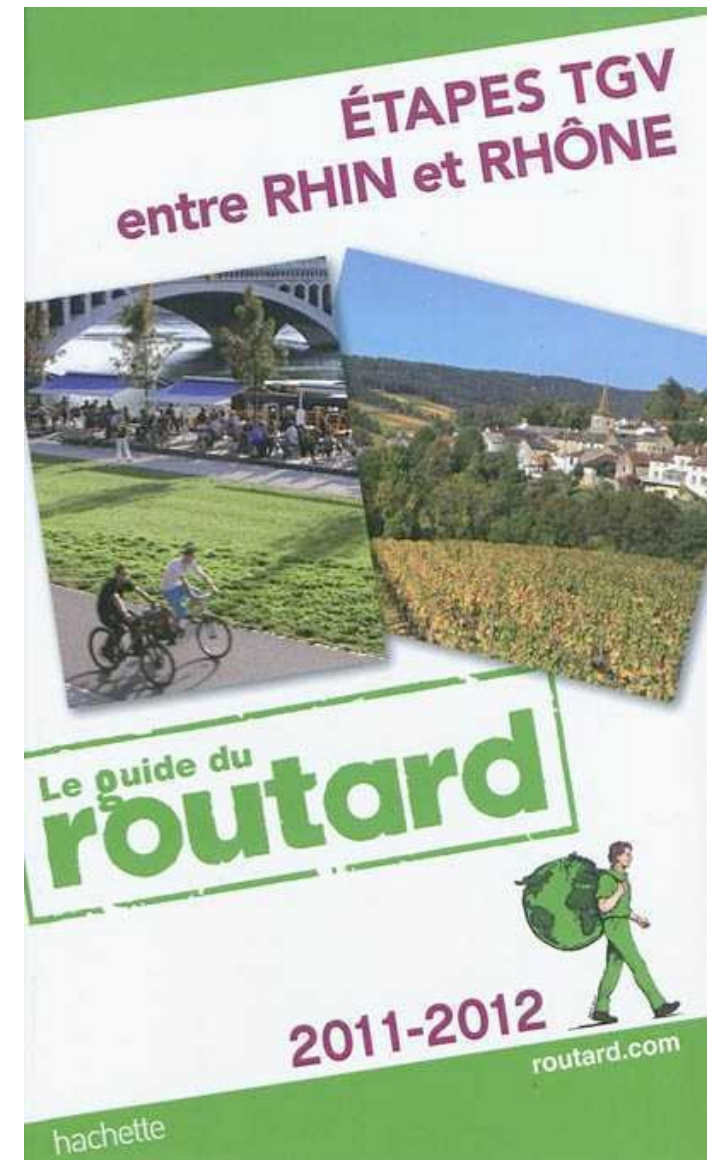
Le tourisme urbain a un rôle important pour la cohésion interne de la métropole.

L'affiche « utopies et innovations »



Source : Métropole Rhin-Rhône

Le guide du routard « étapes TGV entre Rhin et Rhône »



Source : Michelin, Guide du routard

Frontière et transfrontalité : rupture, couture ou ossature pour la Métropole Rhin-Rhône ?

Introduction - La frontière et la Métropole Rhin-Rhône : une singularité à interroger

L'une des singularités de la Métropole Rhin-Rhône réside dans la présence au sein de son territoire d'une frontière nationale. L'association compte en effet des partenaires suisses ; la Métropole Rhin-Rhône devient ainsi une métropole binationale - voire trinationale compte-tenu du morceau de son périmètre s'étendant sur l'Allemagne.

Outre la présence de ces partenaires internationaux, cette frontière s'incarne de façon très pragmatique dans le territoire : le massif du Jura, d'une part, constitue une rupture physique réelle ; la frontière administrative d'autre part, stabilisée au XIX^{ème} siècle, détermine 2 systèmes institutionnels et 2 organisations infrastructurelles différenciées.

Mais la frontière se situe également au cœur de l'Europe, en lisière de cette grande dorsale (ou « banane bleue ») qui relie les zones de l'Europe les plus densément peuplées et les plus dynamiques économiquement. Le volet « Frontière et transfrontalité : rupture, couture ou ossature ? » a ainsi vocation à interroger le rôle que cette frontière nationale endosse au sein du périmètre de la Métropole Rhin-Rhône :

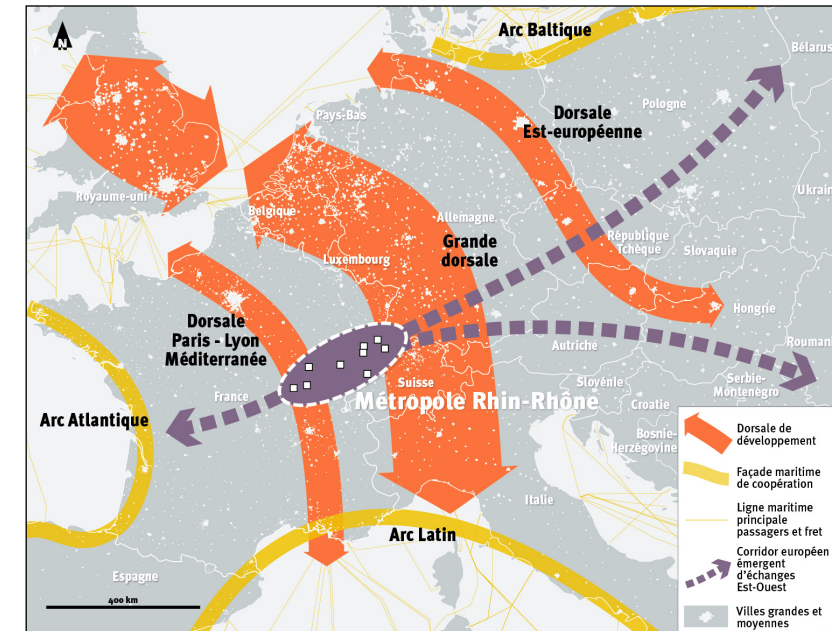
- La frontière constitue-t-elle une cassure pour le territoire de la Métropole Rhin-Rhône ?

- Y a-t-il un territoire Métropole Rhin-Rhône en France et un territoire Métropole Rhin-Rhône en Suisse ? Ces territoires sont-ils différenciés ? Ces territoires se rejoignent-ils sur certains aspects ? Comment ?

- Est-ce que la réalité de la frontière nationale concerne tout le territoire de la Métropole Rhin-Rhône ? La frontière constitue-t-elle une plus-value pour l'ensemble du territoire de la Métropole Rhin-Rhône ? Doit-on seulement poser la question en ces termes ?

- En quoi, en somme, la frontière participe-t-elle de construction de la dimension métropolitaine de la Métropole Rhin-Rhône ?

Une métropole réseau intégrée dans les axes de développement européen



Source : Atlas Métropole Rhin-Rhône, Carte ADUPM, 2007

Qu'est ce qu'un frontalier ?

« Selon l'article 1 du règlement de la CEE 1408/71, est considéré comme frontalier « tout travailleur salarié ou non salarié qui exerce son activité professionnelle sur le territoire d'un État membre et réside sur le territoire d'un autre État membre, où il retourne en principe chaque jour ou au moins une fois par semaine » ».

Source INSEE.

Le poids des flux France-Suisse dans les échanges transfrontaliers

Le poids remarquable des migrations suisses dans les dynamiques frontalières nationales

En France, 320 000 résidents métropolitains¹ sont concernés par les déplacements domicile-travail de part et d'autre des frontières. Ces déplacements concernent principalement la Suisse, le Luxembourg et Monaco. Bien que notables, les déplacements vers l'Allemagne sont moins concentrés. Les frontaliers parcourent en moyenne une distance d'à peine 30 km pour rejoindre leur lieu de travail.

En 2007, la Suisse a attiré à elle seule 135 000 travailleurs frontaliers, contre 98 000 en 1999. Cela représente 42 % des frontaliers français, ce qui fait de la Suisse la destination principale des travailleurs frontaliers français. Malgré des frontières communes étendues, il y a moins de déplacements vers l'Allemagne.

Au recensement 2008, les haut-rhinois sont près de 34 000 à passer quotidiennement la frontière vers la Suisse et les Franc-comtois 23 500 (contre 22 500 au recensement précédent)². La Suisse constitue le premier pays d'accueil de travailleurs frontaliers résidant en France tandis que la grande majorité des travailleurs frontaliers se rendant en Suisse sont français. Ces chiffres expriment avec force l'importance des liens franco-suisses cristallisés autour de la frontière.

Une dynamique qui ne s'exprime pas à l'inverse dans les mêmes proportions

A l'inverse, il faut souligner que les flux en provenance de l'étranger vers la France sont comparativement très peu importants : seules 11 000 personnes viennent travailler en France³ ; extrêmement peu parmi elles viennent de Suisse. Ces flux se concentrent vers Genève et vers le Haut-Rhin.

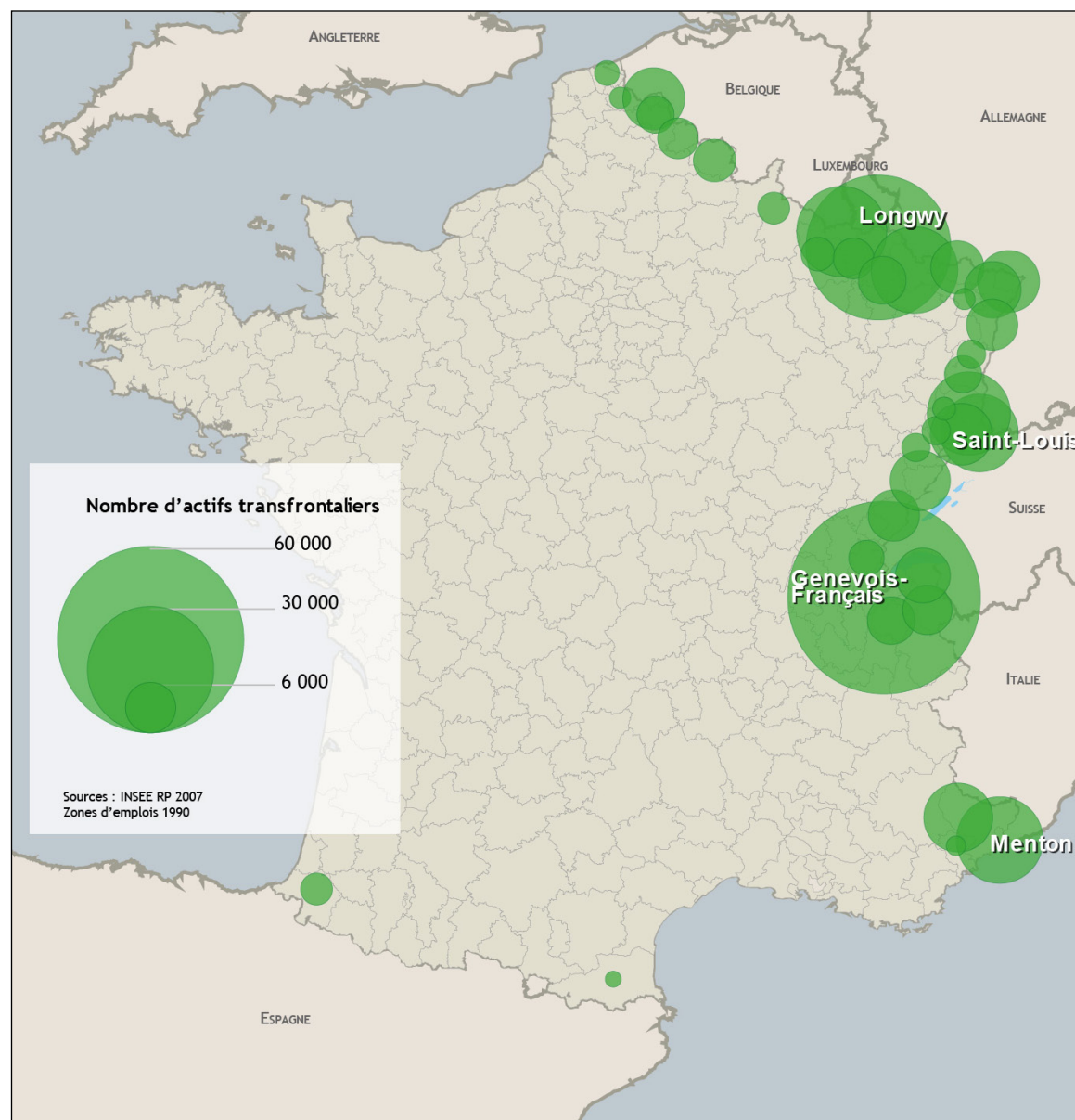
Par ailleurs, seuls 7 % des actifs résidant en France et travaillant en Suisse sont de nationalité suisse ; en d'autres termes, les Suisses ne s'installent que très peu en France.

1 - Zone d'emploi 1990, RP 2007, J.-M. FLOCH, Vivre en deçà de la frontière, travailler au-delà, INSEE Première n° 1337, février 2011.

2 - Insee, recensement de la population 2008

3 - Ibid

Nombre d'actifs transfrontaliers par zones d'emploi



Cartographie : AUDAB, 2012



Les flux frontaliers dans l'Arc Jurassien et le Rhin Supérieur : une dynamique forte, locale et concentrée

Deux corridors d'entrée principaux : Genève et Bâle

Les flux s'opèrent principalement par l'intermédiaire de 2 corridors d'entrée de la France vers la Suisse : de l'Ain et la Haute-Savoie vers Genève d'une part, et de l'Alsace et le nord-ouest franc-comtois vers Bâle et sa périphérie d'autre part. Ces deux pôles constituent de véritables agglomérations transfrontalières : les échanges entre ces villes et leurs périphéries françaises sont particulièrement intégrés et se constituent de flux très quotidiens : travailleurs frontaliers, écoliers, santé, pratiques commerciales et culturelles, etc. A bien des égards, elles constituent également de véritables zones internationales (aéroports, centres administratifs européens, sièges internationaux, etc.).

Genève rassemble à elle seule près de 60 000 frontaliers soit le 5^{ème} des migrations totales¹. Dans l'Eurodistrict de Bâle, ce sont les zones d'emplois de Saint-Louis et Mulhouse qui fournissent la plus grande partie des migrants : 12 037 personnes résidant à Saint-Louis et représentant 45,9 % de la population active vont travailler à Bâle ; 13 336 personnes résidant à Mulhouse et représentant 11,2 % de la population active vont également travailler principalement à Bâle (et dans une moindre mesure en Allemagne)². Entre ces 2 pôles, des migrations plus diffuses mais néanmoins remarquables s'effectuent à travers le massif jurassien.

Une problématique qui impacte fortement la Franche-Comté

Bien que les échanges frontaliers soient particulièrement importants au niveau de Bâle et Genève et que les zones d'emplois du Nord de la Franche-Comté ne fournissent qu'une petite partie des migrants vers la Suisse, la problématique transfrontalière impacte assez remarquablement le territoire franc-comtois.

1- Zone d'emploi 1990, RP 2007, J.-M. FLOCH, Vivre en deçà de la frontière, travailler au-delà, INSEE Première n° 1337, février 2011.

2-Ibid. .

Il faut rappeler en effet que la Franche-Comté et la Suisse partagent 230 km de frontière commune, et que, au recensement de 2007, 21 600 franc-comtois occupent un emploi dans l'Arc Jurassien. Le travail des Franc-Comtois en Suisse concerne 5 zones d'emploi le long de la frontière suisse : Belfort, Montbéliard, Morteau, Pontarlier et Saint-Claude³. 20 400 des Franc-Comtois frontaliers résident dans l'une de ces 5 zones d'emploi et travaillent dans l'un des cantons de l'Arc jurassien, soit 91 % de l'ensemble des frontaliers franc-comtois⁴.

Entre Bâle et Genève, des migrations moins importantes mais structurantes

Outre l'évidence et l'importance des flux vers Bâle et Genève, des mouvements importants s'effectuent de la France vers la Suisse au niveau des cantons de Vaud (nombreuses communes concernées) et de Neuchâtel (La Chaux-de-Fonds en particulier). Le nombre de navettes domicile-travail y a fortement augmenté :

- Mouvements importants de la France vers le canton de Neuchâtel et en particulier de Morteau vers La-Chaux-de-Fonds/Le-Locle : 34 % des résidents de la zone de Morteau travaillent dans l'arc jurassien principalement à la Chaux-de-Fonds et au Locle

- Mouvements importants de la France vers le canton de Vaud, en particulier 23 % des résidents de la zone de Pontarlier travaillent dans l'Arc Jurassien suisse, principalement à Yverdon-les-Bains ; 12,8 % des résidents de la zone d'emploi de Saint-Claude travaillent en Suisse et en particulier au Chenit⁵.

- Mouvements plus réduits dans les zones d'emplois de Belfort et Montbéliard : un peu plus de 4 000 frontaliers résident dans les 2 zones du nord ; mais le travail transfrontalier y reste marginal relativement aux populations actives : seulement 3 % des résidents en moyenne. Les résidents des zones de Belfort et Montbéliard travaillent essentiellement dans les districts de Porrentruy (plus de 50 %) et de Délémont (30 %)⁶.

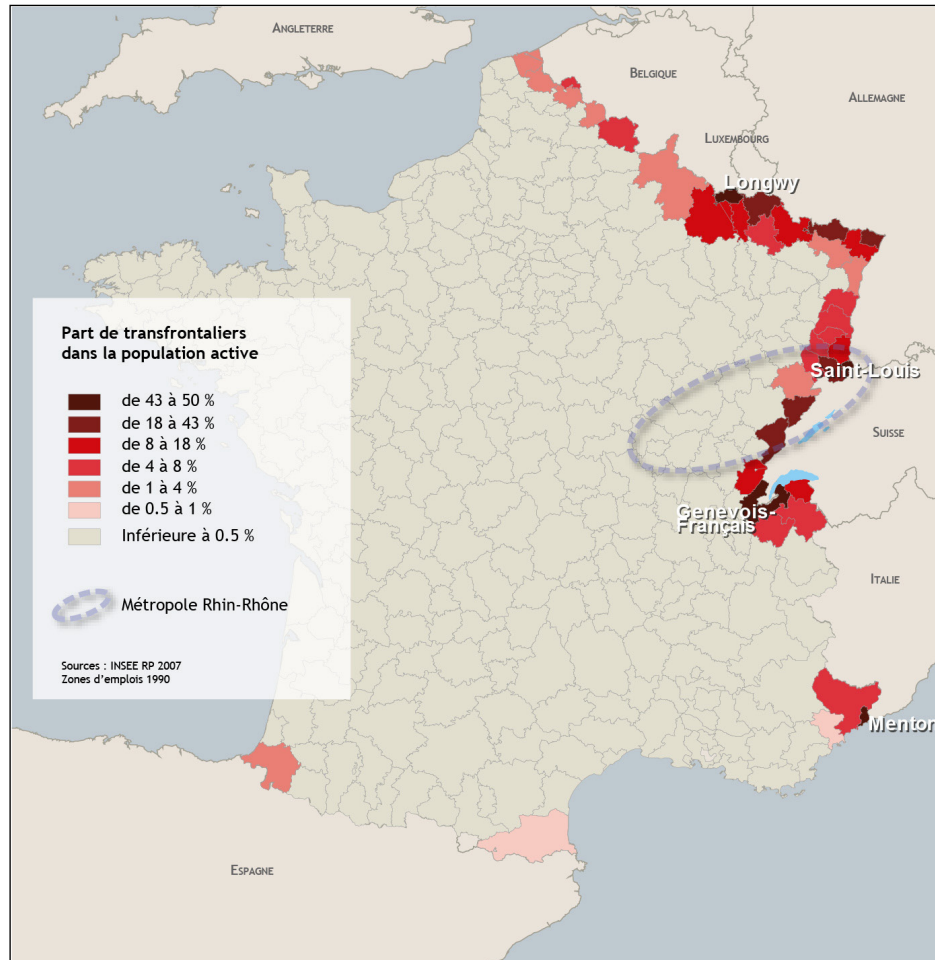
3- Les périmètres des zones d'emplois ont été très récemment modifiés ; cette étude s'appuie sur les zones d'emplois qui avaient cours jusqu'en 2011.

4- RP 2007, zones d'emploi 1990, OSTAJ, Les travailleurs transfrontaliers francs-comtois dans l'Arc jurassien suisse, juin 2011.

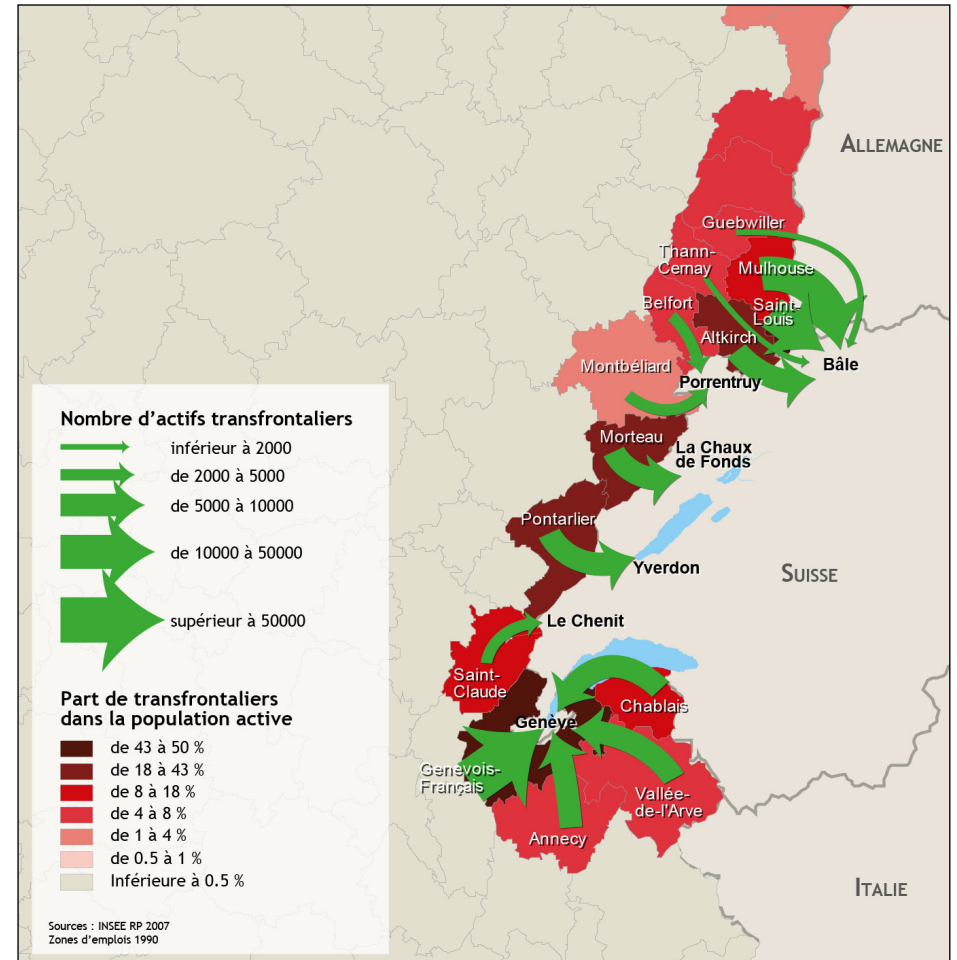
5- Ibid.

6- RP 2007, zones d'emplois 1990, OSTAJ, Les travailleurs transfrontaliers francs-comtois dans l'Arc jurassien suisse, juin 2011.

Les flux transfrontaliers de la France à la Suisse : regard sur la Métropole Rhin-Rhône



Cartographie : AUDAB, 2012



Cartographie : AUDAB, 2012



Il faut rappeler par ailleurs que ces échanges transfrontaliers s'effectuent quasiment exclusivement de la France vers la Suisse : les flux suisses vers la France ne concernent que quelques centaines de personnes.

Plus encore, 83 % des frontaliers habitent à moins de 14 km de la frontière et n'hésitent pas à rejoindre des villes suisses assez éloignées : Nyon, Lausanne, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel, Biel, Délémont...¹

Frontière, transfrontalité et points de passages

En définitive, la frontière en tant que rupture physique, historique et administrative tend à s'effacer au profit de la transfrontalité, c'est-à-dire d'une culture du passage quotidien entre les 2 pays. Celle-ci va dans le sens d'une nouvelle forme d'unité identitaire fondée sur l'acte même de passer la frontière mais clairement orientée de la France vers la Suisse.

Les points de passage transfrontaliers principaux apparaissent rapidement : les 2 zones internationales de Bâle et Genève constituent les points de passage les plus importants. Entre ces 2 points, on peut identifier principalement le passage entre Villers-le-Lac et Le Locle, le passage au niveau du Col des Etroits, celui au nord de Vallorbe et, de façon plus diffuse, la zone entre Ocourt et Delle. Outre ces points de passage, la frontière reste physiquement hermétique.

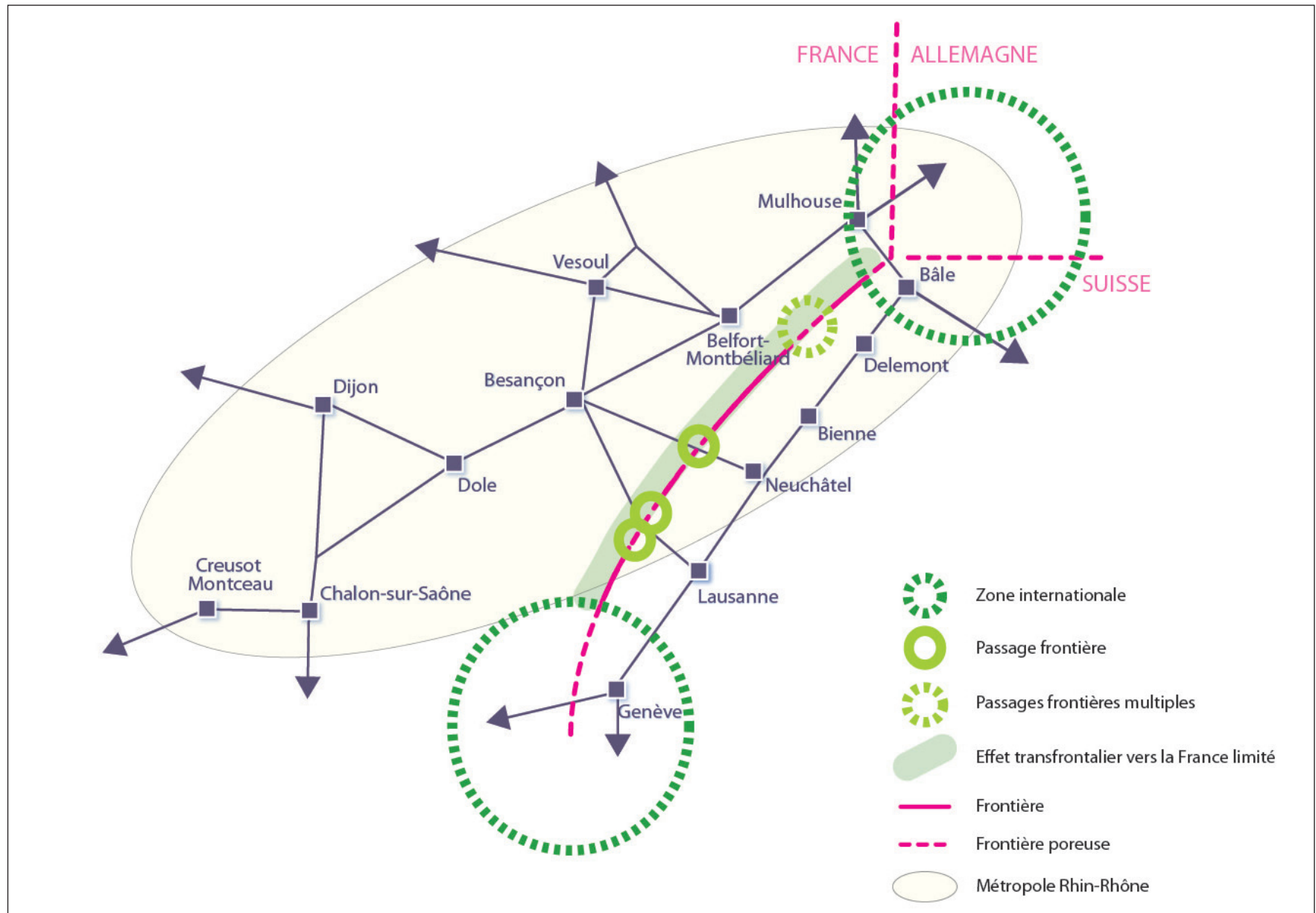
Par suite, ces flux importants posent la question des infrastructures qui les soutiennent et de la possibilité qui leur est laissée d'infuser l'ensemble de la Métropole Rhin Rhône.

Bâle : deux prolongements de ligne pour un réseau trinational

En 1900, le tramway bâlois était déjà transfrontalier et trinational. Il le restera jusqu'en 1958, date à laquelle, côté français, on démolit la ligne pour faire place à la voiture.

Aujourd'hui le tramway de Bâle compte 15 lignes et une station à moins de 400 m de chaque foyer bâlois. Il constitue déjà l'un des réseaux les plus denses d'Europe. Pourtant la ville subit toujours des engorgements importants liés à quelques 34 000 véhicules et 150 000 personnes transitant chaque jour. Bâle a donc envisagé le prolongement de 2 lignes de tramway en dehors des frontières nationales. Le prolongement de la ligne 8 vers Weil am Rhein (2,8 km dont 1,6 km sur le sol allemand) est en construction. Celui de de la ligne 3 vers la gare de Saint-Louis (3,5 km, dont 2,7 km côté français) est en projet. Une fois achevés, ces prolongements (destinés principalement aux travailleurs frontaliers) feront du tramway de Bâle le seul réseau trinational de tramway au monde et renoueront avec son histoire.

1- Ibid.



Cartographie : AUDAB, 2012



Des difficultés infrastructurelles en cours de dépassement

Peu de connexions ferroviaires transfrontalières

Ainsi que le soulignait déjà la partie consacrée aux transports et déplacements, le territoire présente très peu de connexions ferroviaires transfrontalières. Seul le TGV Rhin-Rhône connecte l'ensemble des territoires de part et d'autre de la frontière et relie les systèmes ferroviaires grande vitesse et TER entre eux.

Cette faible connectivité s'explique en grande partie par des raisons infrastructurelles. L'offre ferroviaire côté suisse est plus dense et maillée que du côté français. Le service s'appauvrit globalement au passage de frontière : offre de lignes moins importante et principalement axée sur la structure de la LGV. Les tentatives de connexions entre les 2 côtés de la frontière se heurtent ensuite à l'existence de 2 systèmes ferroviaires différenciés restreignant alors certaines lignes, au niveau de la frontière, à des quasi-cul de sacs. La ligne est effectivement stoppée après Porrentruy, le TER Franche-Comté s'arrête à la Chaux-de-Fonds.

Une situation de passage empêché

Se dessine ainsi une structure fondée sur 2 axes d'importance inégale. Ces axes se connectent au nord et au sud (Bâle et Genève). Mais ils parviennent difficilement à dialoguer à travers le massif et à fonder une couture aux passages de frontière.

Les liaisons entre Belfort-Montbéliard et la Suisse sont notamment peu structurées : elles sont limitées en nombre et se révèlent peu performantes en temps de transport. Bien que fragiles, 2 axes relient plus naturellement l'arc Besançon-Dole-Dijon d'une part et Berne-Neuchâtel-Lausanne d'autre part :

- la ligne Besançon/La-Chaux-de-Fonds offre peu de liaisons, elle n'est pas électrifiée et susciterait d'importants investissements pour l'être. Elle n'offre pas de desserte plus rapide en transport en commun qu'en voiture.
- les axes Dijon-Neuchâtel ou Dijon-Lausanne offrent peu de

liaisons et se heurtent à l'inadéquation des infrastructures françaises et suisses (cul-de-sac). Cela étant, ces 2 lignes sont électrifiées et la situation de la section Dole-Frasne-Lausanne en particulier sur la ligne Paris-Lausanne lui confère une importance non négligeable : le TGV passe.

L'organisation ferroviaire souligne ainsi que, dans la partie française de l'arc jurassien, l'élan transfrontalier vient s'éteindre rapidement sans irriguer le reste de la métropole. En outre, cette organisation n'est pas sans interroger sur un risque de concurrence entre la desserte suisse et la desserte française : les usagers peuvent descendre vers Genève pour rejoindre le tronçon sud de la LGV lorsqu'il sera opérationnel.

Des projets en cours pour réduire ces difficultés

Des projets ont été planifiés pour tenter de réduire cette rupture : réouverture de la ligne Belfort-Delle, mise en œuvre du projet Trans-Run, renforcement de l'offre Berne-Neuchâtel-Frasne, réalisation de sections complémentaires de la transjurane (tronçons A16-A5 et achèvement du réseau autoroutier, achèvement de la liaison expresse Langres-Delle), évitement routier de la Chaux-de-Fonds.

D'autres mesures ont été proposées sans être encore planifiées. Parmi elles le renforcement de l'offre La Chaux-de-Fonds/Besançon et Besançon Franche-Comté TGV. Ce dernier projet apparaît d'autant plus structurant qu'il fait écho à une volonté de mettre en valeur la continuité ferroviaire entre les différents sites inscrits sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Les gares de Besançon et La Chaux-de-Fonds en particulier sont en effet reliées par la ligne dite « des Horlogers » dont la plus-value paysagère constitue en outre un atout touristique important. De Besançon, on peut ensuite rallier Arc-et-Senans et Salins-les-Bains.

Le co-voiturage dans l'Arc-Jurassien : une autre réponse à l'afflux transfrontalier

De façon à apporter une réponse aux problématiques induites par les déplacements frontaliers, le Parc naturel régional du Haut-Jura et l'arc Jurassien suisse ont choisi de mettre en œuvre un projet de co-voiturage. Ce projet vise à répondre de façon durable à l'intensité à la fois localisée et diffuse dans l'espace et dans le temps (et donc difficile à traduire en lignes de TC) des flux frontaliers. Il s'agit de préserver la qualité de vie des villes et villages situés sur les axes routiers. Le projet se traduit essentiellement par une série d'actions visant la sensibilisation et l'incitation à la pratique du co-voiturage. Il est financé par le programme Interreg IV France-Suisse.



Source : CTJ (Conférence Transjurassienne)



La transfrontalité : une dynamique forte qui ne semble pas faiblir

Les raisons de ces flux remarquables

La première des motivations des frontaliers réside dans les conditions d'emploi et de rémunération. Les salaires bruts sont supérieurs en moyenne de 50 % pour les personnes employées dans l'Arc Jurassien Suisse ; à Bâle, en 2005, le salaire annuel moyen s'élevait à 115 178 Fch ; le Bade-Wurtemberg, la région de Bâle et la Suisse connaissent des situations de plein emploi évidemment très attractives. Les Accords de Libre Circulation des Personnes, entrés en vigueur en 2002, facilitent en outre les conditions de séjour et de travail en Suisse pour les ressortissants européens. Au cours des 15 dernières années, la croissance de l'emploi frontalier s'est révélée particulièrement soutenue : plus de 126 % d'effectifs en plus¹.

Au-delà de ces spécificités salariales et institutionnelles, et à l'exception de la relation frontalière avec l'Allemagne, le dynamisme du travail frontalier en Franche-Comté se comprend également à l'aune de l'identité culturelle qui lie les territoires de l'Arc Jurassien : l'unité linguistique, la proximité géographique, les problématiques socio-économiques et environnementales similaires, la tradition industrielle sont autant d'éléments facteurs de liens et d'unité.

Une particularité notable : une identité commune scellée par le marché de l'horlogerie

Globalement, l'attrait pour le marché du travail de l'Arc Jurassien est plus appuyé pour les activités industrielles à forte valeur ajoutée. Mais c'est à travers l'industrie horlogère historique que s'exprime de la façon la plus nette l'imbrication des économies suisse et française.

Historiquement, un réel savoir technique de pointe en matière d'horlogerie s'est développé, faisant la renommée des savoir-faire des petites villes jurassiennes et de Besançon, capitale horlogère.

Aujourd'hui, l'horlogerie se révèle être le 1er pourvoyeur d'emplois frontaliers : en 2008, 61 % des emplois horlogers sont occupés par des frontaliers dans le canton de Vaud, 36 % dans le canton du Jura et 31 % dans le canton de Neuchâtel².

Cette dynamique, loin de s'épuiser ou de périlcliter, a montré en outre qu'elle était au contraire particulièrement performante dans le temps, y compris en période de crise. Ainsi, entre 2001 et 2005, la crise secoue l'horlogerie mais ne l'ébranle pas : le nombre d'emplois dans l'Arc Jurassien suisse augmente toujours, même faiblement (3 %). Puis, entre 2005 et 2008 l'emploi dans le secteur de l'industrie horlogère augmente de 34 % (contre 8 % pour l'emploi total). Durant cette période, les effectifs de travailleurs frontaliers progressent de 60 %. Enfin, entre 2004 et 2009, 24 entreprises sont créées dans l'horlogerie en moyenne chaque année³.

L'Arc Jurassien n'est pas le seul concerné. Outre ses industries pharmaceutiques, biotechnologiques, chimiques, son activité liée aux nanotechnologies et aux technologies médicales ou encore son rôle de place financière, Bâle reste également une place forte de l'horlogerie. Elle lui a permis là aussi, le développement d'un savoir-faire de pointe dans l'ingénierie de la précision. Aujourd'hui, la région est connue à travers le monde pour ses compétences en horlogerie, en microtechnologies et dans le secteur des machines-outils. BaselWorld, le plus grand et le plus important salon professionnel du secteur de l'horlogerie et de la bijouterie au monde, témoigne puissamment de cette spécificité. De même l'implantation récente d'une usine Swatch près de Delle souligne la présence d'un secteur porteur.

Quels impacts pour la Métropole Rhin-Rhône ?

Les flux transfrontaliers constituent ainsi aujourd'hui un phénomène local différenciant le territoire. De ce point de vue la rupture frontalière n'existe pas : au contraire elle permet la cristallisation d'un phénomène d'ossature.

1- OSTAJ, Les travailleurs transfrontaliers francs-comtois dans l'Arc jurassien suisse, juin 2011.

2- OSTAJ, L'horlogerie dans l'Arc jurassien : un portrait en chiffres, novembre 2011.

3- Ibid.

Le travail transfrontalier joue en outre un rôle décisif dans les zones d'échanges entre la France et la Suisse, a fortiori dans les 2 agglomérations transfrontalières, mais aussi dans les zones de Morteau et de Pontarlier où il représente plus du quart des emplois. On mesure d'autant plus l'importance économique de ces échanges que la taille des villes de cette zone est modeste, des villes qui auraient probablement connu de forts taux de chômage dans d'autres circonstances.

Si les effets sur l'ensemble du territoire de la Métropole Rhin-Rhône sont donc quasiment inexistantes en termes de flux, la frontière a un impact réel en termes d'économie locale et de cristallisation identitaire : elle permet à la frange Est de la Métropole Rhin-Rhône d'éviter de se constituer en territoire de marge, le risque étant cependant, dans le cas présent, que le poids de l'attraction suisse et des flux transfrontaliers localisés n'en viennent à créer une dissymétrie territoriale. Par suite, compte-tenu des dynamiques qu'elle génère, cette frange Est permet bien au contraire au territoire métropolitain de s'ancrer fermement dans les dynamiques européennes.

Swatch : de bonnes raisons pour s'installer à Delle

La frontière franco-suisse est un lieu où émergent de nombreux projets, notamment d'infrastructures, qui représentent un attrait considérable pour les entreprises. Ainsi, Swatch s'est prononcée pour l'installation effective à Boncourt de 3 usines à la fin 2014, permettant de créer, à l'ouverture, 200 emplois provenant des 2 côtés de la frontière et 800 à 1 000 emplois par la suite. De nombreux facteurs motivent ce choix. Certes, la disponibilité foncière est une condition importante, mais aussi l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, le départ de la Transjurane (A16) qui reliera Delle et Boncourt à Bienne (siège du groupe Swatch), ou encore la proximité de l'EHMP (École horlogère et microtechniques de Porrentruy) et de l'UTBM procurant une main-d'œuvre qualifiée (CFC, techniciens, ingénieurs) sont autant d'arguments stratégiques pour l'entreprise suisse. Ces unités renforceront le canton du Jura dans son rôle de centre de compétences dans les domaines de l'horlogerie et des microtechniques.



Source : Photo BaselWorld



La frontière : l'effet facteur de coopérations

Un cadre juridique spécifique pour une coopération institutionnelle structurée

La réalité frontalière dense et pragmatique entre la Suisse et la France induit une nécessité de coopération entre les 2 pays, notamment en matière d'aménagement du territoire : adaptation des infrastructures, équipements, services, etc. En outre, les régions frontalières, autrefois territoires de marge, se trouvent aujourd'hui propulsées au cœur des relations entre Etats et, concernant la frontière de l'Arc Jurassien, au cœur du territoire européen. Emergent ainsi des enjeux d'ordre nouveau, relevant de positionnements et de problématiques supra-régionales.

Pour permettre de traiter ces enjeux à la fois locaux, régionaux, nationaux et européens sur des territoires transfrontaliers partageant une identité et des problématiques similaires, des organismes de coopération ont vu le jour à partir des années 1960 ; ils avaient alors pour objet essentiel de répondre à des problématiques localisées. A partir de 1980, « de nouvelles formes de coopération locales et régionales se sont développées afin de renforcer l'échange réciproque d'informations et la concentration entre les autorités compétentes de part et d'autre de la frontière. »

Aujourd'hui, la Suisse est le pays avec lequel la France entretient la coopération institutionnelle la plus dense. Elle s'appuie notamment sur les accords de Karlsruhe qui offrent un cadre juridique pour la coopération et proposent diverses modalités d'action.

Des organismes de coopération nombreux

Des territoires de projets se sont ainsi organisés dans le temps et coexistent aujourd'hui, répartis de part et d'autre de la frontière, sur des territoires qui ne s'excluent pas toujours les uns des autres. La cartographie des territoires de coopération se révèle ainsi particulièrement complexe dans l'Arc Jurassien et le Rhin Supérieur. Elle souligne l'intensité effective de cette coopération mais surtout la volonté de travailler ensemble.

De nouveaux acteurs continuent d'apparaître, avec un portage de projets très variés : les Eurodistricts du Rhin supérieur tels que l'ETB (2007) par exemple, visent des coopérations de proximité touchant la vie quotidienne des habitants et les besoins des entreprises ; le parc naturel du Doubs vise des objectifs de préservation et de gestion d'un environnement remarquable, l'OSTAJ constitue essentiellement un périmètre d'observation, etc. Chacun à son échelle contribue à une meilleure connaissance et à un meilleur fonctionnement du territoire frontalier élargi.

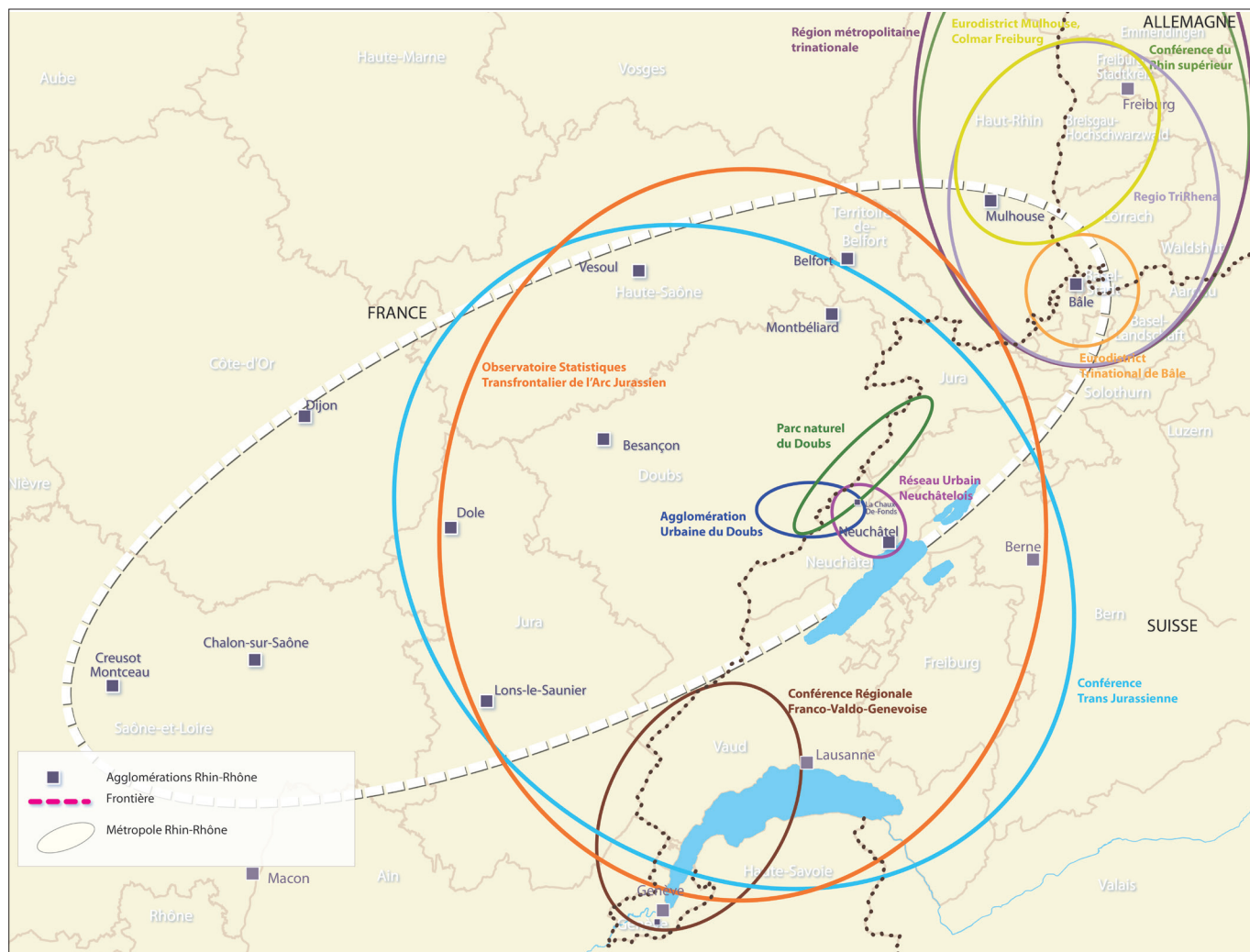
Certains de ces périmètres de coopération sont anciens, d'autres plus récents. Ainsi que le montrent les exemples ci-dessous, la coopération frontalière se réorganise en continu et affirme sa contemporanéité.

La conférence du Rhin-Supérieur - Organe transfrontalier d'information et de coordination dans la région du Rhin supérieur, la Conférence du Rhin Supérieur est créée en 2000 (Accords de Bâle sur la coopération transfrontalière dans la région du Rhin Supérieur), à la suite des Accords de Bonn (1975) qui créent la Commission intergouvernementale franco-germano-suisse visant la solution des problèmes de voisinage dans les régions frontalières du Rhin Supérieur. Elle s'inscrit dans le cadre des accords de Karlsruhe. Elle a pour objectif d'institutionnaliser la coopération transfrontalière dans l'espace dit du «Rhin Supérieur», de promouvoir un développement métropolitain durable et d'accroître le niveau de coopération, de transfert de connaissances et d'actions communes. Ses domaines d'action sont divers : transports, environnement, culture, éducation, jeunesse, santé. Sur son périmètre existent d'autres organismes de coopération : les Eurodistricts. Le périmètre de la Conférence du Rhin supérieur correspond enfin, à peu de chose près, au périmètre de la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur (RMT), officialisée en 2008, dont la vocation consiste à donner précisément une nouvelle impulsion à la coopération en appelant ses acteurs à construire un territoire de dimension métropolitaine.

La CTJ - La Conférence Transjurassienne est un organisme politique de concertation qui réunit le Conseil régional de Franche-Comté, la Préfecture de Région Franche-Comté et les cantons suisses de Berne, Vaud, Neuchâtel et Jura. Créée en 1985, elle vise une approche intégrée du territoire pour permettre la mise en place de projets concrets. Ses activités couvrent de nombreux domaines d'actions en lien avec les compétences des partenaires représentés. Ses priorités concernent la formation, le développement économique et la mobilité.

L'AUD - D'initiative mortuassienne, l'Agglomération Urbaine du Doubs regroupe La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Morteau, Villers-le-Lac, Les Fins et Les Brenets. La frontière sépare l'espace en 2 parties organisées (Pays de Morteau, RUN) mais leur association, liée notamment aux migrations quotidiennes des frontaliers, permet d'envisager celle-ci comme une seule agglomération de plus de 61 000 habitants. Cette organisation est un Groupement international de réflexion territoriale transfrontalière (GIRTT), dont le projet consiste à créer une dynamique transfrontalière autour de thèmes complémentaires : économie, formation, mobilité, aménagement du territoire et tout autre thème pertinent. L'AUD a notamment mis en place une plate-forme de formation transfrontalière ainsi qu'un programme d'action sur le système de transports de l'agglomération transfrontalière Morteau / Saint-Imier.

La complexité des périmètres de coopération sur les territoires de la Conférence Transjurassienne et du Rhin Supérieur



Cartographie : AUDAB, 2012



Quels impacts pour la Métropole Rhin-Rhône ?

Ces territoires de coopérations transfrontaliers ne couvrent pas l'ensemble du territoire de la Métropole Rhin-Rhône mais simplement la frange Est. Pour autant, par leurs objectifs de structuration, ils consolident fortement les liens de part et d'autre de la frontière et visent très clairement à faire coudre en dépassant la rupture physique de l'Arc Jurassien. Ce faisant, ils permettent d'apporter une réponse structurée et durable à une rupture qui aurait pu fragiliser la Métropole Rhin-Rhône dans la cohérence de son périmètre et la définition de ses objectifs. La continuité de projet peut ainsi être assurée sur l'ensemble du territoire de la Métropole Rhin-Rhône - ou du moins visée, au fur et à mesure des ajustements infrastructurels - et ce, d'autant plus que l'Eurodistrict Trinationale de Bâle et le Réseau Urbain Neuchâtelois sont membres à part entière de l'association Métropole Rhin-Rhône.

Par ailleurs, ces périmètres de coopérations font entrer la MRR en dialogue direct avec la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur. D'autres coopérations à des échelles de territoires plus importantes et sur des thématiques spécifiques pourront peut-être être envisagées.

Enfin, la Métropole Rhin-Rhône se positionne elle-même dans une dynamique de coopération qui a l'avantage de s'ouvrir à des échelles plus vastes.

Les accords de Karlsruhe, 1996 (étendus à l'ensemble de la frontière franco-suisse en 2004)

Article 1 : « Le présent Accord a pour objet de faciliter et de promouvoir la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux français, allemands, luxembourgeois et suisses, dans leurs domaines de compétences et dans le respect du droit interne et des engagements internationaux des Parties »

Article 3 : 1- « Les collectivités territoriales ou organismes publics locaux peuvent conclure entre eux des conventions de coopération dans les domaines de compétence communs qu'ils détiennent en vertu du droit interne qui leur est applicable. »

2- L'objet des conventions de coopération est de permettre aux partenaires de coordonner leurs décisions, de réaliser et de gérer ensemble des équipements ou des services publics d'intérêt local commun. Ces conventions de coopération peuvent prévoir à cette fin la création d'organismes de coopération dotés ou non de la personnalité juridique dans le droit interne de chaque Partie. »

La frontière : support de projets pour repenser et faire rayonner les territoires

Interreg : un levier puissant pour la coopération transfrontalière

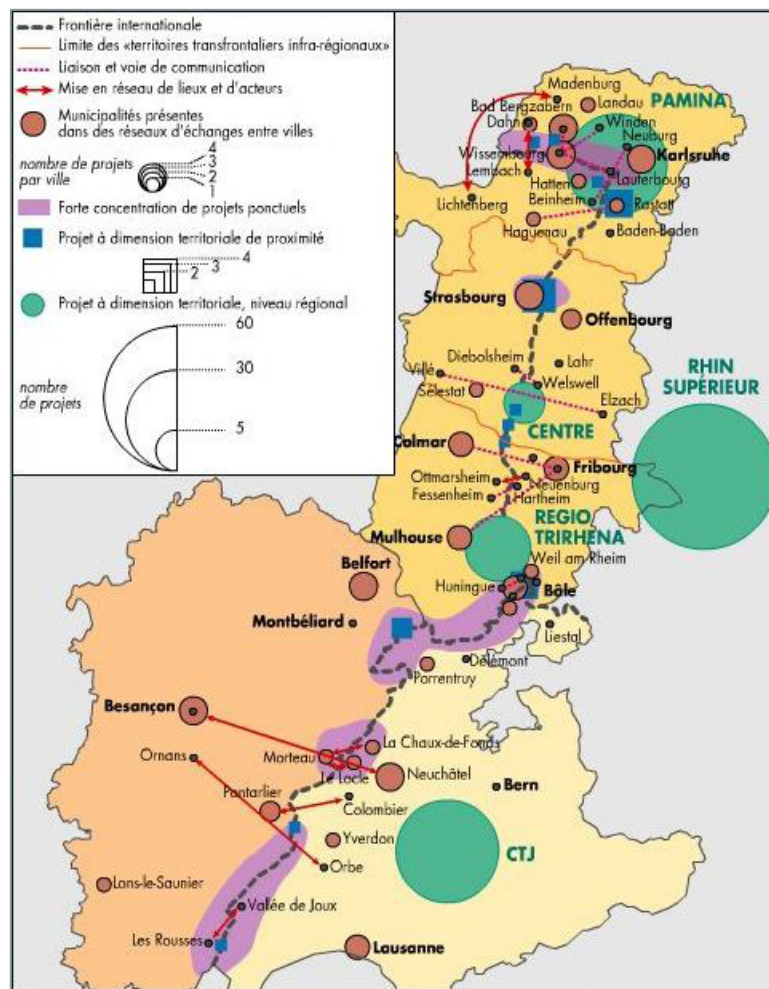
Outre les possibilités de coopérations rendues possibles notamment par les accords de Karlsruhe, l'Union Européenne favorise les projets de coopération transfrontalière par l'intermédiaire de son programme Interreg. Celui-ci « a pour objet d'encourager la coopération transeuropéenne dans le but de favoriser l'intégration et le développement équilibré et harmonieux du territoire. Il finance des actions de coopération entre régions situées dans des Etats différents, pour faire en sorte que les différences de développement de part et d'autre des frontières nationales ne soient pas un obstacle à la réalisation de ces objectifs. »

Trois programmes Interreg ont déjà permis la réalisation de nombreux projets de coopération. L'Eurodistrict Trinational de Bâle a par exemple pu voir le jour en 2007 grâce au soutien des programmes Interreg II et III et de la Confédération Suisse. Ces soutiens ont permis un élargissement de champs de compétences de l'Agglomération Trinationale de Bâle à la santé, à la formation et au tourisme (en plus de l'aménagement du territoire, de la planification, des transports publics et paysages) et de définir des projets d'intérêt majeur pour la zone transfrontalière.

Le 4^{ème} programme Interreg s'étend de 2007 à 2015, est doté de 7,752 milliards d'euros provenant du Fonds européen de Développement régional (FEDER) et est communément dénommé Interreg IV. L'analyse à mi-parcours des projets financés dans le cadre d'Interreg IV donne une idée assez précise du dynamisme des projets transnationaux en matière de culture, d'environnement, de santé, d'urbanisme, de développement économique, de transports...

Interreg I et II (1990-1999) : des dynamiques de projets qui révèlent une approche différenciée de la frontière

La carte ci-contre rend compte de la dynamique de projets soutenus par Interreg I et II dans les périmètres de la CTJ et du Rhin Supérieur. On peut y lire dans un premier temps, le foisonnement des projets qui ont pu voir le jour entre 1990 et 1999 : 178 pour le Rhin supérieur, 86 pour la CTJ.



Dynamique des projets soutenus par Interreg I et II dans les périmètres de la Conférence Transjurassienne et du Rhin Supérieur

Source : Carte B. Reitel et A. Moine, 2005

Par ailleurs, il apparaît que les projets de la CTJ s'organisent majoritairement entre petites villes de part et d'autre de la frontière ou sur des territoires clairement spatialisés alors que dans le Rhin Supérieur, les projets se concentrent essentiellement sur les territoires à forte densité de peuplement et/ou portent sur des espaces de travail plutôt régionaux. En d'autres termes, « la ligne frontière semble, dans son ensemble, avoir une importance plus grande pour la CTJ que pour le Rhin supérieur, qui apparaît davantage comme une région-frontière »¹. Avec Interreg IV, la dynamique de projets ne faiblit pas et, concernant la CTJ, semble ouvrir ses horizons à un territoire plus large.

1- B. REITEL, A. MOINE, «Entre Rhin et Jura, des espaces transfrontaliers où émergent des dissymétries spatiales», <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05101.html>



Les projets soutenus par le programme INTERREG IV en Métropole Rhin-Rhône

Deux programmes INTERREG IV concernent en particulier la MRR : Interreg France-Suisse et Interreg Rhin Supérieur.

Il faut souligner que les deux programmes ne sont pas tout à fait directement comparables en termes de données : France-Suisse n'implique que 2 pays tandis que Rhin Supérieur en implique 3 ; les investissements en Rhin Supérieur ont donc capacité à être plus élevés qu'en France Suisse.

Interreg France-Suisse

Financé par le FEDER à hauteur de 55 millions d'euros, le programme Interreg France-Suisse vise à renforcer la dynamique de coopération en favorisant la mise en réseau des acteurs et des structures pour tirer le meilleur parti des aspects les plus positifs de la frontière, renforcer la capacité d'innovation transfrontalière et inscrire le développement de l'espace de coopération dans une dynamique de développement durable. Les territoires de la Côte-D'Or et de la Saône-et-Loire sont éligibles à ce programme en tant que territoires adjacents.

74 projets sont soutenus par le programme INTERREG IV France-Suisse au 30 avril 2011. Parmi eux 26 projets sont coordonnés au sein de la Métropole Rhin-Rhône. Ces 26 projets représentent 20 millions d'euros d'investissements :

- Economie : 1 724 138 €
- Innovation : 3 517 241 €
- Formation professionnelle : 827 586 €
- Aménagement / Transport : 6 758 621 €
- Environnement / Prévention des risques : 3 241 379 €
- Services : 1 172 414 €
- Culture / tourisme : 2 827 586 €
- Total : 20 068 965 €

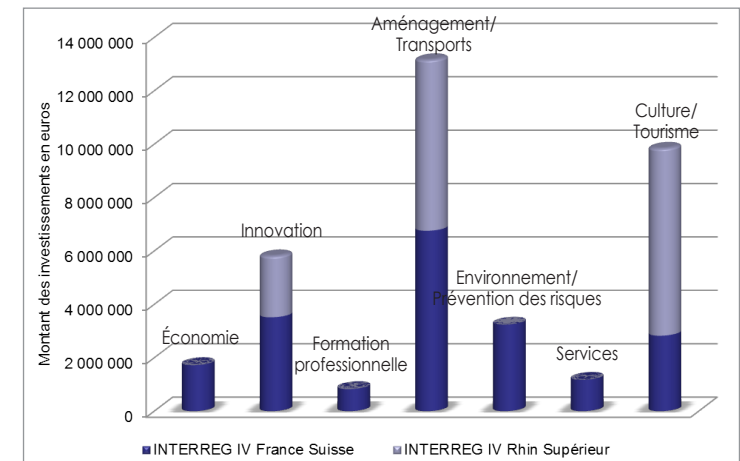
Interreg Rhin supérieur

« Le programme INTERREG IV Rhin supérieur vise à utiliser les potentiels transfrontaliers et à supprimer les barrières liées à la frontière, de manière à ce que le Rhin supérieur se développe de façon intégrée et devienne une région économiquement forte. Une attention toute particulière est portée au développement durable dans le domaine social et environnemental afin d'offrir aux habitants de la région un cadre de vie diversifié et attractif. »

72 projets ont été acceptés par le comité de suivi du programme INTERREG IV Rhin Supérieur (au 9 juin 2011). Parmi eux, 14 projets de coopération transfrontalière concernent des acteurs français et suisses présents au sein de la Métropole Rhin-Rhône. Ces 14 projets représentent près de 15 millions d'investissements, dont

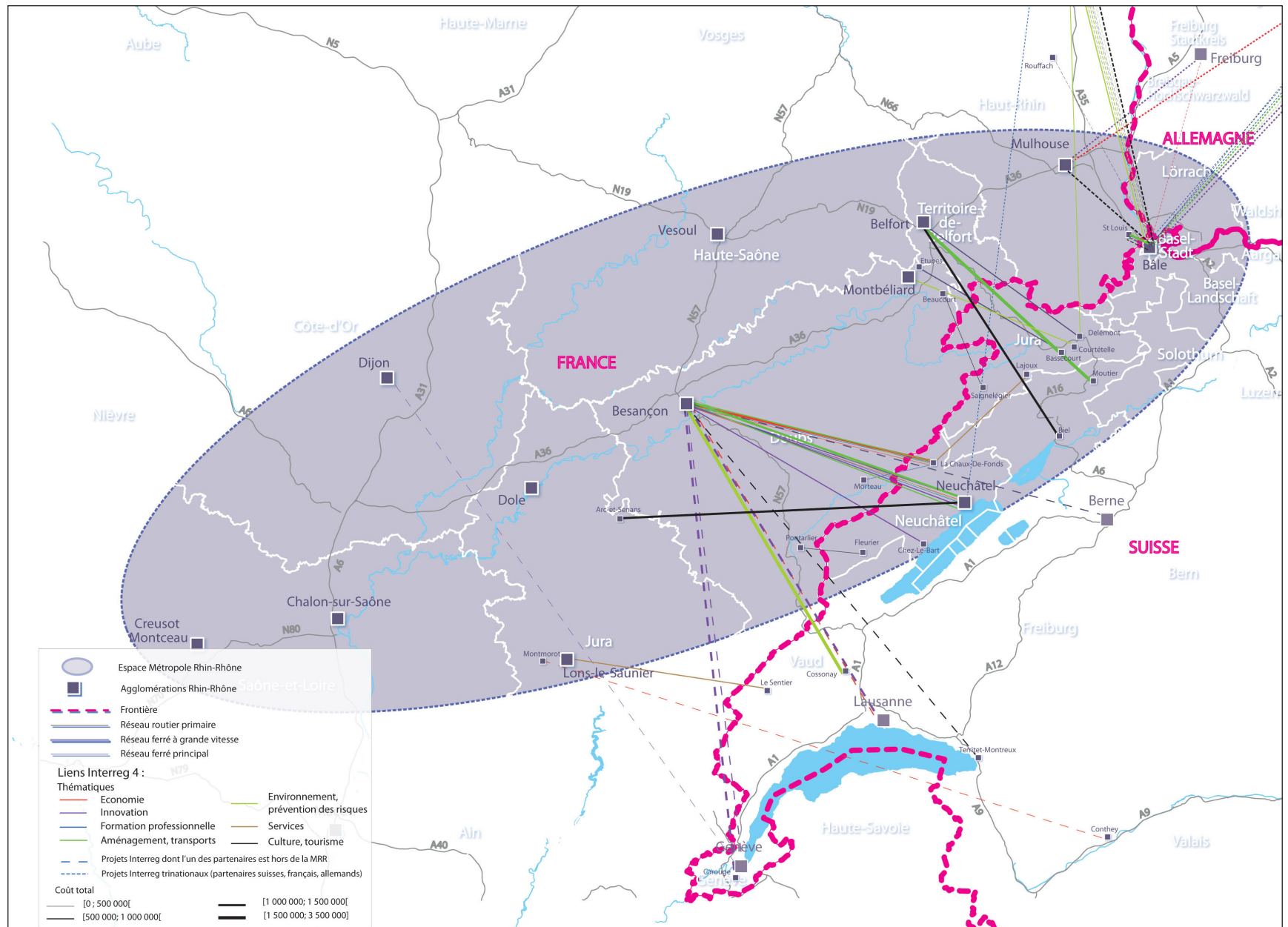
- Innovation: 2 293 446 €,
- Aménagement / Transport : 6 400 005 €,
- Culture / tourisme : 7 012 342 €,
- Total : 15 705 793 €.

Montant des investissements pour les projets inscrits dans INTERREG IV à mi-parcours par thèmes de coopération



Source : Chiffres au 30 avril 2011 pour France-Suisse et au 9 juin 2011 pour Rhin Supérieur

Cartographie des partenariats issus des projets portés par Interreg IV à mi-parcours



Cartographie : AUDAB, 2012



Les impacts de Interreg IV à mi-parcours

En cumulant les deux programmes, 40 projets de coopérations se développent au sein de la MRR pour un montant d'investissements de près de 36 millions d'euros :

Economie : 1 724 138 €

Innovation : 5 810 687 €

Formation professionnelle : 827 586 €

Aménagement / Transport : 13 158 626 €

Environnement / Prévention des risques : 3 241 379 €

Services : 1 172 414 €

Culture / tourisme : 9 839 928 €

Total : 35 774 758 €

Au total, sur les 2 programmes, les investissements sont donc majoritairement tournés vers les projets d'aménagement et transport puis vers ceux de la culture et du tourisme. L'innovation représente également un champ d'action notable.

Le nombre de projets soutenus et les coûts engagés soulignent l'importance et le poids des coopérations qui voient le jour au sein de la Métropole Rhin-Rhône. Par la même occasion ils soulignent le dynamisme intellectuel et coopératif au sein d'un territoire qui aurait pu souffrir de la rupture physique du Jura.

En outre, la carte ci-après spatialise les différentes coopérations issues de Interreg IV à mi-parcours. Elle montre en particulier que les coopérations se nouent aussi bien à l'intérieur de la Métropole Rhin-Rhône qu'entre des partenaires de la Métropole Rhin-Rhône et des partenaires extérieurs. On s'aperçoit ainsi, que loin de faire rupture, la frontière sert d'assise à des dynamiques de coutures.

Quels impacts pour la Métropole Rhin-Rhône ?

L'analyse de la nature des partenariats initiés dans le cadre des programmes Interreg IV montre que non seulement des projets voient le jour au sein de la Métropole Rhin-Rhône mais que ces projets sont nombreux et créent une dynamiques entre les acteurs partenaires de l'association Métropole Rhin-Rhône. Au-delà, cette analyse souligne également la

capacité des acteurs de la Métropole Rhin-Rhône à saisir les occasions offertes pour construire des partenariats avec des acteurs hors périmètre Métropole Rhin-Rhône et ainsi ancrer plus fortement le territoire au cœur de l'Europe.

En somme, les fonds européens déployés dans le cadre des programmes Interreg permettent d'impulser des projets transfrontaliers et de renforcer les liens de part et d'autre de la frontière en associant non plus simplement des acteurs publics institutionnels mais aussi des acteurs socio-économiques privés. Plus encore l'accent mis sur les investissements en transports et en aménagement souligne la volonté des acteurs des territoires frontaliers comme de l'Union Européenne de réduire autant que faire se peut la rupture physique et les disparités infrastructurelles engendrées par la frontière.

Ce faisant, ces programmes nourrissent une dynamique de part et d'autre de la frontière et permettent d'entériner la dynamique de coopération institutionnelle impulsée par les différents accords européens depuis les années 60.

La multiplicité et la diversité des projets réalisés dans le cadre de Interreg IV soulignent en outre avec force que la frontière n'est plus un élément de rupture dans la relation entre les territoires. Au contraire, elle devient un territoire de projets en soi puisqu'il s'agit soit de résoudre de façon conjointe les difficultés que cette frontière induit, soit de mettre en commun des forces vives qui ne pouvaient peut-être pas se trouver jusqu'à présent (projets innovants).

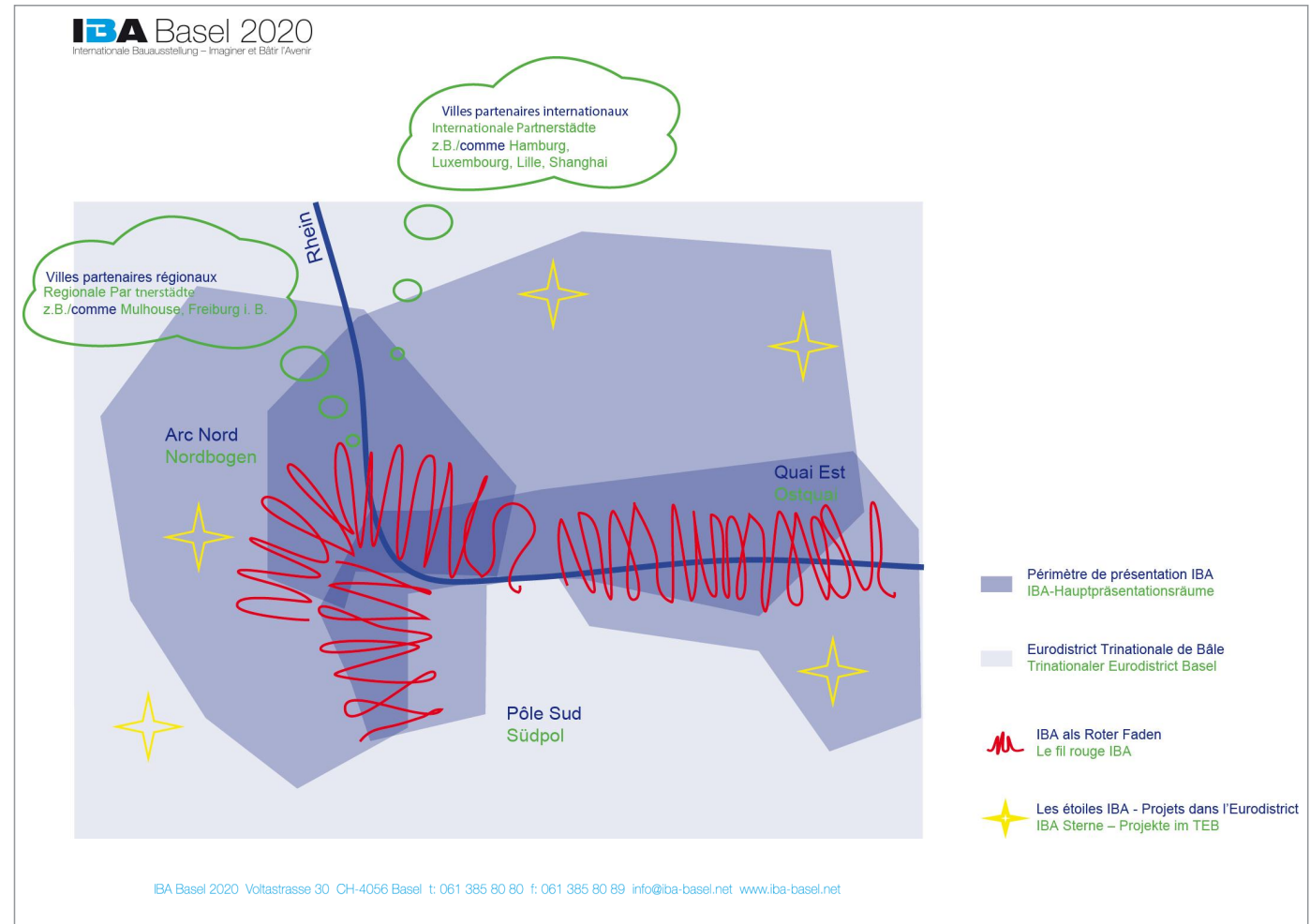
En tout état de cause, si, à l'exception d'un projet porté pour partie par l'université de Bourgogne (Projet Frittage Flash), les projets concernent de fait la Franche-Comté et non toute la Métropole Rhin-Rhône, ils participent de la cohésion du territoire de la Métropole Rhin-Rhône et, de son périmètre, de son dynamisme intellectuel, de son dynamisme de projet et contribuent puissamment à son ancrage au cœur de l'Union Européenne.

Enfin, au-delà des effets de la coopération transfrontalière sur l'espace de la Métropole Rhin-Rhône, ne pourrait-on pas envisager que, à l'inverse, la Métropole Rhin-Rhône impulse une vision plus large et devienne le support d'une dynamique de projet qui s'écarte de la proximité frontalière et des besoins de coopération locaux franco-suisse ?

IBA Basel 2020 : un exemple de coopération transfrontalière impulsé par Interreg IV

L'IBA Basel 2020 a pour singularité d'être la 1^{ère} exposition internationale d'architecture du fait de son caractère transfrontalier et trinational. Il s'agit en effet d'une exposition internationale d'architecture conçue et organisée par l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB). Prévue pour se dérouler sur 10 ans (2010-2020) elle a pour objectif de surmonter les frontières, concevoir la région comme un ensemble et ainsi lui permettre de maintenir son rang dans la concurrence mondiale que se livrent les villes : « grandir ensemble dans une économie globalisée ». Par suite, il s'agit de garantir une croissance pérenne à ce territoire et de renforcer le sentiment d'identification des habitants avec ce territoire partagé.

Par l'intermédiaire d'une quarantaine de projets sélectionnés portant sur les villes, les paysages ou la coopération, l'IBA donne à voir et à comprendre « les forces que la coopération transfrontalière peut libérer pour le développement de la ville et ses territoires. » Se concevant comme un « laboratoire d'avenir », elle vise à « créer des cadres pour les projets et les stratégies qui font entrevoir cet avenir commun et montrent comment celui-ci peut être réalisé. »





Conclusion - La frontière au sein de la Métropole Rhin Rhône : un ancrage puissant aux dynamiques mondiales

Les frontières nationales qui séparent la France de l'Allemagne et de la Suisse au sein du périmètre de la Métropole Rhin-Rhône (l'association s'étendant sur petit espace allemand à défaut d'accueillir un partenaire institutionnel germanique) auraient pu constituer un élément de rupture radicale au sein de la Métropole Rhin-Rhône. On s'aperçoit pourtant qu'il serait bien réducteur de les cantonner à un rôle de partition du territoire.

Une frontière qui fait ossature

D'une part, les flux transfrontaliers soulignent en effet, de façon aussi significative qu'historique, la densité des liens qui associent la France à ses voisins au cœur d'une dynamique toujours porteuse. D'autre part, le dépassement même de la frontière fait l'objet d'une attention très forte de la part de l'ensemble des partenaires locaux, nationaux et européens. En particulier, si des difficultés demeurent (notamment en termes d'infrastructures), la volonté de dépasser ces difficultés est aujourd'hui clairement affichée dans les intentions et à travers les actions mises en œuvre. Ainsi non seulement la frontière ne constitue pas une rupture mais en outre elle devient le support de projets communs et de partenariats souvent innovants.

On peut imaginer d'autre part que sans la réalité de la dynamique transfrontalière historique et contemporaine, les territoires de l'arc jurassien auraient connu des destins plus difficiles, les reléguant à un statut de territoires de marges éloignés des polarités métropolitaines. Aujourd'hui, au contraire, ces territoires sont positionnés au cœur de dynamiques de développement porteuses et participent pleinement à la dynamique de la Métropole Rhin-Rhône.

Un élément d'identité facteur de différenciation

En accueillant en son périmètre 2 frontières nationales, la MRR devient une métropole trinationale. De ce point de vue elle constitue un facteur de différenciation en termes de fonctionnement, de culture et d'image.

Par suite, à bien des égards cette frontière pourrait cristalliser une cassure au cœur de l'identité métropolitaine. Mais la Métropole Rhin-Rhône ne s'est pas fixée pour objectif de rassembler au sein d'une même entité des territoires dont les cultures seraient semblables. Il n'y a pas d'identité commune à l'ensemble du territoire. Au contraire la Métropole Rhin-Rhône constitue fondamentalement une interface entre des mondes aux traditions, aux cultures, parfois aux langues différentes. La Métropole Rhin-Rhône se constitue en réseau et son identité se révèle plurielle. A ce titre, loin de constituer des éléments de division et de partition du territoire, la frontière, la Suisse et l'Allemagne participent pleinement de cette identité multiple. Ceci se révèle d'autant plus vrai que les coutures existent et se renforcent dans le temps.

Une porte d'entrée et un point d'accroche sur l'espace européen

La différenciation de la Métropole Rhin-Rhône relève enfin tout autant de sa nature trinationale que, plus largement, de sa capacité à s'ouvrir sur l'extérieur et en particulier sur l'Europe. Bien que la frontière Suisse ne donne pas à la Métropole Rhin-Rhône un accès direct à l'Union Européenne à proprement parler, elle lui permet cependant de se connecter étroitement à l'espace européen et plus particulièrement aux dynamiques de développement porteuses de contemporanéité. Bien que les mouvements transfrontaliers n'irriguent pas toute la Métropole Rhin-Rhône, cette connectivité avec le cœur dynamique de l'Europe profite à l'ensemble du territoire notamment en termes de rayonnement.

Pour autant, alors que le rayonnement international alimente fortement le caractère métropolitain des territoires, la Métropole Rhin-Rhône semble peu cultiver cette caractéristique d'ouverture sur l'extérieur et d'accroche sur l'Europe en tant que telle. Cette accroche menace d'ailleurs de disparaître.

Dès lors, on peut s'interroger. Certes la frontière participe du caractère métropolitain de la Métropole Rhin-Rhône. Mais la Métropole Rhin-Rhône souhaite-t-elle pour autant conserver et creuser son accroche sur l'Europe ? Au contraire souhaite-t-elle ramasser son action sur un territoire en deçà du Jura ? Comment la Métropole Rhin-Rhône pourrait-elle continuer à se projeter dans cet espace européen, réinventer cette accroche ? Pourrait-elle imaginer d'autres liens et d'autres partenariats au-delà de ceux avec la Suisse ? Comment pourrait-elle en somme utiliser cet atout remarquable que constitue l'ouverture vers l'extérieur, pour accrocher plus fermement encore l'ensemble de son territoire aux dynamiques internationales ?

Illustrations

Photographies

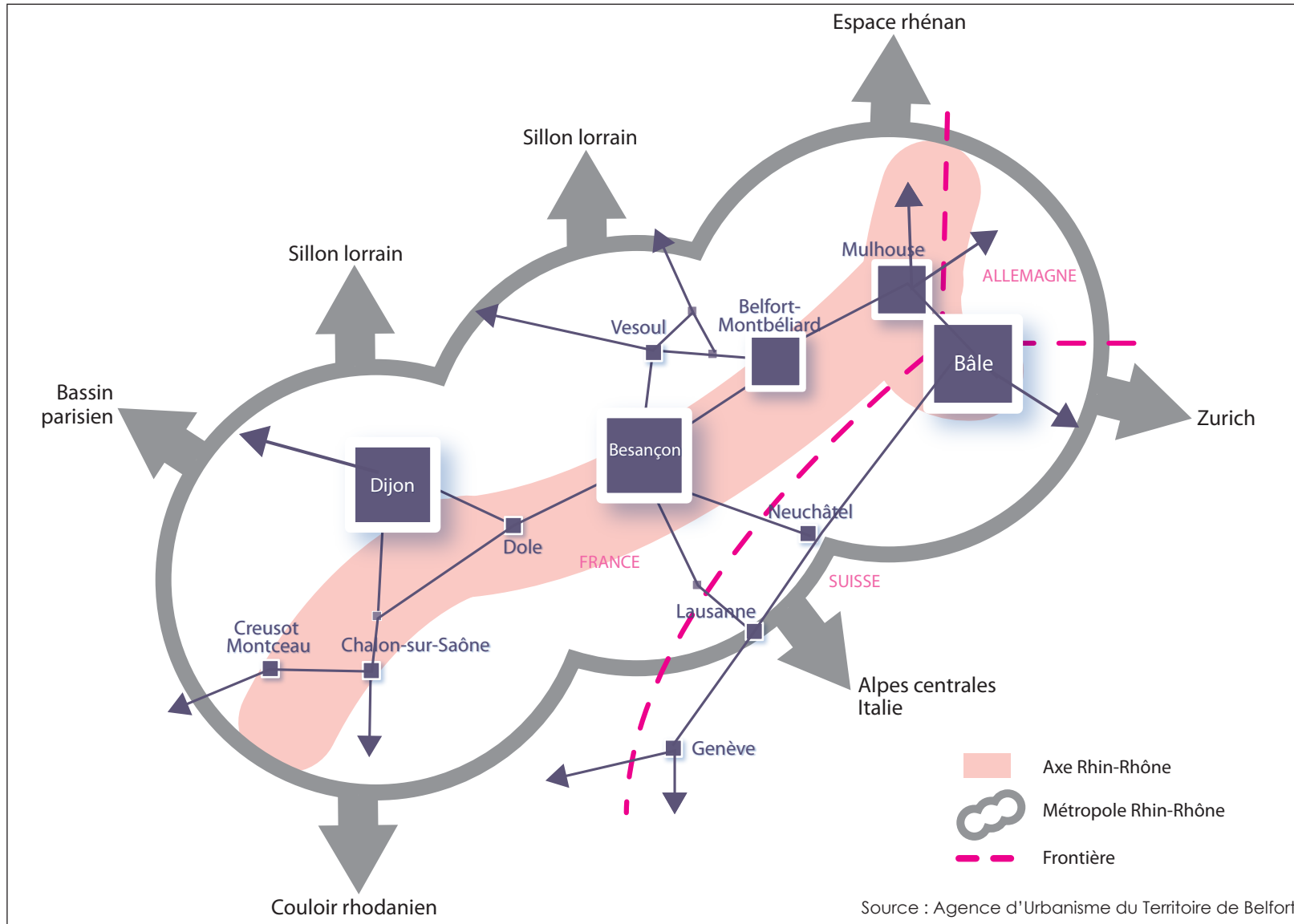
- Photographie du bandeau : Borne frontière du Sentier des bornes entre France et Suisse, Sainte-Croix, source : Site internet de Sainte-Croix les Rasses, www.sainte-croix.ch
- Salon mondial de l'horlogerie et de la bijouterie, Basel World, vue extérieure du salon, 2012. Source : Basel World.

Cartes et chorèmes

- Page 50 : ADUPM, Roger Brunet, Une métropole réseau intégrée dans les axes de développement européen, 2002.
- Page 51 : AUDAB, Nombre d'actifs transfrontaliers par zones d'emploi, sources des données : INSEE, RP 2007, zones d'emploi 1990 .
- Page 53 : AudaB, Les flux transfrontaliers de la France vers la Suisse : part de la population active par zones d'emploi (en %) et nombre d'actifs transfrontaliers par zones d'emploi. Sources des données : INSEE, RP 2007, zones d'emploi 1990 .
- Page 55 : AudaB, La géographie transfrontalière de la Métropole Rhin Rhône, 2012.
- Page 57 : Conférence Transjurassienne (CTJ) Densité ferroviaire entre les pôles urbains (Situation 2010), in Schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc Jurassien, juillet 2010.
- Page 61 : AudaB, La complexité des périmètres de coopération sur les territoires de la Conférence Transjurassienne et du Rhin Supérieur, 2012:
- Page 63 : Dynamique de projets soutenus par Interreg I et II dans les périmètres de la Conférence Transjurassienne et du Rhin Supérieur, in Bernard REITEL, Alexandre MOINE, Entre Rhin et Jura, des espaces transfrontaliers où émergent des dissymétries spatiales, 2005.
- Page 65 : AudaB, Cartographie des partenariats issus de projets portés par Interreg IV à mi-parcours, 2012. Sources des données : Interreg IV France-Suisse, les réalisations et www.interreg-rhin-sup.eu.
- page 67 : IBA Basel 2020, Iba Basel 2020 : faire couture au sein d'un périmètre trinational.

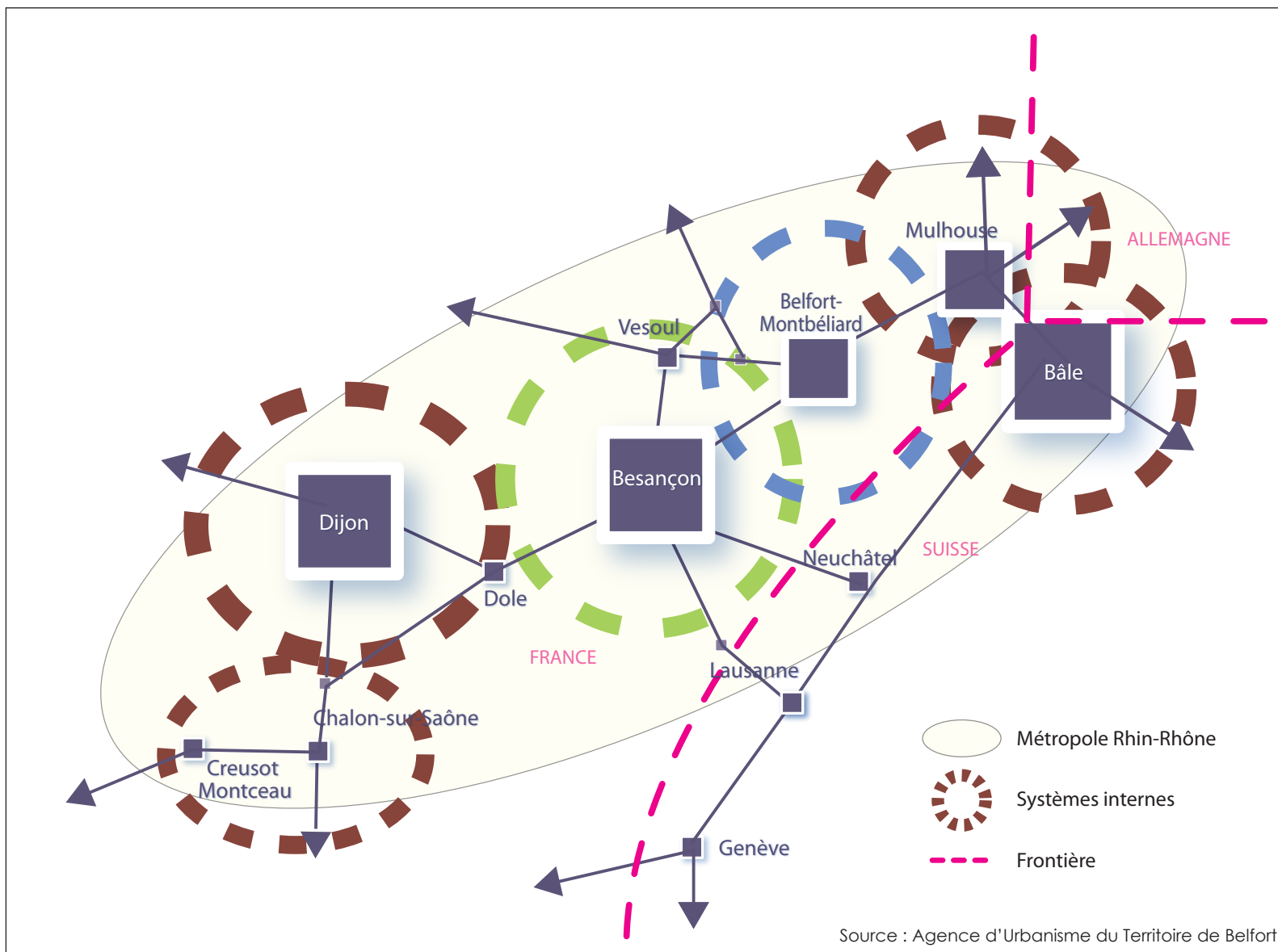
Conclusion

La Métropole Rhin-Rhône est un espace cohérent structuré autour d'un axe qui relie Bâle à Dijon. Cet espace, quoique « faible », peut dialoguer avec des entités de puissances supérieures.

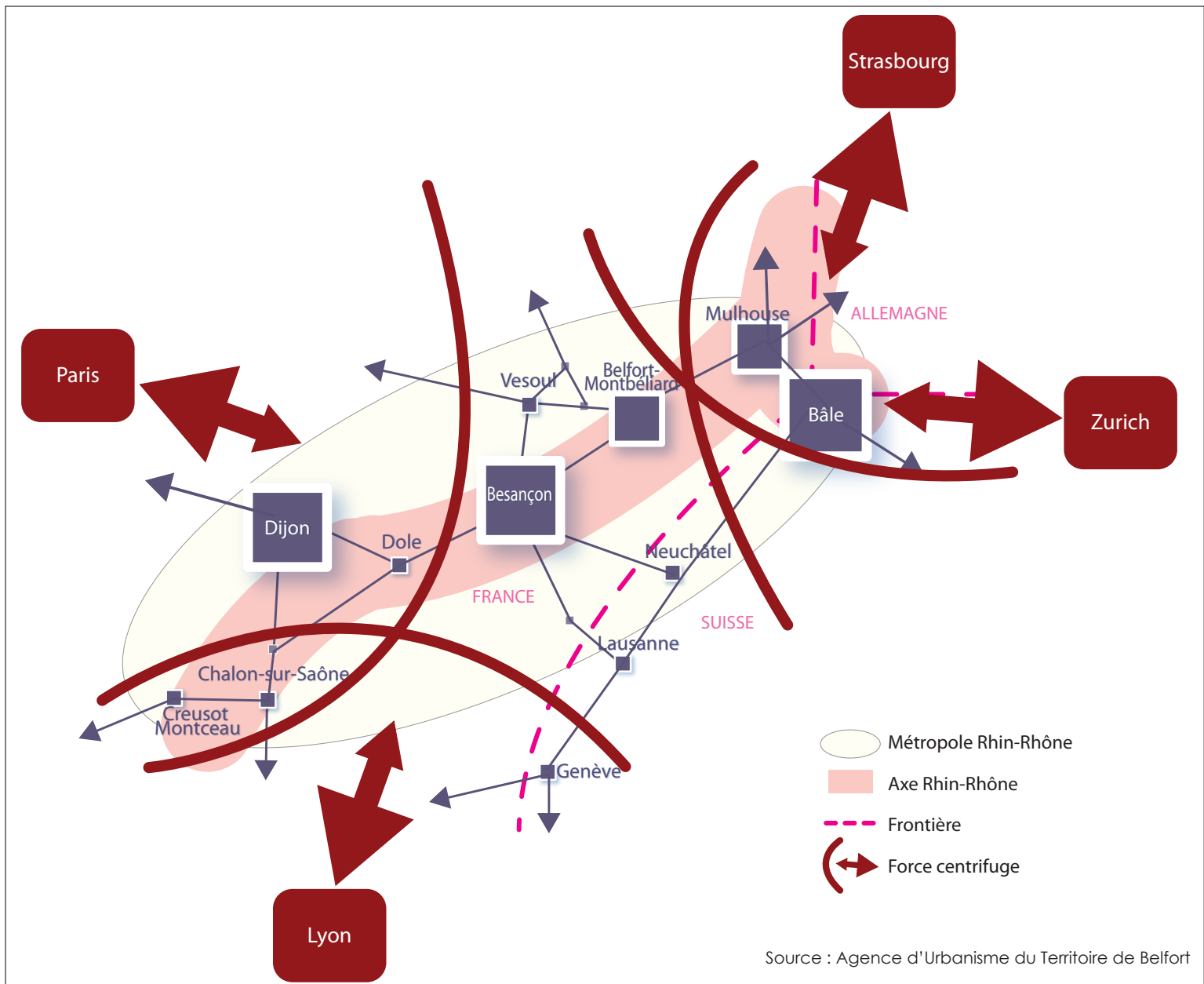


La métropole est un système multipolaire peu hiérarchisé. Ce système est lui-même construit de plusieurs systèmes urbains en consolidation. Aucun de ces systèmes ne dispose d'un impact européen.

L'espace Rhin-Rhône est « soudé » par l'espace central de Besançon et du Nord Franche-Comté. La métropole rayonne par ses extrémités.



L'espace Rhin-Rhône est confronté à la concurrence des systèmes métropolitains voisins de format supérieur. Le rayonnement de ces systèmes connexes fait pression sur l'espace Rhin-Rhône.



Cette force centrifuge est aussi une ouverture qui permet la projection de la métropole Rhin-Rhône et de son développement au cœur des deux principales dorsales européennes. L'enjeu de sa durabilité passe par le juste équilibre entre les forces entrantes et sortantes.

Cela nécessite des partenariats et des collaborations entre la Métropole Rhin-Rhône et les territoires connexes et donc l'équilibrage d'une apparente contradiction entre solidarité Rhin-Rhône et développement des partenariats locaux extra-régionaux.

