

Dynamiques urbaines et synergies entre le Nord-Est Franche-Comté et le Sud-Alsace

Préambule
Introduction
Résumés
Synthèses

La réalité d'un bassin
industriel automobile
et l'émergence
d'un pôle transport

Les déplacements

Les loisirs de
proximité et
l'offre territoriale



juillet 2001



Sommaire

PREAMBULE

INTRODUCTION

SYNTHESES

- **La réalité d'un bassin industriel automobile et l'émergence d'un pôle transport**
- **Les déplacements**
- **Les loisirs de proximité et l'offre territoriale**

SYNTHESE GENERALE

Préambule

Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un programme de travail interagences, exécuté avec la participation :

- de l'Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort
- de l'Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard
- de l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

Le pilotage en a été assuré conjointement par les Directions Départementales de l'Équipement du Territoire de Belfort, du Doubs et du Haut-Rhin.

Partant d'une géographie partagée et d'une communauté de destin unissant les territoires du nord-est de la Franche Comté et du sud de l'Alsace, ce programme de travail s'est assigné pour objectif premier de cerner les opportunités de coopération entre territoires ainsi que les synergies de développement à soutenir à l'échelle de cet espace interrégional. Mettant directement en application cette notion de coopération inter territoriale, les agences ont regroupé leurs moyens, utilisant leur capacité à travailler en réseau, partageant leurs ressources et confrontant leurs points de vue.

Les thèmes initialement choisis comme support de la réflexion sont au nombre de trois, faisant chacun l'objet d'une monographie et d'une réflexion sur les enjeux :

- La réalité d'un bassin industriel automobile et l'émergence d'un pôle transport ;
- Les déplacements ;
- Les loisirs de proximité et l'offre territoriale.

Le choix de ces thèmes résulte d'une réflexion préalable qui avait dans un premier temps exclu a priori les champs faisant apparaître les concurrences entre territoires. Ces concurrences, naturellement, s'exercent aujourd'hui et continueront de s'exercer quelle que soit l'intensité des collaborations qu'il est ou qu'il sera envisagé de mettre en place dans l'avenir.

Les réflexions mises en forme à l'occasion de ce travail entre agences d'urbanisme proposent un matériau utile aux débats inter territoriaux engagés à différents niveaux et au sein de différents lieux, institutionnels ou non. Déjà en train de s'opérer, l'appropriation des contenus d'études par les acteurs du Réseau de Ville Rhin-Sud constitue aujourd'hui l'une des perspectives d'utilisation, car les points de vue développés nécessitent encore à présent de se confronter aux opinions et aux réflexions des acteurs.

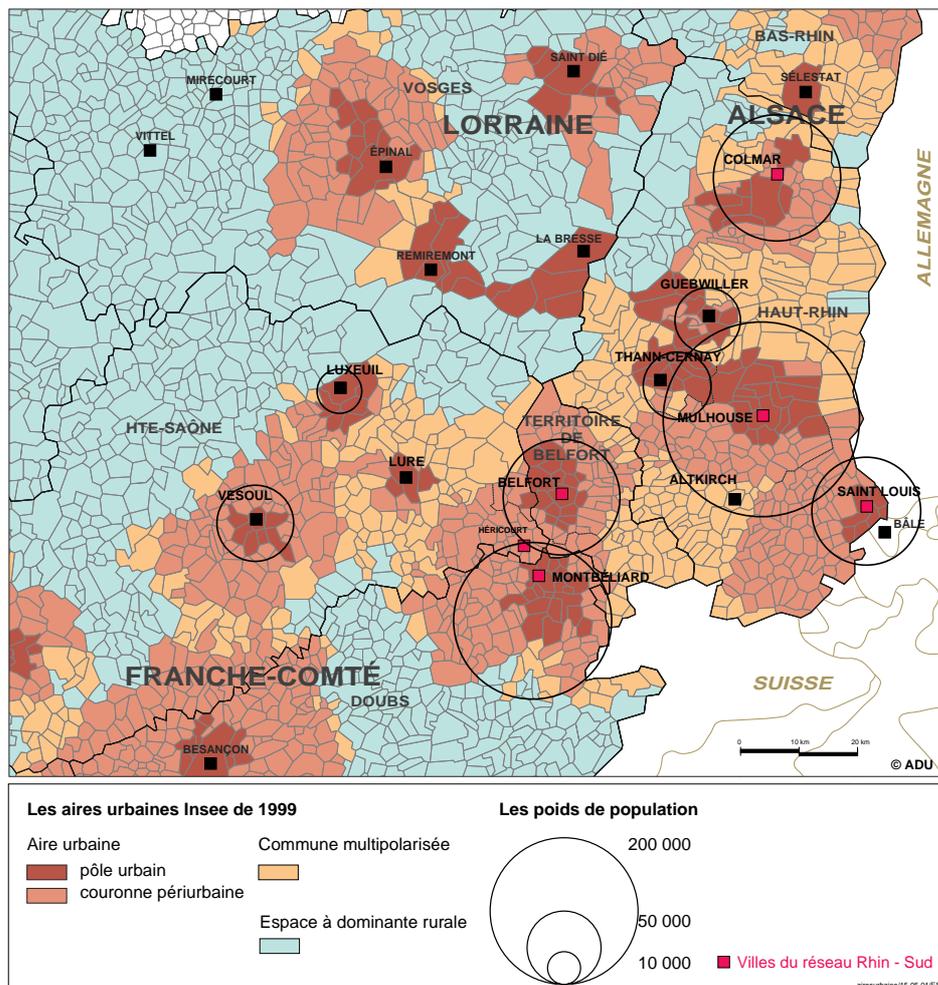
Introduction

Le Nord Franche-Comté / Sud Alsace constitue une aire d'étude originale qui agrège partiellement quatre départements (le Territoire de Belfort étant totalement inclus) et deux régions. Elle est située aux limites du territoire national, aux frontières suisses et allemandes. D'ailleurs, les séquelles d'anciennes frontières linguistiques, religieuses ou internationales (par exemple la frontière franco-allemande coupait en deux ce territoire jusqu'en 1918) y sont encore sensibles.

Pourtant, plusieurs éléments forgent progressivement sa cohérence.

La structuration urbaine.

L'extension des agglomérations sur leurs périphéries et l'accroissement de la mobilité des ménages rapprochent les villes présentes dans le Nord Franche Comté et le Sud Alsace. Cette "dilatation" de l'espace urbain autour de plusieurs noyaux historiques situés à proximité les uns des autres fait naître un vaste espace urbain (terminologie utilisée par l'INSEE) qui solidarise ce territoire frontière.

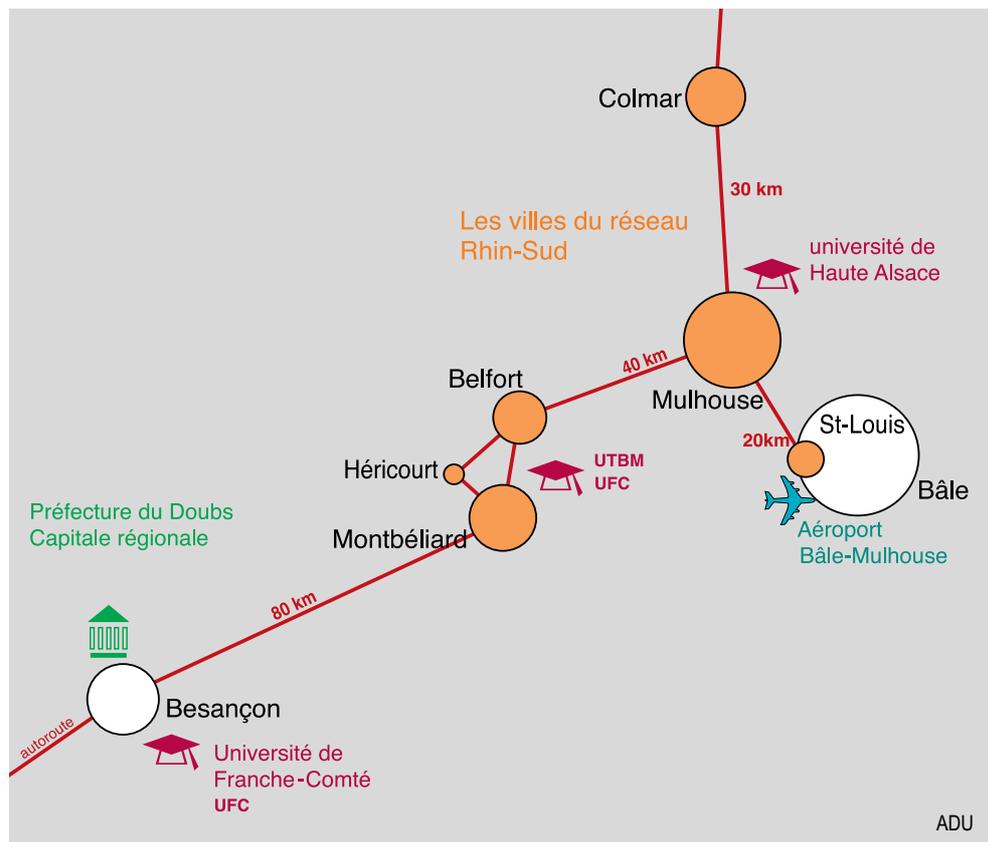


Les infrastructures et équipements partagés.

L'autoroute A36 contribue largement à rapprocher les agglomérations et joue pour partie un rôle de desserte pour un espace urbain aux migrations pendulaires fortes. L'examen des déplacements prouve qu'il faut distinguer le Nord Franche Comté (Belfort, Montbéliard, Héricourt) et le Sud Alsace entre lesquels les migrations sont moins fortes qu'au sein des deux " bassins urbains " ; néanmoins, les échanges se renforcent du fait d'équipements communs.

En effet, l'aéroport de Bâle-Mulhouse voit son trafic augmenter et dessert l'ensemble du territoire étudié (voire au-delà avec Besançon). Bientôt, les gares TGV forgeront aussi des cohérences au sein de cet espace.

De plus, les équipements urbains relatifs à la santé, au commerce, à la culture ou aux loisirs présents dans les différentes agglomérations justifient des fréquentations croisées de la part des habitants. Ces déplacements sont en progression et participent de l'émergence d'un territoire vécu par ses habitants.



La spécialisation de l'appareil industriel.

La Franche Comté et le Sud Alsace ont tous les deux une forte tradition industrielle, qui ne s'est pas démentie puisque qu'elle marque encore l'économie actuelle du sceau d'une spécialisation remarquable. Les relations économiques et fonctionnelles entre les entreprises et les déplacements domicile-travail des salariés créent des liens croissants entre les pôles urbains. La prégnance de la filière automobile sur ce territoire lui confère cohérence et singularité.

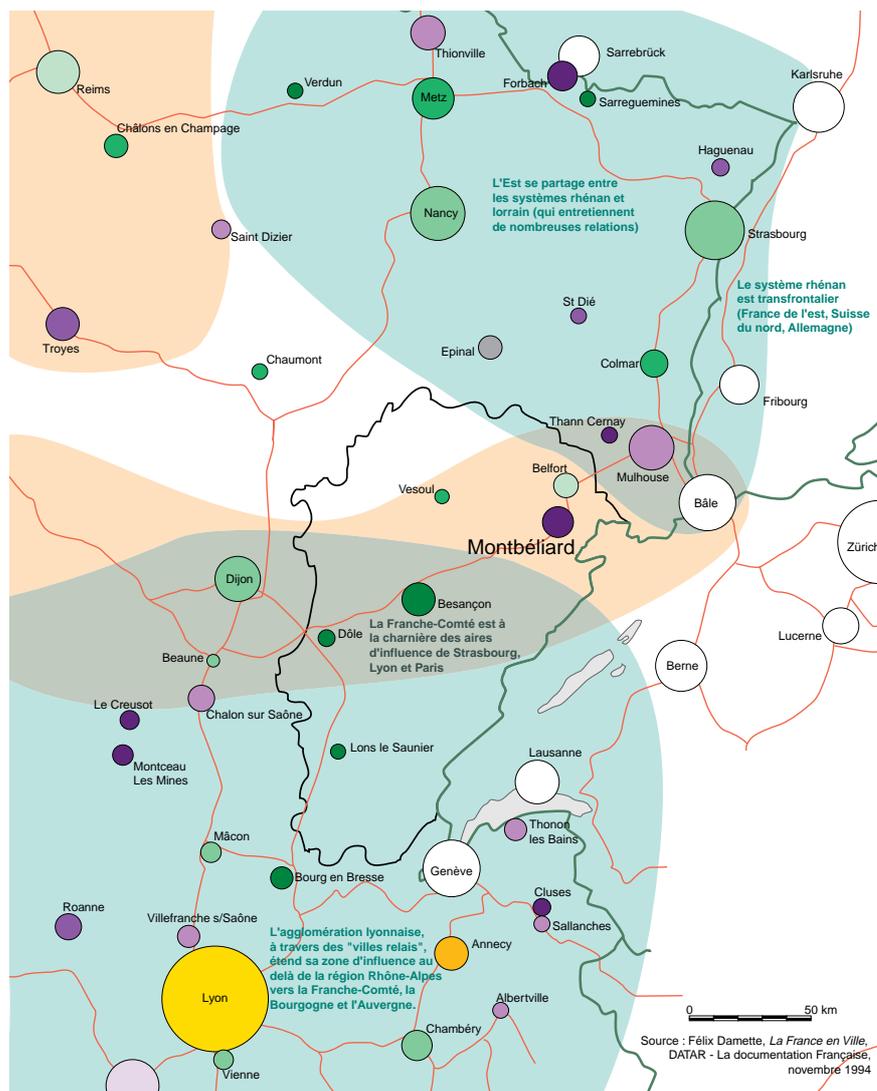
Un positionnement stratégique en Europe.

L'espace Rhin-Sud est relié par la Plaine d'Alsace au Nord de l'Europe et par la diagonale Rhin-

Rhône au Sillon Rhodanien. Il est directement ouvert sur la Suisse jurassienne et bernoise et au-delà vers l'Italie. Il constitue une zone de passage et de communications faciles présentant une grande valeur stratégique.

Cette position de carrefour sera confortée avec l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, de la voie rapide Langres-Suisse et de l'amélioration des liaisons transalpines.

Pourtant, l'évidence du positionnement stratégique ne suffit pas à garantir totalement la prise en compte de ce territoire dans les grandes politiques privées ou publiques à l'échelle européenne.

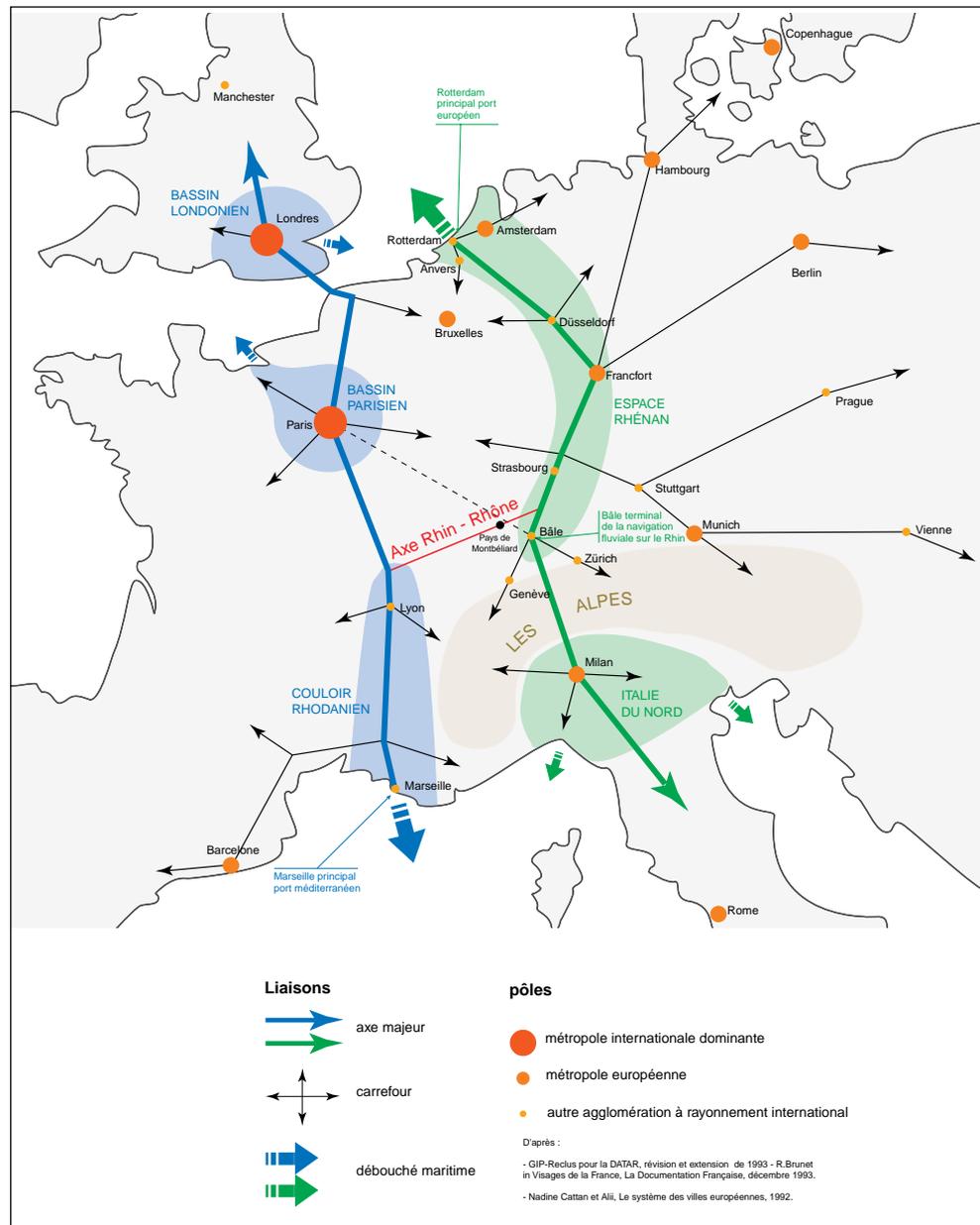


En premier lieu, il faut tenir compte des concurrences objectives. D'autres itinéraires trouvent une grande pertinence à l'échelle européenne et font déjà l'objet de choix importants. C'est le cas de l'axe lotharingien (Metz-Dijon) choisi par la SNCF pour le fret.

“ Le renforcement de l'axe lotharingien est évidemment aussi pertinent que celui de l'axe Rhin Rhône en tant que “ tuyau ”, mais sur Rhin Rhône, de nombreuses agglomérations, voire des campagnes peuplées, peuvent profiter des liaisons ” (R.Woessner – Rhône et Rhin Hors Série Janvier 2001).

En second lieu, il faut noter que le territoire étudié est fortement dépendant de centre de décisions extérieurs : “ Du point de vue administratif et politique, Besançon commande le Nord Franche-Comté et Strasbourg le Sud-Alsace. Et selon les critères de l'organisation des entreprises, Paris détermine le destin du Nord Franche-Comté et les métropoles rhénanes celui du Sud-Alsace ” (R.Woessner – Rhône et Rhin).

Enfin, il ne faut pas oublier que les frontières nationales restent des freins à des collaborations et des synergies évidentes (même si ces freins s'estompent progressivement).



Ces considérations révèlent combien le Nord Franche-Comté / Sud Alsace dont les limites au Nord et à l'Ouest pourraient être discutées, est un territoire en mutation : les réalités socio-économiques et urbaines bouleversent les clivages passés et transgressent progressivement les découpages administratifs et politiques actuels.

Malgré d'indéniables effets de concurrence entre les agglomérations, les acteurs locaux ont conscience de cette mutation, des potentialités de développement offertes par les synergies qui se dessinent, et de l'enjeu de la coopération pour chacune des agglomération concernées.

Sur le plan politique, les associations Réseau des Villes Rhin-Sud (Montbéliard - Hériscourt - Belfort - Mulhouse - Saint-Louis - Colmar) et Aire urbaine 2000 (qui se transformera prochainement en syndicat mixte) rassemblent les responsables des différents territoires autour de réflexions et projets communs. A cela s'ajoute les collaborations occasionnelles, mais grandissantes entre structures ou équipements des différentes agglomérations (culture, santé,...).

Au-delà des limites nationales, la Régio Tri Rhéna et la Communauté de Travail du Jura offrent des cadres aux collaborations transfrontalières.

Sur le plan administratif, la concertation est permanente et l'Etat ajuste son organisation aux réalités territoriales des problèmes rencontrés.

En matière des formation supérieure et de recherche, l'association ASTRID accompagne les échanges et collaborations croissantes entre les structures.

Dans le monde industriel, l'organisation de la filière automobile donne aujourd'hui lieu à la création d'un association Perfo Est.

La mobilisation des acteurs locaux est capitale, car elle contribue à la consolidation de ce territoire qui doit trouver l'appui des grandes politiques publiques nationales et européenne, et bénéficier des choix stratégiques des grands groupes industriels pour tirer parti de sa remarquable position au sein de l'Europe.

Synthèse : La réalité d'un bassin industriel automobile et l'émergence d'un pôle de transport

Les activités économiques liées aux transports terrestres constituent un atout commun évident pour les différentes composantes du territoire étudié. L'échelle du développement économique légitime l'espace Nord Franche Comté – Sud Alsace dans une vocation de pôle d'activités au sein du Grand Est lui-même riche dans ce domaine.

La notion de Transports terrestre justifiée par la présence conjointe de l'automobile, des cycles et du transport ferroviaire, se résout en grande partie à l'industrie automobile, très prépondérante en termes d'emplois et de structuration du tissu industriel.

L'ancrage historique de cette industrie dans la région s'est traduit par des faiblesses qui affectent encore le Nord Franche Comté – Sud Alsace : limitation de l'industrie automobile à la production des véhicules, absence des grands centres de décisions stratégiques situés en région parisienne, nécessaire restructuration lourde de sites de production anciens, faiblesse de la formation supérieure en raison d'un recours massif à une main-d'œuvre peu qualifiée,....

Toutefois, la dynamique du marché de l'automobile et la stratégie du groupe PSA ont permis l'engagement d'un processus de modernisation de la filière automobile. Ce processus, s'il n'a pas épargné aux agglomérations des chutes brutales d'emplois pendant les années 80, a indéniablement renforcé le tissu industriel local et amorcé des voies de diversification.

L'action publique s'est constamment renforcée pour rendre possible cette restructuration sur le territoire, et l'accompagner par un développement des fonctions universitaires et de recherche.

On peut constater une convergence des réflexions menées tant par les entreprises dominantes que par les partenaires publics du territoire vers la notion de pôle des transports terrestres. Derrière ce vocable apparaît la volonté de mettre en synergie les multiples initiatives qui concourent au développement et à l'évolution nécessaire d'un secteur d'activités qui doit allier haute technologie, développement des services autour du produit et production de masse. Ces initiatives relèvent tout autant de l'organisation des relations entre les entreprises, de la recherche désormais partagée entre le constructeur et ses équipementiers, de la formation de la main d'œuvre, de l'implantation des entreprises dans les agglomérations et l'espace régional, etc...

Les relations entre les différents acteurs concernés ne manqueront pas de se complexifier : le constructeur confie des fonctions stratégiques à ses sous-traitants et se trouve de plus en plus tributaire de leur proximité et de leur fiabilité, la complémentarité entre action publique et privée devient un vrai facteur de réussite, notamment dans le domaine de la recherche.

A travers ses éléments, le territoire devient une ressource capitale pour le développement du secteur automobile, et pas seulement en termes de main d'œuvre et de foncier. Au delà des éléments traditionnels comme les infrastructures et la desserte (qui demeurent capitaux), la performance du "système des acteurs", c'est-à-dire leur capacités à mettre en œuvre des projets communs alliant recherche et industrie, accueil de main d'œuvre et services urbains, technologies nouvelles et expérimentations locales, est déterminante.

La notion de pôle des transports terrestres ne peut donc se concevoir sur un plan purement industriel (ce terme intégrant déjà de nombreuses fonctions tertiaires), elle doit englober toutes les facettes pouvant forger l'identité et la performance du territoire. L'axe stratégique privilégié prend sa

source dans la spécialisation remarquable et historique de ce territoire pour exploiter toutes les déclinaisons : activité économique, recherche, formation, prospective, services urbains, culture et tourisme.

Quatre orientations sont proposées :

1. Une filière industrielle locale cohérente, moderne et formalisée

Si la filière automobile s'est structurée en se modernisant, il est difficile d'en dire autant des activités induites par Alstom dont l'activité ne touche qu'en partie aux transports. Il est nécessaire de pousser les investigations plus loin dans ce domaine pour réellement faire un diagnostic de la " filière locale ".

rapidement autour des transports, ou au service de l'industrie de production. Les initiatives en faveur des nouvelles technologies et plus particulièrement le pôle multimédia de Franche-Comté localisé à Montbéliard peuvent être des compléments précieux à une filière trop caractérisée par sa dimension industrielle.

L'automobile reste l'élément moteur par le dynamisme même de l'activité industrielle (même si les effectifs peuvent encore baisser). La notion de filière formalisée ajoute un facteur supplémentaire favorable à la constitution d'un pôle, il s'agit du partenariat entre le donneur d'ordre principal et ses sous-traitants. Une analyse plus approfondie du fonctionnement de Perfo-Est, de ses objectifs permettra de mieux mesurer les évolutions à venir. D'ores et déjà, l'existence pour les pouvoirs publics d'un interlocuteur local, rassemblant tous les agents économiques liés à l'automobile est un atout évident pour concevoir et mettre en œuvre une stratégie de développement commun de la filière industrielle et du territoire.

Dans un contexte où le succès de chaque entreprise est conditionné par le bon fonctionnement et le dynamisme du réseau économique local (comprenant la production et la recherche-développement), le territoire retrouve une opportunité de faire valoir ses singularités et ses atouts. Les éléments traditionnels comme l'accessibilité par tous les moyens de communication restent déterminants, mais il faut y ajouter l'offre territoriale que sont l'accueil et l'accompagnement des entreprises, les services aux ménages et le cadre de vie. Enfin, la stratégie de développement économique exige une bonne anticipation des évolutions, fondée sur le lien étroit et permanent avec les agents économiques et la veille prospective tant en matière industrielle (innovations technologiques...) que territoriale (exemplarité des grands pôles industriels européens).

La stratégie de plate-forme adoptée par PSA aura certainement des incidences sur la localisation de l'emploi, et la sous-traitance mais il ne nous a pas encore été possible de les analyser.

La faiblesse de la " filière locale " reste l'absence de centres de décisions du constructeur et des grands équipementiers, et la trop faible représentation des centres d'études techniques et de recherche.

Enfin, le tissu actuel produit presque exclusivement les matériels (construction de véhicules), alors que de nombreux services se développent très

2. Un pôle de recherche, d'enseignement supérieur et de développement technologique sur les transports terrestres

Le rapport Maillfert fait de ce point un pari pour la structuration du territoire. Il est bon de rappeler le contenu que le rapport assigne à la thématique " transports terrestres " :

" La recherche en transport terrestres est nécessitée par le développement d'une part des mobilités des individus, d'autre part des transports de marchandises. Tout autant que d'améliorer les matériels, les problèmes posés sont relatifs à l'organisation des flux (régulation des trafics, logistique des transports, intermodalité) et aux nuisances induites (accidents, effet de serre, pollution). Les systèmes de transport et leur ingénierie intéressent les politiques urbaines . "

Dans ce domaine, il nous paraît préférable de faire directement référence au rapport qui est, dans l'état actuel de nos travaux, le texte le plus précis et le plus avancé.

Quatre conditions :

- Une présence suffisante d'entreprises industrielles, avec des activités de recherche et développement localisées dans la région,
- Une recherche publique dans le champs, bénéficiant du soutien des institutions nationales,
- Un appui très volontariste des instances politiques locales, régionales et nationales,
- La présence de scientifiques convaincants, porteurs de projets d'intérêt commun.

Des propositions d'actions

- L'Etat étant le seul acteur public, hormis le réseau de villes Rhin-Sud aux compétences limitées, il doit fortement intervenir dans la formalisation et la définition des projets. Le réseau de ville doit se mobiliser pour s'approprier ces projets (*cf cadre de référence rédigé lors du Séminaire de Janvier 1999*).
- Marquer que le pôle de recherche sur les transports terrestres ne se limite pas à Belfort Montbéliard, mais inclut des équipes de Haute

Alsace. Dans le cadre du Contrat de Plan 2000.2006 et de la mise en place du Plan U3M, le développement universitaire du Nord Franche-Comté doit être envisagé à l'échelle de Rhin Sud voire du Grand Est. L'objectif serait la mise en place d'une " fédération d'universités Rhin Sud ", qui pourrait être le prélude à une confédération plus large s'ouvrant à Bâle et Fribourg.

La coordination des différentes institutions et des laboratoires de recherche pourrait relever de la compétence d'ASTRID.

- Mettre en place un Groupement Interrégional de Recherche sur les Transports Terrestres (GIRTT) s'appuyant sur l'UTBM, les laboratoires, l'UHA et les collaborations avec le Grand Est (Besançon et Nancy). Ce GIRTT travaillerait au sein de réseaux thématiques de recherches technologiques associant laboratoires universitaires, industriels et entreprises des transports, collectivités locales et services de l'Etat sur les orientations suivantes :
 - L'approche systémique des matériels orientée vers la conception, l'ergonomie, la sécurité et le confort,
 - L'électronique des transports terrestres,
 - Les matériaux et les phénomènes et traitements de surface
 - L'aérodynamique et l'acoustique des matériels de transport
 - La logistique, l'économie et l'ingénierie des organisations de transports.

Ce groupement est d'ores et déjà créé, mais l'approche logistique et l'organisation des transports demeurent des domaines à investir.

- Mettre en place un équipement d'intérêt commun pour plusieurs industriels et plusieurs équipes universitaires. Une étude est nécessaire pour valider la demande exprimée par les industriels locaux auprès d'ASTRID d'un simulateur de conduite ou de postes de pilotage " d'échelle intermédiaire " destiné à l'étude et conception de produits.

- ASTRID présente l'intérêt de couvrir l'ensemble du territoire concerné. Elle pourrait avoir trois fonctions majeures :
 - un stimulateur, développant une compétence en ingénierie de projets,
 - un animateur pour la concertation préalable à l'élaboration du Contrat de Plan,
 - un médiateur pour le développement de la cohésion fonctionnelle entre les institutions.
- Le renforcement du potentiel humain du bassin par la création de postes de chercheurs publics

de façon à parvenir à 20 postes en 2006. Afin que ces postes soient pourvus par des personnes de qualité, il faut développer des formations doctorales de façon interrégionale, par grandes thématiques ou grands ensembles disciplinaires (et non par site) conjointement avec les universités allemandes ou suisses.

Le rapport Mailfert fait également des propositions relatives à l'enjeu des expérimentations locales ou de la valorisation de la culture scientifique et technique.

3. Des expérimentations et des réalisations vitrines de l'excellence locale dans l'usage des transports au service du territoire et de ses habitants.

La monographie consacrée dans cette étude aux déplacements, montre que les mouvements de population dessinent une cesure entre le Nord Est Franche-Comté et le Sud Alsace. Néanmoins, les échanges sont importants et l'A36 ou la RN 83 constituent des vecteurs très propices aux relations. L'organisation des transports en commun présente des carences (ruptures de charges) bien qu'elle soit assez avancée en Alsace, et l'intermodalité doit encore être améliorée. La

recherche, l'innovation et l'expérimentation dans le domaine de l'organisation des transports doit devenir un champs privilégié de l'action publique. En matière de transport en commun, un projet de tram-train est étudié et des réflexions s'engagent autour de la desserte des gares TGV. L'usage de la voiture peut également faire l'objet d'expérimentations favorisant le co-voiturage ou l'offre de véhicule en libre service.

4. Un attachement du thème des transports terrestres à l'identité du territoire par la création ou la valorisation de services culturels, touristiques et de loisirs relatifs à la culture scientifique et technique.

L'identité du territoire ne passe pas que par son histoire et son économie ; l'offre de loisirs, de culture et d'activités touristiques contribue largement à en forger la singularité, tant auprès des visiteurs que des habitants. La monographie consacrée dans cette étude au tourisme révèle combien les effets de concurrence, facilement compréhensibles, peuvent faire obstacle à l'émergence d'une image commune. Pourtant, le thème des transports terrestres constitue bel et bien un vecteur commun de communication et un champs assez large de création d'une offre de loisirs et de culture. Plusieurs équipements, ou manifestations ont déjà acquis une forte notoriété

dans le Nord Franche-Comté - Sud Alsace. On peut donc reprendre au bénéfice des transports terrestres les deux axes stratégiques retenus dans la monographie consacrée au tourisme : d'une part le développement d'une offre à l'échelle du territoire pour la création ou le renforcement d'équipements de culture scientifique et technique (des collaborations existent déjà) ; d'autre part, l'enrichissement des services et de la communication incitant les populations des diverses composantes du Nord Franche-Comté - Sud Alsace à pratiquer l'ensemble de l'offre disponible.

Enjeux	Stratégie	Objectifs	Moyens
Faire du Nord Franche Comté – Sud Alsace un pôle européen dédié aux transports terrestres	Constituer un pôle de conception, de recherche, de production et de services en matière de transports terrestres	Développement de la filière industrielle vers les multiples fonctions de conception, production et services liés aux transports	Veille stratégique Offre territoriale (services, accueil et accompagnement des entreprises) Desserte du territoire (y compris NTIC)
		Constitution d'un pôle de recherche, d'enseignement supérieur et de développement technologique	Relocalisation ou création d'établissements et de postes de recherche publique Groupement Interrégional de Recherche sur les Transports Terrestres Equipements d'intérêt commun pour l'étude et la conception
		Expérimentations et réalisations vitrines dans l'usage des transports sur le territoire	Amélioration du transport en commun par la complémentarité des offres et la mise en commun de services Création d'un système de transport en commun en site propre à l'échelle de Rhin Sud Organisation logistique des déplacements Usage innovant des véhicules individuels et technologies nouvelles
	Décliner la vocation transports terrestres dans l'aménagement et la promotion du territoire	Actions culturelles, touristiques et de loisirs dans le domaine de la culture scientifique et technique	Expositions, manifestation sur les thèmes de l'innovation technologique, de l'histoire des techniques et de la culture industrielle

La réalisation de l'ensemble de ces projets tient en grande partie au partenariat entre les acteurs publics et privés . Il s'agit :

- de l'émergence du Pôle Automobile Alsace Franche Comté présenté précédemment et des synergies qui pourront s'établir entre les acteurs locaux au-delà des relations traditionnelles concernant le foncier, l'immobilier ou l'accueil des salariés,
- des alliances et concours que les acteurs locaux trouveront auprès des grands partenaires dont les centres de décisions ne sont pas locaux : l'Etat pour l'action publique, et les Directions des grands groupes pour l'action privée.

ETUDE COMPLETE

Synthèse : Les déplacements

Les motifs de déplacement entre le Sud de l'Alsace et le Nord-Est de la Franche-Comté ne sont quantifiables qu'au travers d'une analyse des migrations domicile-travail même si celles-ci ne représentent qu'environ 30% de la totalité des déplacements. Il apparaît clairement que les liaisons entre les deux régions sont relativement faibles et que seuls le Haut-Rhin et le Territoire de Belfort entretiennent quelques échanges, de faible ampleur toutefois, si l'on tient compte de la contiguïté de ces deux départements. En revanche, le Pays de Montbéliard se montre très attractif pour les autres départements franc-comtois, même si cette attractivité n'a aucune commune mesure vis à vis de celle exercée par la Suisse pour les actifs alsaciens. On voit donc se dessiner une véritable frontière entre l'Alsace et la Franche-Comté, qui semble s'affirmer mieux encore en considérant les autres motifs de déplacements, même si des données fiables, récentes et suffisamment précises nous manquent. Les échanges entre les trois agglomérations se font essentiellement en voiture et particulièrement par l'A36 et la RN83, alors que les transports en commun ne sont que très peu empruntés pour les déplacements : le train est surtout utilisé dans le cadre de migrations domicile-travail alors que le bus ne concerne qu'une population captive et essentiellement scolaire. Une réflexion sur une offre de transports en commun pour les loisirs et autres déplacements privés pourrait être menée.

Cette faiblesse des échanges entre le Nord-Est de la Franche-Comté et le Sud de l'Alsace est symbolisée par la configuration des réseaux de bus belfortains et haut-rhinois : ceux-ci ne sont pas jointifs rendant les déplacements en voiture particulièrement obligatoires. Seuls les réseaux de bus privés d'Alstom et de Peugeot autorisent ces échanges, de même que le train sur la ligne Belfort-Mulhouse.

La voiture demeure de loin le moyen de transport le plus utilisé quelque soit la destination et la finalité des déplacements. L'amélioration des déplacements passe quasi-systématiquement par une amélioration du réseau routier et de ce point de vue, la Franche-comté paraît en retard par rapport à l'Alsace où une politique de transport volontariste a été entreprise en faveur du réseau TER.

Les transports en commun routiers souffrent d'une image peu valorisante et subissent de faibles fréquentations, même quand le service est de qualité : bonne fréquence de desserte et temps de trajet concurrentiels. Ce constat n'incite pas à l'amélioration des réseaux dont les lacunes sont importantes en particulier en matière de desserte de secteurs pourtant très attractifs comme l'UTBM, Peut-être le bus n'est-il plus aujourd'hui assez moderne pour être incitatif et la mise en place d'un système de transport innovant favoriserait un rééquilibrage modal souhaitable, particulièrement au sein de l'Aire Urbaine.

Le réseau ferroviaire montre de grandes qualités de desserte entre Belfort et Mulhouse et surtout entre Belfort et Montbéliard, tant en fréquence de liaison qu'en temps. Cependant, les autres liaisons souffrent de faibles fréquences ou nécessitent des changements de train. La position de Montbéliard par rapport à Mulhouse s'en trouve ainsi pénalisée.

La lacune majeure des transports en commun est la faiblesse du service dès lors que le déplacement nécessite un changement de mode (train-bus) ou une correspondance en gare (Belfort-Colmar par exemple). Les temps de trajet s'allongent fortement et la voiture devient le meilleur moyen de

déplacement. La coordination des horaires en matière de correspondances, plutôt que la concurrence des réseaux est nécessaire pour arriver à rendre ces trajets plus confortables, surtout dans le cadre de déplacements journaliers.

Il s'agit d'aller dans le sens d'un rééquilibrage des modes qui passe obligatoirement par une adaptation aux besoins, une amélioration du confort des trajets et des temps d'attente, par la promotion des transports en commun. De même, peut-on penser qu'il faut améliorer l'offre pour susciter le besoin tel que s'y sont engagés la SNCF et le Conseil Régional d'Alsace sur le réseau TER.

ENJEUX	STRATÉGIE	OBJECTIFS	MOYENS	LIENS AVEC AUTRES THÉMATIQUES
Consolider les échelles de territoires pré-existantes et leur lisibilité : - l'aire urbaine B.M.H - la super-aire B.M.H.-Mulhouse	Schéma des transports alternatifs combinant: - transport unifié sur l'aire urbaine B.M.H. - liaison ferrée Montbéliard-Mulhouse	Ambition 1 : Création d'une desserte cadencée type tram train à l'échelle de l'aire urbaine Liaisons TER entre Montbéliard et Mulhouse Ambition 2 : Harmonisation horaire et tarifaire des transports existants	<ul style="list-style-type: none"> Engager le dialogue des collectivités (Régions, Départements et agglomérations) Réunir les AOTU Engager une réflexion avec la SNCF 	Véritable projet urbain à l'échelle de l'aire urbaine, le tram train constituerait un signe emblématique de la constitution d'un pôle économique axé sur les transports terrestres
Consolider la place du NEFC-SA dans les échelles régionales	Améliorer les liaisons du NEFC-SA vers Besançon et vers Strasbourg	Améliorer le TER	<ul style="list-style-type: none"> Engager la réflexion avec les Régions et la SNCF 	
Désenclaver les territoires ruraux et en particulier le Sundgau	Système de co-voiturage dans les zones rurales, combiné au système de transports en commun Système de bus à la demande (taxi-bus)	Conception d'un système de réservation de transport "léger" fondé sur les TIC	<ul style="list-style-type: none"> Réunir les collectivités Impliquer l'université, Alstom et Peugeot 	Le système de réservation de transport "léger" constitue une des applications du pôle multimédia en même temps qu'une application innovante du transport automobile
Renforcer l'accessibilité de l'ensemble du territoire NEFC-SA en tirant parti des "portes" que représentent l'EuroAirport et les gares TGV	Organiser la desserte de l'EuroAirport en transports en commun à partir de l'aire urbaine BMH et de Mulhouse Assurer la connexion TGV/Euroairport	Prolonger la réflexion en cours à Mulhouse pour la desserte cadencée de l'EuroAirport Étudier une liaison TGV-EuroAirport	<ul style="list-style-type: none"> Réunir les collectivités 	
Permettre une égalité des citoyens vis-à-vis de la mobilité	Améliorer la multimodalité	Harmonisation des horaires et des tarifs des transports existants Promotion des transports alternatifs à la voiture	<ul style="list-style-type: none"> Engager le dialogue des collectivités (Régions, Départements et agglomérations) Réunir les AOTU Engager une réflexion avec la SNCF Engager une réflexion avec grandes entreprises et établissements scolaires 	Tourisme : accessibilité des équipements et zones vouées à un tourisme de loisirs de proximité

[ETUDE COMPLETE](#)

sommaire

Synthèse : Les loisirs de proximité et l'offre territoriale

Le développement du tourisme, une clé d'entrée difficile pour engager des synergies interrégionales

Abordée sous l'angle touristique, la recherche d'axes de coopérations entre Nord Franche-Comté et Sud Alsace soulève quelques difficultés. En effet, les espaces constitutifs de ce territoire interrégional sont tout autant en concurrence entre eux qu'avec les territoires alentour.

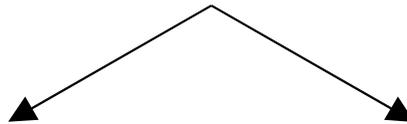
Sur le plan du tourisme vert, outre le fait que le territoire de Belfort, le Sundgau et le secteur de Thann communiquent sur ce même créneau, ces

trois espaces concurrents doivent tenir compte de territoires proches comme la Forêt Noire, la Haute-Savoie, le Jura...nettement mieux positionnés sur ce marché.

Sur le plan du tourisme d'affaire, là encore la concurrence caractérise les relations Nord Franche-Comté / Sud Alsace. De plus, des agglomérations proches comme Bâle, Strasbourg, Zurich...sont hautement plus attractives.

Le tourisme d'agrément en milieu urbain, quant à lui, ne privilégie que faiblement nos trois agglomérations qui comptent peu de séjours marchands. Les touristes qui viennent à Belfort,

Dans le domaine du tourisme, quelles coopérations sont envisageables à l'échelle d'un territoire Nord Franche-Comté / Sud Alsace ?



Sur un plan strictement touristique, le territoire dispose d'atouts dans les domaines du tourisme vert, d'affaire, culturel...

mais souffre d'un double handicap :

- Une concurrence importante avec les espaces
- Une concurrence entre espaces constitutifs du territoire

Sur le plan des loisirs, le territoire dispose d'atouts intéressants à valoriser :

- Présence de 3 agglomérations réunissant environ 400 000 habitants
- Des espaces naturels proches des agglomérations

Néanmoins, des habitants qui jugent l'offre insuffisante. Or, ils n'exploitent pas l'ensemble de l'offre du territoire car ils demeurent souvent dans les limites de leur agglomération pour la pratique de leurs loisirs.



En raison de phénomènes de concurrence accrue, la valorisation touristique du territoire ne semble pas relever uniquement des acteurs locaux. Il est en effet important que les Conseils Régionaux d'Alsace et de Franche-Comté s'associent, de même que les départements concernés.

Ainsi la vocation touristique du secteur pourrait s'inscrire dans les stratégies déclinées régionalement. De là des axes de coopérations entre Sud Alsace et Nord Franche-Comté pourraient éventuellement être envisagés.

L'échelle stratégique pertinente dépassant ici largement les limites de notre aire d'étude, nous n'approfondirons pas ce point.



L'approche "loisirs" permet de travailler à l'échelle du territoire qui nous concerne et de réfléchir à des axes de coopérations entre acteurs du territoire.

De plus, les loisirs sont un élément constitutif d'une offre touristique. Par conséquent, les structurer participe d'une étape de développement touristique concerté.

Il s'agirait de structurer l'offre non par petites zones comme c'est le cas actuellement mais à l'échelle du territoire. L'enjeu serait ici de motiver des échanges entre zones de peuplement à l'occasion des loisirs.

Montbéliard ou Mulhouse sont généralement logés ailleurs, hors de notre territoire. Ils ne viennent que pour y passer la journée.

Ce contexte nous amène à proposer que les deux régions concernées collaborent pour définir une stratégie touristique commune sur ce territoire interrégional.

Les loisirs de proximité, un domaine plus adapté à la recherche de coopération

Le territoire couvert par notre approche correspond à une zone de peuplement d'environ 500 000 habitants. Les loisirs pratiqués par cette population ne semble pas l'engager à s'éloigner fréquemment de son agglomération de résidence pour découvrir l'offre de proximité appartenant à la région voisine. Placé à l'interface entre les deux régions, le Sundgau paraît de son côté peu fréquenté, ou alors préférentiellement par les alsaciens. S'agissant des loisirs, les échanges entre agglomérations se situent d'une manière générale en deçà de ce qu'ils pourraient être. Or, les habitants de chaque agglomération demandent à pouvoir bénéficier de nouveaux espaces de loisirs.

Satisfaire cette demande en prenant pour échelle de proximité l'ensemble du territoire Nord Franche Comté / Sud Alsace, et non chacun de ses morceaux comme c'est actuellement le cas, est une piste fructueuse. Elle rencontre en effet l'accord des acteurs locaux, elle apparaît comme une première étape possible pour la mise en œuvre d'une stratégie interrégionale de développement du tourisme, et elle contribue à la construction d'une offre territoriale lisible dans sa dimension interrégionale. Surtout, elle correspond à une dynamique d'ouverture à une plus grande mobilité des habitants de région à région. La perspective d'une réorganisation des moyens de déplacements interrégionaux sera bien évidemment de nature à conforter cette proposition.

Le tableau ci-après propose une déclinaison possible de cet enjeu.

Il ne s'agit pas ici de spécialiser chaque territoire en fonction d'un attribut qu'il lui serait assigné de développer prioritairement, en dehors des initiatives que pourraient développer dans le même sens les autres territoires. Une telle proposition constituerait un contresens vis-à-vis des atouts de développement touristique qu'il appartient à chaque acteur local de valoriser de son mieux. En revanche il revient à chaque agglomération de déterminer les atouts qui, à la fois :

- lui appartient en propre et apparaissent particulièrement constitutifs de son identité;
- dont la mise en valeur serait à mettre en œuvre pour le bénéfice de l'ensemble du territoire Nord Franche Comté / Sud Alsace.

Dans cette recherche des synergies et des complémentarités interrégionales, le Nord Franche Comté / Sud Alsace est composé des cinq sous-territoires" suivants :

- les trois pôles urbains constitués par les agglomérations de Belfort, Montbéliard et Mulhouse.
- les zones naturelles des Ballons des Vosges et du Sundgau .

Qu'est ce qui fonde la spécificité de chaque agglomération, s'agissant de l'offre de loisirs de proximité ? Il appartiendra à la concertation entre acteurs de le définir. Evoquons toutefois, à titre d'illustration, les possibilités suivantes :

- S'agissant de Belfort, on sera tenté d'évoquer ses manifestations culturelles d'envergure nationale (les Eurockéennes en tête), ainsi que ses initiatives en faveur des Beaux Arts.
- S'agissant de Montbéliard, c'est peut-être en direction d'une valorisation des sites et monuments historiques que l'on s'orientera, dans le sillage de la labellisation "Pays d'Art et d'Histoire".
- S'agissant de Mulhouse, c'est vraisemblablement au profit de son réseau de musées scientifiques et techniques qu'il sera pertinent de s'engager.

Outre la mise en avant de spécificités, plusieurs axes sont à suivre en commun :

- le renforcement des logiques de réseau mobilisant des vocations identiques dans chacun des territoires, de nature à faire émerger une offre globale plus riche. Par exemple, pour les équipements du spectacle vivant (meilleure information sur les programmations), pour les musées scientifiques et techniques (les musées de l'auto de Sochaux et de Mulhouse), etc...
- le renforcement de l'animation des villes les Week-end et jours fériés, ne serait-ce qu'en favorisant l'ouverture des cafés et restaurants.

- le travail en lien avec le Réseau de Villes Rhin Sud, qui réunit les 3 villes concernées.

Relativement aux espaces naturels, les efforts seraient à fournir principalement pour la valorisation du Sundgau. En effet, les Ballons des Vosges bénéficient déjà d'une identification comme lieux privilégiés pour les loisirs, notamment sportifs. Le Sundgau, quant à lui, en raison de sa situation géographique le plaçant au centre d'un espace délimité par les trois agglomérations, s'avère pertinent pour mobiliser les énergies.

Partie relative au tourisme et aux loisirs : AURM

ENJEUX	STRATEGIE	OBJECTIFS	MOYENS	LIENS AVEC D'AUTRES THEMATIQUES
Satisfaire les besoins formulés par les populations des agglomérations de disposer de plus d'espaces de loisirs	Développer harmonieusement l'offre de loisirs à l'échelle NFCSA <i>(en cherchant à limiter les doublons)</i>	Etablir une programmation concertée des manifestations (culturelles, sportives...) à l'échelle NFCSA	- Identifier et mettre en relation les acteurs concernés - Définir avec eux les thèmes pour lesquels il faut travailler à une programmation commune - Définir les modes de diffusion de l'information (à destination de la population locale)	<i>Communiquer sur la volonté de faire du NFCSA un pôle de développement des transports terrestres peut s'appuyer sur un programme de manifestations et d'expositions élaboré par l'ensemble des sous-territoires.</i>
		Débatte des projets d'aménagements et d'équipement à l'échelle NFCSA	- Identifier et mettre en relation les acteurs concernés	<i>La question de la desserte des futurs équipements doit être abordée en tenant compte d'une accessibilité : - qui doit être aisée pour l'ensemble des habitants des 3 agglomérations et si possible - privilégier des moyens de transport respectueux de l'environnement</i>
	Inciter les populations riveraines à recourir à l'ensemble de l'offre proposée en NFCSA	Améliorer la lisibilité de l'offre proposée à l'échelle NFCSA	- Afficher une spécialisation thématique par sous-territoire (travailler avec chaque sous-territoire à l'identification des thématiques à privilégier) - Etablir un plan de communication commun à l'ensemble du territoire, à destination des populations locales.	<i>Concernant les techniques liées au transport terrestre, des complémentarités sont à trouver notamment entre les deux musées ayant pour vocation la découverte de l'automobile. Il est important de limiter les doublons dans l'offre proposée.</i>
		Faciliter les déplacements entre sous territoires	- Améliorer les dessertes notamment par les transports collectifs (trains, bus) du point de vue des horaires Week-ends, jours fériés et vacances scolaires. - Renseigner efficacement sur les modes de desserte possibles	<i>Ces deux objectifs relèvent de la réflexion engagée sur les déplacements en NFCSA. Il s'agit d'un point spécifique relatif aux déplacements pour des loisirs qui se pratiquent donc surtout les fins de semaine, les jours fériés et durant les vacances scolaires.</i>
		Faciliter la desserte des équipements et zones de loisirs	A partir de points de desserte principaux identifiés pour chaque sous-territoire : - organiser localement la desserte des équipements et zones de loisir en privilégiant une intermodalité efficace et des transports respectueux de l'environnement - Renseigner efficacement sur les modes de desserte possibles (modes de transport, horaires, tarifs...)=> travailler à la mise en place d'un système d'information performant	

NFCSA = Nord Franche-Comté Sud Alsace

Les axes de travail en commun pourraient porter certes sur une valorisation de l'offre existante notamment celle ayant trait aux loisirs équestres et nautiques mais aussi sur deux orientations qui semblent importantes à suivre :

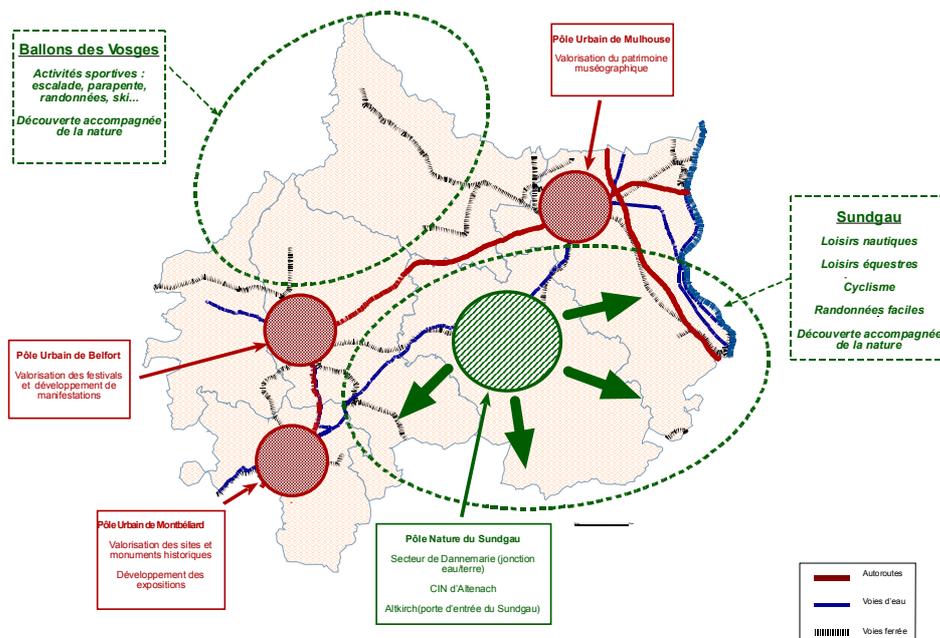
- La valorisation concertée du canal du Rhône au Rhin entre Mulhouse et Montbéliard (en cherchant à limiter des doublons non justifiés)
- Elaboration en commun d'un schéma d'aménagement des chemins de halage et des abords

- Réflexion partagée sur les projets d'aménagements et villes concernées d'équipements (ports, haltes, zones de loisirs...)

- La reconnaissance de ce territoire comme espace privilégié pour la découverte de la nature et de l'écologie

- Mettre en réseau les structures existantes (CIN d'Altenach, de Lutterbach, de Saint-Louis et la aison départementale de l'Environnement à Sermamagny) afin d'établir un programme de sorties et manifestations harmonisé.

Proposition pour une structuration de l'offre de loisirs



Ces propositions pourront le cas échéant prendre figure dans le cadre du Programme "Avenir du Territoire entre Saône et Rhin" . Ces propositions pourraient également être relayées par la RégioTriRhéna, dont certains des objectifs en matière de tourisme de proximité convergent avec ceux énoncés ici.

Conclusion : vers la notion d'offre territoriale

Se proposant de rechercher les possibilités de développement du tourisme à l'échelle du territoire Nord Franche Comté / Sud Alsace, la réflexion montre qu'il est dans un premier temps opportun de faire converger les efforts de collaboration vers des objectifs en faveur de l'offre de loisirs-tourisme de proximité. L'enjeu d'une démarche dans ce sens est d'étendre dans les faits (c'est à dire au travers des pratiques des usagers) l'échelle de la proximité à une dimension interrégionale.

Ce glissement qui va du développement touristique vers l'offre de loisirs de proximité mène en fin de compte à la notion d'offre territoriale, pour le maniement de laquelle le Nord Franche Comté / Sud Alsace apparaît pertinent. Le développement des synergies entre acteurs à l'échelle ici prise en compte est de nature, en effet, à rendre plus lisible et plus attractive l'offre globale que nos territoires sont en mesure de proposer au profit de la dynamique de leur développement.

ETUDE COMPLETE

Synthèse

Un bassin de développement, un territoire de proximité

Le programme de travail interagences s'était donné pour objectif de dégager les domaines possibles de coopérations et de synergies entre les territoires formant le nord de la Franche Comté et le sud de l'Alsace. Les trois thématiques identifiées dans un premier temps ont fait chacune l'objet d'une monographie et d'une synthèse. Ces approches thématiques ont chacune laissé apparaître un certain nombre d'articulations et de liens entre chaque thème abordé.

La courte synthèse générale qui suit cherche à donner de ces liens une vision d'ensemble, dont on souhaite qu'elle contribue à esquisser un cadre d'orientation pour la coopération entre les acteurs du nord de la Franche-Comté et du Sud de l'Alsace.

1. Nord Franche Comté et Sud Alsace : territoire partagé, territoire divisé.

1.1 Un territoire commun bien défini par son activité économique et par sa géographie

Le Sud Alsace et le Nord de la Franche Comté composent ensemble un territoire qui constitue une réalité physique et géographique. Il suffit pour s'en convaincre de se souvenir des traits communs que présentent respectivement l'histoire industrielle de Mulhouse et celle de Montbéliard. L'émergence d'un pôle automobile Alsace / Franche Comté, dessinée par les projets de collaboration exprimés par tous les acteurs du développement industriel, entreprises, laboratoires de recherche, collectivités, renforce le caractère partagé de ce destin industriel. Celui-ci affirme aujourd'hui sa réalité autour d'une activité largement dominante, portant objectivement Nord Franche Comté et Sud Alsace au rang de pôle à l'échelle nationale et internationale.

Oui, ce territoire existe bel et bien, marqué qu'il est par son passé industriel et par l'activité économique qui structure aujourd'hui son développement : la production automobile, et au-delà, l'industrie du transport terrestre. Dessiné par les liens tissés entre les différents acteurs de la production automobile, ce territoire existe aussi par son réseau serré d'agglomérations distantes les unes des autres d'une quarantaine de kilomètres tout au plus, dessinant ensemble les contours d'un bassin urbain, caractérisé par la proximité de villes dont l'aire d'influence de chacune touche celle de ses voisines ou se superpose à elles.

1.2 Une échelle de territoire peu pratiquée par les habitants

Force est d'admettre en revanche que ce territoire n'est pas vécu comme tel par ses habitants. La physionomie des déplacements le montre bien : deux systèmes distincts se dessinent, l'un défini par l'attraction bipolarisée entre Mulhouse et l'agglomération trinationale de Basel, l'autre

structuré par les échanges entre Belfort et Montbéliard. Aujourd'hui, ces deux ensembles apparaissent bien étrangers l'un à l'autre, tellement les flux de toutes sortes apparaissent modestes en proportion de ceux caractérisant les échanges au sein de chacune des deux régions. Cette réalité rejoint un découpage fortement marqué par une limite autant administrative qu'identitaire : Nord Franche Comté et Sud Alsace appartient chacune à leur région, qui développent chacune sa logique de fonctionnement et d'administration territoriale, ses options d'aménagement, son expression identitaire, peut-être un peu plus marquée en Alsace, mais bien présente aussi en Franche Comté. Qu'il s'agisse d'aménagement du territoire, d'organisation du transport régional, ou de toute forme de développement local nécessitant un engagement institutionnel important de l'Etat, des Conseils Régionaux ou Généraux, la limite interrégionale tend à marquer sa coupure.

2. Bassin industriel et organisation des déplacements

2.1 Une base incontestable de coopération entre territoires : le pôle automobile et le pôle transport

Si cette échelle de territoire n'est pas perçue aujourd'hui comme une réalité par les habitants, elle existe incontestablement pour le développement économique. Elle se dessine en particulier au travers de la notion de plate-forme de production, formalisée par le constructeur Peugeot pour dynamiser son développement. Le concept de pôle automobile, qui fait aujourd'hui consensus parmi les acteurs locaux, offre de son côté au développement économique une perspective intégrant dans une même dynamique l'industrie du transport terrestre et sa filière, la

recherche et l'innovation technique et la formation supérieure. Ceci permet aux forces vives locales de mettre en commun leurs moyens à l'échelle interrégionale et de finaliser ensemble des projets faisant apparaître tout le potentiel offert par les logiques de réseaux d'acteurs, si bien qu'au delà du pôle automobile, c'est bien à l'émergence d'un pôle transport et déplacements terrestre que nous pourrions assister demain.

2.2 L'organisation des déplacements : un domaine d'implication pour les acteurs du pôle transport

Réseaux d'équipementiers et de sous-traitants, équipes de recherche et de formation supérieure et réseaux d'animateurs du développement présentent certainement les domaines les plus directement mobilisés autour de la production industrielle par la notion de pôle. Le champ d'un pôle transport ne saurait en revanche se concentrer sur la seule production des moyens de transport terrestre, qui relève de la fabrication de biens matériels en réponse au marché des déplacements individuels. D'ores et déjà l'ambition apparaît d'étendre le champ de la réflexion jusqu'à l'organisation globale de la chaîne des déplacements et la place à réserver à l'automobile. L'impulsion donnée dans ce sens par le constructeur, sous la forme de l'Institut pour la Ville en Mouvement, en constitue une traduction objective, quoique sans répercussions locales.

La participation des acteurs du développement économique au débat sur les déplacements, qui est d'abord une question de société, constitue aussi une contribution leur permettant de structurer le marché, d'où son rôle stratégique.

Par ailleurs, si l'automobile occupe dans la chaîne des déplacements une position dominante, elle est susceptible aussi d'usages alternatifs par leur force d'innovation (auto partage, déplacement à la demande) ou par leur aptitude à se combiner avec les autres modes de déplacements (transports collectifs en particulier). Promouvoir des usages alternatifs de la voiture, économes et respectueux de l'environnement, procède d'une démarche de développement durable à laquelle l'industrie automobile ne peut être insensible étant donné le mouvement d'opinion actuel.

2.3 L'organisation des déplacements à l'échelle nord Franche Comté / Sud Alsace.

Si la préoccupation des acteurs du pôle transport pour l'organisation des déplacements s'explique par son rôle stratégique vis-à-vis de l'évolution du marché des transports terrestres, il faut insister sur l'intérêt que présente pour le développement l'application au plan local d'une telle préoccupation. Nul n'est besoin, pour mettre en œuvre les innovations issues des recherches dans le domaine des déplacements terrestres, de mobiliser des sites d'application éloignés des bases de production locales. Il appartient au contraire aux collectivités locales et aux acteurs économiques de soutenir le principe que Nord Franche-Comté et Sud Alsace offrent de ce point de vue un terrain d'expérimentation particulièrement adapté et porteur d'innovation. L'espace interrégional formé par le Nord Franche Comté et le Sud Alsace pose d'ailleurs avec acuité des questions très actuelles pour l'organisation des déplacements. Cet espace est en effet dominé par deux caractéristiques :

- aucune agglomération n'y détient la capacité à exercer son influence sur l'ensemble du territoire, même si Basel apparaît comme l'agglomération principale. La notion de réseau, qui implique le partage des fonctions de centralité, s'y applique par conséquent de façon très adaptée. Les classiques schémas radioconcentriques, impliquant hiérarchie urbaine et centre de commandement, ne sont pas adaptés ici.

- l'espace périurbain tient par définition une place particulièrement importante dans l'organisation du territoire, ce qui n'est pas sans conséquences sur le rôle à accorder au transport individuel.

Rappelons en outre que les réseaux européens air, rail, route s'interconnectent au sein de ce territoire, ce qui permet d'évoquer la question de la desserte du dense réseau local des gares TGV et celle de la desserte de l'Euroairport, toutes deux à placer au cœur de l'architecture des déplacements à concevoir.

Ainsi organisé, le territoire s'avère plus difficile à desservir finement par les modes alternatifs à la voiture individuelle en raison du caractère plus

diffus et moins hiérarchisé du tissu et des fonctions urbaines. Pour autant, l'intensité du trafic d'échanges entre certaines parties de ce territoire n'en pose pas moins la question d'une organisation des déplacements soucieuse de développement durable. La définition d'un concept d'organisation des déplacements, au sein duquel la place de l'automobile est à définir de façon innovante, constitue un chantier à ouvrir au profit du développement local nord franc-comtois et sud alsacien. L'implication du pôle auto dans cette réflexion locale d'aménagement et de développement durable du territoire apparaît potentiellement fructueuse, autant pour le territoire que pour les acteurs du développement économique.

Par ailleurs cet espace dispose sans doute, avec une première application du concept de tram-train déjà mise à l'étude dans la Région Mulhousienne, d'un élément particulièrement significatif de réponse à cette question, réponse dont il conviendra de décliner toutes les conséquences en termes d'organisation de tous les modes de déplacements et d'aménagement du territoire.

Quel formidable facteur d'image et de crédibilité pour le développement industriel s'il s'avère capable de contribuer à structurer positivement l'environnement territorial au sein duquel il a disposé ses propres bases de production !

3. Vers la notion d'offre territoriale

3.1 Pour un territoire de proximité interrégional

Différents territoires de proximité se côtoient aujourd'hui au sein de l'espace interrégional nord franc comtois et sud alsacien. Il se compose en effet de plusieurs entités : chacune des trois agglomérations : Belfort, Montbéliard, Mulhouse, mais aussi l'ensemble rural composé par le Sundgau, précisément situé à la césure entre Alsace et Franche-Comté. Ces territoires disposent chacun, à des titres divers, d'une zone d'influence qui se confond en partie avec celle d'une entité voisine. En revanche, les aires d'influence de chacune de ces entités restent aujourd'hui d'échelle strictement sub-régionales : c'est ce que montre très nettement la physionomie des échanges domicile-travail. La physionomie générale des flux traduit elle aussi cette réalité, faisant apparaître la faiblesse des échanges spécifiquement interrégionaux, dès qu'il est fait

abstraction du grand transit : outre les échanges motivés par le travail, d'autres raisons de déplacements sont à prendre en compte : ceux générés par l'offre de formation supérieure, par les achats dans les commerces urbains, ou par l'offre en culture et loisirs. Pour ces motifs de déplacements également, tout porte à croire que les échanges interrégionaux tiennent une place modeste au regard des échanges intra-régionaux.

Nord Franche-Comté et Sud Alsace se rejoignent pourtant par de nombreux aspects qui les distinguent de leur région d'appartenance : éloignement géographique vis-à-vis du centre de décision régional, tendance à une spécialisation industrielle que ne partage pas la région d'appartenance. Ces points communs sont aussi à l'origine du déficit d'image dont souffre chacune des trois agglomérations, image d'ailleurs pour chacune d'elle décalée vis-à-vis de celle que la région d'appartenance cherche à promouvoir.

3.2 Développer une offre de loisirs-culture de proximité

Si le développement économique, avec l'industrie du transport terrestre pour courroie d'entraînement, apparaît comme un socle incontournable à partir duquel construire des coopérations fructueuses à l'échelle du territoire interrégional, il reste à intervenir aussi à des niveaux permettant de faire émerger à cette même échelle une offre territoriale attractive et performante. Celle-ci doit se traduire dans un premier temps dans les faits, c'est-à-dire au travers des pratiques des habitants. Aujourd'hui, l'un des objectifs qu'il est possible de proposer à la collaboration interrégionale est de rendre cette échelle de territoire perceptible comme nouvelle échelle de proximité pour les usagers. Les domaines d'application qu'il est possible d'imaginer résident dans le développement de l'offre de loisirs, s'appuyant :

- sur les spécificités du territoire offrant des réseaux potentiels (tourisme industriel, réseau des musées des sciences et techniques de Mulhouse et Sochaux, etc...);

- sur les spécificités offertes par chaque agglomération, à promouvoir et valoriser à l'échelle interrégionale (grands événements, manifestations spécifiques, etc...);

- sur la mise en réseau des grands équipements culturels et de loisirs.

3.3 Echelle de proximité et offre de déplacements

Appuyer l'émergence de cette échelle de proximité interrégionale renvoie de toute évidence au renforcement de l'offre de déplacements et à l'organisation d'une chaîne intermodale performante du transport des personnes. A cet égard, il faut noter l'enjeu incontestable que représente pour le développement des transports en commun leur capacité à intéresser les usagers « non captifs », en particulier ceux voyageant pour les motifs autres que les navettes domicile travail. Développement de l'offre de loisirs de proximité et organisation des déplacements apparaissent de ce fait comme deux objectifs absolument complémentaires, tous deux de nature à transformer un bassin interrégional de développement économique en territoire de vie.

Conclusion : associer l'offre de territoire au développement du pôle transport

Proposer un cadre d'orientations interrégional afin de susciter des synergies et des collaborations entre nord Franche-Comté et sud Alsace peut se limiter à participer à la dynamique de développement économique du bassin de production du transport terrestre, déjà bien marquée. Ce bassin, dessiné par l'échelle de proximité liant ensemble tous les acteurs productifs, (unités de production, équipementiers, sous traitants, chercheurs, formateurs), se déploie dans un espace physique bien défini. Cet espace forme-t-il aussi les contours d'un bassin de vie ? Qu'en est-il de la réalité humaine et sociale de ce territoire, et des formes qu'elle peut prendre ? Apporter des réponses positives à ces deux questions permet d'ouvrir un second champ de collaboration inter territorial : développer l'offre de loisirs de proximité et susciter une plus grande mobilité interrégionale.

Entre ces deux possibles sources de synergies entre territoires, le thème de l'organisation des déplacements offre la possibilité d'un lien solide. Il présente d'une part une source d'implication possible de la sphère de production dans l'organisation du bassin de vie. Il contribue aussi à dessiner, à travers la formation d'une offre de mobilité prenant en compte la dimension interrégionale, les contours d'un bassin de proximité à cette même échelle. Encore faut-il veiller à ce que l'offre territoriale de ce bassin de vie réponde en qualité et en attractivité à l'offre de mobilité qu'on souhaite structurer.

Au final, faire émerger une offre territoriale cohérente et praticable à l'échelle interrégionale n'est pas une proposition en l'air. Il s'agit bien de hisser le niveau d'attractivité de ce territoire à la hauteur du potentiel d'innovation et de création de richesses que représente le bassin de production, l'un des premiers de France dans son domaine. Ainsi chacun, bassin industriel et bassin de vie, pourra positivement s'identifier à l'autre.

Sommaire

Une économie tournée vers l'industrie et les transports

1. Un pôle de l'industrie de l'automobile et des transports d'envergure nationale	2
1.1. La spécialisation de l'appareil industriel a donné lieu à une très forte concentration d'emplois dans le domaine des transports	2
1.2. Une industrie locale fondée sur la présence de grands groupes	5
1.3. Prépondérante, la filière automobile rayonne sur l'ensemble du Grand Est	5
2. Une filière automobile vouée à la production, et peu de recherche-formation	8
2.1. La recherche est d'abord privée et intégrée dans les entreprises	8
2.2. La recherche publique est encore peu développée	8
2.3. L'enseignement supérieur dédié à ce secteur est récent	9
2.4. Les formations sont orientées vers le technique et le technologique	9
3. Un processus de modernisation initié par les grands donneurs d'ordres	10
3.1. La stratégie de plate-forme de PSA	10
3.2. La modernisation de l'industrie locale	10
3.3. Vers une relation "gagnant-gagnant" ?	12
4. L'initiative publique en faveur du pôle des transports terrestres	13
4.1. La DATAR et la notion de Système Productif Localisé	13
4.2. L'action publique locale	14
4.3. ASTRID : la recherche d'une synergie industrie/formation/recherche	16
4.4. Les études et réflexions	16
4.5. Le pôle automobile Alsace-Franche-Comté	17
Conclusion	18
Annexes	20

Une économie tournée vers l'industrie et les transports

1. Un pôle de l'industrie de l'automobile et des transports d'envergure nationale

1.1. La spécialisation de l'appareil industriel a donné lieu à une très forte concentration d'emplois dans le domaine des transports

L'espace urbain Sud Alsace, Nord France Comté est composé de 10 zones d'emplois qui totalisent 310 000 emplois salariés privés dont 41 % dans l'industrie (129 247). Le tiers des emplois industriels est répertorié dans le secteur des transports, essentiellement dans l'automobile. Si l'on ajoute les emplois qui n'apparaissent pas directement dans les statistiques, on décompte près de 80 000 emplois dans l'industrie des transports.

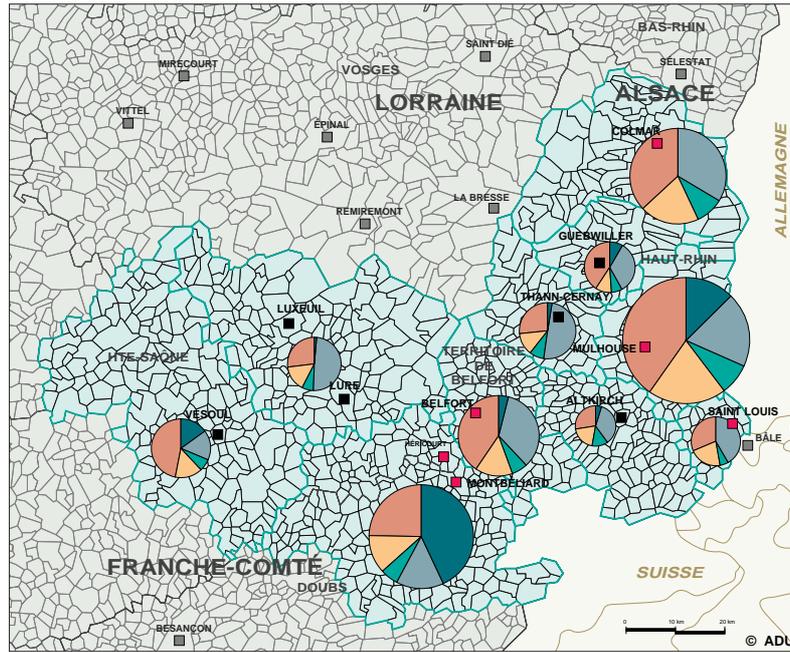
Ce chiffre situe le territoire étudié à la deuxième place après l'Île de France à l'échelle nationale (15 % des emplois nationaux).

La spécialisation du secteur industriel dans les transports confère au Sud Alsace et au Nord Franche-Comté une très forte identité.

En outre, 90 % des emplois transports du Sud Alsace et du Nord Franche Comté sont recensés dans les zones d'emploi de Montbéliard, de Mulhouse et de Vesoul. Cette spécialisation de l'appareil industriel constitue un facteur de force et de fragilité pour l'économie locale.

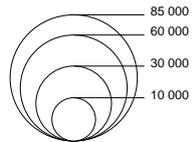
Part des emplois nationaux dans l'industrie des transports

Ile de France	20 %
Sud Alsace Nord-FC	15 %
Nord Pas de Calais	9 %
Rhône Alpes	8 %
Haute Normandie	6 %
Lorraine	5 %
Pays de la Loire	5 %
Bretagne	5 %
Centre	5 %
Basse Normandie	4 %
Picardie	3 %
Poitou Charente	3 %
Bourgogne	2 %
Aquitaine	2 %
Midi-Pyrénées	2 %
Champagne Ardennes	2 %
Limousin	1 %
Auvergne	1 %



Emplois salariés privés et répartition sectorielle

Les emplois salariés privés total



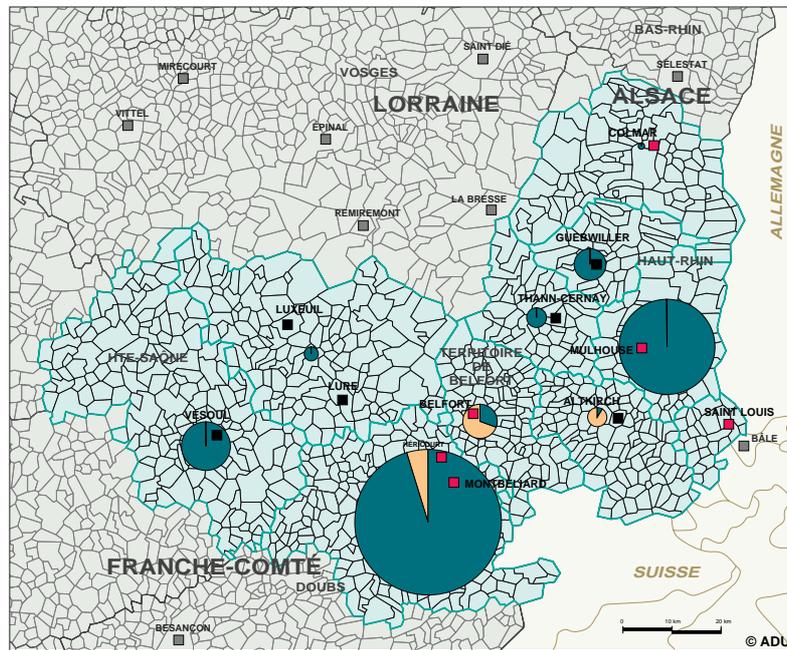
Répartition sectorielle des emplois

- | | |
|--|-------------------|
| Secteur secondaire | Secteur tertiaire |
| Industrie automobile et fabrication d'autres matériel de transport | commerce |
| Autre industrie | services |
| bâtiment | |

(source : ASSEDIC, 1998)

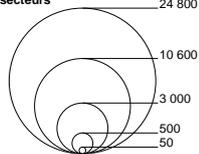
Villes du réseau Rhin - Sud

3AG-Assedc15/01/01 ES



Les salariés des secteurs automobile et transports par zone d'emploi

Les emplois salariés des secteurs automobile et transports

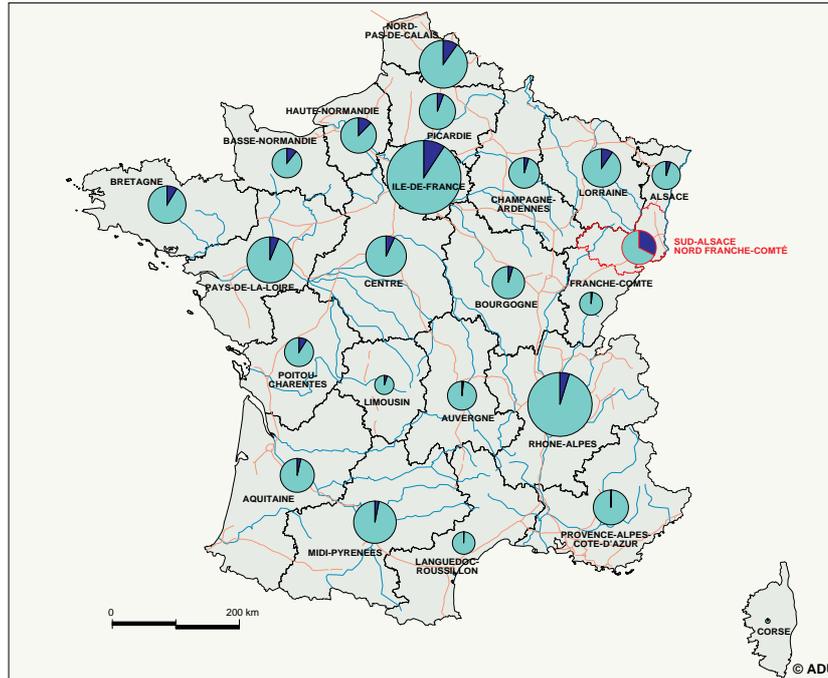


- | |
|--|
| Industrie automobile (NAF 34) |
| Fabrication d'autre matériel de transport (NAF 35) |

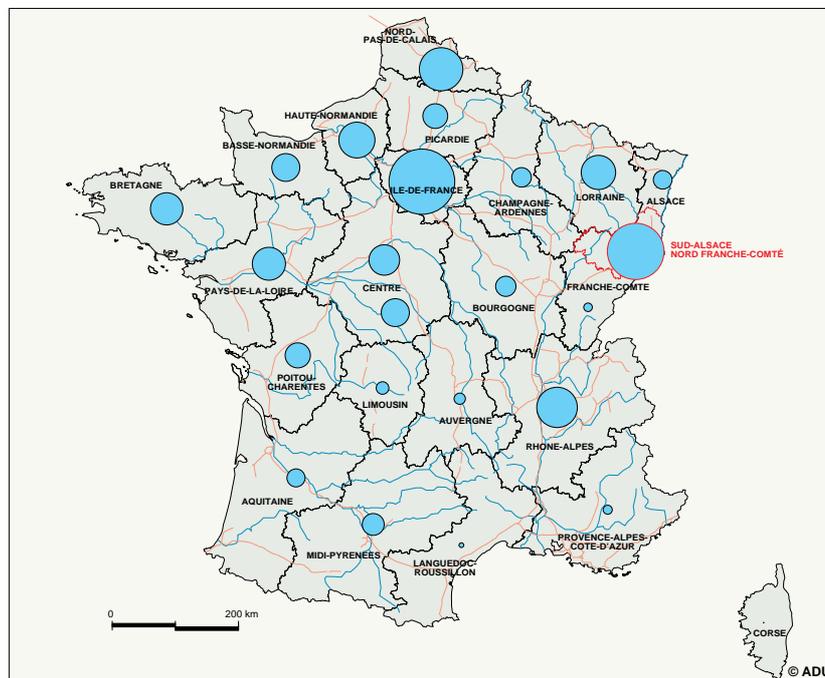
(source : ASSEDIC, 1998)

Villes du réseau Rhin - Sud

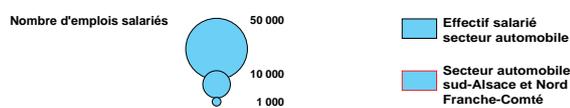
3AG-Assedc15/01/01 ES



La part de l'automobile dans l'emploi salarié industriel en France



Emploi salarié du secteur automobile



1.2. Une industrie locale fondée sur la présence de grands groupes

La construction automobile est concentrée autour du fief historique PSA.

PSA représente près de 35 000 emplois dans la région : 20 000 environ à Sochaux (406 et 607 et désormais 307), près de 15 000 à Mulhouse (206 et désormais 307), effectif intérimaire compris, mais également à Vesoul (logistique), Bessoncourt (informatique) et Belchamp (essais).

Les autres industries transport présentes dépendent de filiales PSA ou du groupe Alstom.

Il s'agit principalement de l'industrie des motocycles et de l'industrie ferroviaire.

PMTC (Peugeot Motocycles, filiale de PSA) est présent sur deux sites à Mandeuve (Pays de Montbéliard) et à Dannemarie (Haut-Rhin). La branche cycles a été cédée et la production est partie à Romilly dans l'Aube (Cycleurope).

Alstom est présent à Belfort, au Creusot (Alstom Transports) et à Reichshoffen (Alstom De Dietrich Ferroviaire).

1.3. Prépondérante, la filière automobile rayonne sur l'ensemble du Grand Est

La construction automobile est dominante en termes d'emplois et constitue une véritable filière du fait du recours important à la sous-traitance. Cette organisation autour d'un constructeur qui joue de plus en plus le rôle de donneur d'ordres et d'assembleur dessine un vaste réseau d'entreprises de tailles variées, dépassant le territoire étudié.

Le Nord Franche Comté – Sud Alsace apparaît comme un espace historique de très forte concentration automobile au sein d'une vaste région elle-même dotée de nombreuses entreprises du secteur de l'automobile.

Les constructeurs *(cf carte p.6)*

PSA est également présent en Lorraine à Tremery et à Metz (moteurs).

Les autres constructeurs présents dans le Grand Est sont :

- Daimler-Chrysler avec Micro Compact Car

(Smart) à Hambach (près de Sarreguemines) et les autocars Setra à Ligny en Barrois

- Renault avec la Sovab à Batilly (fourgons Master et Trafic)

- Fiat avec Iveco à Bourbon-Lancy en Saône et Loire.

On peut noter également la présence d'un pôle automobile autour du circuit de Magny-Cours près de Nevers.

Terminologie de la filière automobile :

L'entreprise qui travaille directement pour le constructeur sera considérée de premier rang ; celle qui travaille pour une entreprise de premier rang sera dite de second rang, et ainsi de suite.

En ce qui concerne le premier rang, on parle de fournisseur si l'entreprise est diversifiée par rapport aux secteurs de destination, d'équipementier si elle est spécialisée dans l'automobile.

Quant au deuxième rang, on parle de sous-traitant.

Les équipementiers *(cf carte p.6)*

Le Pays de Montbéliard est le principal pôle équipementier du Grand Est avec Faurecia (filiale de PSA) qui emploie plus de 4 000 personnes dans 8 centres de production ou de recherche (blocs avant, systèmes d'échappement, sécurité automobile, sièges, rénovation moteurs...), mais également d'autres équipementiers comme Jacot (Vallourec), Delphi, Peugeot-Japy...

Faurecia est également présent dans le Haut-Rhin (sièges) avec d'autres équipementiers comme Behr à Rouffach (climatisation et refroidissement moteur) ou MGI Coutier à Thann (carters moteurs, répartiteurs d'air).

La répartition des équipementiers dépasse largement le Nord Franche-Comté et le Sud Alsace.

Les principaux équipementiers présents dans le Grand Est sont :

- Delphi (ex General Motors) à Strasbourg, Donchery (Ardennes) et Sarreguemines (Moselle)

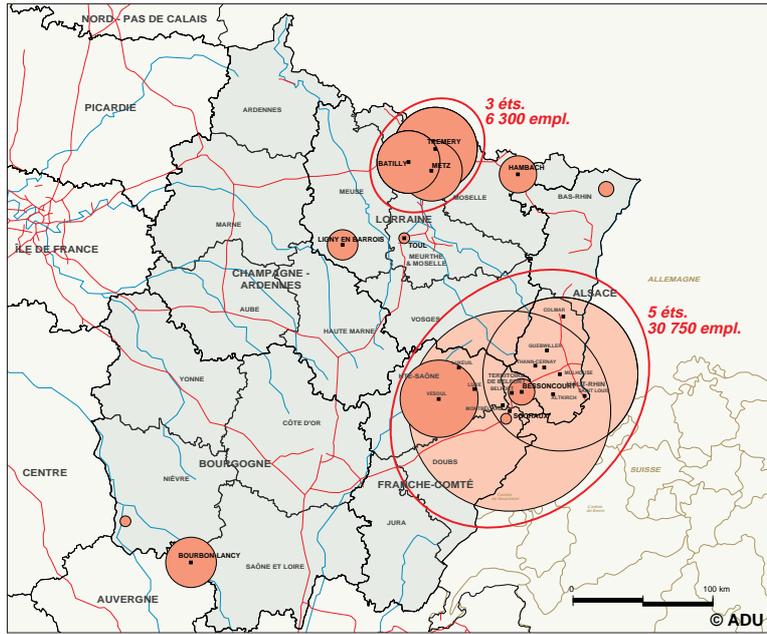
- Société Mécanique Automobile de l'Est (PSA) à Metz

- Lucas Systèmes de Freinage à Bouzonville (Moselle)

- Visteon (ex Ford) à Charleville-Mézières (Ardennes)

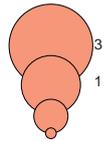
- Koyo (ex PSA) à Dijon

- Valeo à Reims



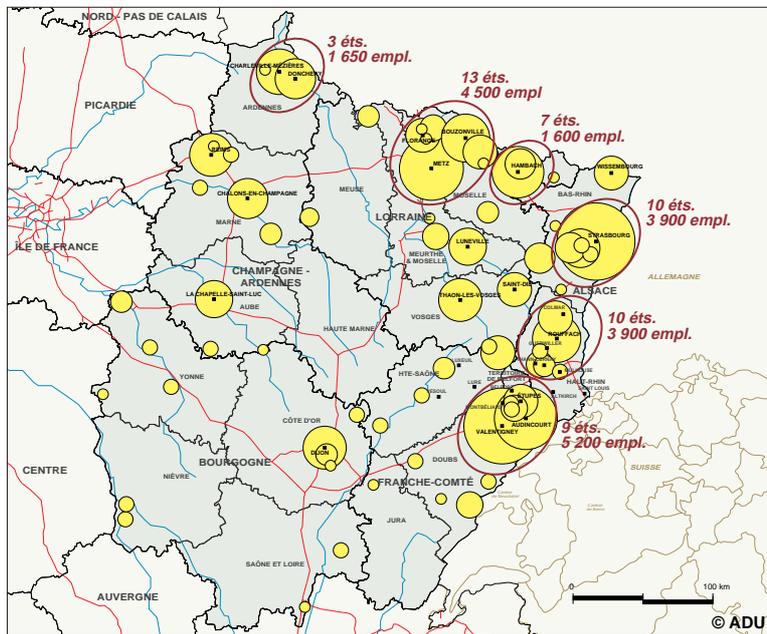
Les entreprises des secteurs Automobile : Les constructeurs

Les constructeurs
(effectif supérieur ou égal à 50)



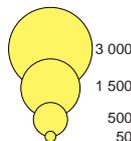
* Effectif intérimaires compris (oct. 2000)
PSA-Sochaux : 19 745
PSA-Mulhouse : 14 500
(source PSA sites de Sochaux et Mulhouse)

source : fichier Sirene, 2000 - codes Naf 34 et 35



Les entreprises des secteurs Automobile : Les équipementiers

Les équipementiers
(effectif supérieur ou égal à 50)



source : fichier Sirene, 2000 - codes Naf 34 et 35

Les sous-traitants

De nombreuses entreprises travaillant pour l'automobile, ne sont pas comptabilisées parmi les équipementiers, car leur activité pourrait trouver des applications et des débouchés hors automobile.

Ces entreprises apparaissent dans les secteurs industriels de la métallurgie, de la transformation des métaux, du décolletage, du découpage-emboutissage, des équipements et composants électriques et électroniques, de la transformation des matières plastiques mais également dans les secteurs des services (bureaux d'études, prestataires...).

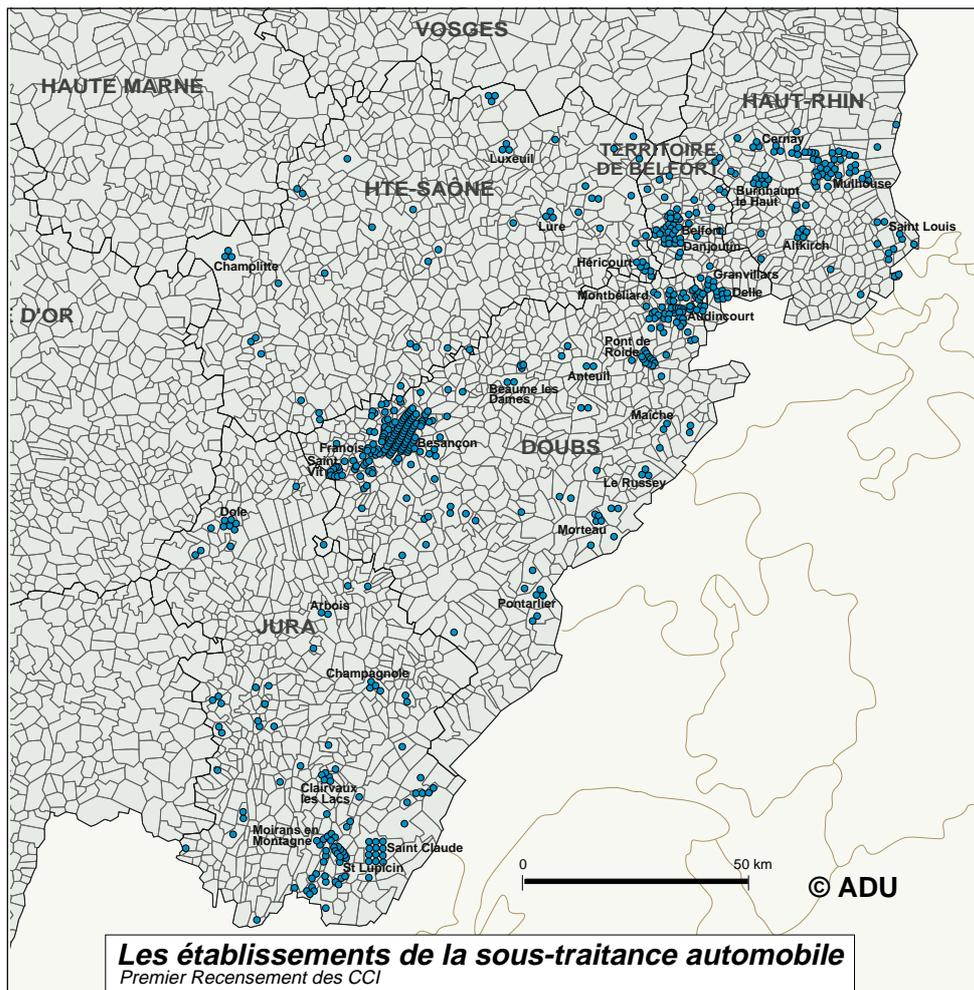
Les seuls fichiers CCI Mulhouse Sud Alsace et CCI expert Franche-Comté font apparaître plus de 15 000 emplois dans le domaine de l'automobile hors constructeurs et équipements. Les enquêtes en cours, engagées par les CCI, devraient permettre de mettre à jour plus

précisément le tissu des sous traitants automobile, identifier les entreprises et les liens entre elles.

En outre, l'association PerfoEst qui regroupe une partie des entreprises liées à l'automobile distingue les secteurs d'activité suivants (cf carte p.X) :

- fabrication et transformation de la tôle
- transformation du fil et du tube
- plastique, mousse et insonorisant
- outillage et équipement machines
- organes et composants mécaniques
- traitement thermique, surface
- fonderies aluminium
- décolletage, visserie-boulonnerie
- équipementiers
- logistique et divers

La position du Nord Franche Comté – Sud Alsace, rendue déterminante au sein du Grand Est par la présence de deux grands centres de production, permet de le qualifier de pôle transport, à savoir un territoire dont les fonctions dominantes rayonnent au-delà de ses frontières. Néanmoins,



cette notion mérite d'être étudiée plus finement pour en comprendre les logiques et envisager les évolutions.

Si le nombre considérable des emplois, les deux centres de production et la présence de grandes

unités d'équipementiers constituent des atouts remarquables, les fonctions de formations supérieures et de recherche sont désormais des éléments déterminants pour le développement de l'industrie.

2. Une filière automobile vouée à la production, et peu de recherche-formation

2.1. La recherche est d'abord privée et intégrée dans les entreprises

Les entreprises s'appuient pour leur développement sur des services d'études et de recherche souvent intégrés au sein même des établissements. La recherche privée locale est évaluée à 3 % du potentiel national dans le domaine de l'industrie des transports.

Néanmoins, comme il s'agit de groupes, la partie recherche a tendance à être rapprochée des centres de décision notamment dans la région parisienne comme PSA.

Le centre d'essai de Belchamps dans l'agglomération du Pays de Montbéliard est encore un atout pour l'espace Nord Franche Comté – Sud Alsace.

Les industriels expriment d'une part des besoins de mesures (physiques, mécaniques, chimiques) de performances et de caractéristiques de leurs produits, et d'autre part un besoin de méthodes prédictives suffisamment fiables pour raccourcir les temps de mise au point de nouveaux produits. Dans cet objectif, les méthodes de simulation jouent un grand rôle.

Les dispositifs de "transfert" technologique relèvent de deux catégories :

- structures susceptibles de fournir des prestations à partir de plate-formes (CETIM-CERMAT, CRITT HOLO3, CTITS),
- structures d'animation et de mise en relation (ASTRID, CREEBEL, PERFO EST)

2.2. La recherche publique est encore peu développée

L'espace urbain de Mulhouse n'a pas bénéficié de délocalisation de centre de recherche nationaux. Les structures de recherche publiques sont peu nombreuses.

La recherche publique nationale dans le domaine des transports terrestres se partage entre l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, 400 personnes dont 180 chercheurs-ingénieurs) et environ 250 laboratoires. Le Nord Franche-Comté / Sud Alsace est peu représenté, mais en englobant le Grand Est, on obtient un potentiel significatif.

Comme le précise le rapport Mailfert, la recherche publique en Rhin-Sud se répartit entre :

L'Institut franco-allemand de recherches de Saint-Louis (ISL) :

Il travaille pour les deux Ministères de la Défense dans les domaines de la balistique, des phénomènes associés et de la métrologie ultra-rapide. Il emploie à parité 430 personnes dont 190 ingénieurs-chercheurs. Il s'est légèrement ouvert à des collaborations avec des groupes industriels (Alstom, Faurecia).

L'Université de Haute-Alsace :

Institut de Chimie des Surfaces et Interfaces. Laboratoire de Gestion des Risques et de l'Environnement. Modélisation et Identification en Automatique et Mécanique. Centre Européen de Recherche sur le Droit des Catastrophes et des Accidents Collectifs. Laboratoire d'Intelligence des Organisations.

L'Université de Franche-Comté :

Ouverture pluridisciplinaire, mais spécialités internationalement reconnues dans les domaines temps-fréquence et microtechniques.

L'Université Technologique de Belfort - Montbéliard :

Trois laboratoires : CREST (énergétique, surfaces et transferts), électronique des transports terrestres, ergonomie et simulations. L'INRETS examine son mode d'intervention dans ce dispositif.

2.3. L'enseignement supérieur dédié à ce secteur est récent

Depuis quelques années, pour accompagner les besoins de l'économie, les collectivités développent des formations supérieures spécialisées ayant trait à l'activité des transports. Le secteur automobile fait appel à des domaines de plus en plus variés faisant ainsi émerger des formations supérieures liées à l'électronique, les traitements de surface...

L'Université de Haute Alsace a été créée en 1975. Elle compte aujourd'hui plus de 6 000 étudiants à Mulhouse et 1 200 à Colmar.

L'Université de Franche-Comté est représentée à Belfort-Montbéliard par un IUT et une Unité de Formation et de Recherche " Sciences, Techniques et Gestion de l'Industrie " (UFR STGI). L'ensemble représente environ 2 000 étudiants à Belfort et 1 000 étudiants à Montbéliard. Le développement du Pôle Universitaire à Montbéliard date d'à peine 10 ans.

L'Université de Technologie de Belfort-Montbéliard est la résultante d'une fusion de l'IPSé (Institut Polytechnique de Sévenans) et de l'ENIB (Ecole Nationale d'Ingénieurs de Belfort) et accueille environ 1 700 étudiants répartis entre Belfort et Sévenans.

2.4. Les formations sont orientées vers le technique et le technologique

L'espace urbain mulhousien propose plus qu'ailleurs de nombreuses formations techniques et technologiques liées aux métiers de l'industrie dont l'automobile et les transports. Pourtant, ces filières sont de plus en plus délaissées par les jeunes au profit d'un enseignement plus classique. Sans accompagnement des collectivités publiques, la diminution des effectifs dans l'enseignement technique peut engendrer de graves pénuries de main d'œuvre locale surtout dans un contexte où se conjuguent croissance économique et renouvellement de personnel.

3. Un processus de modernisation initié par les grands donneurs d'ordre

3.1. La stratégie de Plate-forme de PSA

La mise en place de plates-formes dans le groupe PSA a pour objectif de fabriquer différents modèles de véhicules à partir d'éléments identiques. Dans un souci de rationalisation, 60% des pièces seront identiques sur les différents modèles fabriqués.

La zone de Sochaux-Mulhouse constituera une des trois plates-formes du groupe. La zone sera en charge de la fabrication des véhicules de milieu de gamme (Peugeot et Citroën). Cette évolution devrait faire apparaître de nouveaux besoins pour la définition de ces éléments et la fabrication des produits. Le site de Sochaux a la responsabilité du pôle de développement des produits qui emploie près de 5 000 personnes. Cette stratégie nécessite pour le groupe la sous-traitance de nombreuses études en pratiquant la conception de produits ou de procédés avec les fournisseurs de pièces ou d'équipements dans les zones de travail en commun (ZTC) implantées à Sochaux (*D. Ruellet Direction des Achats PSA Peugeot-Citroën - mai 2000*).

Les équipementiers sont dans la même logique. Ainsi, l'activité économique engendre la création de bureaux d'études pour améliorer la qualité des produits et la prestation de services.

3.2. La modernisation de l'industrie locale.

Les éléments d'analyse présentés ici sont en grande partie inspirés du rapport de la DRIRE de Septembre 2000 : Les stratégies industrielles du Groupe PSA et des unités de l'ex-groupe Alstom. L'industrie locale a été remise en cause par l'évolution des marchés et la concurrence qui l'ont obligé à engager une forte mutation. Cette mutation s'est opérée sous l'impulsion des deux grands donneurs d'ordre locaux (Peugeot et Alstom) qui ont amorcé la restructuration de leurs appareils industriels et remis en question leurs modes de production. Ces évolutions ont directement touché les relations du donneur d'ordre avec ses sous-traitants.

Par le biais de la sous-traitance, chacun des deux donneurs d'ordre engendre un " système " local. Il ne semble pas que les deux systèmes aient beaucoup de relations, mais ce point reste à vérifier. Il est intéressant de comparer la stratégie des deux groupes et les effets de la modernisation des modes de production sur la sous-traitance. Les points communs et les différences nourrissent la réflexion sur l'émergence d'une filière et d'un pôle des transports terrestres à l'échelle de Rhin Sud.

Les points communs :

Plusieurs objectifs sont parfaitement partagés et ont directement été imposés à la sous-traitance qui a rapidement dû trouver des réponses :

- Baisse des prix (25 % en 3 ans pour PSA, 30 % en 3 ans pour Alstom)
- L'innovation dans les modes de production (pour raccourcir les rythmes de sortie des nouveaux modèles chez Peugeot)
- La recherche d'une qualité accrue
- La rapidité et l'assurance de production

Concernant les moyens, on peut retenir :

- La baisse des effectifs qui a lourdement pesé sur l'équilibre social et économique de la région. Cette baisse pourrait se poursuivre.
- L'externalisation des fonctions. En premier lieu les fonctions de services (informatique, sécurité,...), puis des fonctions directement liées à l'activité industrielle et au métier de base (pour des sous-ensembles de plus en plus complexes pour Peugeot).
- Le réinvestissement sur les sites pour la modernisation des installations.
- La forte mise en concurrence des sous-traitants, notamment avec des entreprises de pays étrangers à faible coût de main-d'œuvre.

Ces éléments ont conduit les sous-traitants à faire évoluer rapidement leurs modes de production. Lorsqu'ils ont pu répondre aux objectifs imposés, ils ont eu recours à des regroupements ou des partenariats techniques avec d'autres sous-traitants. Ils ont souvent reproduit la stratégie du

donneur d'ordre en sous-traitant eux-mêmes des fonctions à faible valeur ajoutée pour se concentrer sur leur propre cœur de métier.

Au final, l'obligation de progression a servi le local en modernisant l'ensemble des " filières " (modernisation des PME locales, création par regroupement d'entreprises plus importantes et plus solides), mais l'a parfois fragilisé en condamnant certains sous-traitants, incapables de faire face à de tels impératifs, ou par un effet pervers du renforcement des sous-traitants : certains équipementiers automobile ont une dimension mondiale dont seules des unités de production sont situées dans notre territoire ; les centres de décision sont ailleurs.

Les différences :

Elles sont liées à la spécificité des productions, des marchés, mais aussi des stratégies.

Les marchés :

Si PSA a dû faire face à une concurrence accrue (rattrapage nécessaire par rapport aux ratios de production japonais), le marché est resté porteur grâce aux pays dits émergents.

A l'inverse, Alstom a été touché par une surcapacité de production (30 %) qui a automatiquement entraîné une baisse des prix de ces produits (40 %). Le groupe était de plus faiblement positionné sur le secteur en expansion : les turbines à gaz.

PSA vend ses produits à des particuliers, ce qui permet une certaine marge de manœuvre. Cette particularité a eu des conséquences sur sa mutation qui a touché le réseau de distribution et mobilise fortement l'usage des NTIC, tant pour les relations au sein de la filière que pour la commercialisation.

Alstom est très dépendant d'un acheteur, la SNCF, et du programme national de développement du transport ferroviaire. Ce groupe a en quelque sorte subi une contrainte plus draconienne, qu'il a directement répercuté sur la sous-traitance.

La structure du donneur d'ordre :

Quelles qu'aient pu être les évolutions, voire les

changements de stratégie chez Peugeot, l'existence du groupe n'a jamais été remise en cause. Cette pérennité du donneur d'ordre est essentielle dans une période de modernisation qui induit des relations difficiles avec les sous-traitants soumis à des contraintes fortes.

Le démantèlement d'Alstom a bien évidemment été néfaste à l'évolution de la " filière locale ". Les sous-traitants ont été indécis à assumer des changements importants pour s'adapter à un donneur d'ordre qu'ils craignaient de voir se désengager. Le groupe a pourtant réinvesti sur les sites belfortains comme l'a fait Peugeot à Sochaux, et a confirmé les sites européens comme " centres d'excellence ", mais le mariage avec un partenaire étranger et le choix de technologies américaines a bien marqué la fragilité du local par rapport aux centres et critères de décision stratégiques.

Le processus de modernisation :

L'une des grandes différences porte sans doute sur la prise de conscience d'une nécessaire évolution rapide des modes de production. Peugeot engage le processus dès la fin des années 70 et incite rapidement ses sous-traitants à se regrouper ou grossir. L'ampleur du marché automobile et la diversité des constructeurs permettent également l'émergence de sous-traitants de grande taille, appelés équipementiers, qui peuvent atteindre une dimension mondiale (Faurecia). Ces équipementiers ont une dimension (culture industrielle, capacité d'investissement) qui leur permet de faire face à une évolution rapide, et peut en faire des interlocuteurs directs du groupe PSA. De plus, ils prolongent le mouvement d'externalisation initié par le donneur d'ordre en générant eux-mêmes une sous-traitance.

Ceci n'est pas sans un effet négatif qui reporte sur les sous-traitants les moins importants (et donc les plus " locaux ") les fonctions à faible valeur ajoutée, voire même le stockage et le financement de la trésorerie (par le système du juste à temps). Mais globalement le phénomène organise une " filière " hiérarchisée et organisée (sous-traitants de rang 1,2,3,4), prémices évidents d'un pôle d'excellence industrielle.

Dans le cas d'Alstom, la prise de conscience a été beaucoup plus tardive, au début des années 90.

En outre, jusque-là, les sous-traitants semblent avoir bénéficié d'un régime relativement sécurisant (pression assez faible sur les prix et la qualité). Le changement devait être d'autant plus brutal, s'apparentant à une révolution culturelle.

Les dix ans qui séparent le mouvement amorcé dans l'automobile de celui engagé par Alstom prennent une valeur particulière dès lors qu'ils placent le second après la chute du mur de Berlin et l'ouverture sur les pays de l'Est. En effet, la concurrence des entreprises ou d'implantations nouvelles dans les pays d'Europe centrale a très fortement pesé sur les sous-traitants Alstom, alors même que ces derniers, n'ayant pas encore opéré les regroupements connus dans l'automobile, n'envisageaient que difficilement de s'engager dans des délocalisations.

3.3. Vers une relation " gagnant-gagnant " ?

Ainsi, la comparaison des deux systèmes locaux est édifiante car elle montre combien les spécificités du marché ont pesé sur la restructuration locale. L'automobile est un produit mobilisant des technologies très variées et il se vend bien. Si Peugeot souffre de deux fragilités, sa faible présence sur les marchés des pays émergents et sa faible taille dans un paysage largement modifié par les concentrations industrielles, sa production reste en progression.

Ce n'est pas le cas pour les ex-unités Alstom dont 18 % seulement de l'activité porte sur les

transports (48 % sur l'énergie, 12 % sur la transmission et la distribution, et 11 % pour le service aux entreprises, cette dernière étant l'axe stratégique majeur du groupe qui souhaite la porter à 50 %). Les incertitudes liées au démantèlement et à l'avenir du marché ont pesé sur les différentes initiatives parfois identiques à l'automobile (mise en veilleuse de la centrale d'achats et du dispositif Belfort Investissement par trop destiné par Alstom au reclassement du personnel).

Si l'évolution de la sous-traitance se fait toujours par l'exercice d'une pression radicale du groupe sur les PME, on peut dire qu'émerge progressivement dans le secteur automobile l'idée d'une relation " gagnant-gagnant ". Il faut comprendre dans ce terme la prise de conscience par le donneur d'ordre qu'il ne peut soumettre ses équipementiers et sous-traitants à une pression excessive et aveugle qui affaiblirait leurs capacités d'innovation et d'évolution. PerfoEST, créé à l'initiative de la SOGEDAC et des principaux équipementiers, constitue la base d'un réseau formel, réunissant les entreprises appartenant à la filière locale. L'adhésion des sous-traitants reste timide (108 entreprises sur 400 potentielles) et se fait parfois par exigence de ne pas déplaire au donneur d'ordre, mais elle offre un cadre positif pour la mise en œuvre de relations plus partenariales, et la formalisation d'un réseau industriel attaché au territoire.

4. L'initiative publique en faveur du pôle des transports terrestres

4.1. La DATAR et la notion de Système Productif Localisé

La DATAR a conduit une réflexion sur l'identification de Systèmes Productifs Localisés. Les SPL sont à la fois des outils d'analyse et des lieux d'application de nouvelles formes de politiques économiques territoriales.

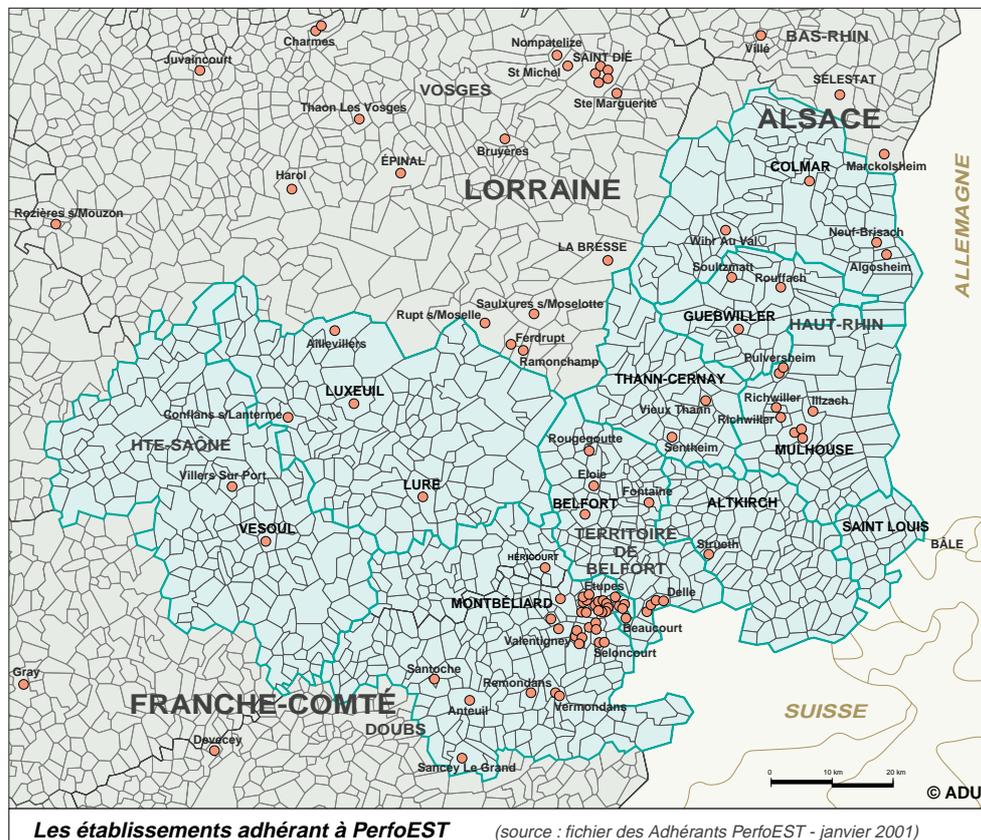
La DATAR, dans le cadre d'une phase test sur 5 régions, a sollicité le cabinet d'études TECSA pour l'identification des territoires dont les caractéristiques correspondent à celle d'un SPL.

Le secteur automobile a été retenu comme SPL localisé à Montbéliard mais touchant également les Vosges et l'Alsace. 450 entreprises ont été identifiées comme faisant partie de ce SPL en développement.

“ Avec les SPL, on s'engage vers un système de concertation entre l'Etat, l'Union Européenne et les collectivités territoriales.

Au lieu de privilégier des branches ou des entreprises, c'est beaucoup plus à la confortation de tout l'environnement productif actif des PME

*Perfoest :
une association
d'entreprises*



(notamment l'environnement immatériel de la production) que doivent s'adresser les interventions. Dans cette nouvelle conception des politiques publiques, le territoire devient un lieu de gouvernance important pour accompagner les PME.

Il ne s'agit plus de fournir des facteurs de production à des entreprises qu'on suppose être en parfait état de marche, mais de les accompagner dans le cadre d'un processus incessant de mutation et de réorganisation .”

Toutefois, il faut noter que la référence historique des SPL, les Districts industriels italiens, est née dans un contexte industriel radicalement différent de celui de notre territoire d'étude. Le succès de ces organisations tient à la solidarité née entre des entreprises concurrentes, du fait de leur positionnement historique et commun sur un marché particulier. La nécessité de faire face à des concurrences extérieures et nouvelles a justifié des actions communes pour préserver des savoir-faire, une avance technologique, etc... La taille a peu près identique des entreprises constitutives du District, et leur indépendance sont des facteurs qui favorisent les alliances ponctuelles.

La configuration de filière inféode un grand nombre de petites et moyennes entreprises à un grand groupe donneur d'ordre. Le processus de modernisation de la filière sous l'impulsion de PSA ou Alstom témoigne de cette très grande dépendance des sous-traitants, contraints de s'adapter aux exigences du constructeur (même si ces exigences relèvent en fait de l'évolution du marché et des modes de production dans le secteur industriel tout entier).

Toutefois, le processus de modernisation qui s'est opéré rapidement à partir des années 80 n'est pas infini, et on peut penser qu'advient une nouvelle organisation propice à de véritables relations de coopération (notion de relation “ gagnant-gagnant). En effet, la recherche d'une meilleure productivité a opéré une évidente sélection des entreprises intégrée à la filière, et certains équipementiers, qui ont diversifié leur clientèle, appartiennent aujourd'hui à des groupes industriels presque aussi importants que le constructeur.

4.2. L'action publique locale

Le Contrat de Plan Etat-Région Franche-Comté 2000-2006

Le soutien aux PMI et aux entreprises de services à l'industrie s'oriente prioritairement vers l'offre, le transport et la diffusion des technologies, la modernisation de l'outil de production, les investissements matériels et immatériels et les actions de nature collective.

Sept pôles de ressources technologiques ont été identifiés, dont le pôle des transports terrestres.

L'accompagnement de la restructuration et des externalisations.

Le premier engagement des collectivités a été de rendre possible sur leur territoire le processus de restructuration que les constructeurs souhaitaient conduire. Les politiques foncières, d'aménagement de zones d'activités et les constructions de bâtiments témoignent de l'effort considérable accompli par les collectivités et l'action publique en général. Des zones comme Technoland à Montbéliard ou Fontaine à Belfort étaient indispensables à l'installation de grands sous-traitants à proximité des centres de production. Si de tels rapprochements n'avaient pas été possibles, la présence même des centres de production auraient pu être remise en cause.

En parallèle à cette action d'aménagement, les collectivités ont développé sous différentes formes des services d'accueil et d'accompagnement à l'installation de nouvelles entreprises.

De plus, il faut citer les investissements consentis pour la modernisation ou la restructuration de sites abandonnés à l'occasion de restructurations.

Cette première facette de l'action publique révèle moins une stratégie de constitution d'un pôle qu'une politique d'accompagnement d'un processus initié par le constructeur et dont le territoire peut et doit tirer profit. Néanmoins, elle a rendu possible le passage de grands centres de production à un réseau d'entreprises organisé en filière (comme cela a été expliqué auparavant, cette analyse est plus adaptée à l'automobile qu'à l'industrie ferroviaire).

La constitution d'un pôle universitaire et de recherche.

L'ancrage historique de l'industrie des transports dans le Nord Franche Comté – Sud Alsace, et le

recours constant dans une période encore récente à une main d'œuvre peu qualifiée ont privé le territoire d'un développement universitaire à sa mesure. Il a fallu un fort engagement des collectivités pour bâtir, à partir des années 80, un pôle encore modeste et émergent. Paradoxalement, le territoire étudié est riche de trois Universités : c'est un atout même si l'absence d'une " unité de commandement " rend parfois l'action complexe.

La prise de conscience d'un enjeu économique et identitaire pour un territoire original : Rhin Sud.

Les collectivités du territoire étudié ont produit depuis quelques années plusieurs documents de stratégie qui témoignent de leurs priorités et de leurs ambitions. Il est intéressant de remarquer l'affichage régulier du pôle d'excellence des transports terrestres parmi les grands objectifs communs.

Pays de Montbéliard 2000-2020

Le Projet d'Agglomération approuvé par le Conseil de Communauté le 3 Juillet 2000 retient pour le développement économique l'orientation suivante :

Accompagner la mutation de l'industrie automobile locale vers un pôle d'excellence sur les transports terrestres.

Cette ambition marque la volonté de dépasser un partenariat établi avec le constructeur et qui a permis une politique efficace d'accompagnement de la mutation industrielle (Comité Local de Développement, accueil des équipementiers, aménagement de terrains et de locaux).

Les efforts de la collectivité pour le développement du pôle universitaire et surtout pour l'émergence d'un pôle multimédia contribuent à lier des activités nouvelles à l'industrie des transports qui recouvre des métiers et des champs de travail multiples.

Projet d'Agglomération 2000 – 2010 de la Communauté d'Agglomération Belfortaine (Document de préfiguration)

Le premier défi inscrit dans ce document en cours d'élaboration est :

Consolider le pôle d'excellence sur les transports et l'énergie

Les actions prioritaires portent sur la formation

supérieure et les liens entre la recherche et l'industrie.

Charte d'Aménagement et de Développement de l'aire urbaine Belfort - Montbéliard - Héricourt.

Cette Charte a été élaborée par l'Association Aire urbaine 2000 pour :

- énoncer les principes d'une planification stratégique,
- définir les collaborations à mettre en œuvre ainsi que les modes d'interventions les plus adaptés pour les dix années à venir,
- se doter de nouveaux outils pour faire face aux enjeux de l'avenir.

Le premier enjeu commun est le suivant :

Conforter un pôle industriel d'excellence technologique et de services, notamment dans le domaine des transports terrestres à l'échelle de l'Europe.

Parmi les outils qui seront mis en place pour faire face à ce type d'enjeu, la décision est déjà prise de créer un Syndicat Mixte de l'aire urbaine associant dans un partenariat élargi :

- Les villes de Belfort, Montbéliard, et Héricourt,
- Les Communautés de communes du Pays d'Héricourt et du Sud Territoire,
- Les Communautés d'Agglomération de Belfort et du Pays de Montbéliard,
- Les Départements du Doubs, de la Haute Saône et du Territoire de Belfort.

La Charte d'Objectifs du Réseau de Villes Rhin Sud

Cette association qui réunit les villes de Belfort, Colmar, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse et Saint Louis a élaboré un Charte d'Objectifs pour la période 2000-2006 signée par les Conseil Régionaux d'Alsace et de Franche-Comté et l'Etat. Parmi les objectifs stratégiques retenus dans la Charte, plusieurs participent de l'émergence d'un pôle d'excellence industriel et notamment :

Participer au développement d'un district industriel interrégional sur le thème des transports terrestres.

Tous ces documents témoignent d'une convergence des analyses des acteurs locaux qui conviennent facilement de la nécessité d'aborder cette question à l'échelle de Rhin Sud. Il revêtent une importance particulière dans une phase de

préparation et de mise en œuvre de la contractualisation 2000.2006. En effet, ces documents feront référence pour l'adoption des Contrats d'Agglomération et Contrats de Pays qui mobiliseront le partenariat financier.

4.3. ASTRID : la recherche d'une synergie industrie- formation - recherche

(cf annexe 1 : la recherche liée aux transports terrestres)

Astrid (Agence de Soutien des Technologies de la Recherche Industrielle et du Développement) a vu le jour en 1998 à l'initiative du réseau de villes Rhin-Sud avec le soutien de la DATAR.

L'association vise à contribuer à la dynamique économique de Rhin-Sud en favorisant le développement de la recherche industrielle et de l'innovation.

Elle renforce les coopérations entre les entreprises et la recherche publique en initiant, stimulant et accompagnant des projets de recherche coopératifs sur les thèmes fédérateurs.

Elle favorise la concertation entre les différentes institutions, collectivités, universités du bassin Rhin-Sud en organisant la mise en synergie ou le rapprochement des compétences.

Le premier thème fédérateur pertinent retenu est celui des transports terrestres. Il concerne la conception, la réalisation des moyens de transport (automobile, ferroviaire), mais aussi les aspects socio-économiques et logistiques associés.

Astrid a réalisé l'inventaire des compétences en recherche publique, transfert de technologie et des moyens et équipements associés à l'échelle de Rhin-Sud. Les compétences de 21 équipes de recherche sont ainsi accessibles par technologie maîtrisée ou par domaine d'application.

Au-delà de l'identification des compétences, le pôle contribue à faire se rencontrer les 21 laboratoires concernés et à monter des partenariats entre laboratoires pour répondre à des appels à projets ou propositions (notamment ceux du PREDIT).

Astrid cherche à développer les liens avec la Suisse et l'Allemagne limitrophes (en vue de monter à terme des projets en commun dans le cadre de programmes transnationaux INTERREG), ainsi qu'avec d'autres régions françaises (Réseau Inter-Régional de Recherches Technologiques dans les Transports Terrestres).

Astrid a également prospecté les entreprises de Rhin Sud du secteur des transports terrestres. Le but est de détecter les besoins des entreprises en terme de recherche, afin :

- de les orienter vers les laboratoires universitaires ou les centres de transfert de technologie susceptibles de les aider dans leur démarche innovante ;
- d'apporter un accompagnement dans l'ingénierie de projet, la recherche de financement ;
- d'informer les responsables universitaires des attentes du secteur privé.

L'aide fournie par Astrid peut prendre diverses formes, qui vont du simple conseil pour un choix technique au montage d'une collaboration pluri annuelle (ex. thèse de doctorat) dans le cadre de l'étude d'un problème de recherche appliquée.

4.4. Les études et réflexions

La présente étude menée à la demande de l'Etat, par le biais des trois Directions Départementales de l'Équipement, traduit l'intérêt de tous les partenaires pour mieux comprendre et anticiper le confortement du pôle transport terrestres.

De mêmes, les trois Chambres de Commerce et d'Industrie ont entrepris une analyse plus fine et exhaustive que celle qui a pu être présentée dans ce document de la filière automobile.

Enfin, on peut mentionner l'engagement par la DRIRE d'expertises diverses.

4.5. Le pôle automobile Alsace Franche-Comté

Traduction logique des réflexions conjointes des divers acteurs de l'action économique locale, le Pôle automobile Alsace Franche Comté réunit collectivités locales, entreprises, universités et l'Etat au sein d'un Comité Stratégique. Cette organisation à ce jour sans statut juridique vise à fédérer les projets, à faciliter les synergies et mutualiser les moyens. Elle permettra l'émergence de projets collectifs.

Le Comité Stratégique est accompagné d'un Comité Technique composé des différentes structures techniques proches des différents membres. Ce Comité Technique est décomposé en Groupes opérationnels qui doivent faire des propositions d'actions et de projets dans les domaines suivants :

- Manifestation annuelle (Colloque Décembre 2001 sur l'automobile de demain)
- Programme annuel de conférences
- Etude de la filière automobile (CCI)

- Relations entreprises / universités
- Projet Export (PARDI)
- Système de transport en commun innovant
- Formation professionnelle
- Financement des entreprises
- Promotion du Pôle (communication, publication)
- Atelier prospective, observatoire, veille.

(cf annexe 2 : Organisation du pôle automobile en Alsace et Franche-Comté)

Dans l'ensemble des réflexions en cours se mêlent des projets déjà engagés et des projets nouveaux.

Le Pôle automobile Alsace Franche Comté, dont le secrétariat est assuré par Astrid, donnera lieu à une charte formalisant la collaboration entre les partenaires publics et les entreprises.

Il s'inscrit déjà dans un Réseau inter-Régional de Recherches Technologiques pour les Transports Terrestre (R35) associant à l'Alsace Franche-Comté, la Haute Normandie, Midi Pyrénées, le Nord-Pas-de-Calais et Poitou-Charentes.

Conclusion

Le Professeur Mailfert s'est vu confié lors du CIADT du 15 Décembre 1998 " une mission exploratoire sur la structuration d'un pôle national sur les transports terrestres ". Les analyses qui suivent empruntent largement à ce rapport publié en Mai 1999.

Il paraît intéressant, en préambule, de reprendre les atouts et handicaps du territoire identifiés dans le rapport Mailfert.

Les atouts et opportunités.

- Existence d'un véritable bassin industriel en relation avec la Suisse et l'Allemagne. Le TGV facilitera l'ouverture vers le bassin parisien et la Vallée du Rhône.
- Polarisation industrielle dans le secteur des transports terrestres, secteur actif mais localisation difficile des fonctions supérieures dans le bassin.
- Forte expression culturelle de cette polarisation.
- Alliances politiques.
- Structuration universitaire en cours.
- Prise en compte de la dimension interrégionale dans la préparation du Contrat de Plan et U3M.
- Projet Tram-Train autour de l'agglomération de Mulhouse et idée d'un réseau commun sur tout le bassin (porteur d'image et facteur de recherche).

Les handicaps

- Morcellement administratif, visibilité politique faible.
- Difficultés de communications terrestres avec le sillon mosellan.
- Manque d'attractivité pour les activités tertiaires supérieures.
- Compétences universitaires morcelées. Faible présence des organismes nationaux de recherche.
- Faible visibilité du thème des transports terrestres au plan national en raison d'une mauvaise identification de la spécialité au sein de la communauté scientifique.
- Difficultés diverses des musées techniques de Mulhouse entravant l'émergence d'un projet commun.
- Faiblesse des moyens d'intervention de la puissance publique auprès des grandes entreprises pour lesquelles la qualification des territoires est secondaire dans les décisions de localisation des composantes.

La notion de pôle d'excellence (ou national) sur les transports terrestres conserve un certain flou qui donne lieu à plusieurs définitions. Les divers documents ou chartes émanant des collectivités fournissent des éléments, et le rapport Mailfert s'attache plus particulièrement " aux conditions de développement d'un pôle de recherche ". Nous nous bornerons, à ce stade, à proposer un cadre.

Quatre orientations stratégiques pourraient être retenues pour dessiner ce pôle :

- **Une filière industrielle locale cohérente**, moderne et formalisée : les analyses précédentes montrent le mouvement qui s'est amorcé à la faveur de l'adaptation des modes de production aux contraintes du marché.

Deux orientations peuvent déjà être évoquées :

La mutation de l'industrie locale s'est traduite par le passage de quelques centres de productions très intégrés, à la constitution d'une filière qui constitue une forme de diversification du tissu industriel. Une nouvelle phase pourrait voir le jour, établissant des relations moins " verticales et descendantes " du donneur d'ordres vers ses sous-traitants et favorisant des stratégies conjointes et des solidarités. Cette évolution, dont les termes sont encore à préciser, pourrait renforcer les liens avec le territoire.

La deuxième orientation consiste à explorer les diverses activités économiques liées aux transports terrestres, qui vont bien au-delà de la production de matériel. Ces activités touchent de plus en plus aux services et favoriseront également une " tertiarisation " de l'industrie historique locale (déjà largement engagée).

- **Un pôle de recherche, d'enseignement supérieur et de développement technologique sur les transports terrestres** : c'est l'apport majeur du rapport Mailfert qui attache notamment aux Transports Terrestres une acception large englobant les matériels, les services et l'intégration des transports dans l'environnement.

On reprendra ici les quelques propositions du rapport :

- . L'engagement de l'Etat, notamment dans la recherche publique.
- . La mise en place d'une " fédération d'universités Rhin Sud ".

- . Un Groupement Interrégional de Recherche sur les Transports Terrestres (créé).
- . Un équipement d'intérêt commun pour plusieurs industriels et équipes universitaires (simulateur de conduite, réalité virtuelle,...).

- **Des expérimentations et des réalisations vitrines de l'excellence locale** dans l'usage des transports au service du territoire et de ses habitants : la politique des transports et déplacements a une influence forte sur certains grands objectifs des politiques publiques d'aménagement du territoire comme l'accès à l'emploi et aux services, l'équilibre du territoire, la lutte contre l'étalement urbain, le respect de l'environnement, la valorisation du paysage, ou le droit à la ville.

- Un attachement du thème des transports terrestres à l'identité du territoire par **des actions culturelles, touristiques et de loisirs relatifs à la culture scientifique et technique** : le passé (pays d'inventeurs, berceau de l'automobile et lieu de construction des premières rames TGV), et le présent (activité industrielle et recherche, collections des musées) fournissent de nombreux éléments pour des initiatives communes.

L'éventail des problématiques et politiques couvertes par les 4 orientations a pour but d'enrichir les relations entre l'économie des transports et le territoire. Si la mondialisation de l'économie a conduit les grands groupes à reconsidérer leurs rapports aux sites traditionnels, la notion de filière, la co-conception et la recherche redonnent une chance considérable aux territoires capables de constituer une offre globale favorable au développement industriel. Le Nord-Est Franche-Comté / Sud Alsace possède à ce titre de nombreux atouts.

Annexes

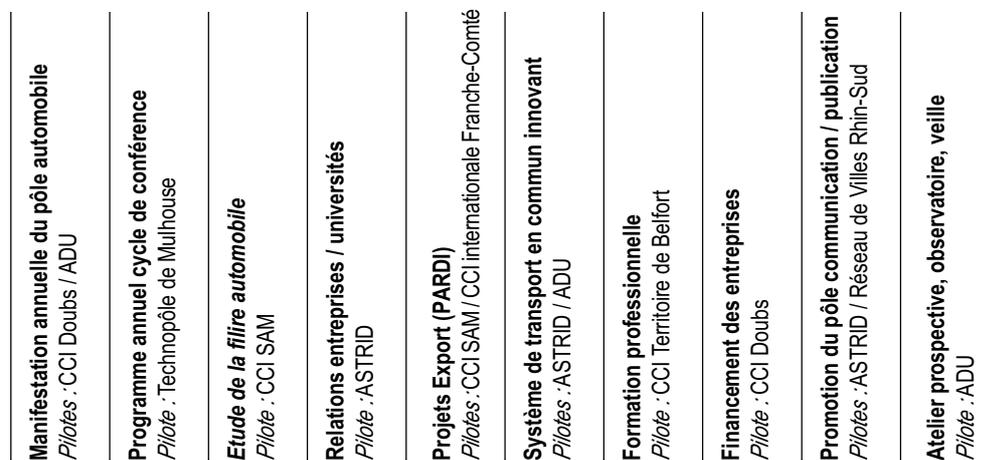
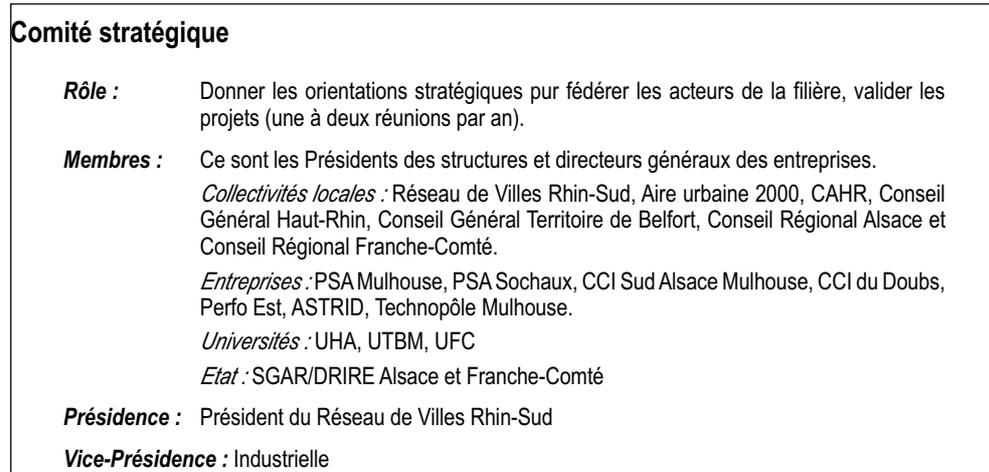
Annexe 1 : La recherche liée aux transports terrestres

Laboratoire/Equipe	Enseignant/Chercheur	Docteurant	Personnel Technique et Administratif	Total
APC Acoustique et Protection du Combattant	ISL			16
ABX Aérodynamique, balistique externe	ISL			15
EHI Alimentations électriques impulsives	ISL			15
OVE Optique et Visionique Embarquées	ISL			5
PCC Physique des Chocs et Capteurs	ISL			7
PCD Physique des Chocs et Détonique	ISL			22
PDM Physique et Comportement Dynamique des Matériaux	ISL			7
ISTE Institut des Sciences et Techniques de l'Environnement				
LIFC Laboratoire d'Informatique de Franche-Comté	UFC	18		36
LMARC Laboratoire de Mécanique Appliquée R. Chaleát	UFC	38		71
LOPMD Laboratoire d'Optique PM. Duffieux	UFC	29		53
THéMA Théoriser et Modéliser pour Aménager	UFC	30		60
GRE Gestion des Risques et Environnement				
LIO Laboratoire d'Intelligence des Organisations	UHA	8	6	31
LPMT Laboratoire de Physique et Mécanique Textiles	UHA	21		21
MIPS Modélisation, Intelligence, Processus, Systèmes	UHA	37		37
M3M MECATRONIQUE3M				
M3M conception innovante et distribuée	UTBM	11	2	22
M3M Conception et élaboration de systèmes mécaniques adaptatifs	UTBM	3	3	17
ERCO Equipe d'ergonomie et de conception	UTBM	7	5	16
Systèmes et Transports	UTBM	18	1	37
RECITS (Recherches et Etudes sur les Choix Industriels, Technologiques et Scientifiques)	UTBM	8	1	11
CREST Centre de Recherche sur les Ecoulements, les Surfaces et les Transferts				
CREST (ECOT)	UTBM/UFC	12	3	15
CREST (MINADO)	UTBM/UFC	17	8	25
CREST (REV)	UTBM/UFC	5	3	8
L2ES Laboratoire d'Electronique, Electrotechnique et Systèmes	UTBM/UFC	15	14	35
LERMPS Laboratoire d'Etudes et de Recherches sur les Matériaux et les Propriétés de Surface	UTBM/UFC	15	10	37
		352	225	700

Attention : ISL ne donne pas le détail de répartition mais la plupart sont des chercheurs

Source : ASTRID

Annexe 2 : Organisation du pôle automobile en Alsace et Franche-Comté



Sommaire

Introduction :

A - DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DIFFICILEMENT IDENTIFIABLES

- 1. Le problèmes des sources**
- 2. Les déplacements domicile-travail**
 - 2.1. Les déplacements domicile-travail dans l'Aire urbaine.
 - 2.2. Les déplacements domicile-travail entre le Sud-Alsace et le Nord-Est-Franche-Comté
 - 2.3. Les déplacements domicile-travail entre l'aire d'étude et les pays limitrophes
- 3. Quelques données sur les domiciliations des actifs**
- 4. Les modes de déplacements des actifs**
- 5. Conclusion :**

B - LES RÉSEAUX DE DÉPLACEMENTS ET LEUR UTILISATION

- 1. Le réseau ferroviaire**
 - 1.1. Un réseau franc-comtois peu développé
 - 1.2. Un réseau haut-rhinois en pleine expansion
 - 1.3. Une fréquentation en hausse
- 2. Le transport en commun routier**
 - 2.1. Le réseau privé
 - 2.2. Le réseau de transport en commun public
 - 2.2.1. Le réseau alsacien :
 - 2.2.2. Le réseau du Territoire de Belfort
 - 2.2.3. Le réseau du Pays de Montbéliard
 - 2.3. Une faible fréquentation généralisée des transports en commun
- 3. Le réseau routier**

C - LA QUALITÉ DE L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

1. La fréquence journalière

- 1.1. Le transport en commun routier
 - 1.1.1. Les fréquences sur le réseau du Territoire de Belfort
 - 1.1.2. Les fréquences sur le réseau haut-rhinois
 - 1.1.3. Les fréquences sur le réseau doubiste
- 1.2. Le transport par train
 - 1.2.1. Les fréquences à partir de Belfort :
 - 1.2.2. Les fréquences à partir de Montbéliard
 - 1.2.3. Les fréquences à partir de Mulhouse

2. Les temps de trajet

- 2.1. Les temps de trajet en autocar et en voiture
 - 2.1.1. Les temps de trajet dans le Territoire de Belfort
 - 2.1.2. Les temps de trajet dans le Doubs:
 - 2.1.3. Les temps de trajet dans le Haut-Rhin
- 2.2. Les temps de trajet en train
- 2.3. La prise en compte des correspondances

3. Conclusion

D - UN BASSIN DE VIE A FAIRE EMERGER

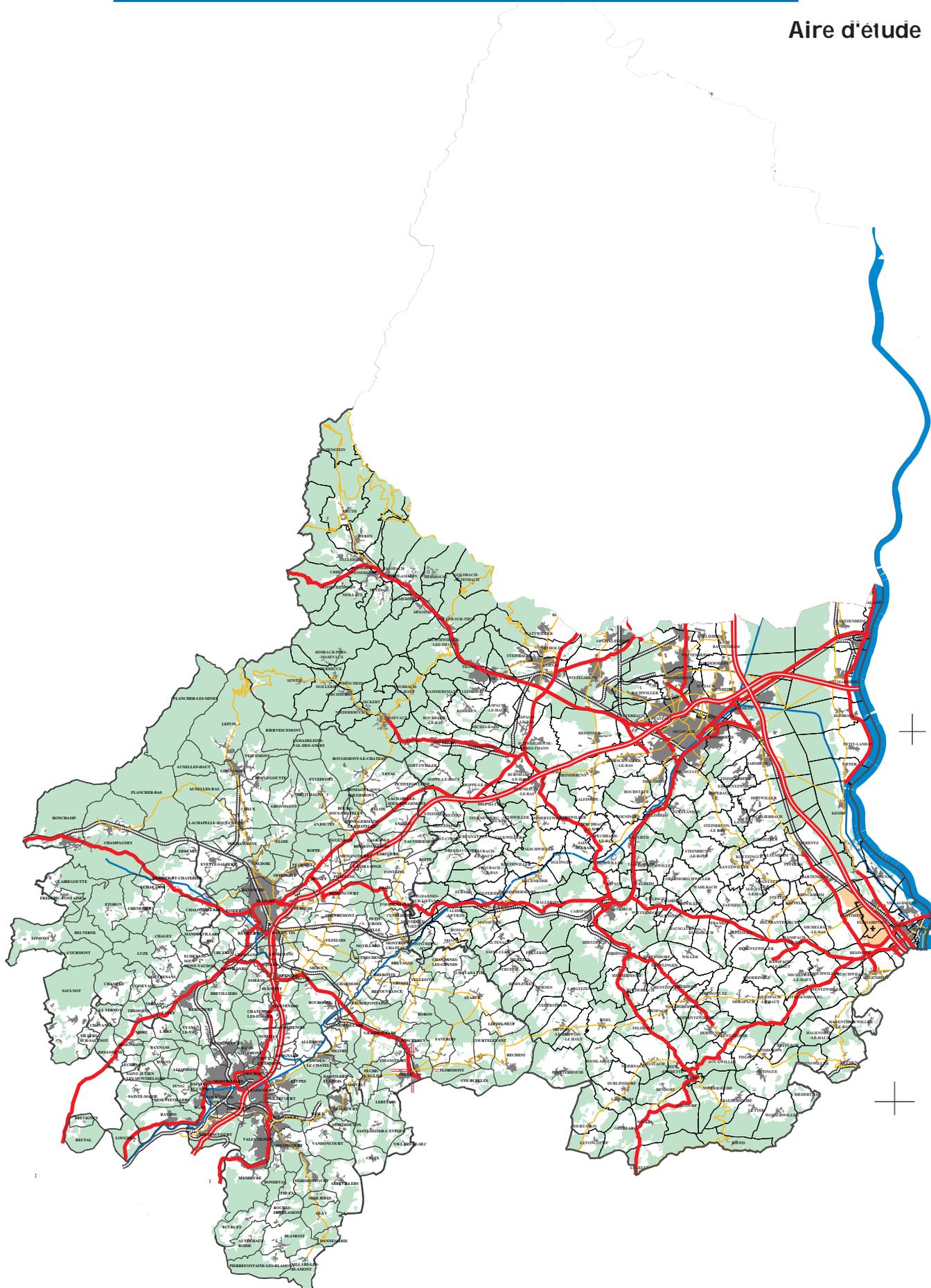
1. Les dysfonctionnements

- 1.1. La " culture-voiture "
- 1.2. La saturation des réseaux routiers
- 1.3. Les problèmes de perception vis à vis des transports en commun
- 1.4. Les problèmes d'organisation des transports en commun
 - 1.4.1. La carence en matière de desserte de certains équipements ou pôles attractifs
 - 1.4.2. La concurrence des réseaux
 - 1.4.3. Les échanges intermodaux et la tarification

2. Vers un rééquilibrage des modes

- 2.1. L'adaptation des réseaux aux besoins
- 2.2. Le confort
- 2.3. La promotion des transports en commun
- 2.4. Améliorer l'offre pour susciter le besoin

3. Les limites de l'essor du transport collectif



0 2 km

Cartographie AUTB octobre 2000

Introduction :

La mesure des flux de déplacements constitue le volet concret et fonctionnel de l'évaluation des échanges à l'échelle du bassin de vie Belfort-Montbéliard-Mulhouse.

Il suffit de constater les trafics autoroutiers entre les agglomérations pour se convaincre de l'existence de ces échanges. Encore faut-il les identifier et les quantifier pour en estimer la réalité, l'importance, et évaluer le rôle que les transports interurbains peuvent être amenés à jouer dans une dynamique de développement.

Trois questions méritent d'être posées et conduiront le déroulement de la réflexion :

1. Quelle est la réalité de échanges à l'intérieur de notre zone d'étude ?
2. Quelle est la réalité de l'offre de transports en terme quantitatifs et en terme qualitatifs ?
3. Quelles sont les mesures qui permettraient d'améliorer ces échanges et quelles sont les pistes susceptibles de les développer ?

L'aire d'étude a été arrêtée à l'ensemble de l'Aire Urbaine 2000 et aux arrondissements de Thann, Altkirch et Mulhouse dans le Haut-Rhin. Elle couvre donc l'ensemble du Territoire de Belfort (102 communes), 56 communes du Doubs, 31 communes de Haute-Saône et 235 du Haut-Rhin (soit 60% des communes du département).

A - Des motifs de déplacements difficilement identifiables

1. Le problèmes des sources

L'analyse des comportements de mobilité quotidienne n'est pas très développée d'un point de vue sociologique. Les recherches sur les comportements de mobilité sont trop souvent

fondées sur des a priori et seules quelques enquêtes peuvent nous renseigner sur les habitudes et les usages en matière de déplacements. Mais ces enquêtes sont effectuées sur des secteurs précis, ce qui ne permet pas d'en généraliser les résultats.

Parmi les différents types de mobilité, nous nous limiterons ici à la mobilité quotidienne, forgée par des habitudes spatiales, c'est-à-dire à des mouvements internes à un bassin de vie.

Dans ce contexte, on distingue principalement quatre types de déplacements, ou plutôt quatre motifs principaux qui suscitent des déplacements :

1. Les déplacements professionnels qui correspondent à tous les déplacements inhérents à une activité professionnelle
2. Les migrations domicile-travail.
3. Les déplacements liés aux loisirs, aux vacances...
4. Les déplacements qui relèvent de la gestion du quotidien, du fonctionnement du ménage

Les trois premiers types de déplacements sur l'aire d'étude vont se limiter à la fourniture de données globales, issues d'enquêtes et de statistiques, dont la vertu est de donner une image de ce que sont les déplacements, mais qui présentent plusieurs inconvénients :

- elles ne donnent aucune indication spatiale
- elles sont relativement anciennes
- elles ne sont pas homogènes quant aux types d'informations fournies.

Une enquête menée au niveau national par le SETRA en 1989 permet de distinguer les motifs des déplacements. Compte tenu de leur

ancienneté, ces données ne sont qu'indicatives et n'ont comme simple finalité que de fournir des ordres de grandeur. Ainsi :

- 28% des déplacements relèvent des migrations domicile-travail,
- 10% sont liés à l'activité professionnelle,
- 37% des déplacements privés,
- 22% des loisirs
- 3% des week-ends et des vacances.

Plus récemment, l'enquête ménage menée en 1992 dans le Territoire de Belfort a montré que les déplacements se répartissent de façon suivante :

- 30% pour les déplacements domicile-travail,
- 14% pour les trajets domicile-école,
- 56% de déplacements intitulés " domicile-autre".

Aucune donnée statistique et aucune enquête ne nous permettent de déterminer les relations entre le Haut-Rhin et l'Aire Urbaine. Il s'agirait de savoir quels sont les lieux ou les pôles de Franche-Comté attractifs pour les Alsaciens et vice-versa, quelles sont les raisons de cette attractivité et par quels moyens s'y rend-on. On ne peut qu'apporter des indications qui relèvent plus de l'intuition que de l'analyse réelle. Pour pallier cette lacune, une enquête-ménage serait nécessaire. Il serait souhaitable également d'accéder à des fichiers de domiciliation des visiteurs des pôles touristiques, des clients des grands commerces, des adhérents aux centres sportifs.

Plus précises les statistiques de l'INSEE nous fournissent des informations sur les migrations domicile-travail. Le Recensement Général de la Population de 1999 (RGP 99) n'étant pas encore disponible, nous serons contraints d'utiliser les données du RGP 90.

2. Les déplacements domicile-travail

Les migrations domicile-travail constituent le seul indicateur fiable pour l'étude des échanges et des relations entre des secteurs géographiques en matière de mouvements de population. Cette

analyse s'appuiera sur des données fournies par l'INSEE en 1990, en attendant leur mise à jour de 1999 (prévue pour le 3^{ème} trimestre 2001). La base de données utilisée est le fichier MIRABELLE. Ce fichier fournit pour chaque couple de communes d'un périmètre donné, le nombre d'actifs qui résident dans l'une et travaillent dans l'autre, c'est-à-dire les flux de déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail. Il faut noter en préambule, que lorsque le Haut-Rhin sera évoqué, il s'agira des trois arrondissements : Thann, Altkirch et Mulhouse. De même, par Doubs et Haute-Saône, il faudra entendre "partie de ces départements intégrée à l'Aire Urbaine Belfort-Héricourt-Montbéliard".

Nous nous appuyerons sur une série de cartes qui présentent d'une part, les communes d'origine des actifs d'un département se rendant dans un autre département et d'autre part, les communes de destination de ces actifs.

2.1. Les déplacements domicile-travail dans l'Aire urbaine.

Entre le Territoire de Belfort et le Doubs : Ce sont les deux départements où les échanges sont les plus nombreux et les plus généralisés. Près de 77% de la population active du Territoire de Belfort qui quitte son département d'origine va dans le Doubs pour travailler (ce chiffre est en baisse par rapport à 1982 où il était de 85%), ce qui représente 12% de la population active totale (chiffre stable). Belfort apparaît ainsi comme la zone résidentielle du Pays de Montbéliard.

Le Doubs attire des actifs belfortains de la quasi-totalité des communes du Territoire. Il n'y a que la Madeleine-Val-des-Anges, Denney et Bourg-sous-Châtelet qui échappent à la règle. C'est l'agglomération de Belfort et les communes les plus proches du département du Doubs qui fournissent le plus d'actifs. C'est donc la partie Sud-Ouest du Territoire de Belfort qui est la plus tournée vers le Doubs, le phénomène de proximité étant là très marqué.

Les 6218 actifs belfortains travaillant dans le Doubs en 1990 (ils étaient 6181 en 1982) se rendent pour 60% d'entre eux à Sochaux (3771), mais également à Montbéliard (955), Audincourt (371), Exincourt (175), Mandeure (149). Globalement, ces actifs restent dans les limites du Pays de Montbéliard, le phénomène des migrations s'atténuant très nettement au Sud d'une ligne Mandeure - Hérimoncourt et à l'Ouest de Bart - Sainte-Suzanne

Le Territoire de Belfort attire 1972 actifs en provenance du Doubs en 1990 (1430 en 1982), soit 40% de l'ensemble des actifs provenant d'un autre département. Ces actifs proviennent majoritairement d'un périmètre sensiblement identique à celui déterminé plus haut, c'est-à-dire que les communes au Sud d'une ligne Mandeure - Hérimoncourt et à l'Ouest de Bart - Sainte-Suzanne sont moins touchées par l'exode vers le Territoire de Belfort.

Les destinations des actifs du Doubs se limitent globalement à Belfort (924) et son agglomération (68 à Bavilliers, 51 à Danjoutin) mais également Beaucourt (299), Delle (164) et Châtenois-les-Forges (97).

On assiste ici à un phénomène de proximité marqué, les actifs des communes du Doubs situées en limite du département travaillant dans les communes du Territoire de Belfort les plus proches (mis à part Belfort).

Entre le Territoire de Belfort et la Haute-Saône : Les échanges entre ces deux départements sont déséquilibrés dans la mesure où le Territoire de Belfort attire plus d'actifs de Haute-Saône que le contraire. Il s'agit plus en fait d'échanges entre les agglomérations de Belfort et d'Héricourt que de véritables échanges départementaux. On notera toutefois que ce sont les communes contiguës au département voisin qui ont des relations entre elles, plus on s'éloigne des limites départementales, moins les relations sont importantes.

En 1990, 353 actifs du Territoire de Belfort allaient travailler en Haute-Saône (ils étaient 267 en 1982) principalement à Héricourt, les autres destinations (Chalonvillars, Ronchamp, Plancher-Bas) étant bien moins attractives. C'est principalement l'agglomération belfortaine qui fournit des actifs à la Haute-Saône.

Les relations Haute-Saône - Territoire de Belfort sont nettement plus affirmées lorsque l'on considère les migrations des actifs haut-saônois vers le Territoire. En effet, ils sont 2238 à venir chaque jour en 1990 (ils étaient 1450 en 1982), de toutes les communes hormis Courmons et Verlans et plus spécifiquement de Héricourt, Chalonvillars, Ronchamp et Plancher-Bas. Ces actifs se dirigent préférentiellement vers Belfort (1630) et son agglomération (183 à Bavilliers, 62 à Valdoie et 21 à Essert), dans les communes limitrophes à la Haute-Saône comme Giromagny (42), Auxelles-Bas (13) ou Châtenois-les-Forges (13), mais peuvent aussi s'éloigner de leur département d'origine allant jusqu'à Delle (26) ou Bessoncourt (24). Le phénomène de migration est donc nettement plus répandu spatialement.

Sur 100 actifs issus d'un autre département et venant travailler dans le Territoire de Belfort, 45 viennent de Haute-Saône.

Entre la Haute-Saône et le Doubs : Les actifs de Haute-Saône travaillant dans le Doubs sont 3372. En revanche, la Haute-Saône n'attire que peu d'actifs du Doubs, malgré la proximité de l'agglomération de Montbéliard avec Héricourt, puisque seuls 200 actifs, essentiellement de Montbéliard (64) s'y rendent pour travailler.

2.2. Les déplacements domicile-travail entre le Sud-Alsace et le Nord-Est-Franche-Comté

Les échanges domicile-travail entre les trois départements Franche-Comtois et le Haut-Rhin sont nettement moins importants que les échanges précités.

Ente le Haut-Rhin et la Haute-Saône : Il y avait en 1990, 18 actifs Haut-Rhinois qui se rendaient en Haute-Saône pour travailler, ce qui est négligeable.

Les hauts-saônois se rendant en Alsace sont un peu plus nombreux, puisqu'on en dénombre 106 en 1990. Ce chiffre est d'ailleurs en hausse sensible, puisqu'il était de 30 en 1975 et 1982. Les échanges se font principalement entre Héricourt et Mulhouse.

Entre le Haut-Rhin et le Doubs : En 1990, 389 actifs haut-rhinois se rendaient chaque jour dans le Doubs (561 en 1982 et 536 en 1975). C'est Mulhouse et son agglomération qui fournit le plus d'actifs, mais aussi les communes limitrophes au Territoire de Belfort (31 de Montreux-Vieux, 26 de Pfetterhouse, 19 de Masevaux). La destination de ces actifs se concentre quasi-complètement dans les communes de Montbéliard (58), Exincourt (17), Audincourt (15) et Etupes (13). C'est vers Sochaux que 68% des haut-rhinois se dirigent, puisque 262 actifs s'y rendent. Le constat d'une relation limitée à des migrations entre le Haut-Rhin et l'usine Peugeot-Sochaux est ici indéniable. Le changement de politique de Peugeot vis à vis du partage des tâches entre ses deux sites de Sochaux et Mulhouse devrait avoir des incidences sur le nombre d'échanges. Ceci sera à vérifier avec le RGP 99.

Les actifs du Doubs se rendant dans le Haut-Rhin en 1990 étaient 252 en 1990, 110 en 1982 et 79 en 1975, dont la moitié se rendent à Mulhouse. Il est difficile de considérer Peugeot dans ce cas, puisque lors du recensement de 1990, des enquêteurs de l'INSEE considéraient l'usine Peugeot à Mulhouse, d'autres à Sausheim. Les communes d'origine de ces actifs sont Montbéliard (65), Audincourt (38), Bethoncourt (17) et Valentigney (15).

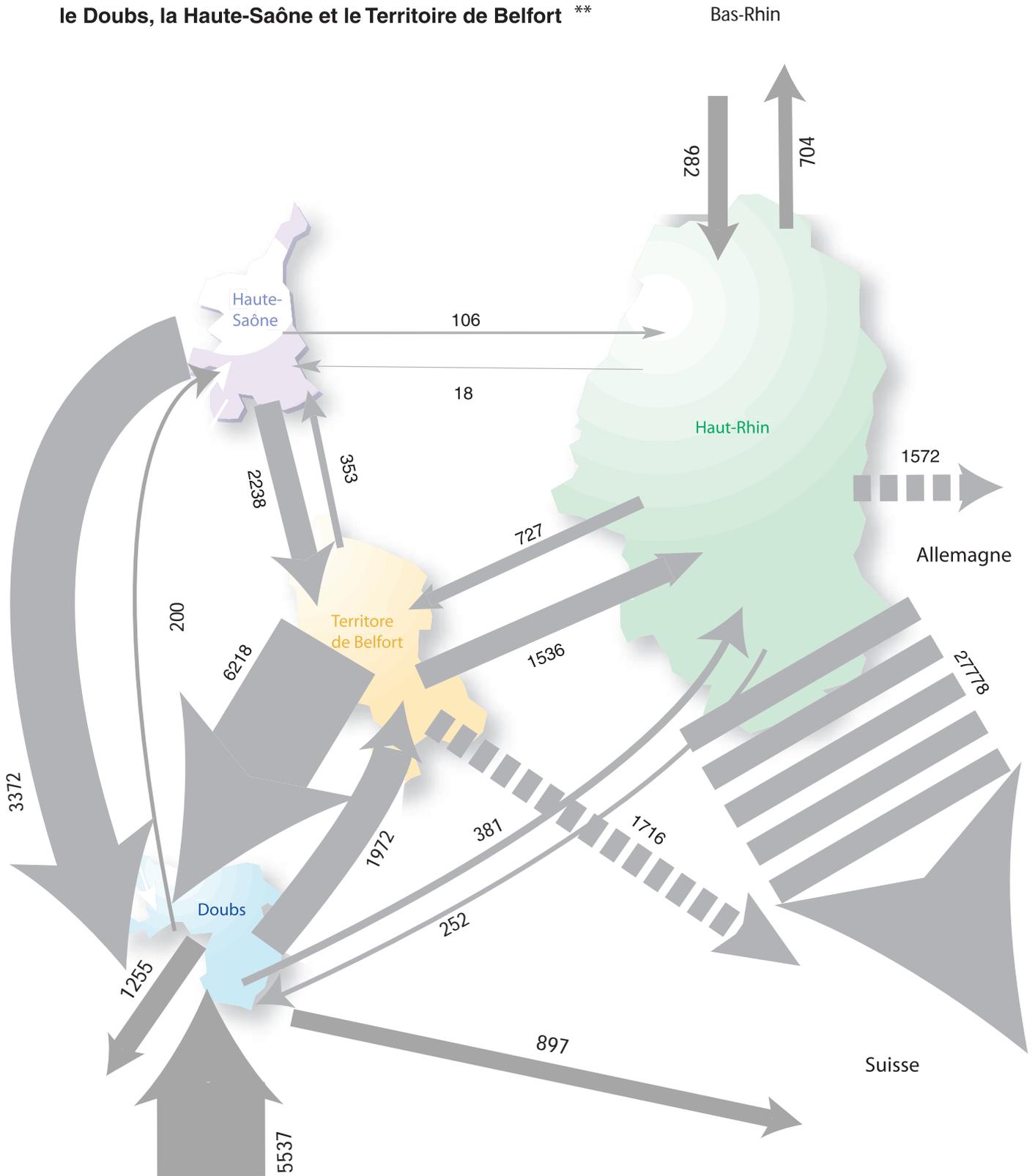
Entre le Haut-Rhin et le Territoire de Belfort : La proximité des deux départements joue en faveur d'échanges plus importants. Cependant, malgré cette contiguïté, les migrations domicile-travail n'ont rien de comparables avec celles existants entre le Territoire de Belfort et le Doubs. L'Histoire ou la limite régionale jouent un rôle

important, mais c'est aussi la distance géographique entre Belfort et Mulhouse et la vocation plus agricole qu'industrielle de l'espace qui sépare ces deux villes qui atténuent le phénomène de migration. Le Sundgau en effet, ne constitue pas un bassin d'emploi très développé et sa densité de population est relativement faible, comparée au reste de l'aire d'étude.

En 1990, 727 actifs haut-rhinois se rendaient quotidiennement dans le Territoire de Belfort, représentant 0,4% du total des actifs et 2,3% des actifs qui sortent quotidiennement du département du Haut-Rhin pour aller travailler. Parmi ceux-ci, 424 vont travailler à Belfort, soit 60%, 132 allant à Delle, 20 à Bavilliers, 18 à Rougemont-le-Château et 16 à Bessoncourt. Ils proviennent majoritairement de Mulhouse (105), mais surtout des communes limitrophes au Territoire de Belfort : Montreux-Vieux (70), Montreux-Jeune (29), Chavannes-sur-l'Etang (23), Masevaux (23), Lauw (19).

Les actifs du Territoire travaillant dans le Haut-Rhin sont un peu plus nombreux, on en comptait 1536 en 1990. Ce nombre est d'ailleurs en progression depuis 1982, puisque à cette date ils n'étaient que 844. Toutes les communes sont concernées par ces migrations vers le Haut-Rhin, exceptées Riervescemont, Lamadeleine-Val-des-Anges, Chavanatte, Banvillars, Bermont, Montbouton, Villars-le-Sec et Courcelles, mais c'est surtout à Belfort (448), Delle (69), Montreux-le-Château (67), Etuefont (49), Rougemont-le-Château (46), Valdoie (46) que résident les migrants. Ces actifs belfortains se dirigent vers Mulhouse et son agglomération, mais aussi vers le Sundgau et à un degré moindre, la vallée de Masevaux. Si l'agglomération mulhousienne attire pour des raisons de concentration de l'activité, la proximité et la desserte routière sont des facteurs semble-t-il prépondérants à ces migrations. Les fortes attractivités de Dannemarie (108) et d'Altkirch (91) pourraient être dues à la desserte ferroviaire à partir de Belfort.

Les migrations domicile-travail en 1990 entre le Haut-Rhin,*
le Doubs, la Haute-Saône et le Territoire de Belfort **



Doubs hors A.U.

* La zone d'étude dans le Haut-Rhin comprend les arrondissements de Mulhouse, Thann et Altkirch uniquement

** La zone d'étude en Haute-Saône et dans le Doubs correspond aux parties de ces deux départements compris dans le périmètre de Aire Urbaine 2000

2.3. Les déplacements domicile-travail entre l'aire d'étude et les pays limitrophes

A titre de comparaison, il semble intéressant de voir comment les actifs se déplacent vers d'autres secteurs géographiques. En 1990, les actifs hauts-rhinois migraient en quantité égale vers le Territoire de Belfort (727) et le Bas-Rhin (704), cette petite différence étant stable depuis 1975. Mais il faut prendre en compte la distance géographique plus importante vers le Nord de l'Alsace, qui peut entraver les velléités de migration.

La Suisse attire une grande quantité d'actifs du Haut-Rhin et ce phénomène est général à l'ensemble des trois arrondissements. Il n'y a que trois communes qui ne fournissent pas de main-d'œuvre à la Suisse et les actifs alsaciens n'hésitent pas à parcourir près de 100 kilomètres et plus d'une heure de trajet pour se rendre dans l'agglomération bâloise.

Le nombre d'emplois, la qualité des salaires et du change sont des facteurs incitatifs prépondérants, qui ont pour conséquence de "vider" véritablement le bassin de main-d'œuvre sundgauvien. Ces migrations concernent près de 28 000 actifs en 1990, chiffre en hausse très sensible depuis 1975 (13732) et 1982 (16917). Ainsi, 15,6% des actifs hauts-rhinois sont des travailleurs frontaliers.

Le phénomène de travailleurs frontaliers existe aussi dans le Territoire de Belfort, mais d'une manière moins marquée cependant, puisque le canton du Jura n'a pas la même vitalité économique que celui de Bâle.

Les migrations vers l'Allemagne ne touchent que le Haut-Rhin. Là aussi, les migrants sont de plus en plus nombreux, passant de 612 en 1975 à 1572 en 1990. Cette migration touche le département de façon moins marquée et moins généralisée, c'est surtout l'agglomération mulhousienne et les communes de la bordure rhénane qui sont concernées.

3. Quelques données sur les domiciliations des actifs

Parallèlement aux données de migrations domicile-travail de l'INSEE qui datent de 10 ans maintenant, des informations concernant les domiciliations de salariés des usines Alstom Power, Alstom transport, GE Energy Products et du site de Fontaine ont pu être obtenues. Les requêtes auprès d'autres établissements se sont montrées infructueuses.

Le taux de hauts-rhinois travaillant dans les entreprises belfortaines est très faible, de l'ordre de 3% pour Alstom Power, 1,2% pour Alstom transport, 2% pour GE Energy Products.

Le site de Fontaine, situé en limite entre les deux départements du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin ne compte que 6 Hauts-rhinois sur 102 emplois (6 doubistes et 10 Hauts-saônois). L'effet de proximité ne joue pas encore en ce qui concerne le drainage de main-d'œuvre depuis le Sundgau en particulier.

Parmi les données disponibles de ce type, une enquête réalisée sur les 24 700 personnes travaillant à Sochaux montre que cette commune qui attire 56% des actifs de la Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard (CAPM) voit arriver quotidiennement 11833 actifs habitants hors de la CAPM ; Ceux-ci se répartissent selon les origines suivantes :

- 35,7% de la Haute-Saône
- 31,9% du Territoire de Belfort
- 26,6% du Doubs
- 5,8% des autres départements

Parmi ces 5,8% une partie proviendrait donc du Haut-Rhin et si l'on considère 300 Hauts-rhinois (262 d'après les données INSEE-Mirabelle), ils représenteraient 2,5% du total des actifs habitant hors de la CAPM et travaillant à Sochaux.

4. Les modes de déplacements des actifs

Le recensement général de la population de 1999 fournit des statistiques sur les modes de déplacements utilisés par les actifs pour se rendre à leur travail. Sont présentés ici, d'abord un tableau général sur les modes de déplacement quelles que soient les destinations, puis des tableaux qui prennent en compte les destinations (commune de résidence, département, région) Lorsqu'on évoque l'activité dans le département, il faut entendre implicitement "hors commune de résidence". On ne dispose pas ici de données concernant les actifs qui quittent leur région de résidence. Les modes de transport utilisés sont la marche à pied, les 2 roues, la voiture et les transports en commun (T.C.). La dernière colonne prend en compte la multimodalité des déplacements domicile-travail, sans toutefois en décrire ses composantes.

Ces statistiques sont à considérer avec précaution. En effet, la colonne "aucun mode de transport" ne devrait pouvoir s'appliquer qu'aux personnes domiciliées sur leur lieu de travail (artisans, commerçants...), donc uniquement aux actifs ayant un emploi dans leur commune de résidence. Or, ce n'est pas le cas et l'INSEE n'est actuellement pas en mesure de nous fournir des explications sur ce problème. De même, certains actifs se déplacent à pied, même lorsqu'ils changent de départements et de région. Enfin, étant donné le caractère récent de cette donnée, il n'est pas possible de la comparer avec des valeurs antérieures.

Il ressort clairement de ce tableau que d'une part, la voiture est le moyen de transport le plus utilisé par les actifs (71,4%) et d'autre part, que ces mêmes actifs n'utilisent qu'un seul mode de transport pour une écrasante majorité 83%.

Lorsqu'ils travaillent dans leur commune de résidence, le quart des actifs de Haute-Saône et du Territoire de Belfort, se rendent à pied sur leur lieu de travail. Les deux roues demeurent un

moyen de transport marginal. Quant à la voiture, elle reste supérieure à tous les autres modes de transport.

L'éloignement de sa domiciliation professionnelle par rapport à sa résidence privée incite à l'utilisation massive de la voiture particulière et ce n'est qu'en changeant de région que les transports en commun paraissent représenter un moyen attractif pour se rendre à son travail.

La multimodalité ne semble être pratiquée que dans le Haut-Rhin, pour les actifs qui sortent de leur département.

1999

Actifs ayant un emploi

	pop active occupé e totale	dans commune résidence		dans même département que résidence		hors département et même région que résidence		hors région de résidence	
			%		%		%		%
T. de Belfort	55081	19209	34,9	22520	40,9	8088	14,7	5264	9,6
Doubs	50618	14000	27,7	30839	60,9	3941	7,8	1838	3,6
Haute-Saône	11829	2785	23,5	1695	14,3	6962	58,9	387	3,3
Haut-Rhin	189059	54125	28,6	96064	50,8	899	0,5	36971	19,6
TO TAL	306587	90119	29,4	151118	49,3	19890	6,5	44460	14,5

Actifs ayant un emploi et utilisant comme mode de transport

	aucun		marche à pied		un seul mode		seulement 2		voiture		T.C.		plusieurs modes	
		%		%		%		%		%		%		%
T. de Belfort	2054	3,7	5687	10,3	43779	79,5	2063	3,7	37759	68,6	3957	7,2	3561	6,5
Doubs	1744	3,4	3719	7,3	42108	83,2	2681	5,3	35441	70,0	3986	7,9	3047	6,0
Haute-Saône	531	4,5	755	6,4	9970	84,3	278	2,4	8457	71,5	1235	10,4	573	4,8
Haut-Rhin	6274	3,3	11365	6,0	158742	84,0	6178	3,3	137309	72,6	15255	8,1	11678	6,2
TO TAL	10603	3,5	21526	7,0	254599	83,0	11200	3,7	218966	71,4	24433	8,0	18859	6,2

Actifs ayant un emploi dans commune résidence et utilisant comme mode de transport

	aucun		marche à pied		un seul mode		seulement 2		voiture		T.C.		plusieurs modes	
		%		%		%		%		%		%		%
T. de Belfort	1926	10,0	5229	27,2	10309	45,8	1049	5,5	8380	43,6	880	4,6	1745	9,1
Doubs	1641	11,7	3214	23,0	8053	57,5	949	6,8	6491	46,4	613	4,4	1092	7,8
Haute-Saône	489	17,6	701	25,2	1443	51,8	140	5,0	1291	46,4	12	0,4	152	5,5
Haut-Rhin	5914	10,9	10492	19,4	33415	61,7	3003	5,5	25517	47,1	4895	9,0	4304	8,0
TO TAL	9970	11,1	19636	21,8	53220	59,1	5141	5,7	41679	46,2	6400	7,1	7293	8,1

Actifs ayant un emploi dans département de résidence et utilisant comme mode de transport

	aucun		marche à pied		un seul mode		seulement 2		voiture		T.C.		plusieurs modes	
		%		%		%		%		%		%		%
T. de Belfort	80	0,4	305	1,4	21024	93,4	897	4,0	18800	83,5	1327	5,9	1111	4,9
Doubs	75	0,2	417	1,4	28665	93,0	1665	5,4	23854	77,4	3146	10,2	1682	5,5
Haute-Saône	10	0,6	15	0,9	1612	95,1	68	4,0	1475	87,0	69	4,1	58	3,4
Haut-Rhin	223	0,2	659	0,7	90323	94,0	2354	2,5	79699	83,0	8270	8,6	4859	5,1
TO TAL	388	0,3	1396	0,9	141624	93,7	4984	3,3	123828	81,9	12812	8,5	7710	5,1

5. Conclusion :

Les migrations domicile-travail telles qu'elles ont été présentées ici, montrent que les relations entre les deux régions ne sont pas très affirmées et qu'il existe une véritable "frontière" entre l'Alsace et la Franche-Comté :

- Les échanges sont inexistantes avec la Haute-Saône, ce qui peut s'expliquer par la distance et les axes de liaison très moyens qui séparent les départements haute-saônois et haut-rhinois.
- Le Doubs et le Haut-Rhin ne semblent fonctionner ensemble qu'au travers de l'activité des usines Peugeot.
- Entre le Haut-Rhin et le Territoire de Belfort, la proximité n'incite pas à l'échange, malgré la force économique de l'Alsace. La limite administrative est bien relayée par les mentalités. L'Alsace est résolument tournée vers les pays rhénans plus attractifs financièrement.
- A l'intérieur de l'aire urbaine, les trois départements connaissent des échanges relativement intenses et déséquilibrés. Le Doubs se pose en pourvoyeur d'emplois, alors que le Territoire de Belfort se pose plus en tant que zone résidentielle. Quant à la Haute-Saône, elle profite de la plus grande richesse économique de ses voisins.

Une comparaison avec d'autres régions françaises serait souhaitable pour véritablement estimer l'ampleur des échanges entre les deux régions et entre les trois agglomérations

B - LES RÉSEAUX DE DÉPLACEMENTS ET LEUR UTILISATION

Pour leurs déplacements en général, les Français utilisent en masse la voiture particulière (84%), 9 % utilisent le train, 5,5% le car et 1,6% l'avion (source : Schémas de services de transport Franche-Comté – 1999).

L'enquête-ménage de 1992 effectuée dans le Territoire de Belfort a montré que pour leurs déplacements, 63% des enquêtés utilisaient la voiture, 11% les transports en commun, 4% les deux-roues. Les 2% restants se déplacent à pied. Si l'on ne considère que les déplacements motorisés, la voiture en constitue 80%, les transports en commun 15% et les deux roues 5%.

On s'attachera dans ce chapitre à considérer les modes de déplacements dans l'aire d'étude, en présentant les différents réseaux de transport : la route, le train et les transports en commun routiers. Il s'agira également de considérer ces modes de déplacement en terme de fréquentation (ou flux) et d'utilisation selon les motifs.

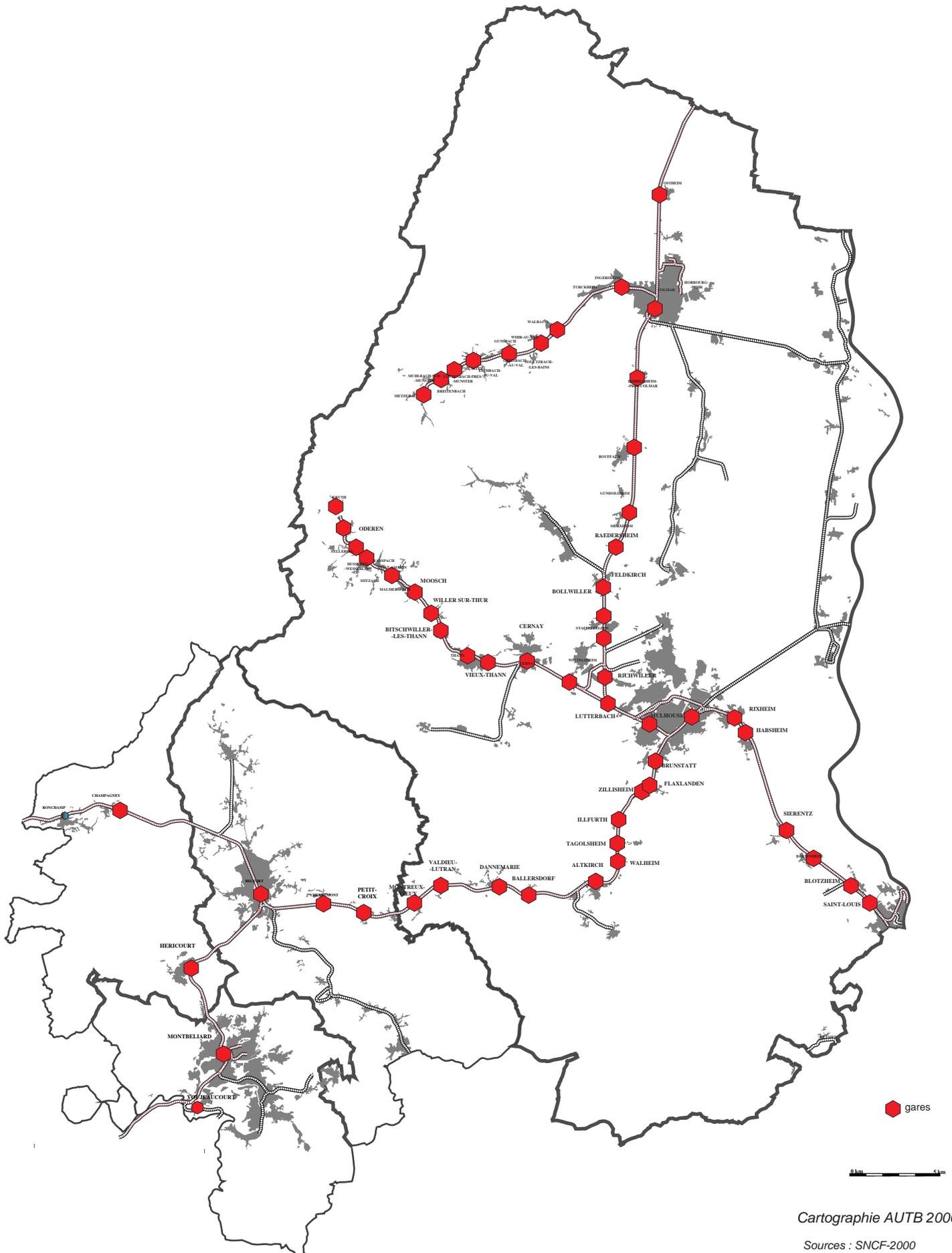
1. Le réseau ferroviaire

Deux grandes lignes dominent le réseau de l'aire d'étude : la ligne Paris-Bâle via Belfort et Mulhouse, qui ne dessert pas Montbéliard et la ligne Strasbourg-Lyon qui dessert les trois villes.

1.1. Un réseau franc-comtois peu développé

Dans la partie franc-comtoise de l'étude, ces deux lignes sont les seules encore en service pour le transport de voyageurs. On compte d'ailleurs peu de gares ce qui marginalise les déplacements par chemin de fer. Dans le Doubs, mis à part Montbéliard, seule la commune de Voujeaucourt est desservie, en Haute-Saône, seules les communes de Héricourt, Champagny et Ronchamp sont desservies, alors que dans le Territoire de Belfort, le réseau de gares n'est guère plus développé. Outre Belfort, Chèvremont et Petit-Croix disposent d'une gare. On notera la désaffectation de la ligne Belfort-Delle.

Réseau de lignes ferroviaires et de gares en service



1.2. Un réseau haut-rhinois en pleine expansion

Dans le Haut-Rhin, la situation est très différente. Le Conseil Régional d'Alsace et la SNCF ont entrepris une politique très volontariste de développement du transport ferroviaire en Alsace, par l'intermédiaire du réseau TER. Ainsi, même si le réseau de gares alsacien n'est plus aussi développé qu'il ne le fut par le passé, il n'en demeure pas moins efficace : entre Colmar et Mulhouse on dénombre 9 gares, entre Mulhouse et Bâle on compte 6 gares et entre Mulhouse et la limite du Territoire de Belfort, il y a 11 gares.

Les vallées vosgiennes ne sont pas délaissées : la vallée de la Thur est desservie jusqu'à Kruth à partir de Mulhouse (12 gares), alors que la vallée de Munster est desservie jusqu'à Metzeral à partir de Colmar (8 gares).

Deux vallées toutefois ont subi les effets d'une époque où le train n'était plus considéré comme un moyen de transport efficace et rentable :

- La vallée de Guebwiller qui n'est plus desservie en chemin de fer depuis de longues années et dont la voie ferrée est d'ailleurs supprimée en amont de Guebwiller (alors qu'elle menait jusqu'à Linthal), l'emprise servant de piste cyclable.
- La vallée de Masevaux, dont la ligne empruntait le même itinéraire que la ligne Mulhouse-Kruth jusqu'à Cernay, et dont la voie n'existe que jusqu'à Senthem. L'emprise est également utilisée comme piste cyclable.

1.3. Une fréquentation en hausse

Le train souffre également d'un manque d'image dans le contexte local et son utilisation est faible au vu du potentiel conséquent qu'il constitue. Il sera présenté plus loin ce que le train peut véritablement apporter dans les échanges entre les trois agglomérations.

En terme de fréquentation, les évaluations sont délicates parce que la SNCF procède à deux types de recensements, l'un sur les grandes lignes, l'autre sur le réseau régional (TER). Ces recensements qui se font sous forme d'enquêtes ne sont pas effectués à des dates identiques, les

contenus ne sont pas équivalents et il se pose toujours le problème de l'origine et la destination des clients.

Des chiffres existent cependant. En 1995, la moyenne journalière de voyageurs sur le réseau régional entre Belfort et Mulhouse était de 650. En 1999, sur ce même parcours, le Schéma de services de transport Alsace donne le chiffre de 600 voyageurs par jour, chiffre relativement faible à côté des 2500 entre Mulhouse et Bâle et des 4000 entre Mulhouse et Colmar.

En 1999, d'après la SNCF, la ligne Mulhouse-Bâle transportait 983 000 voyageurs, soit 2700 par jour, représentant une augmentation de 4% par rapport à 1998. La ligne Mulhouse-Belfort était fréquentée par 213 000 voyageurs, soit 583 par jour, chiffre stable par rapport à 1998, mais en baisse par rapport à 1995. Enfin, le trafic entre Belfort et Montbéliard est estimé à 1000 personnes par jour, soit l'équivalent des déplacements par autocar entre ces deux villes.

Sur le réseau grandes lignes, il faut se reporter à une enquête du CETE en 1997 pour savoir que le nombre de voyageurs quotidiens est :

- Entre Belfort et Montbéliard : 216
- Entre Belfort et Mulhouse : 247
- Entre Montbéliard et Mulhouse : 31

Les grandes lignes ne modifient donc pas sensiblement le nombre de déplacements par train entre les deux régions, ni entre les trois villes.

D'après des informations fournies par la SNCF, la fréquentation de certaines lignes est en hausse depuis 1997 : Mulhouse-Paris (+2%), Belfort-Paris (+5%), Strasbourg-Belfort (+23%), Strasbourg-Montbéliard (+11%) ; En revanche, d'autres seraient en baisse : Belfort-Dijon (-15%), Belfort-Lyon (-4%) et Strasbourg-Lyon (-5%).

Une enquête menée par la SNCF en mars 2000 sur la ligne Belfort-Altkirch-Mulhouse-Bâle renseigne sur les motifs de fréquentation des trains TER. Ainsi, sur 600 personnes enquêtées dans le train :

- 46% effectuent un trajet domicile-travail
- 15% un trajet domicile-école
- 16% un trajet domicile-étude
- 10% un trajet privé
- 4% un trajet pour les loisirs
- 7% de déplacements professionnels

Sur les grandes lignes en 1997, les trajets domicile-travail ne représentaient que 35% environ entre Belfort et Mulhouse et entre Belfort et Montbéliard. En revanche, entre Mulhouse et Montbéliard, ces déplacements ne relèvent que peu des migrations pour le travail ou les études, et près de 70% sont des déplacements divers (loisirs, vacances...).

Si l'on agrège les trois motifs (domicile-travail-école-étude), il paraît clairement que les autres ne représentent qu'une part minime des déplacements en train, on assiste à une spécialisation du train qui se voit devoir améliorer toujours la qualité des échanges domicile-travail. Tenter de capter une plus grande clientèle pour les autres types de déplacements semble être un pari difficile à cette échelle, même s'il existe un véritable potentiel de développement d'utilisation des transports en commun pour les loisirs.

2. Le transport en commun routier

On compte trois réseaux publics, un par département, qui présentent chacun des spécificités différentes et trois réseaux privés, dont deux pour la seule entreprise Peugeot, le troisième étant du ressort de l'Alstom.

2.1. Le réseau privé :

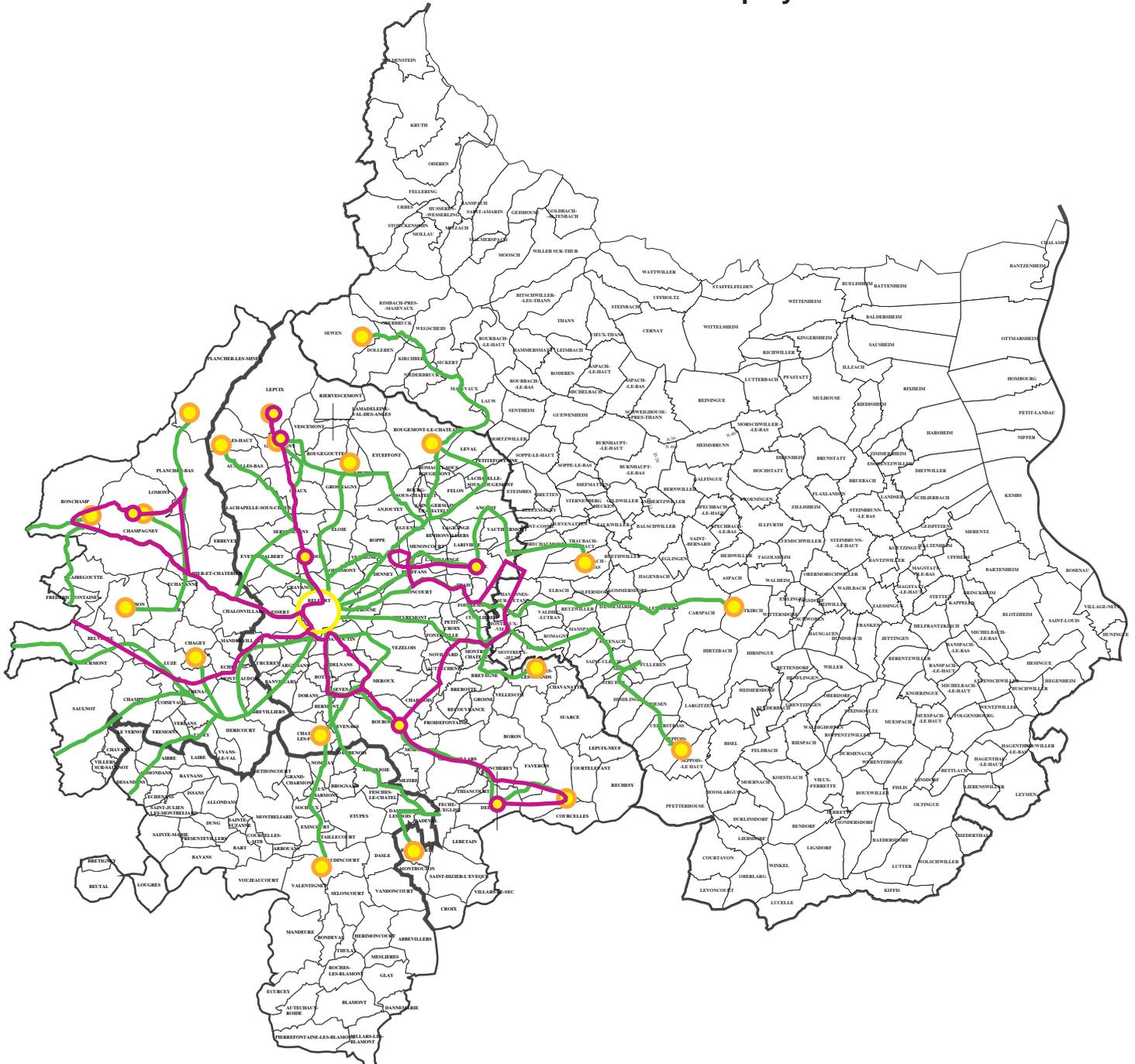
La région présente le particularisme de posséder deux grandes entreprises, l'Alstom et Peugeot, implantées chacune sur deux sites et qui ont mis en place un système de transport des employés.

1. L'Alstom : L'entreprise dispose au total de 52 lignes de bus, 44 partant de son site de Belfort et 8 de celui de

Bourogne. Ce système de transport de salariés date d'une époque où l'entreprise manquait de main d'œuvre ce qui l'obligeait à un drainage sur de grandes distances. Ainsi le réseau s'étend-il vers les départements voisins, y compris en Alsace, dans la vallée de Masevaux et dans le Sundgau. Chaque employé a la possibilité de prendre le bus chaque jour et bénéficie d'une prime de déplacement au cas où il y renoncerait. Ce système, considéré aujourd'hui comme un droit acquis est déficitaire, mais continue de fonctionner : 1500 personnes utilisent le bus occasionnellement et 600 le prennent quotidiennement. C'est pourquoi, les responsables d'Alstom souhaiteraient partager leur réseau avec d'autres entreprises. En cas de renoncement de l'entreprise au ramassage, se poserait le problème du stationnement des employés à proximité du site de Belfort, enclavé dans le tissu urbain. L'originalité de ce réseau est qu'il est adaptable à la demande et donc en perpétuelle modification. Les villages, les lotissements sont desservis selon la présence ou non d'utilisateurs.

2. Peugeot : Cette entreprise dispose de 137 lignes utilisées par 8 000 voyageurs chaque jour. Le réseau de Peugeot-Mulhouse s'étend sur la totalité du département du Haut-Rhin et pénètre dans le Territoire de Belfort. Le réseau de Peugeot-Sochaux est plus dense et moins étendu spatialement, même s'il rejoint les trois départements voisins. Le principe de l'adaptation des itinéraires selon la demande est le même que pour Alstom, mais ce système n'offre pas de prime à ceux qui n'utilisent pas les transports en commun.

Réseau de transport des employés des usines ALSTOM

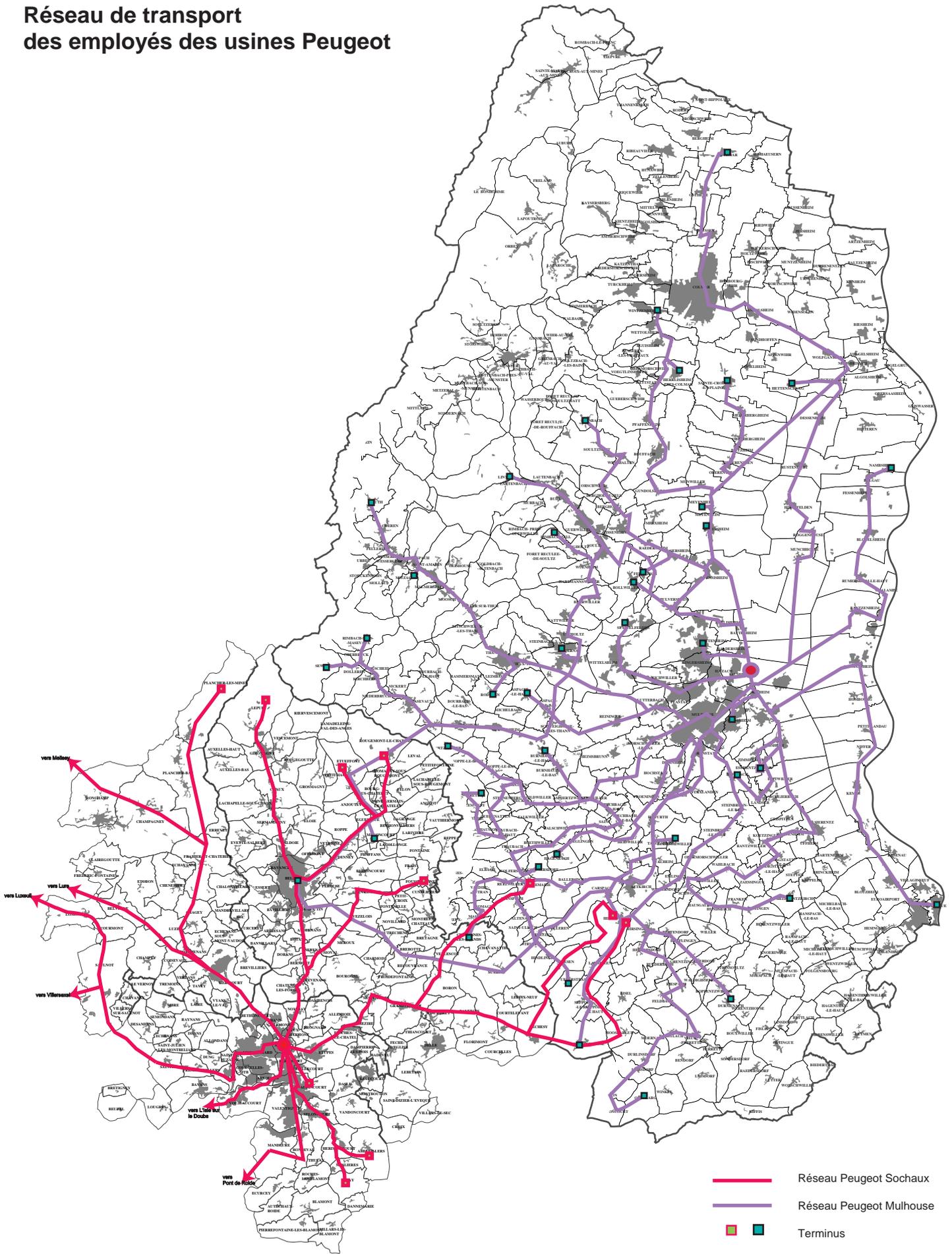


- Transport Belfort
- Transport Bourgoigne

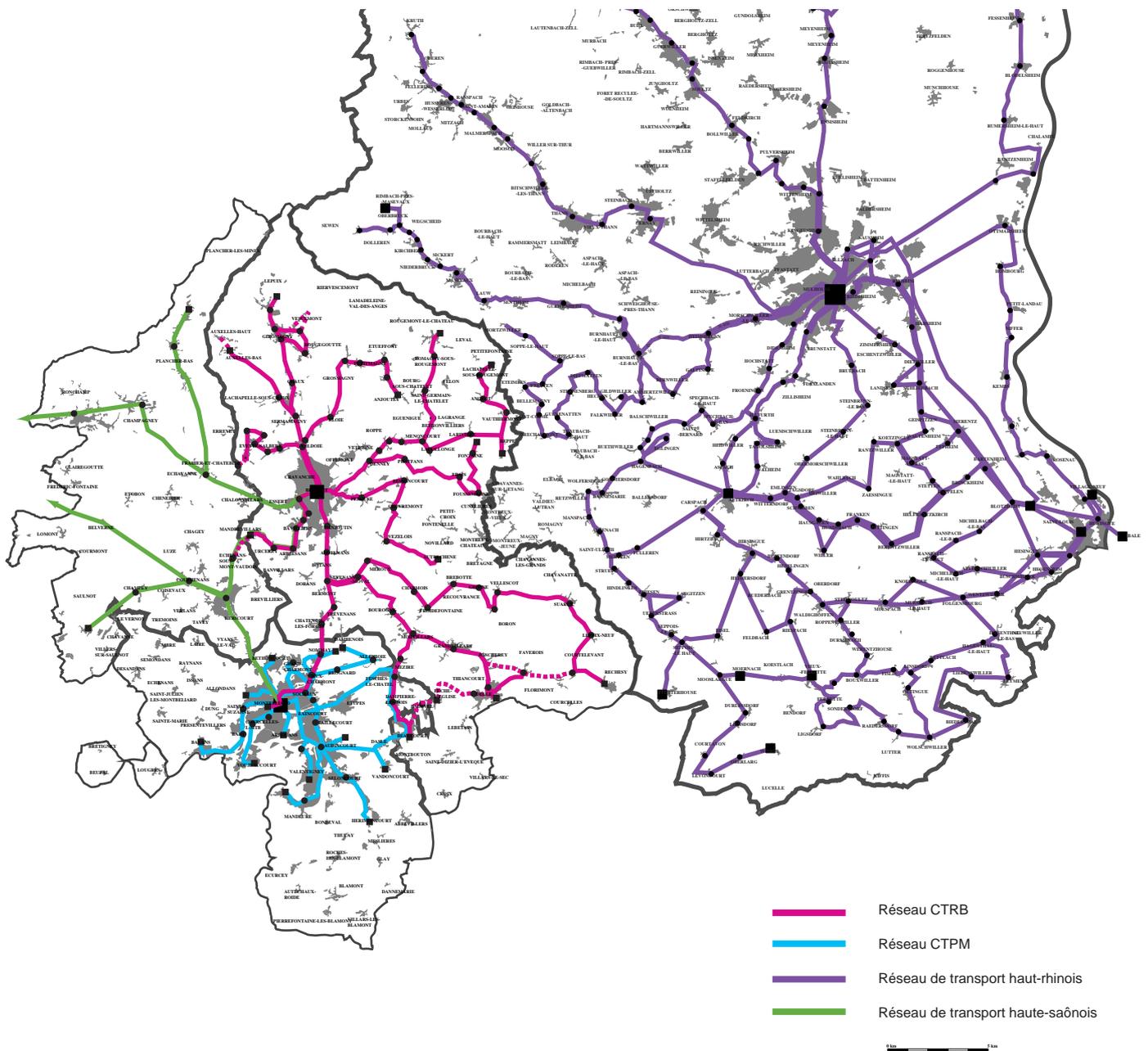
0 km 2 km

Cartographie AUTB octobre 2000
Sources : ALSTOM-2000

Réseau de transport des employés des usines Peugeot



Réseaux de transport en commun routier



Cartographie AUTB octobre 2000
Sources : CTRB-2000/CTPM-2000
Transports Kunegel-2000
Transports Chopin-2000

2.2. Le réseau de transport en commun public :

Les réseaux présentent la caractéristique commune d'être concentriques à partir des trois agglomérations.

A la lecture de la carte des réseaux de transport en commun routier, on constate l'inexistence de liaison entre le réseau haut-rhinois et le réseau du Territoire de Belfort. De ce fait, il est impossible de joindre le Territoire de Belfort à partir de Haut-Rhin. Ainsi est-il par exemple impossible de se déplacer de Rougemont-le-Château (Territoire de Belfort) à Masevaux (Haut-Rhin), distantes de 7 kilomètres à peine, malgré leur importance en terme de nombre d'habitants (respectivement 1200 et 3300), sans transiter par Belfort ou Mulhouse. Le problème est le même entre la Chapelle-sous-Rougemont et Eteimbes, les deux réseaux passant à 2,5 kilomètres l'un de l'autre, sans qu'il y ait de correspondance possible.

Les réseaux des trois départements francs-comtois sont en revanche connectés entre eux à Montbéliard et Belfort.

2.2.1. Le réseau alsacien :

Ce réseau est particulièrement dense et étendu, il comprend 17 lignes au départ de Mulhouse et 5 au départ d'Altkirch. Parmi les 235 communes de l'aire d'étude, 195 sont desservies par les transports en commun routiers à partir de Mulhouse. Certaines d'entre elles sont d'ailleurs desservies également par le train. C'est le cas de la vallée de la Thur, des communes situées sur la ligne SNCF Mulhouse-Bâle, d'Altkirch et de Dannemarie.

C'est le Département qui est la structure organisatrice des transports en commun extra-urbain dans le Haut-Rhin, plusieurs compagnies se partageant la concession des lignes.

2.2.2. Le réseau du Territoire de Belfort :

Les 13 lignes partent de Belfort et desservent 78 des 102 communes du département. L'ensemble du réseau est organisé par la CTRB (Compagnie de Transport de la Région de Belfort).

La jonction avec le département du Doubs se fait vers Montbéliard, soit en desservant toutes les communes placées sur l'itinéraire, soit par une ligne directe qui emprunte l'autoroute A36, concurrençant par-là même la ligne TER.

Vers le département de Haute-Saône, la liaison à partir de Belfort se fait en direction de Ronchamp, Plancher-Bas et Héricourt

2.2.3. Le réseau du Pays de Montbéliard :

Ce réseau diffère des deux précédents par le fait qu'il s'agit véritablement d'un réseau urbain. Organisé par la CTPM (Compagnie de transport du Pays de Montbéliard), il dessert 34 communes si l'on ne prend pas les communes du Territoire de Belfort en considération.

Ce réseau est complété par une ligne départementale, gérée par le Conseil Général du Doubs en direction de Pontarlier (via Pont-de-Roide).

La jonction avec la Haute-Saône se fait vers Héricourt.

2.3. Une faible fréquentation généralisée des transports en commun

Il n'a pas été possible dans le cadre de cette étude, d'obtenir suffisamment de données en matière de fréquentation des différentes lignes de bus interurbaines pour pouvoir en tirer des conclusions sur les habitudes des habitants vis à vis du bus. Il s'avère toutefois que les autocars ne connaissent pas de succès auprès de la population et que les taux de remplissages sont très insuffisants. Seules les populations dites captives utilisent régulièrement les transports en commun par bus, c'est-à-dire celles qui ne peuvent disposer d'autres moyens de transport en particulier les personnes âgées, relativement isolées en milieu rural et surtout les scolaires qui bénéficient de la gratuité des transports.

La ligne Belfort-Montbéliard comptait 300 personnes par jour en 1997 et environ 450 à 500 voyageurs actuellement. La ligne directe quant à elle compte environ le même nombre d'usagers,

ce qui porte à 1000 seulement le nombre de voyageurs entre les deux agglomérations, chiffre très faible par rapport à la fréquentation de l'autoroute A36.

L'enquête-ménage de 1992 dans le Territoire de Belfort révèle que les transports en commun par bus permettent 11% des déplacements domicile-travail, 37% des trajets domicile école et par 5% seulement des déplacements pour autres motifs.

3. Le réseau routier :

Les liaisons entre le Sud de l'Alsace et le Nord-Est de la Franche-Comté reposent essentiellement sur l'autoroute A36 et la Route nationale 83. Ce sont les principaux axes de liaison, auxquels on peut ajouter d'autres axes importants : l'autoroute A35 qui relie Mulhouse à l'EuroAirport, la RN 19 qui relie Delle et la Suisse à Langres via Belfort et Héricourt. Le reste du réseau pouvant être considéré comme secondaire dans ce contexte.

L'observation du réseau montre l'absence de liaison directe entre Belfort et a fortiori Montbéliard vers l'EuroAirport. L'itinéraire le plus direct par la RD 419 (passant par Altkirch) n'étant pas des plus confortable, ni des plus rapide.

Les flux routiers permettent d'évaluer le trafic quotidien sur les routes entre les deux régions.

véhicules, ce qui affirme la vocation urbaine de ce tronçon puisque au Sud de Montbéliard, on ne retrouve plus que 19 000 véhicules.

Entre le Haut-Rhin et le Territoire de Belfort les échanges représentent 47 582 véhicules par jour : La circulation se concentre sur les axes principaux : A36 et RN83. La moitié des passages entre les deux régions se fait par l'autoroute, un quart par la RN83. Les 13 autres voies de jonction constituent le dernier quart.

Parmi ces 13 voies, 5 seulement comptent plus de 1 000 véhicules : Rougemont-le-Château – Masevaux, Foussemagne – Dannemarie, Chavannes-les-Grands – Dannemarie, Seppois –

Courtelevant, Montreux-Vieux – Montreux-le-Château. Les voies restantes demeurent anecdotiques tant leurs flux sont faibles.

Ces comptages ne donnent pas la réalité des échanges entre les trois agglomérations, on ne sait d'où partent et où vont les automobilistes et seules des enquêtes origines-destinations pourraient nous renseigner. Les seuls renseignements disponibles figurent dans le Schéma Régional des Transports Collectifs de Franche-Comté de 1997, qui prend en compte les déplacements routiers dont les origines et les destinations sont Belfort, Montbéliard et Mulhouse. Ainsi on avait :

- 18 100 déplacements par jour de Belfort à Montbéliard (deux sens confondus)
- 1 600 déplacements par jour de Mulhouse à Montbéliard (deux sens confondus)
- 1 400 déplacements par jour de Belfort à Mulhouse (deux sens confondus)

Ces chiffres prennent toute leur importance lorsqu'on les compare aux chiffres des transports en commun (autocars et trains) et montrent la disproportion entre ces différents modes. La voiture reste ultra-dominatrice dans les échanges entre les trois agglomérations.

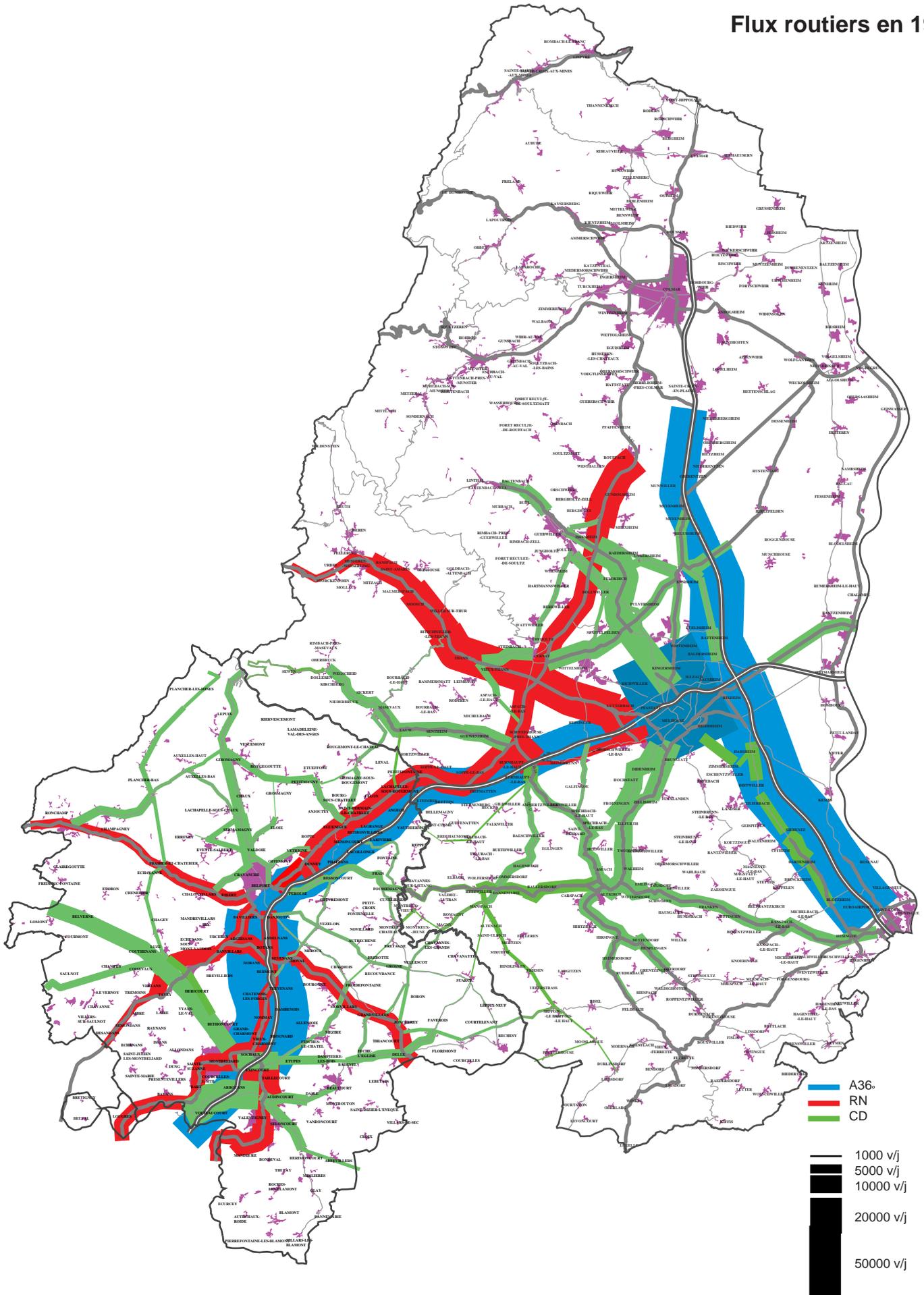
Les motifs de déplacements en voiture :

L'enquête CETE menée en 1996 sur les déplacements en voiture donne des indications sur les échanges domicile-travail, pour affaires professionnelles et autres déplacements (courses, loisirs...) entre les trois villes.

Entre Belfort et Mulhouse : les déplacements pour affaires professionnelles représentent l'essentiel des échanges (58%), les migrations domicile-travail (20%) et les autres déplacements (22%).

Entre Montbéliard et Mulhouse : les échanges pour affaires professionnelles représentent encore 50%, alors que les deux autres motifs se partagent équitablement les autres 50%.

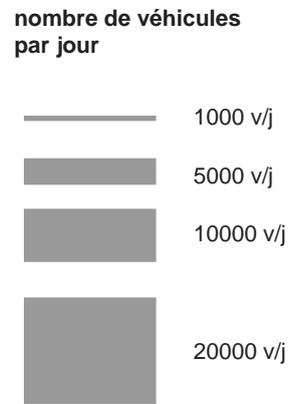
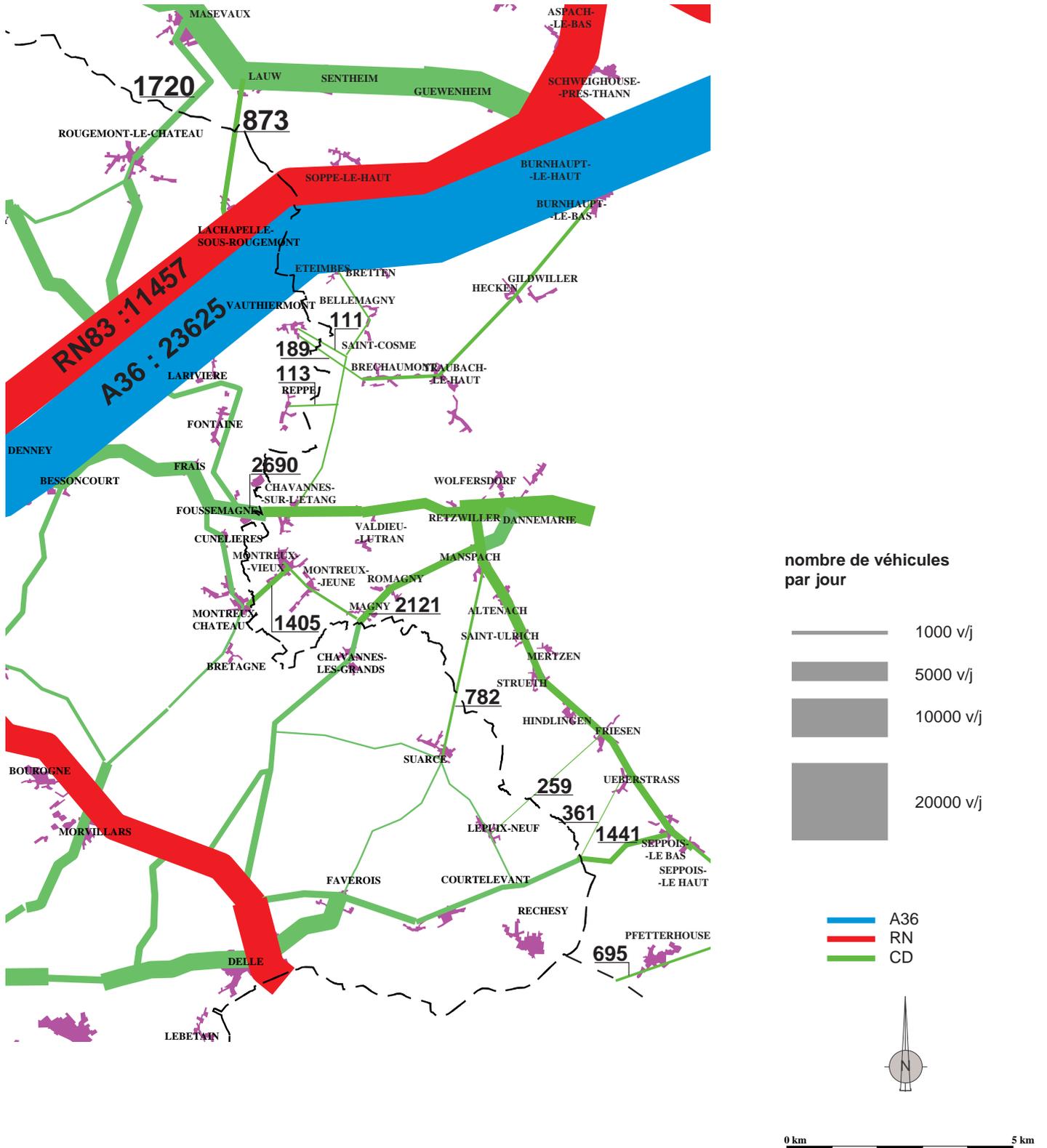
Flux routiers en 1999



Cartographie AUTB octobre 2000

Sources : DDE-CDES
25-68-70-90 / 1999

Flux routiers en limite du Haut-Rhin et du territoire de Belfort



A36
RN
CD



0 km 5 km

Cartographie AUTB 2000

Sources : DDE-CDES
25-68-70-90 /1999

Entre Belfort et Montbéliard : Les liaisons domicile-travail sont les plus nombreuses (39%), alors que les autres motifs représentent 32%. Les déplacements pour affaires professionnelles sont de 28%.

C - La qualité de l'offre en transports collectifs

L'évaluation de la qualité passera par une étude des fréquences des transports en commun, routier ou ferrés, puis par une analyse des temps d'accès. Il sera possible alors d'avoir une idée sur la qualité réelle des réseaux et de connaître les conditions de déplacements. Peut-être pourra-t-on aller ainsi à l'encontre de certaines idées préconçues sur la qualité des échanges en transport en commun et sur le confort supérieur accordé quasi-systématiquement à l'automobile.

1. La fréquence journalière

Il s'agit de considérer ici les fréquences quotidiennes par lignes de bus et de train à partir des trois villes que sont Belfort, Montbéliard et Mulhouse.

1.1. Le transport en commun routier :

La méthode consiste à prendre en compte, à partir des fiches horaires (année 2000) de chacun des réseaux, le nombre d'arrêts quotidiens dont profite chaque commune desservie par une ligne à partir de Belfort, Montbéliard ou Mulhouse. Cela permet donc de constater le nombre de liaisons quotidiennes entre une commune et l'une de ces trois villes. Si d'aventure une commune est desservie par plusieurs lignes, c'est le cumul des arrêts qui sera pris en compte. Afin de demeurer dans un cadre de fonctionnement normal de la ligne, ne seront retenus que les liaisons existantes en semaine hors congés scolaires. Cela signifie que l'on ne s'intéressera qu'aux conditions optimales de liaisons, le service étant réduit les week-ends et durant les vacances.

Les fréquences par tranches horaires permettent d'avoir une idée de la répartition des liaisons selon le moment de la journée. En effet, le reproche est souvent fait aux transports en commun de délaisser certaines tranches horaires, ce qui nuit fortement à la qualité du service. Ces fréquences sont calculées pour chacune des lignes au départ et à l'arrivée de la ville, ce qui signifie qu'elles prennent la totalité de la ligne en considération, sans tenir compte de la non-desserte de l'une ou l'autre commune. Ainsi, sur toute sa longueur, jusqu'à son terminus, la ligne sera cartographiée avec la même couleur.

1.1.1. Les fréquences sur le réseau du Territoire de Belfort :

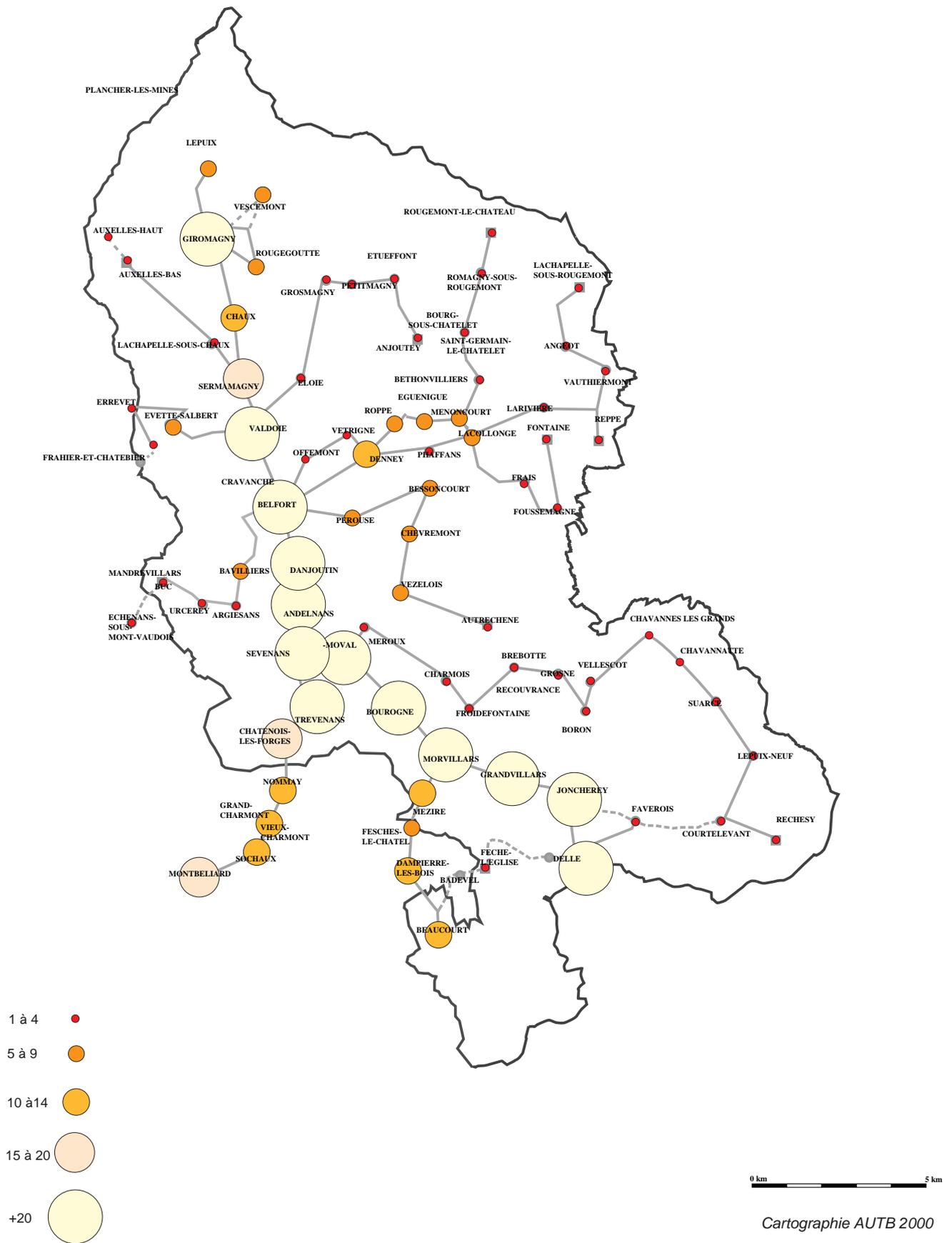
L'analyse des fréquences sur le réseau du Territoire de Belfort montre une certaine disparité, qui ressemble à un déséquilibre. En effet, les axes Giromagny-Belfort et Belfort-Delle se dégagent nettement des autres lignes, avec plus de 20 liaisons quotidiennes. Il faut préciser qu'il s'agit bien de deux axes, puisque le trajet de Giromagny à Delle nécessite un changement d'autocar à Belfort. Ces deux lignes représentent à elles seules 80% du chiffre d'affaire du réseau extra-urbain de la CTRB.

Sur la ligne Belfort-Delle, les communes sont remarquablement bien desservies et si 22 bus desservent Delle, Sevenans, Danjoutin et Andelnans bénéficient de 45 arrêts quotidiens, alors que Trévenans (24 arrêts), Moval (27 arrêts), Morvillars (28 arrêts), Bourogne (28 arrêts) et Joncherey (22 arrêts) figurent toutes parmi les communes les mieux desservies dans le département.

Vers le Nord en direction de Giromagny, le service est moindre : 26 arrêts à Giromagny, 17 à Sermamagny et 13 à Chauv, tout en restant efficace.

A un degré moindre, les liaisons sont bonnes avec Montbéliard (18) via Châtenois-les-Forges (18) et plus moyennes vers Beaucourt (10).

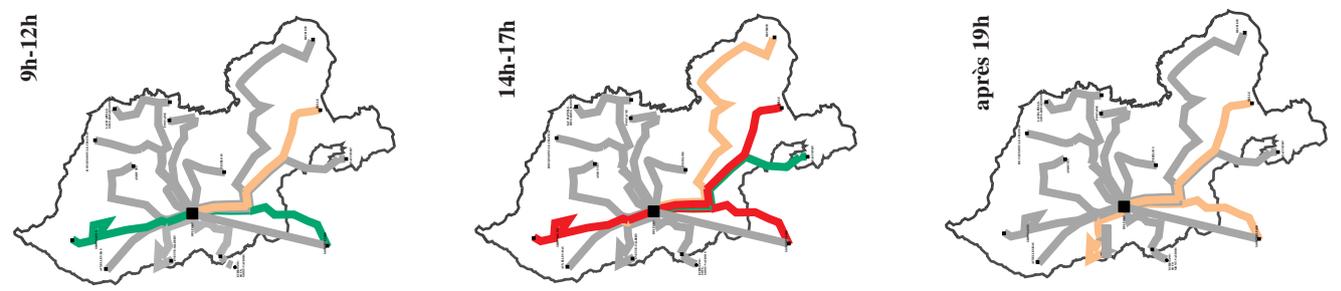
Fréquences quotidiennes des autocars à partir de Belfort



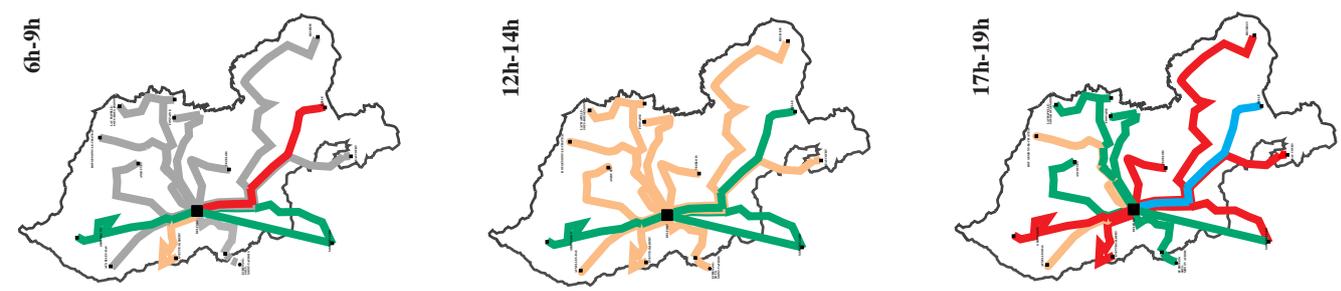
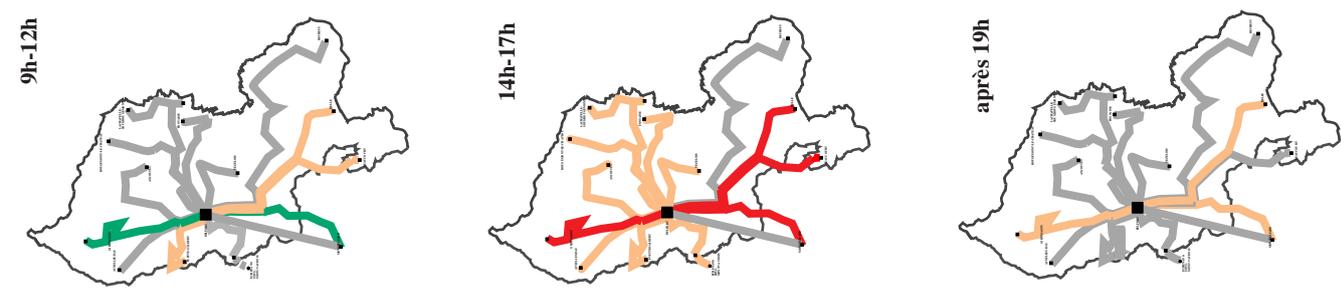
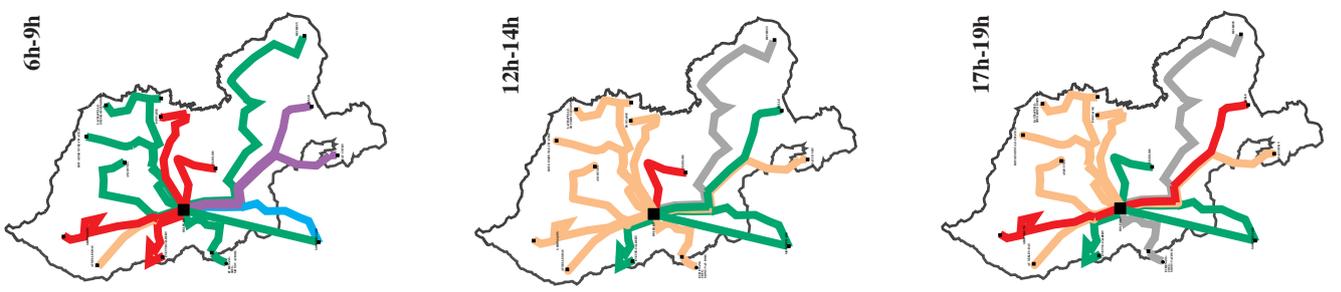
Cartographie AUTB 2000
Sources : CTRB-2000

Fréquence des autocars par tranche horaire

- arrivée Belfort -



- départ Belfort -



0
1
2
3-5
6-8
>8

Source : CTRB-2000 -
Cartographie AUTB 2001

Dans le reste du Territoire, mise à part Denney (12 arrêts), Bessoncourt (12) et Méziré (10), toutes les autres communes sont reliées moins de 10 fois par jour à Belfort, ce qui signifie que les autres lignes du département ne sont que peu fréquentées par les autocars au cours de la journée. Toute la partie Est est très mal desservie, on soulignera particulièrement Fontaine (3 arrêts), Rougemont-le-Château (3 arrêts), Lachapelle-sous-Rougemont (3 arrêts) et Réchézy (1 arrêt).

Les fréquences par tranches horaires :

Au départ de Belfort : le réseau ne fonctionne bien qu'entre 17h et 19h, ce qui correspond aux horaires des migrations pendulaires des actifs et scolaires venant à Belfort chaque jour. Les lignes Belfort-Giromagny et Belfort-Delle fonctionnent dans chaque tranche horaire, alors que la ligne directe vers Montbéliard ne fonctionne qu'en heure de pointe. L'Est du Territoire est mal desservi entre 12h et 17h et pas desservi du tout dans les autres tranches horaires. Après 19h, aucun bus ne circule plus sur l'ensemble du département.

A destination de Belfort : Les principaux flux se concentrent entre 7h et 9h (migrations pendulaires) et à un degré moindre entre 17h et 19h. Il n'existe aucune liaison entre l'Est du Territoire et Belfort durant les matinées et les après-midi.

Comme pour les partances de Belfort, la ligne directe ne fonctionne qu'aux heures de pointe

Cette répartition par tranche horaire souligne les lacunes du réseau de bus dans le Territoire de Belfort. En considérant la population concernée par ce mode de transport, on voit apparaître clairement que le service est rendu principalement aux scolaires, mais que les autres populations captives ne sont pas desservies dans de bonnes conditions. Pour cela, il faudrait pouvoir évaluer les besoins de ces personnes qui n'ont que le bus pour se déplacer, accéder aux services que propose la ville.

1.1.2. Les fréquences sur le réseau haut-rhinois :

L'exercice a été rendu plus difficile du fait que plusieurs compagnies gèrent les lignes, aussi a-t-il fallu solliciter chacune d'entre elles 1.1.2. Les fréquences sur le réseau haut-rhinois :

individuellement, d'une part pour avoir connaissance du réseau et d'autre part pour obtenir les horaires des bus.

Si le réseau haut-rhinois est plus étendu, ce qui est normal vu la surface, la desserte des différentes communes vers Mulhouse n'est pas meilleure. Seule 31 communes sont reliées plus de 10 fois à Mulhouse chaque jour et 5 seulement plus de 20 fois.

De ce réseau se dégagent les lignes Mulhouse-Thann (20 liaisons), Mulhouse-Guebwiller (16 liaisons), Mulhouse - Saint-Louis (14 liaisons) et Mulhouse-Altkirch (11 liaisons). Parmi ces quatre lignes les plus efficaces en matière de fréquences, trois sont en concurrence avec le train, qui dessert les mêmes communes.

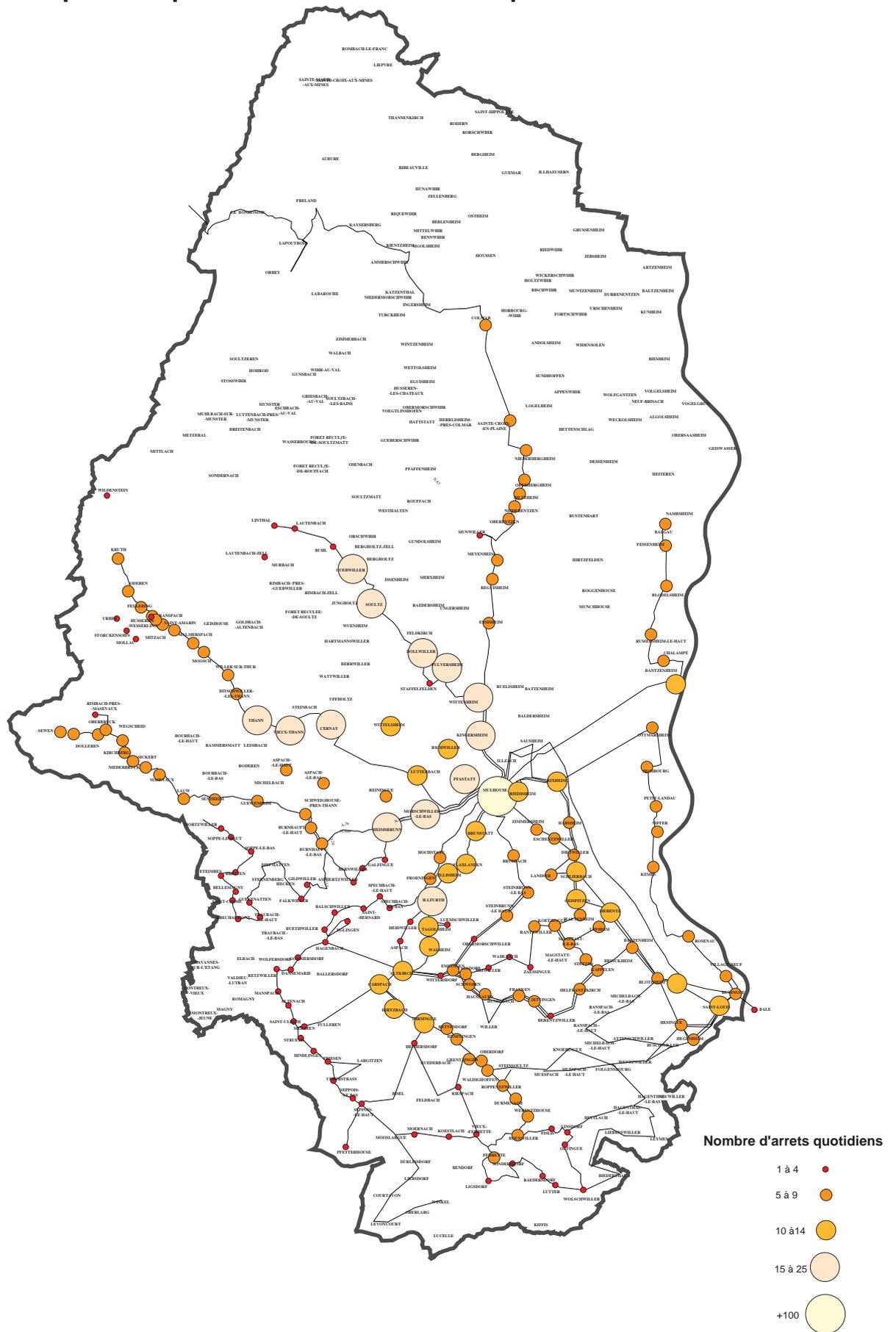
Les autres lignes ont des fréquences quotidiennes moyennes, que ce soit vers Colmar (9 liaisons entre Ensisheim et Mulhouse), la vallée de Masevaux (7 liaisons) ou sur la bande rhénane au nord de Mulhouse (7 liaisons entre Ottmarsheim et Mulhouse) et celles-ci deviennent mauvaises dans le Sundgau, particulièrement dans sa partie Ouest, celle directement contiguë au Territoire de Belfort.

Il faut souligner que l'EuroAirport est relié 10 fois par jour à Mulhouse, par un bus direct à partir de la gare.

Les fréquences par tranches horaires :

Au départ de Mulhouse : A l'instar de ce qui se passe dans le Territoire de Belfort, c'est en fin de journée que le réseau fonctionne avec le plus de fréquences et sur toutes les lignes. Les lignes citées précédemment comme étant les plus performantes en matière de fréquences quotidiennes fonctionnent de manière régulière dans chaque tranche horaire de la journée et l'on

Fréquences quotidiennes des autocars à partir de Mulhouse

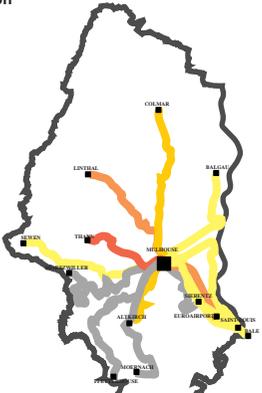


Cartographie AUTB 2000

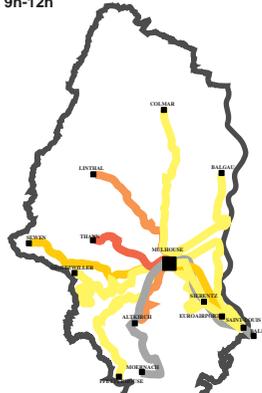
Sources : Transports Kunegel-2000
Transports Chopin -2000

Départ de Mulhouse

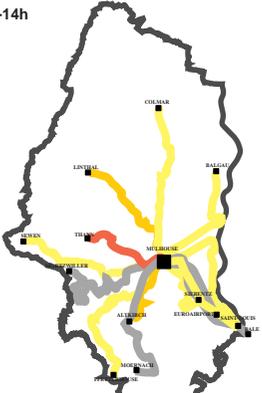
6h-9h



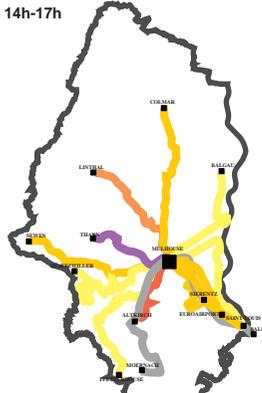
9h-12h



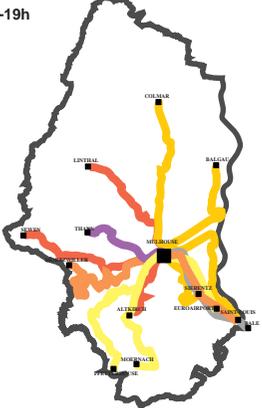
12h-14h



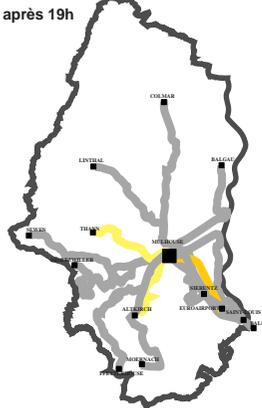
14h-17h



17h-19h

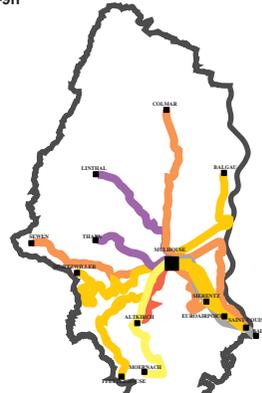


après 19h

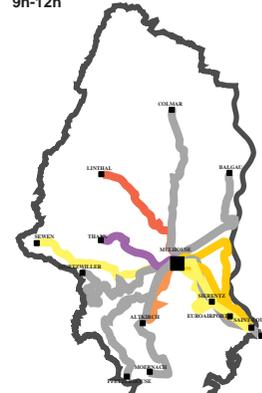


Arrivée à Mulhouse

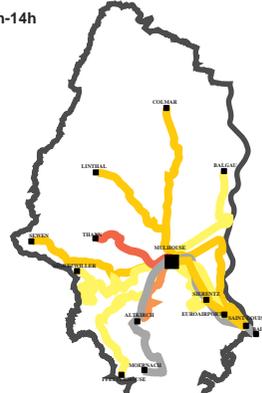
6h-9h



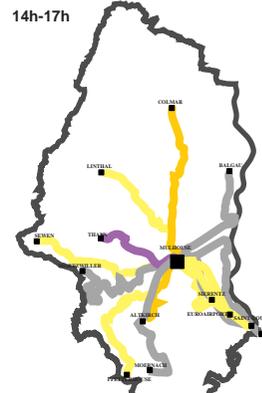
9h-12h



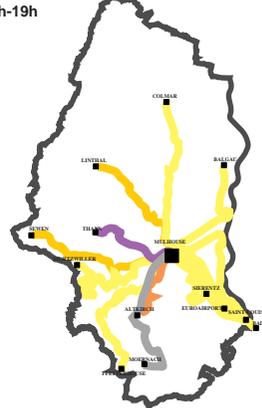
12h-14h



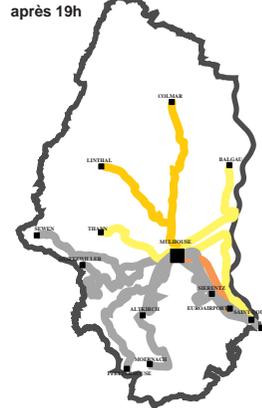
14h-17h



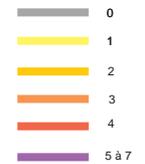
17h-19h



après 19h

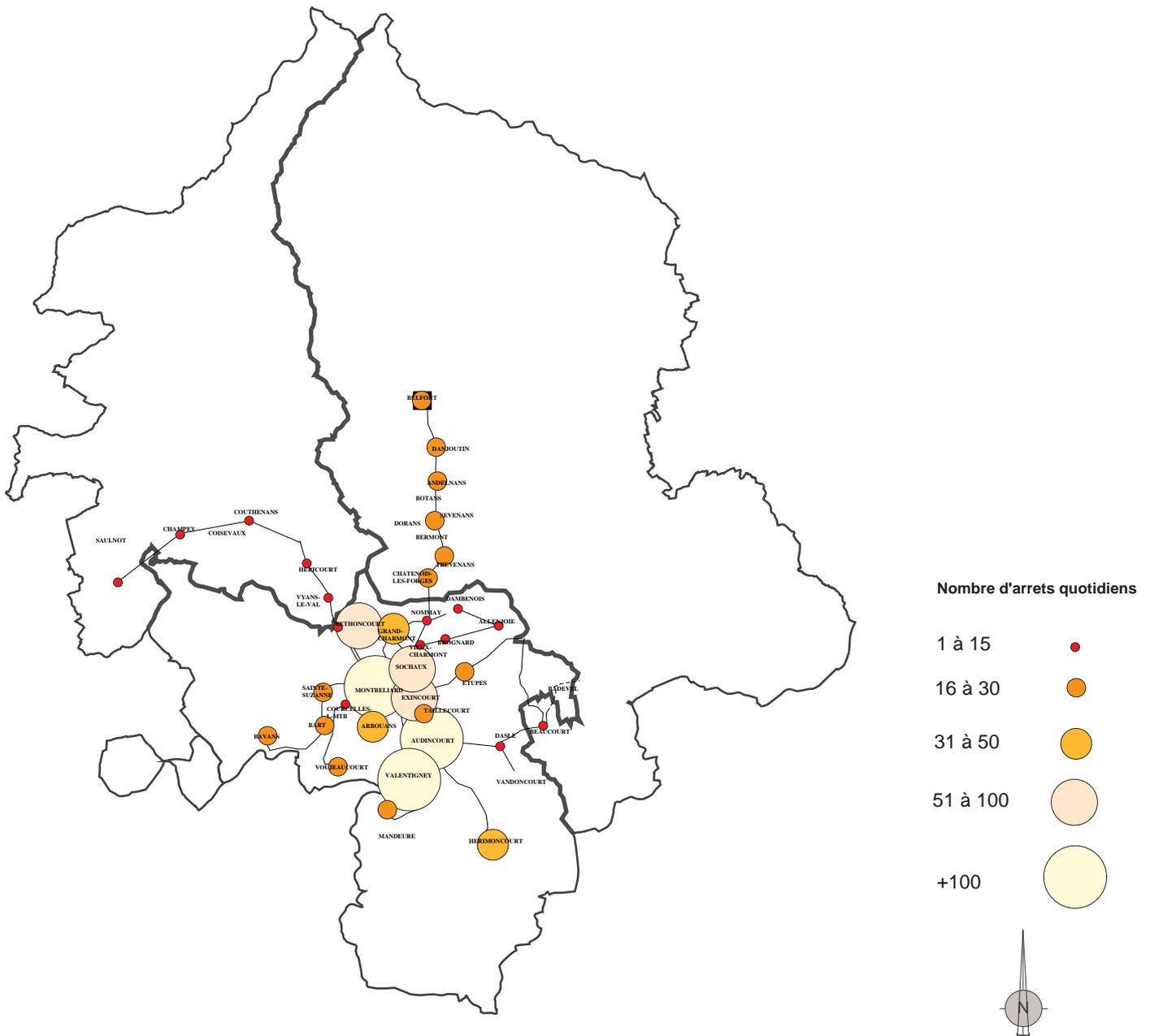


Fréquence des autocars par tranche horaire



Cartographie AUTB 2009
Sources : Transports Kinépolis 2009
Transport Design 2009

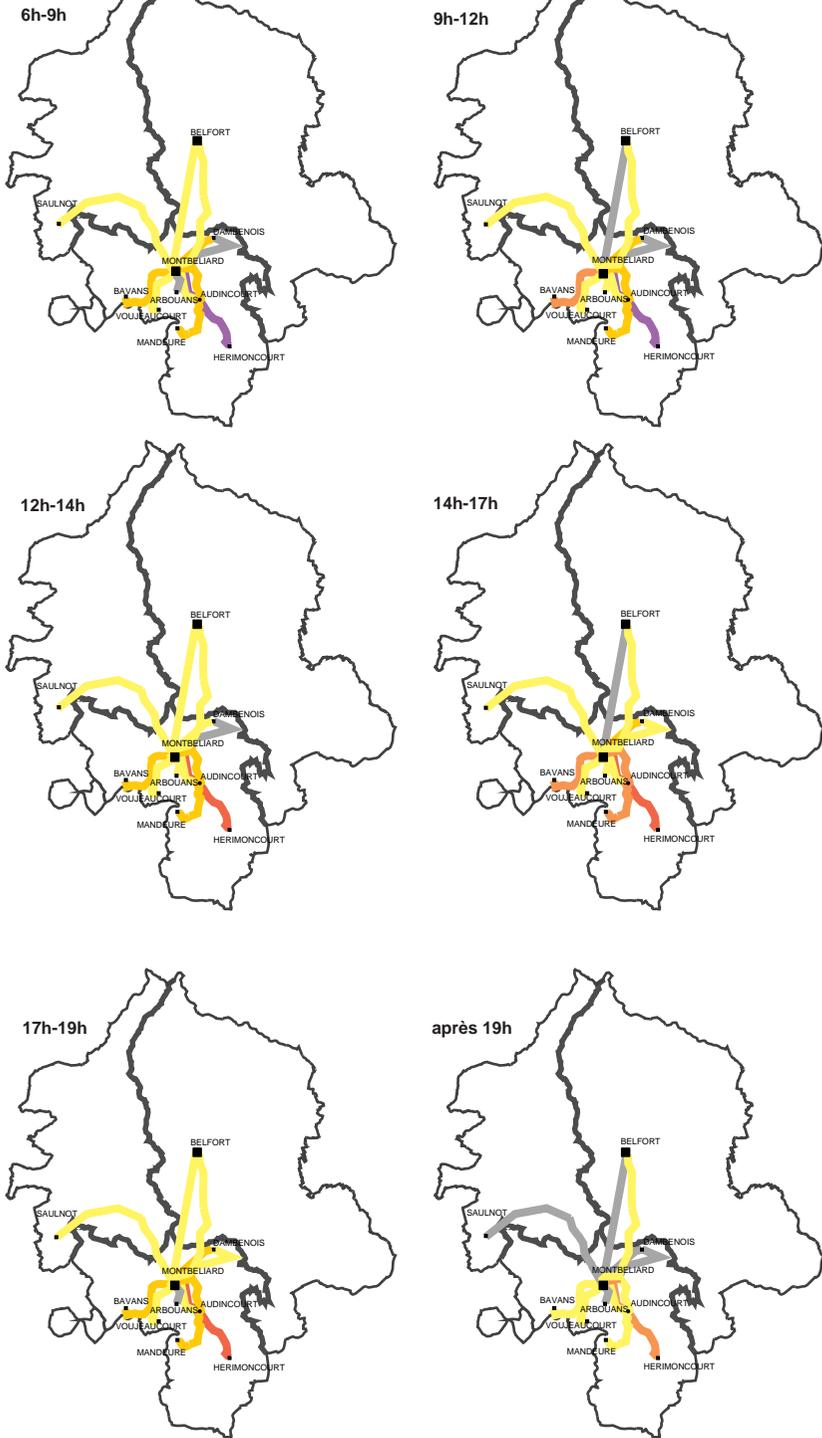
Fréquences quotidiennes des autocars à partir de Montbéliard



Cartographie AUTB 2000

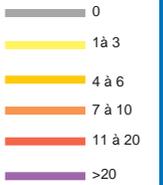
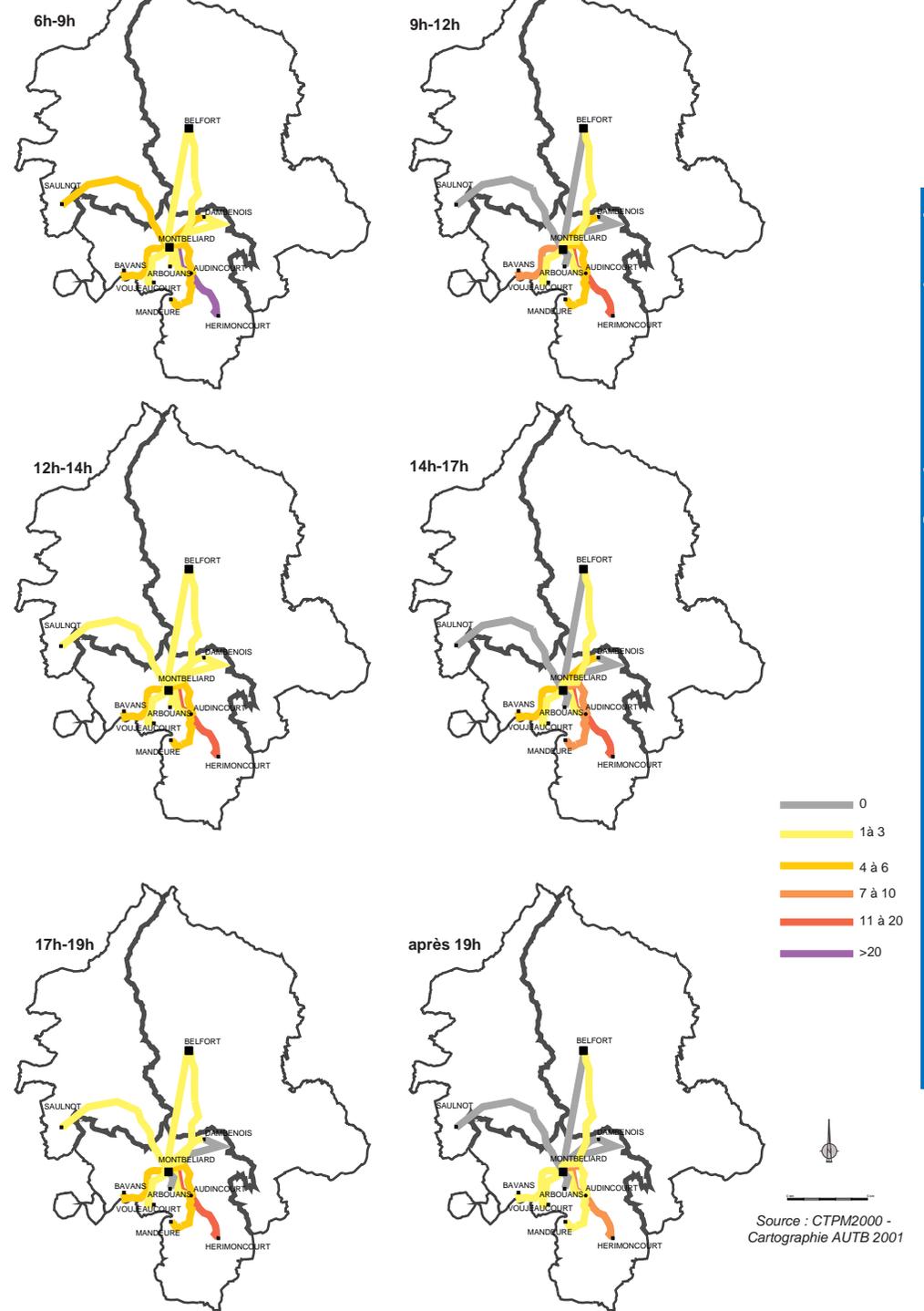
Sources : CTPM-2000

Départ de Montbéliard



Arrivée à Montbéliard

Fréquence des autocars par tranche horaire



Source : CTPM2000 - Cartographie AUTB 2001

souignera particulièrement les liaisons avec Thann et Linthal (via Guebwiller). Contrairement au réseau du Territoire de Belfort, les lignes fonctionnent toutes dans chaque tranche horaire, si l'on excepte les lignes sundgauviennes vers Moernach, Pfetterhouse et Mortzwiller.

Après 19h, il y a encore une liaison vers Thann, vers Altkirch et deux vers l'aéroport.

A destination de Mulhouse, c'est le matin que le réseau fonctionne le mieux. Contrairement à la situation au départ de Mulhouse, des lignes plus nombreuses ne sont pas occupées en matinée et en après-midi, et ce, même si le Sundgau paraît moins délaissé.

Après 19h plusieurs lignes fonctionnent encore : deux liaisons se font encore à partir de Colmar et de Linthal, une depuis Thann et Balgau, alors que trois bus proviennent encore de l'aéroport.

1.1.3. Les fréquences sur le réseau doubiste :

Le fait qu'il s'agisse d'un réseau plus urbain que les deux réseaux précédents oblige à certaines modifications de découpages des tranches de fréquences. En effet, celles-ci sont beaucoup plus importantes et quoiqu'il en soit, incomparables avec celles connues pour les deux autres réseaux.

Un autre problème est survenu, c'est celui de la lisibilité des horaires. Alors que les horaires de la CTRB et des différents transporteurs haut-rhinois se lisaient aisément, ceux de la CTPM sont bien plus compliqués. D'abord parce que les exceptions à certaines circulations sont nombreuses, ensuite parce que les arrêts sont nommés et font abstraction de la localisation sur l'une ou l'autre commune. Enfin, le réseau CTPM est le seul à avoir mis en place un système de taxi-bus (Buxi) pour certaines destinations (Badevel, Vandoucourt). Ces taxis-bus ne sont pas pris en compte dans le système de comptage de fréquences.

C'est vers Valentigney (111 liaisons quotidiennes) et surtout Audincourt (248) que la liaison avec Montbéliard est la meilleure. Bethoncourt (85), Sochaux (85), Exincourt (70) sont également très bien reliées. Pour le reste, les liaisons sont dignes d'un réseau de transports en commun urbain.

Les fréquences par tranches horaires :

Les fréquences étant très élevées, il va de soit que le réseau fonctionne à toute heure de la journée, en direction ou en provenance de Montbéliard.

Conclusion :

Le constat dressé ci-avant démontre que les lignes d'autocars assure un service conséquent pour la desserte des principaux pôles de population dans les trois départements. La grande médiane qui traverse le Territoire de Belfort de Giromagny à Delle en est l'exemple, de même que les lignes haut-rhinoises vers les vallées de Thann et de Guebwiller. En revanche, l'efficacité de la desserte des pôles d'emplois est moins évidente, mais là encore, une étude plus fine par superposition des réseaux avec les zones commerciales et d'activités serait souhaitable.

Les deux réseaux du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin présentent les mêmes carences, une partie de leur territoire étant délaissé. Une grande zone apparaît, de façon flagrante, très mal, voir pas desservie du tout entre Mulhouse et Belfort.

Concernant la répartition des fréquences par tranches horaires, les trois réseaux présentent les mêmes lacunes à partir de 19 heures, où les liaisons deviennent quasiment impossibles. De même, les liaisons entre 9h et 12h et entre 14h et 17h ne sont globalement pas bonnes.

1.2. Le transport par train

La méthode consiste à considérer le nombre d'arrêts quotidiens dans chacune des gares desservies à partir de Belfort, Montbéliard et Mulhouse. Ne sont prises en considération que les liaisons directes d'une gare à une autre. Par souci de cohérence, tous les horaires ont été calculés sur la même journée de semaine, hors congé scolaire : le mardi 16 janvier 2001. Ces calculs ont été effectués à l'aide d'un logiciel d'horaires de trains européens transmis gracieusement par la SNCF.

Les fréquences par tranches horaires ont également été calculées, en prenant en considération non pas la ligne comme précédemment, mais les gares individuellement.

1.2.1. Les fréquences à partir de Belfort :

A partir de Belfort, la liaison est possible en train direct vers 18 gares comprises dans l'aire d'étude. Belfort profite de son positionnement sur les deux grandes lignes Strasbourg-Lyon (6 allers-retours par jour) et Paris-Bâle (9 allers-retours par jour), tout en bénéficiant des lignes TER de Franche-Comté et d'Alsace.

Vers l'Alsace, en plus des liaisons directes avec Mulhouse qui peuvent être considérées comme bonnes (25 liaisons), Belfort est atteignable par toutes les communes situées sur la ligne Belfort-Mulhouse, au moins 3 fois par jour (Brunstatt et Valdieu). Les autres gares de la ligne voient s'arrêter entre 4 et 9 trains quoti-diennement. Cette desserte dans ce secteur géographique compense la faiblesse du réseau d'autocars.

Au sein même de son département, Belfort est reliée à Chèvremont et Petit-Croix 6 fois par jour.

Vers le Doubs, on notera l'excellente liaison avec Montbéliard (32 liaisons) et la bonne liaison avec Héricourt (24), qui va à l'encontre de nombreuses idées reçues concernant le mauvais fonctionnement du réseau TER. Cependant, et même si l'on dépasse les limites de l'étude, on peut noter que la liaison Belfort-Besançon n'est pas bonne. Vers le Nord, le même constat peut être fait par rapport à Colmar, avec seulement 6 liaisons directes (par le réseau grandes lignes).

Les fréquences par tranche horaire

Lorsqu'on observe la répartition de trains par créneaux horaires, on s'aperçoit du même phénomène que celui constaté pour le transport en commun routier, les tranches horaires 9h-12h et 14h-17h sont les plus délaissées.

Au départ de Belfort, les liaisons vers Montbéliard sont bien réparties, certes avec une faiblesse dans la matinée et l'après-midi. En revanche, les tranches de début et de fin de journées voient un véritable cadencement des trains.

Vers Mulhouse, c'est surtout après 17h que les trains sont nombreux.

A l'arrivée de Belfort, la lacune de la tranche de l'après-midi est moins franche, mais elle demeure tout de même. Les trains entre 19h et 6 h sont nombreux.

En provenance de Montbéliard et Mulhouse, la répartition est à nouveau bonne, avec des liaisons plus nombreuses en début et en fin de journées.

Pour les autres destinations, les répartitions se font dans toutes les tranches, exceptées 9h-12h et 14h-17h.

Enfin, contrairement aux bus, les trains circulent entre 19h et 6h du matin.

1.2.2. Les fréquences à partir de Montbéliard :

Montbéliard ne bénéficie pas d'un positionnement aussi favorable que Belfort sur le réseau ferroviaire. A l'écart de la ligne Paris-Bâle, mais bénéficiant tout de même de la liaison Strasbourg-Lyon, le nombre de gares accessibles par train direct dans l'aire d'étude s'en ressent. On ne peut atteindre que cinq gares à partir de Montbéliard et on assiste donc là à une véritable déconnexion des réseaux, contrairement à Belfort située en bout de ligne du réseau alsacien et du réseau franc-comtois. Montbéliard se trouve ainsi plus tourné vers la Franche-Comté que vers l'Alsace, avec laquelle la seule liaison réellement efficace demeure la route.

A partir de Montbéliard, 34 trains se dirigent vers Belfort et 25 vers Héricourt. Les autres fréquences sont faibles, 6 liaisons vers Mulhouse, 5 vers Voujeaucourt et 2 vers Champagny.

Les fréquences par tranche horaire :

Au départ de Montbéliard : les liaisons vers Belfort et Héricourt sont bien réparties dans la journée. Il n'y a aucune liaison vers Mulhouse avant 9h et une par tranche horaire pour le reste de la journée.

A l'arrivée, les liaisons sont les mêmes que précédemment pour Belfort et Héricourt. La tranche 14h-17h ne voit pas arriver d'autres trains que ceux en provenance de ces deux villes.

Fréquence des trains à partir de Belfort



0 5km
 Cartographie AUTB 2000
 Sources : SNCF 2000

Fréquence des trains par tranche horaire

Départ de Belfort
Horaires SNCF valables du 3/12/2000 au 5/06/201

	6h-9h	9h-12h	12h-14h	14h-17h	17h-19h	19h-6h
Voujaucourt	1	0	1	1	2	0
Montbéliard	7	3	5	3	5	9
Héricourt	5	2	4	2	4	7
Champagney	2	1	1	0	2	0
Chevremont	2	0	2	0	2	0
Petit Croix	2	0	2	0	2	0
Montreux-Vieux	2	0	2	0	2	2
Valdieu	2	0	1	0	0	0
Dannemarie	2	0	2	0	2	2
Ballersdorf	2	0	2	0	1	1
Altkirch	3	0	2	0	2	2
Walheim	1	0	1	0	1	1
Tagolsheim	2	0	1	0	2	1
Illfurth	2	0	2	0	2	2
Zillisheim	2	0	2	0	2	1
Flaxlanden	1	0	1	0	0	2
Brunstatt	2	0	1	0	0	0
Mulhouse	4	2	3	3	6	7
Colmar	1	1	1	1	1	1



Arrivée à Belfort
Horaires SNCF valables du 3/12/2000 au 5/06/201

	6h-9h	9h-12h	12h-14h	14h-17h	17h-19h	19h-6h
Voujaucourt	3	0	1	0	0	1
Montbéliard	6	4	4	5	5	10
Héricourt	5	3	3	2	4	8
Champagney	1	0	1	0	2	0
Chevremont	2	0	1	0	1	1
Petit Croix	2	0	1	1	3	2
Montreux-Vieux	2	0	1	1	3	2
Valdieu	0	0	1	0	2	1
Dannemarie	2	0	1	1	3	2
Ballersdorf	1	0	1	0	0	2
Altkirch	2	0	1	1	3	2
Walheim	1	0	0	0	2	1
Tagolsheim	1	1	0	0	2	1
Illfurth	2	0	1	1	2	2
Zillisheim	2	0	0	1	2	0
Flaxlanden	0	0	0	0	2	1
Brunstatt	0	0	0	0	2	1
Mulhouse	4	2	3	4	4	7
Colmar	1	1	1	1	0	2



Fréquence des trains à partir de Montbéliard



Cartographie AUTB 2000
Sources : SNCF 2000

Fréquence des trains par tranche horaire

Départ de Montbéliard
Horaires SNCF valables du 3/12/2000 au 5/06/201

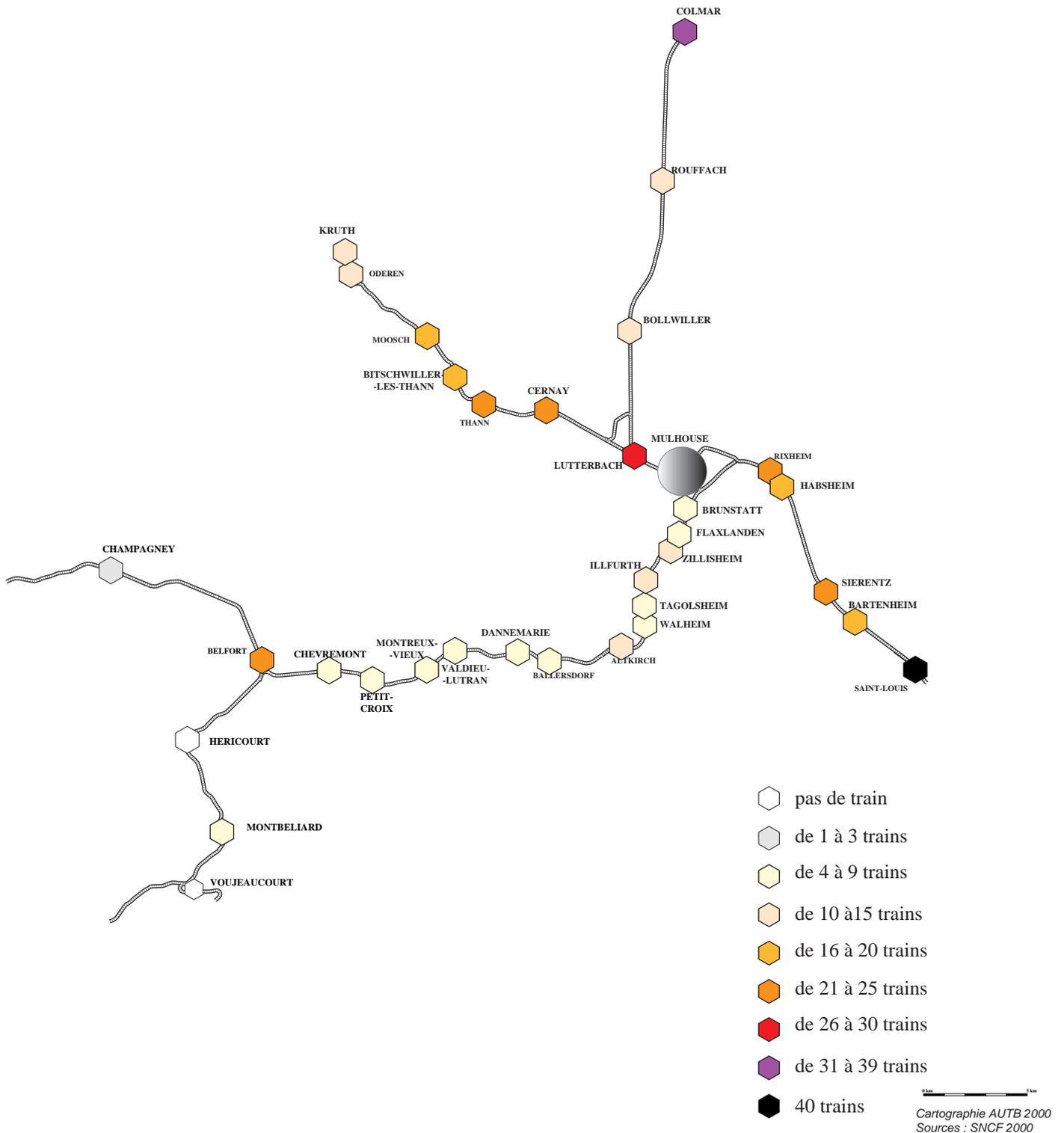
	6h-9h	9h-12h	12h-14h	14h-17h	17h-19h	19h-6h
Belfort	6	4	4	5	5	10
Voujaucourt	1	0	1	1	2	0
Héricourt	5	3	3	3	3	8
Champagney	1	0	0	0	1	0
Mulhouse	0	1	1	1	1	2
Colmar	0	1	1	1	1	2



Arrivée à Montbéliard
Horaires SNCF valables du 3/12/2000 au 5/06/201

	6h-9h	9h-12h	12h-14h	14h-17h	17h-19h	19h-6h
Belfort	8	3	4	4	4	9
Voujaucourt	3	0	1	0	0	1
Héricourt	6	2	3	3	3	7
Champagney	1	0	0	0	0	0
Mulhouse	1	1	1	0	1	2
Colmar	1	1	1	0	1	2

Fréquence des trains à partir de Mulhouse



Fréquence des trains par tranche horaire

Départ de Mulhouse Horaires SNCF valables du 3/12/2000 au 5/06/201

	6h-9h	9h-12h	12h-14h	14h-17h	17h-19h	19h-6h
Belfort	5	1	3	5	4	6
Montbéliard	1	1	1	1	0	2
Chevremont	2	0	1	0	1	1
Petit Croix	2	0	1	2	3	1
Montreux-Vieux	2	0	1	2	3	1
Valdieu	0	0	1	0	1	2
Dannemarie	2	0	1	2	3	1
Ballersdorf	1	0	1	0	3	1
Altkirch	3	0	2	3	4	2
Walheim	1	0	1	1	3	2
Tagolsheim	2	0	1	1	3	2
Illfurth	2	0	2	3	3	2
Zillisheim	2	0	1	2	3	2
Flaxlanden	2	0	1	1	3	2
Brunstatt	0	0	1	1	3	2
Colmar	10	3	4	5	6	6
Rixheim	5	1	2	4	3	6
Habsheim	3	1	2	4	3	6
Sierentz	5	1	2	4	3	6
Bartenheim	3	1	2	4	3	5
Saint-Louis	9	4	4	6	6	11
Lutterbach	5	1	4	5	7	6
Cernay	5	1	3	4	6	5
Thann	5	1	3	4	6	5
Bitschwiller	3	1	2	3	4	3
Moosch	3	1	2	3	4	4
Oderen	3	1	2	2	3	2
Kruth	3	1	2	2	3	3
Bollwiller	4	0	2	1	3	1
Rouffach	4	0	2	1	3	1



Arrivée à Mulhouse Horaires SNCF valables du 3/12/2000 au 5/06/201

	6h-9h	9h-12h	12h-14h	14h-17h	17h-19h	19h-6h
Belfort	5	2	3	3	3	9
Montbéliard	1	1	1	1	0	2
Chevremont	2	0	1	1	1	1
Petit Croix	2	0	1	1	1	1
Montreux-Vieux	3	0	1	1	1	2
Valdieu	2	0	0	1	0	0
Dannemarie	3	0	1	1	1	2
Ballersdorf	3	0	1	1	1	0
Altkirch	5	0	2	2	1	4
Walheim	3	0	1	1	1	0
Tagolsheim	4	0	1	1	1	1
Illfurth	4	0	2	0	1	2
Zillisheim	4	0	2	1	1	1
Flaxlanden	4	0	1	1	0	0
Brunstatt	3	0	1	1	0	0
Colmar	7	4	4	5	6	11
Rixheim	5	3	3	2	4	5
Habsheim	5	3	3	1	4	4
Sierentz	5	3	3	2	4	5
Bartenheim	4	3	3	1	3	4
Saint-Louis	10	5	5	3	7	9
Lutterbach	8	3	3	3	5	6
Cernay	8	2	2	3	5	4
Thann	8	2	2	3	5	4
Bitschwiller	7	1	2	2	3	3
Moosch	7	1	2	2	3	3
Oderen	4	1	2	2	2	2
Kruth	5	1	2	2	2	2
Bollwiller	2	1	1	1	2	3
Rouffach	2	1	1	1	2	3



1.2.3. Les fréquences à partir de Mulhouse :

C'est incontestablement Mulhouse la ville la mieux desservie, puisque 27 gares lui sont reliées. Dans ce réseau de l'aire d'étude, seules les gares de Voujeaucourt et de Héricourt ne sont pas reliées directement à Mulhouse.

Sur le réseau alsacien, on observe les efforts d'amélioration des liaisons ferroviaires consentis par le Conseil régional d'Alsace et la SNCF. Les fréquences sont très élevées en direction de Saint-Louis (40 liaisons quotidiennes), Colmar (34) et Thann (24). Cette efficacité du réseau s'affaiblit néanmoins en direction d'Altkirch (14), mais des gares comme Illfurth (12), Bollwiller (11) ou Rouffach (11) bénéficient d'une bonne desserte, jumelée d'ailleurs par celle des autocars pour les deux premières.

On notera aussi la gare de Kruth, située en amont de la vallée de Thann qui est desservie 14 fois par jour.

La ligne vers Belfort a déjà été abordée précédemment, mais elle vient compléter la qualité de ce réseau. Au vu de ces fréquences, on ne peut que déplorer l'abandon des lignes vers Masevaux et vers Guebwiller, même si cette dernière destination pourrait revoir le jour dans le futur.

Les fréquences par tranche horaire

Au départ de Mulhouse : Entre 6h et 9h, seules les destinations de Valdieu et Brunstatt ne sont pas effectuées et les fréquences sont fortes vers Saint-Louis et la vallée de Thann jusqu'à Kruth. Les liaisons directes et omnibus jusqu'à Belfort sont moins nombreuses, même si on peut atteindre Belfort par 5 trains différents.

Entre 9h et 12h, seul un train circule vers Saint-Louis en desservant toutes les gares du parcours, un train dessert la vallée de Thann et un train direct dessert Belfort et Montbéliard. Le reste de la journée, toutes les lignes fonctionnent et quasiment toutes les gares sont desservies dans chacune des tranches horaires. Entre 17h et 19h, aucun train en partance de Montbéliard n'est observé. Après 19h, la liaison avec Saint-Louis reste très bonne, de même que celle avec Thann.

A l'arrivée de Mulhouse : 5 trains arrivent de Belfort entre 6h et 9h et 10 en provenance de Saint-Louis. Dans ce créneau horaire, on peut arriver à Mulhouse de n'importe quelle gare de l'aire d'étude. Les trains en provenance de Saint-Louis restent bien répartis tout au long de la journée et de la soirée, alors que les gares desservies par omnibus sur la ligne de Belfort souffrent de la carence des heures creuses.

Conclusion

Mulhouse fait figure de véritable carrefour en matière de transport ferroviaire. Elle profite, comme Belfort de son positionnement sur les deux grandes lignes nationales, mais surtout, elle bénéficie de la politique régionale en matière de transport collectif.

Dans le cadre des échanges entre le Sud de l'Alsace et le Nord-Est de la Franche-Comté, on peut constater que Mulhouse et Belfort sont bien reliées, même au vu de la répartition de trains dans la journée. En revanche, Belfort est mal relié au reste de l'Alsace, particulièrement à Colmar et Strasbourg.

Entre Belfort et Montbéliard, on insistera sur la fréquence forte des liaisons et leur bonne répartition dans la journée. Sur la base de ce critère, on comprend difficilement le faible engouement des usagers pour le train et cela ne s'explique pas par la concurrence de la ligne directe mise en place entre ces deux villes de gare à gare également. En fait, une partie de la réponse pourrait provenir des accès difficiles à partir de la gare vers les zones d'habitat et d'emplois.

Enfin, Montbéliard semble résolument tourné vers la Franche-Comté et Besançon, l'Alsace lui étant difficilement accessible par le train.

2. Les temps de trajet

“ L’homme vit dans un espace qu’il visualise comme son territoire. Pas strictement comme sa propriété mais comme arène de son action. L’utilisation du territoire nécessite des déplacements qu’on peut faire à pied ou à l’aide de “ prothèses ”, d’outils, d’une sophistication croissante : la bicyclette, la voiture, le train, l’avion, le bateau, ... Si l’on observe ces instruments de déplacement dans leur séquence historique, on voit que l’on peut les ordonner selon un seul paramètre : la vitesse qu’ils permettent ” (Marchetti, 1991).

La vitesse est déterminante dans les échanges, parce qu’elle détermine le choix modal. Les progrès de la vitesse ne permettent pas de gagner du temps, mais d’augmenter la portée spatiale des déplacements en maintenant le “ budget-temps ” d’un individu.

2.1. Les temps de trajet en autocar et en voiture

Il s’agit de considérer les temps de trajet nécessaires pour se rendre d’une des trois villes vers une commune desservie par un équipement de transport en commun. Les temps de trajet sont calculés à partir des horaires de départ de Belfort, Montbéliard ou Mulhouse et d’arrivée dans chaque commune concernées. L’exercice consiste à calculer les temps de trajet en autocar et en train. Les temps retenus sont les temps de trajet les plus courts et cette étude ne tient donc compte, ni des temps moyens, ni des temps les plus longs. Enfin, nous ne considérons ici, dans un premier temps que les liaisons directes.

Afin de pouvoir comparer les temps de trajet en transport en commun avec la voiture, réputée plus rapide, les temps de trajet en voiture ont été effectués à partir des gares de Belfort, Montbéliard et Mulhouse sur les mêmes itinéraires. Pour cela, le logiciel “ Route 66 ” a été utilisé et préalablement calibré en fonction des vitesses moyennes réelles possibles sur les différentes routes. Ces temps

calculés présentent toutefois certaines lacunes, particulièrement en milieu urbain où la vitesse est aléatoire. Ce problème est très prégnant lorsque l’on considère l’accessibilité aux communes péri-urbaines et rend les résultats moins fiables. Pour le pallier, des tests ont été effectués sur certains parcours.

La méthode cartographique utilisée est la méthode des enveloppes, chaque commune étant intégrée à une zone correspondant à une fourchette de temps. Les limites de ces enveloppes ne sont pas positionnées précisément selon le temps de trajet, ce qui différencie cette méthode de celle des isochrones.

2.1.1. Les temps de trajet dans le Territoire de Belfort :

En voiture, l’essentiel du Territoire est accessible en moins de 30 minutes à partir de Belfort, seule la partie Sud-Est étant à plus de 30 minutes, sans toutefois dépasser 40 minutes. Cette facilité d’accès sera renforcée par les projets de la RN19. Vers le Nord, Giromagny est à moins de 20 minutes, mais tout le secteur plus au Nord s’approche de 30 minutes. La limite des moins de 20 minutes dépasse les limites départementales vers l’Ouest dans le département de la Haute-Saône.

En autocar, les temps de trajet sont plus longs, mais la différence n’est pas aussi marquante que l’on pourrait le penser. En moins de 30 minutes on atteint Giromagny, Montbéliard, Joncherey et Foussemagne.

La carte des différences entre les temps de trajet en autocar et en voiture montre que ceux-ci ne sont conséquents qu’en bout de réseau. A proximité de Belfort, c’est-à-dire jusqu’à Morvillars, les temps de trajet sont identiques. Les lignes Belfort-Giromagny et Belfort-Delle présentent des écarts de moins de 10 minutes avec la voiture d’un bout à l’autre de la ligne. Connaissant la fréquence importante des dessertes, cette ligne paraît donc très efficace. En dehors de cette ligne, les différences sont marquantes vers Fontaine et Rougemont-le-Château (20 à 24 minutes), Lachapelle-sous-Rougemont (25 à 30 minutes) en

particulier. Ces trois communes sont d'autant moins bien reliées à Belfort que les fréquences de desserte sont très insuffisantes.

On voit se dessiner le même phénomène que pour les fréquences, en ce sens que les communes de l'Est du département souffrent d'une desserte de moins bonne qualité.

2.1.2. Les temps de trajet dans le Doubs :

Les temps d'accès à la gare de Montbéliard sont ici très réduits du fait d'une faible étendue spatiale du réseau de bus.

En autocar, le réseau aux caractéristiques purement urbaines et étendu sur des longueurs modestes donne une majorité des communes à moins de 20 minutes. C'est vers la Haute-Saône que les liaisons sont les plus longues, mais aussi vers Dasle et Vandoncourt, ces deux communes n'étant pourtant pas loin de Montbéliard. Les communes du Territoire de Belfort au Sud de Belfort sont à plus de 20 minutes.

En voiture, les temps sont donc très restreints, ne dépassant pas les 30 minutes.

En comparant les temps de trajet, on voit apparaître Vyans-le-Val, Sochaux, Exincourt, Voujeaucourt et Audincourt aux mêmes temps d'accès quel que soit le mode de transport utilisé. En revanche, des grands écarts existent avec Dasle, Taillecourt, Saulnot et Beaucourt, où la voiture se montre nettement plus rapide.

2.1.3. Les temps de trajet dans le Haut-Rhin :

Dans le Haut-Rhin, les plus grandes distances couvertes vont augmenter les écarts des déplacements selon qu'ils soient effectués en voiture ou en autocar.

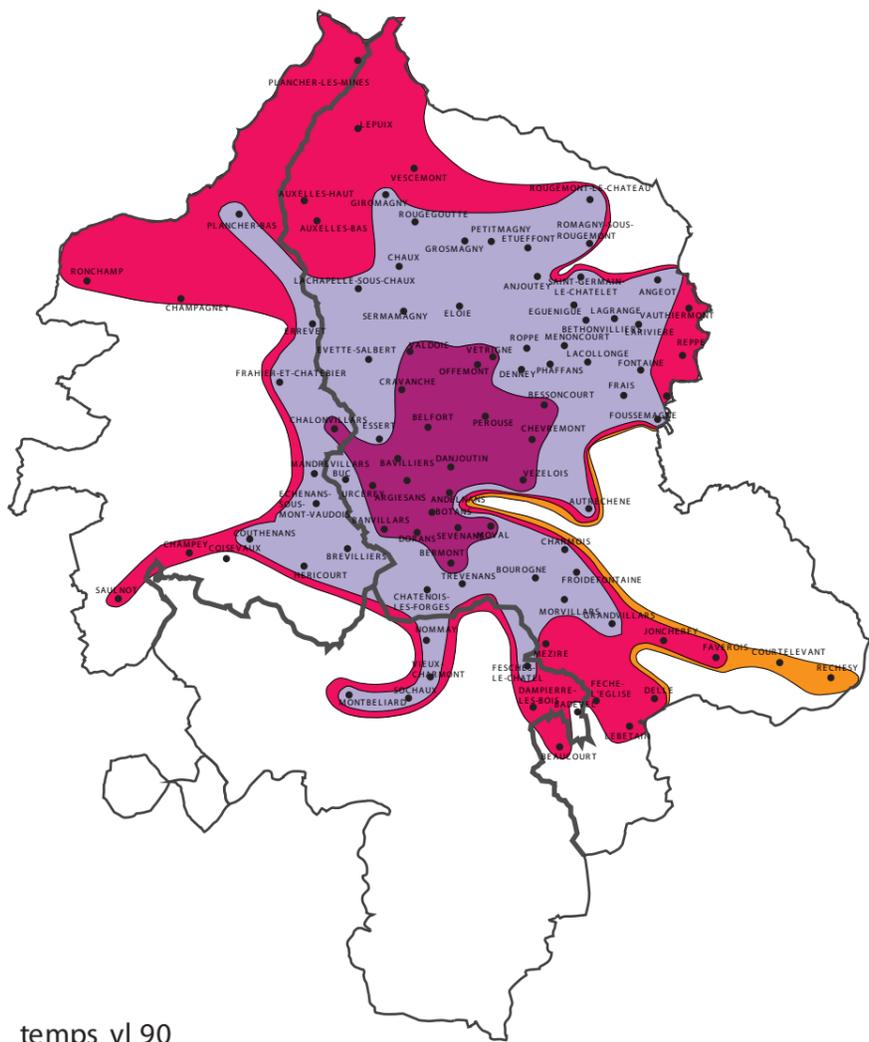
En voiture, ce sont les fonds de vallées vosgiennes et le Sud du Sundgau (Jura alsacien) qui sont les plus éloignés en temps, l'essentiel du département étant accessible en moins de 30 minutes à partir de Mulhouse. La zone accessible en moins de 20 minutes est aussi relativement étendue, prouvant par-là, la qualité des routes en périphérie de Mulhouse : 202 voies vers Thann et Guebwiller, autoroute vers Saint-Louis et Ottmarsheim.

En transport en commun routier, les trajets sont longs vers le Sundgau et les vallées vosgiennes, allant jusqu'à 100 minutes. En comparant les temps mis en voiture, on constate tout de même que les temps sont presque équivalents (inférieurs à 10 minutes) sur une partie de la façade Est du département. Dès l'entrée des vallées vosgiennes, les différences de temps deviennent fortes et s'accroissent progressivement.

Temps de trajet en voiture à partir de Belfort

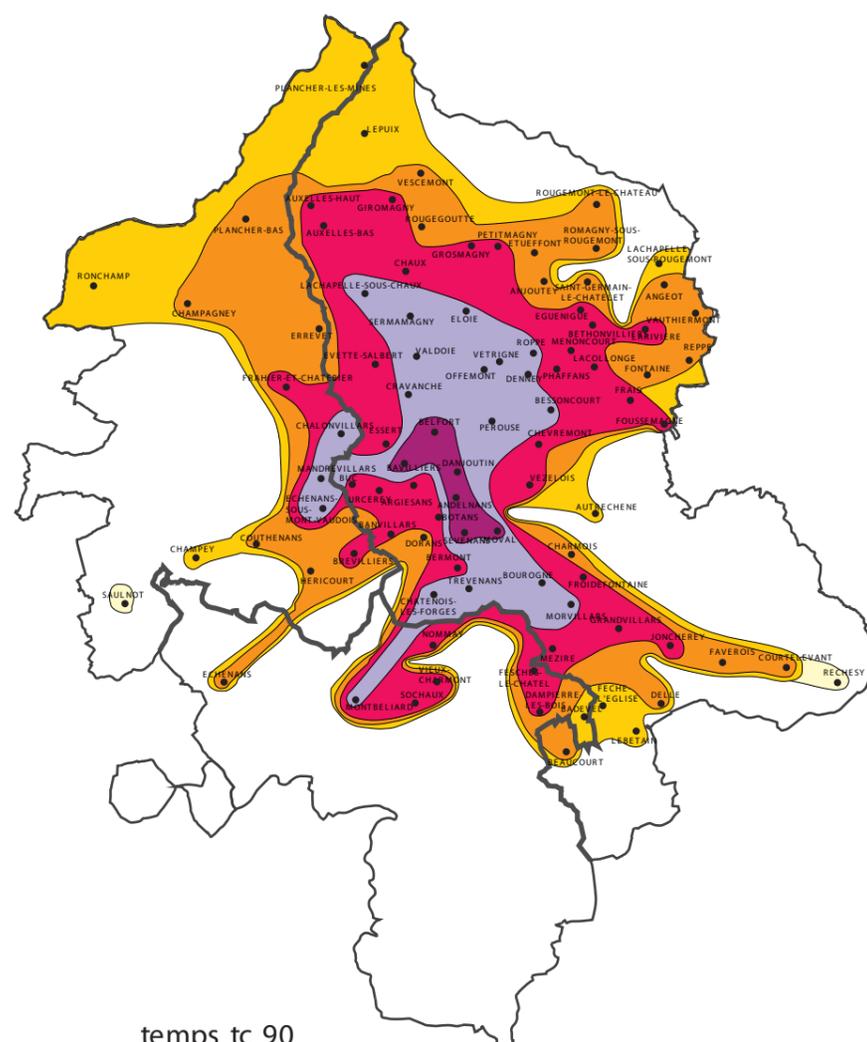
Temps de trajet en autocar à partir de Belfort

Différence de temps de trajet entre la voiture et l'autocar à partir de Belfort



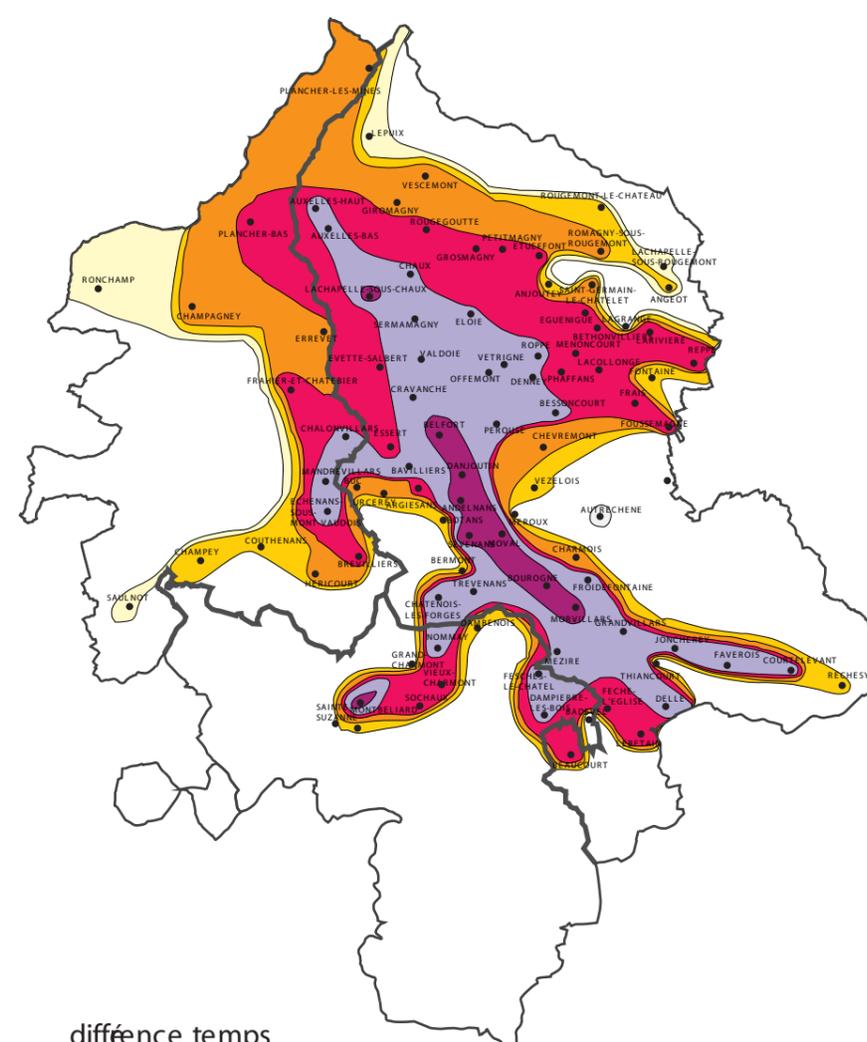
temps vl 90
en minutes

- <10
- 10-19
- 20-29
- 30-39



temps tc 90
en minutes

- <10
- 10-19
- 20-29
- 30-39
- 40-49
- 50-60



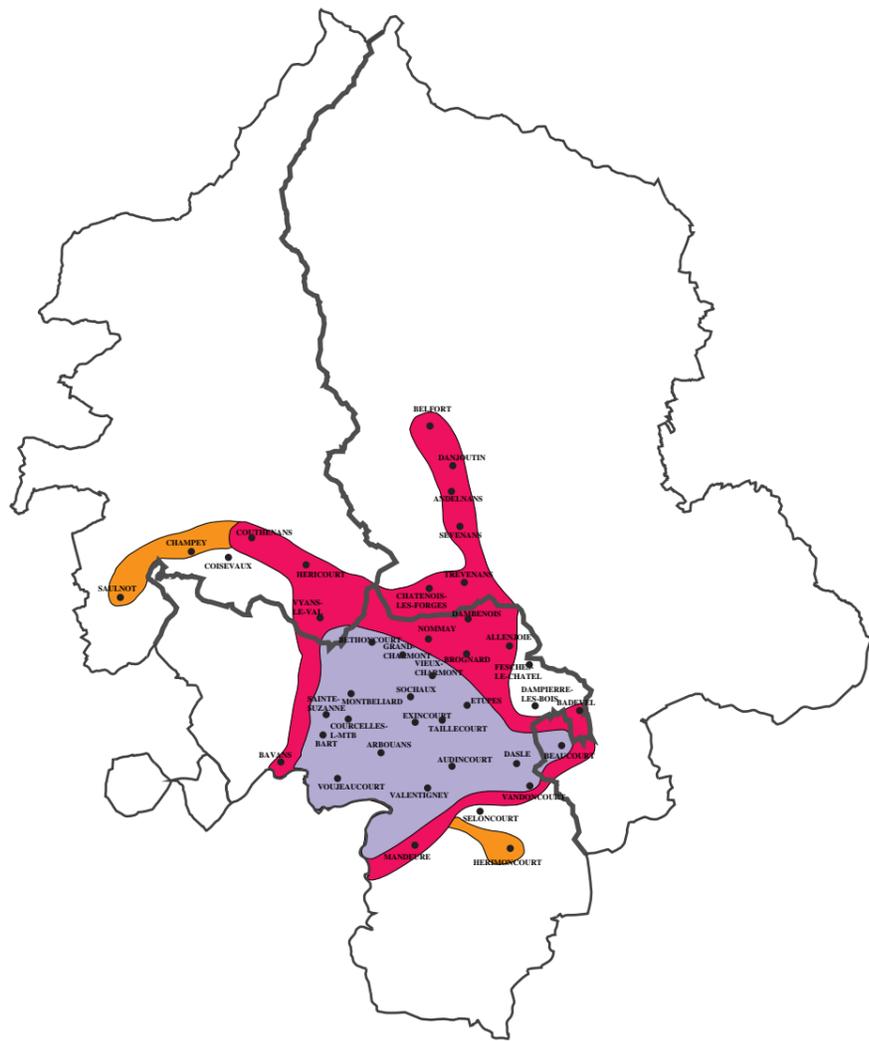
différence temps
vl/tc 90
en minutes

- même temps
- <10
- 10-14
- 15-19
- 20-24
- 25-29
- 30-34

Temps de trajet en voiture à partir de Montbéliard

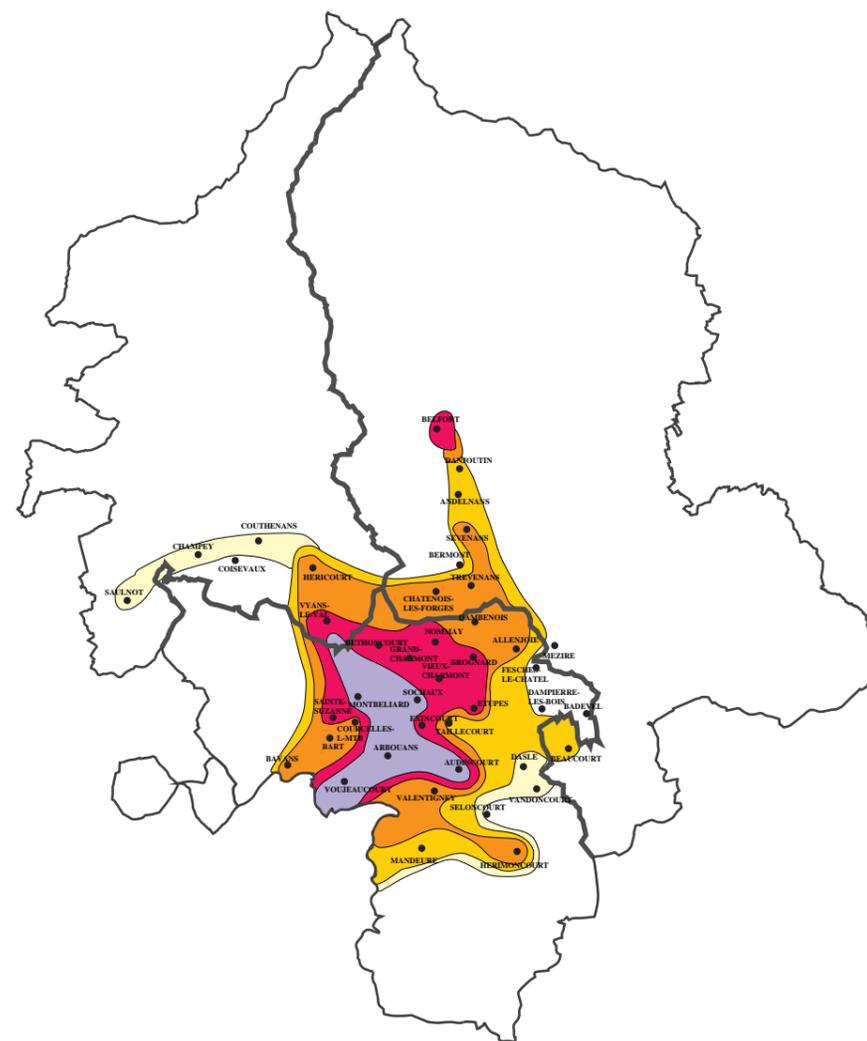
Temps de trajet en autocar à partir de Montbéliard

Différence de temps de trajet entre la voiture et l'autocar à partir de Montbéliard



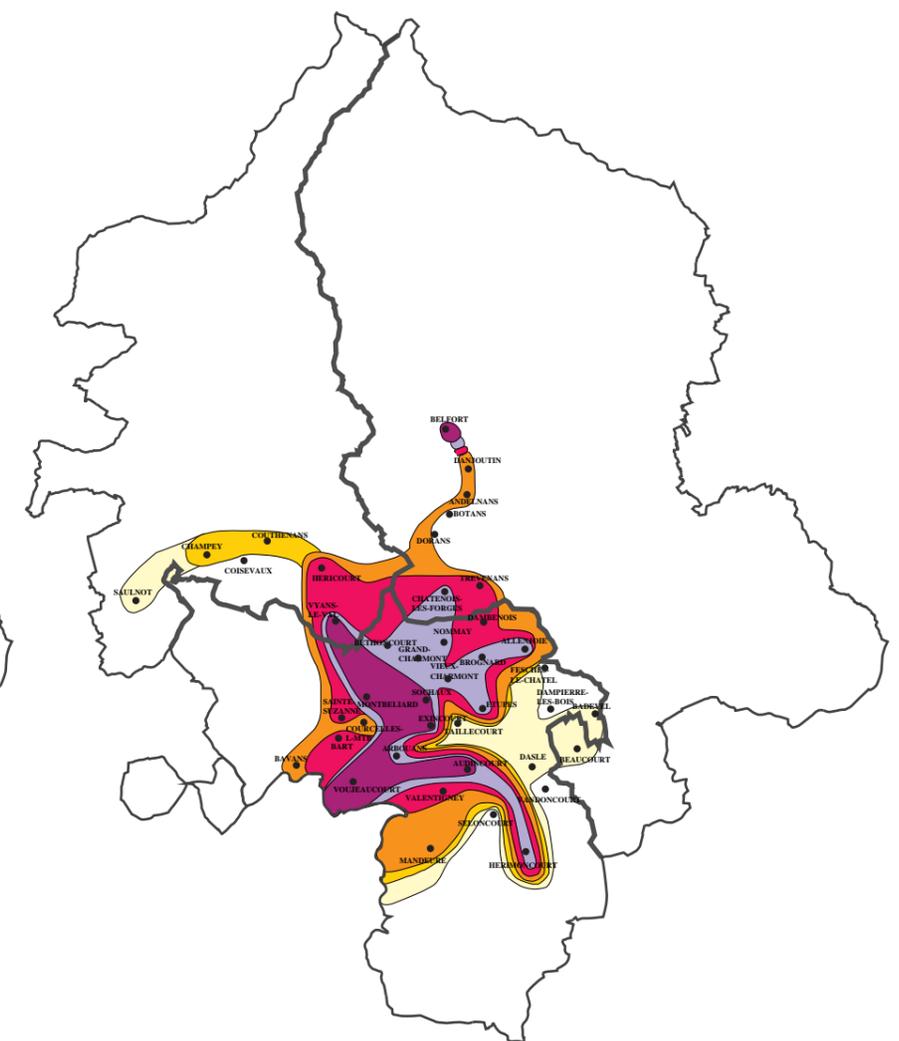
temps VL 25
en minutes

- <10
- 10 à 19
- 20 à 29



temps tc25
en minutes

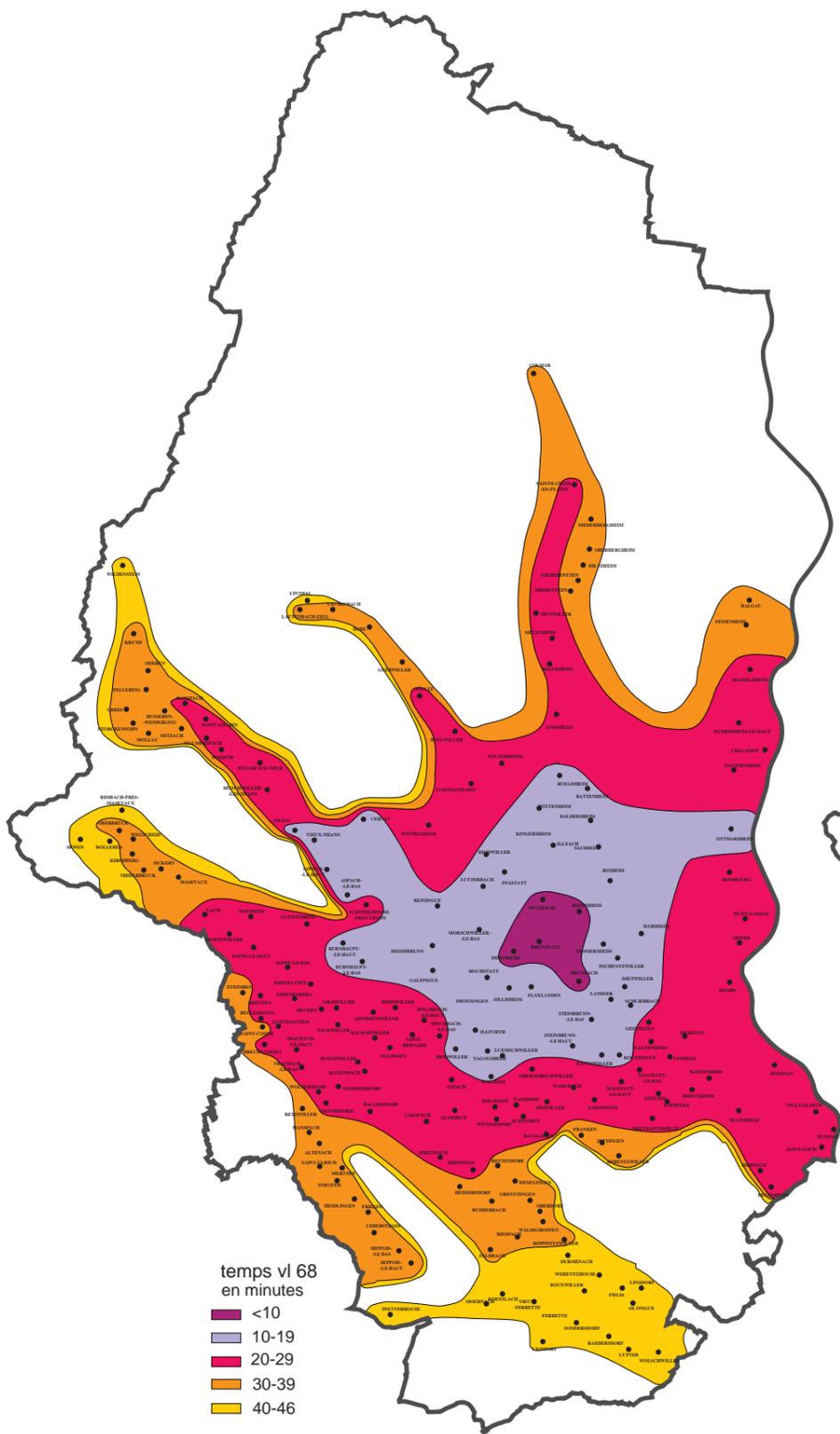
- <10
- 10 à 19
- 20 à 29
- 30 à 39
- 40 à 50



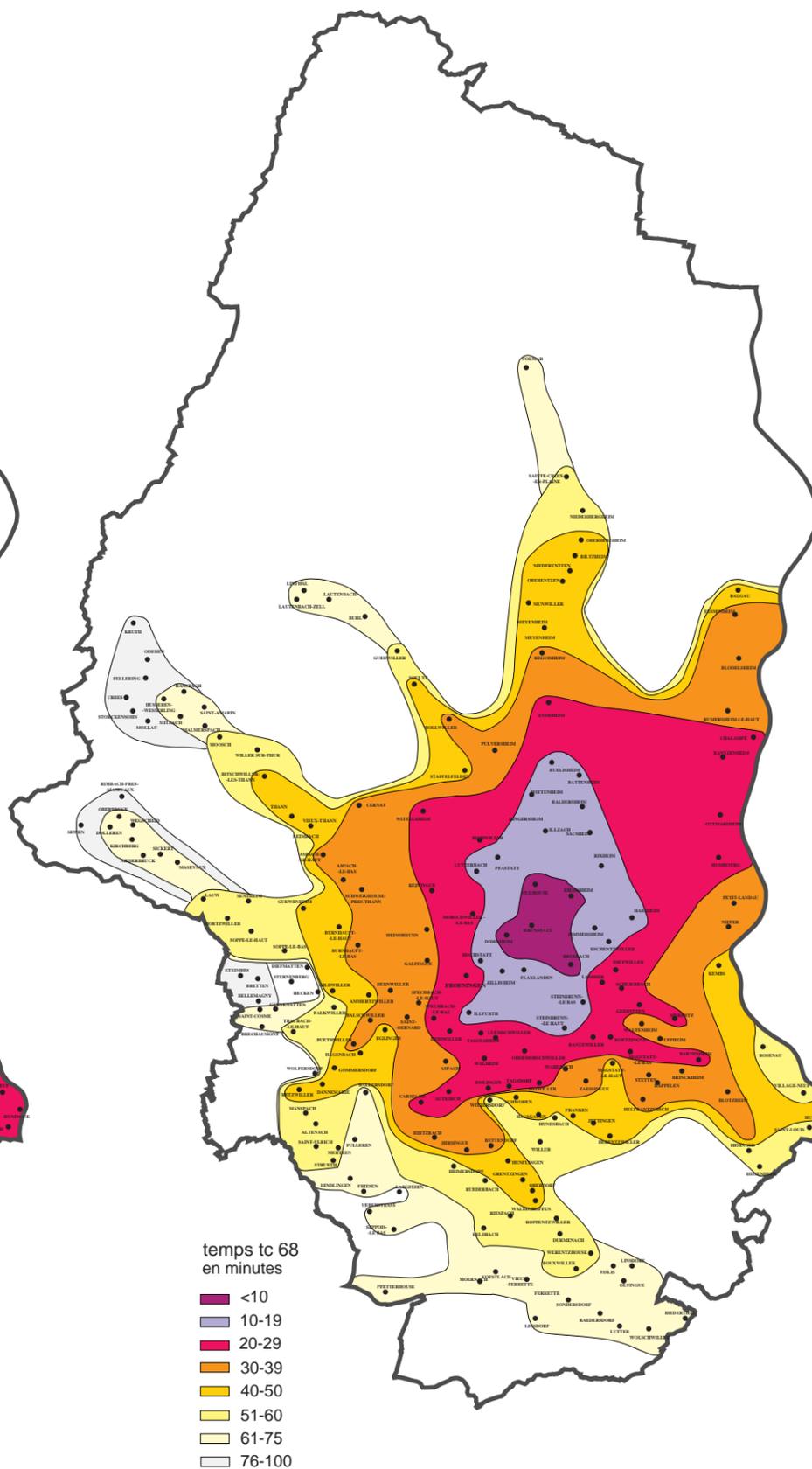
temps différence vl/tc 25
en minutes

- même temps
- <10
- 10-14
- 15-19
- 20/24
- >25

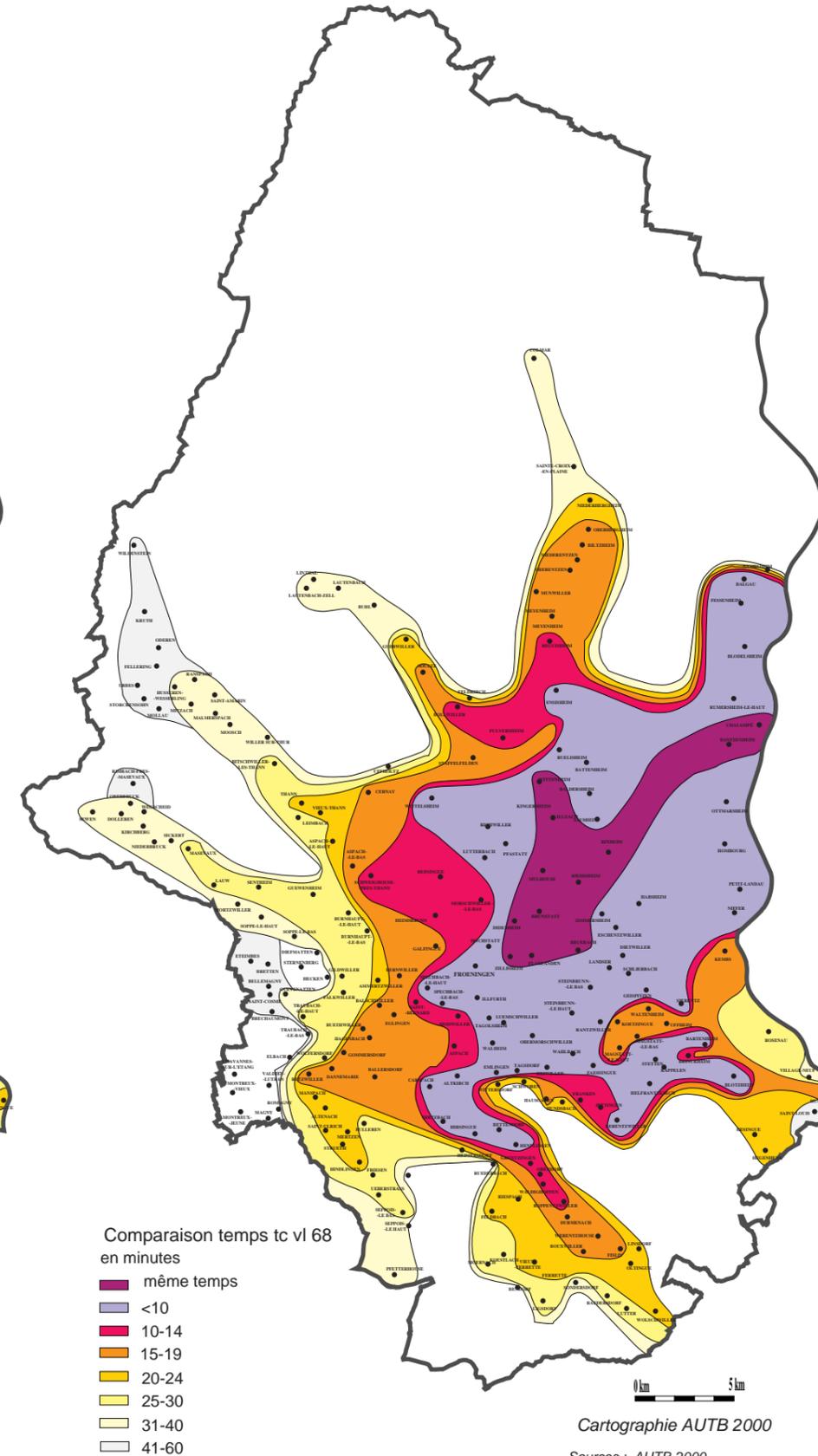
Temps de trajet en voiture
à partir de Mulhouse



Temps de trajet en autocar
à partir de Mulhouse



Différence de temps de trajet
entre la voiture et l'autocar
à partir de Mulhouse



Cartographie AUTB 2000

Sources : AUTB-2000
Transports Kunegel-2000
Transports Chopin -2000

2.2. Les temps de trajet en train

On ne prend en compte que les liaisons directes à partir des gares de Montbéliard, Belfort et Mulhouse avec les gares situées sur les lignes. Le temps retenu sera systématiquement le plus court pour chacune des destinations.

La représentation graphique choisie permet d'observer la distance-temps entre les gares. Le positionnement de celles-ci les unes par rapport aux autres diffère donc de leur positionnement géographique.

A partir de Belfort, ce sont les communes entre Altkirch et Mulhouse qui sont les plus éloignées en temps, alors que Chèvremont, Petit-Croix et Héricourt sont très proches. Ces écarts résultent du type de train desservant la gare : omnibus, TER, grandes lignes, rapprochent ou éloignent une gare d'une autre. Par exemple, Belfort-Mulhouse est réalisable en 25 minutes, mais peut également se situer à près d'une heure par train s'arrêtant dans toutes les gares. Chaque train a une vocation, et l'omnibus par exemple n'est pas adapté aux échanges interagglomérations, mais à des liaisons agglomération-communes rurales ou des liaisons des communes rurales entre elles.

A partir de Montbéliard, la situation est moins intéressante, dans la mesure où la desserte des gares en liaison directe est très restreinte. Il reste cependant préférable de prendre le train pour aller à Héricourt, Voujeaucourt et Belfort, alors que la voiture reste plus performante pour se rendre à Mulhouse.

A partir de Mulhouse, l'écart de temps est grand entre Belfort et Montbéliard pour peu de kilomètres. L'accès à Saint-Louis et Colmar est très bon, de même que celui aux communes de la couronne mulhousienne. En revanche, les communes en limite des deux départements sont à des temps supérieurs à celui nécessaire pour atteindre Belfort.

Enfin, la desserte du fond de vallée de Thann reste un peu plus longue qu'en voiture, mais avec l'avantage d'être moins aléatoire, vu les problèmes de circulation qui existent sur la RN66.

2.3. La prise en compte des correspondances

Si l'on ne tient pas compte des temps d'accès à la gare, d'attente et d'achat de titre de transport, le train est toujours plus rapide que la voiture si le trajet ne nécessite pas de correspondance. Or, le problème réside dans la non-accessibilité de certaines destinations par le train et dans le besoin de changement de train ou de mode de transport. Il paraît donc intéressant de considérer les temps de trajet à partir de Belfort, Montbéliard et Mulhouse vers des destinations plus lointaines, pouvant nécessiter des changements. On travaillera donc sur un périmètre élargi formant un réseau de 51 communes et recouvrant une surface comprise du Nord au Sud entre Ribeauvillé et Baume-les-Dames et d'Est en Ouest, de Vesoul à Saint-Louis. Ce nouvel espace d'étude permet également de considérer quelles sont les conditions d'échanges entre le Sud de l'Alsace et le Nord-Est de la Franche-Comté, puisqu'il permet d'une part de passer outre les lacunes de connexions par transport en commun routier entre le Haut-Rhin et le Territoire de Belfort et d'autre part, de disposer de la totalité des moyens de transport collectifs.

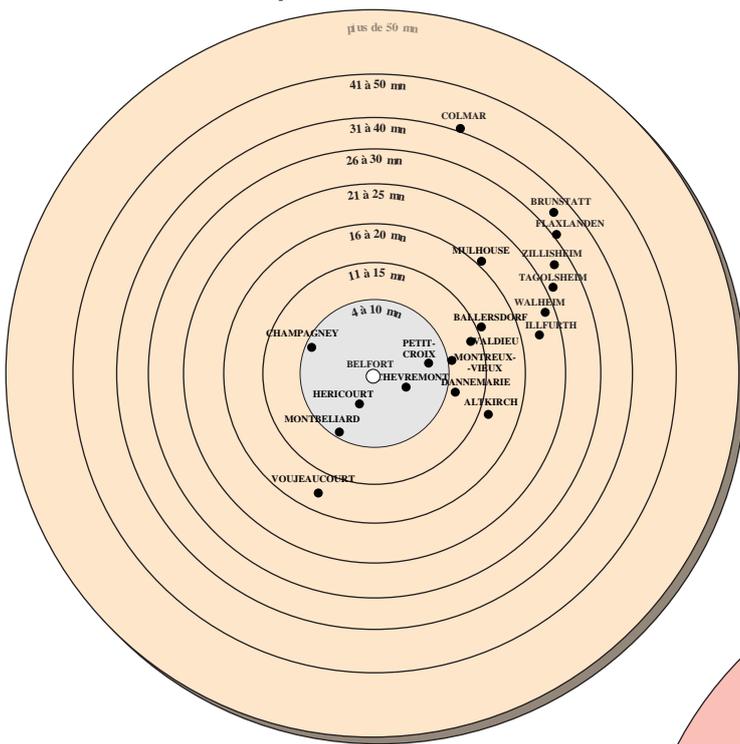
La méthode de calcul des temps est la même qu'auparavant, en ce sens que le temps considéré sera systématiquement le plus court. Pour joindre deux points l'un à l'autre et si ce trajet oblige à une correspondance, le temps de trajet total le plus court sera considéré, en tenant compte du temps d'attente dû à la correspondance. Seront donc considérées, les horaires de départ qui permettront d'arriver à destination dans les meilleurs délais.

Le choix du mode de transport est également fait dans le sens d'une optimisation du temps de trajet. Selon la destination et la desserte, on choisira le mode de transport le plus rapide, soit en train, soit en autocar, mais aussi la formule train-autocar s'il y a nécessité de changement. Par exemple, pour se rendre de Belfort à Ferrette, seront étudiés les temps Belfort-Mulhouse en train puis le bus jusqu'à Ferrette, mais aussi la possibilité Belfort-Altkirch en train et bus de Altkirch à Ferrette, en tenant compte des temps de correspondances ; seul le trajet le moins long sera retenu.

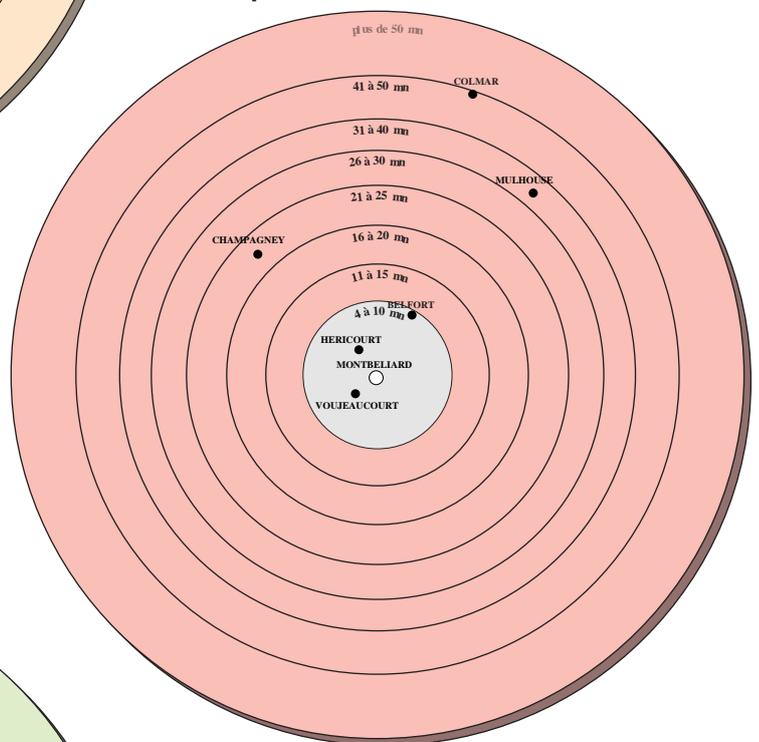
Ces temps seront comparés au temps de déplacement en voiture.

Temps de trajet en train

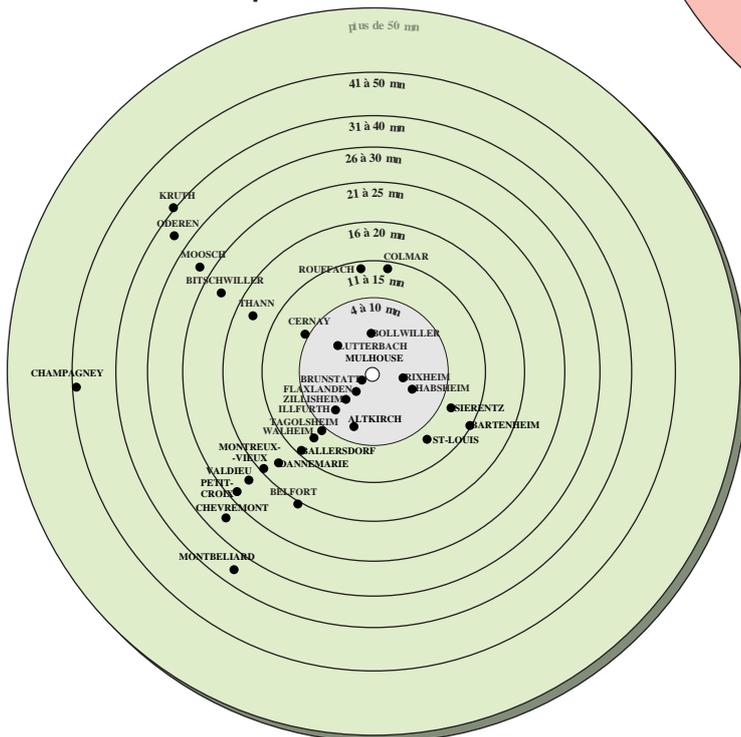
à partir de Belfort



à partir de Montbéliard



à partir de Mulhouse



A partir de Belfort, les temps de trajet en voiture montrent les principales voies (autoroutes et routes nationales) qui se dégagent dans la forme des classes de temps. Toutefois, les temps de trajet sont homogènes pour des parcours de distances égales, même si des nuances sont apportées selon le type de voies, puisque les moyennes kilométriques horaires dépendent du kilométrage à effectuer sur les voies très roulantes.

En transport en commun, ce sont les destinations par liaisons directes en train qui se dégagent et celles-ci restent raisonnables lorsque les trajets en autocar sont brefs. Cependant, le train demeure systématiquement le moyen de transport en commun le plus efficace, les temps étant toujours plus courts : Pour se rendre à Montbéliard à partir de Belfort, le train permet un gain de temps de 6 minutes par rapport à l'autocar, pour se rendre de Belfort à Chèvremont, l'écart est de 18 minutes.

En comparant les destinations d'égales distances kilo-métriques par rapport à Belfort, on voit que les écarts peuvent être très importants. Deux aspects apparaissent clairement :

- la faiblesse du transport collectif routier par rapport au fer : Par exemple, Héricourt et Giromagny sont toutes deux situées à 12 kilomètres de Belfort, il faut 7 minutes pour atteindre Héricourt et 38 pour atteindre Giromagny.
- le problème posé par les changements de ligne, même lorsqu'il s'agit de correspondances entre deux trains : Mulhouse, Altkirch et Thann, situées respectivement à 43, 42 et 41 kilomètres et dont les temps d'accès sont de 25, 20 et 66 minutes.

Les transports en commun montrent leurs lacunes lorsqu'il s'agit de changer de mode de transport en cours de trajet. Il suffit de constater les temps de trajet vers les vallées haut-rhinoises pour s'en rendre compte, mais aussi les temps de trajet nécessaires par rapport aux temps en voiture. Sochaux est accessible en 14 minutes en voiture à partir de Belfort et en 28 minutes au mieux en transport en commun (généralement la durée de ce trajet est proche des 40 minutes). Cette durée

rend le transport en commun sur ce trajet très fréquenté totalement inintéressant pour les usagers.

A partir de Montbéliard, les temps d'accès en voiture sont plus longs sur la plus grande partie du périmètre, ce qui est normal vu la position géographique de la ville. En transport en commun, ce décalage temporel n'a plus la même signification et met en exergue la faiblesse de Montbéliard en matière de desserte ferrée. En effet, moins de gares sont directement desservies à partir de Montbéliard et du fait du peu de liaisons directes avec Mulhouse et Colmar, le problème des correspondances se pose d'une façon plus flagrante : l'utilisateur dispose de moins de choix pour accéder le plus rapidement possible à sa destination. L'aéroport Mulhouse-Bâle est situé à 70 minutes de Belfort et à 98 minutes de Montbéliard. De même, la desserte du Sundgau n'est possible qu'en transitant par Belfort ou Mulhouse, ce qui revient soit à une correspondance supplémentaire, soit à un temps de trajet en bus plus long, donc pénalisant. Hirsingue par exemple est à 41 minutes de Belfort et à 74 minutes de Montbéliard.

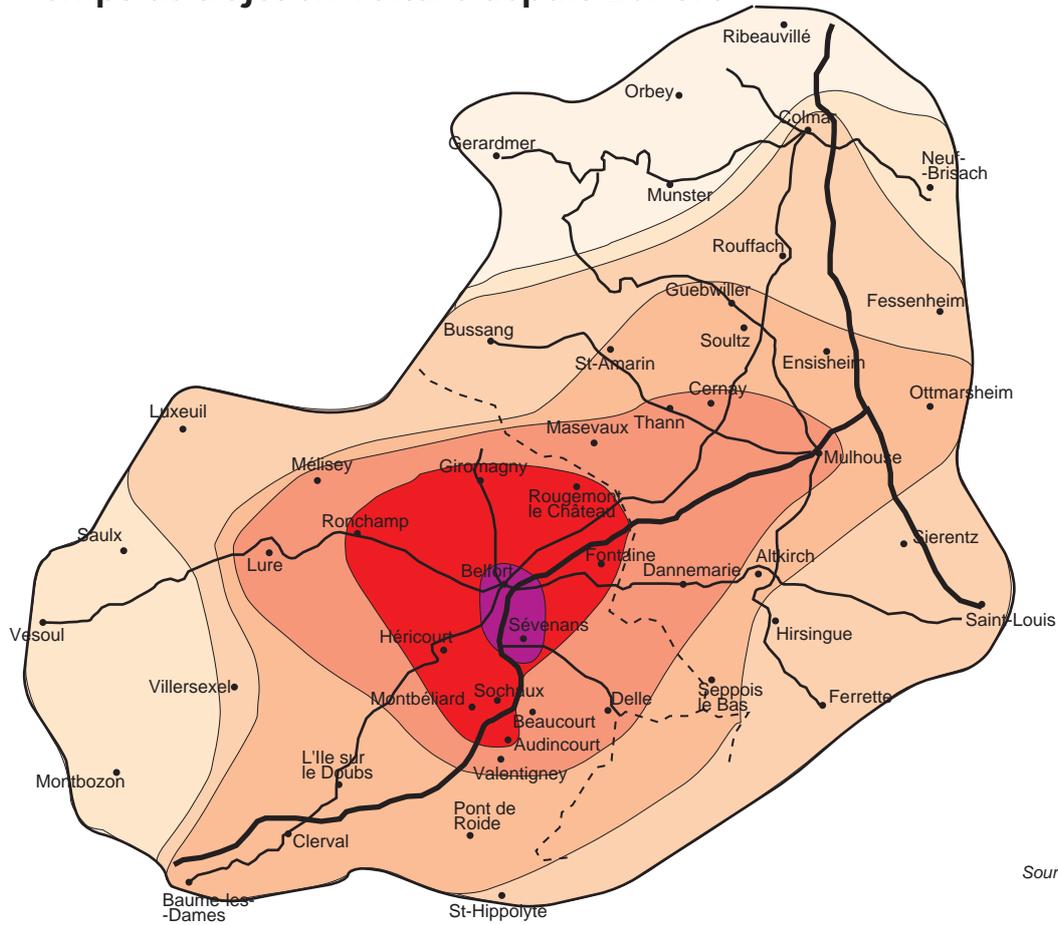
Vers le Nord du Haut-Rhin, les problèmes sont identiques : alors que les liaisons vers Mulhouse sont nombreuses à partir de Belfort (25 par jour), elles le sont nettement moins à partir de Montbéliard (6 par jour), ce qui, malgré la grande fréquence des trains Mulhouse-Colmar (34 par jour), laisse peu de possibilité pour trouver l'horaire de train idéal permettant d'optimiser son temps de transport.

A partir de Mulhouse, les temps de trajet en voiture montrent l'importance du nœud autoroutier A35-A36 qui permet une diffusion rapide du trafic vers Belfort, Colmar et Bâle. En transport en commun, on voit apparaître de manière marquante les liaisons directes en train vers Colmar, Saint-Louis, Belfort, Montbéliard et Lure. En revanche, les lacunes d'accessibilité surgissent rapidement dès lors qu'une correspondance est nécessaire : Munster, Neuf-Brisach, Delle, Sochaux s'éloignent de Mulhouse puisque leurs liaisons obligent à l'utilisation du train et du bus. D'une manière tout

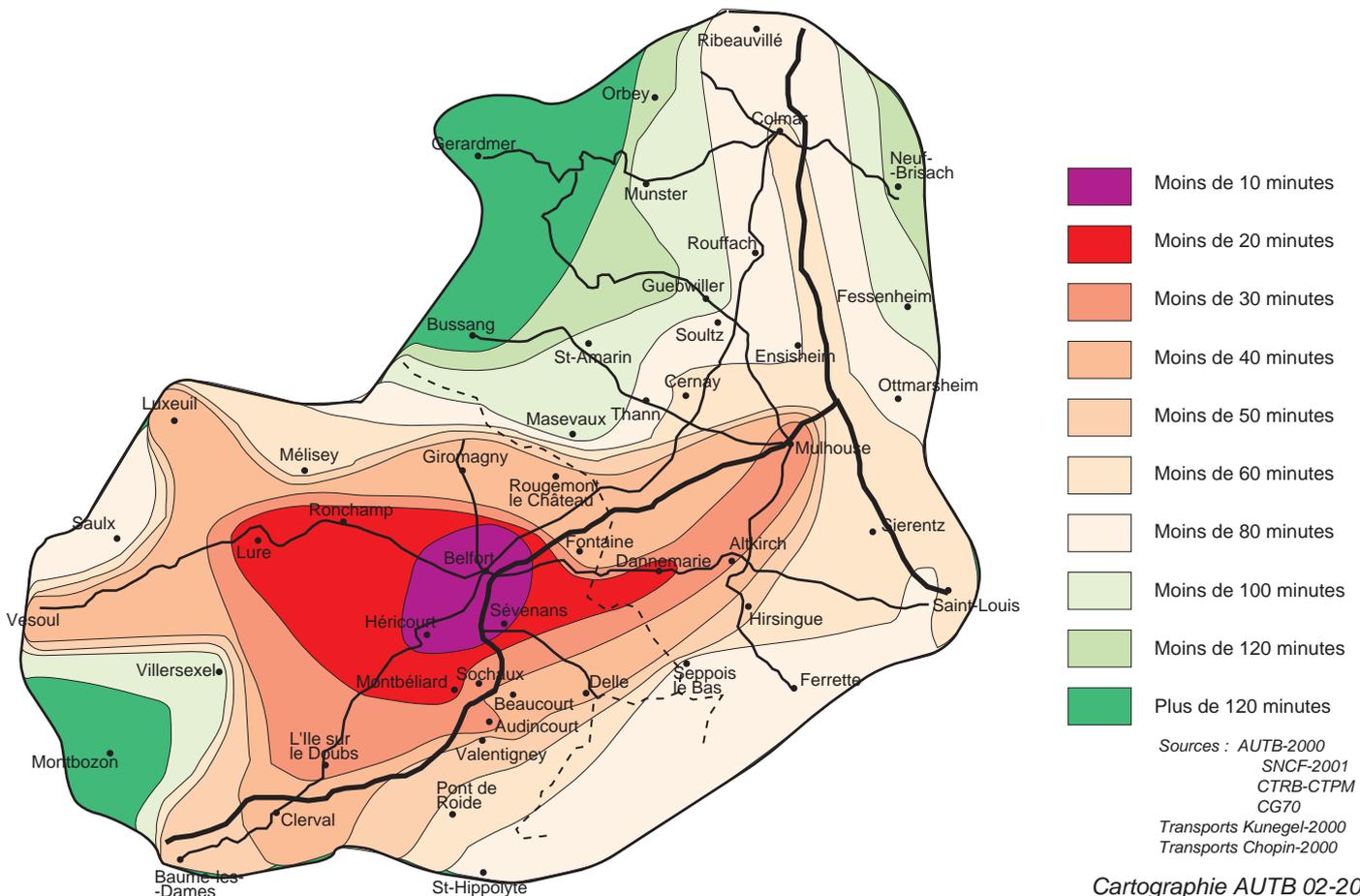
aussi flagrante, les liaisons possibles uniquement par autocar se révèlent longues par rapport au nombre de kilomètres : en terme de vitesse, Mulhouse-Guebwiller s'effectue à une vitesse de 23 km/h contre 48 km/h en voiture, Mulhouse-Masevaux en 30 km/h contre 64 km/h en voiture, ce qui pénalise fortement les liaisons en transport en commun par rapport à la voiture.

Mises à part les villes au sens strict de Belfort, Montbéliard et Lure, les liaisons en transport en commun avec la Franche-Comté sont relativement médiocres. Deux cas paraissent particulièrement sensibles : Fontaine, distant de Mulhouse de 35 km dont le trajet est effectué en 33 minutes en voiture et qui nécessite 92 minutes en transport en commun et Sochaux distant de Mulhouse de 58 km, atteignable en 37 minutes en voiture et en 68 minutes en transport en commun. Ces deux pôles d'emplois pourtant importants pour les relations entre les deux régions se voient fortement pénalisés par leur desserte en transport en commun.

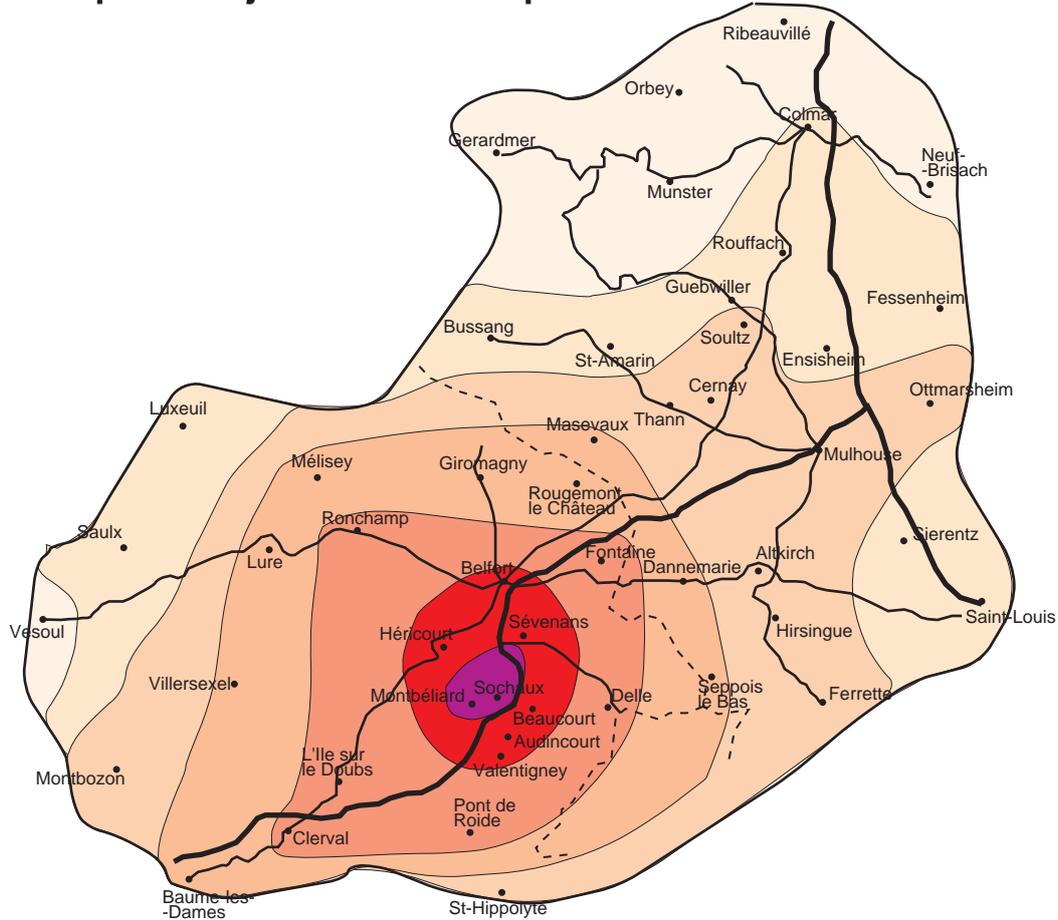
Temps de trajet en voiture depuis Belfort



Temps de trajet en transport en commun depuis Belfort

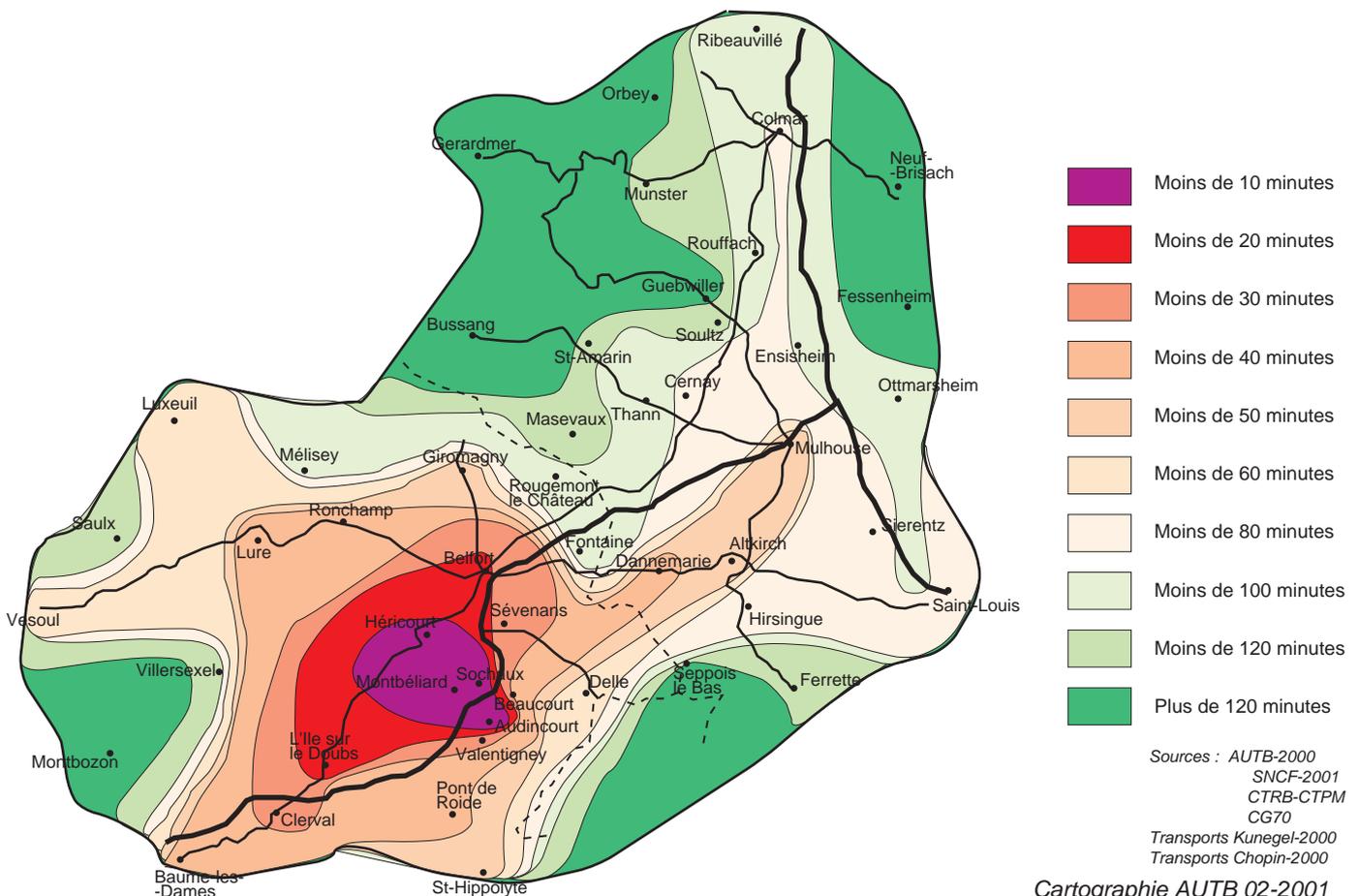


Temps de trajet en voiture depuis Montbéliard



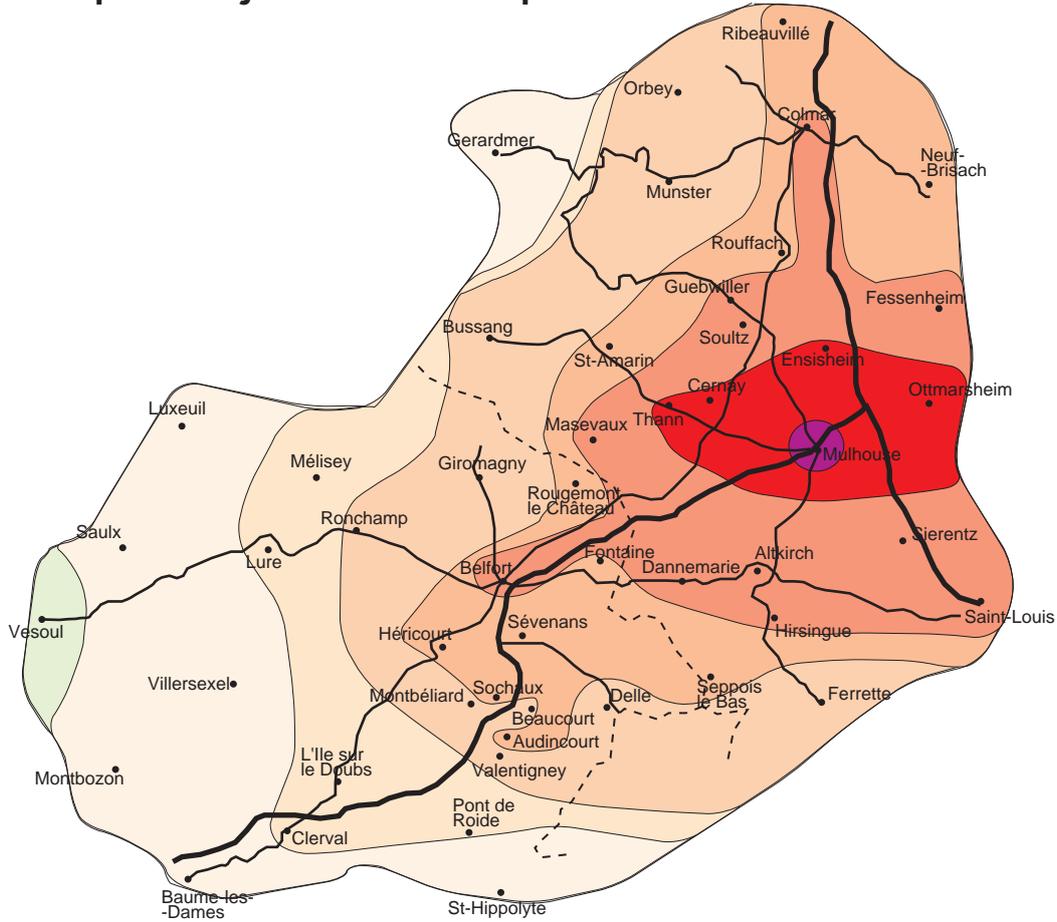
Source : AUTB

Temps de trajet en transport en commun depuis Montbéliard



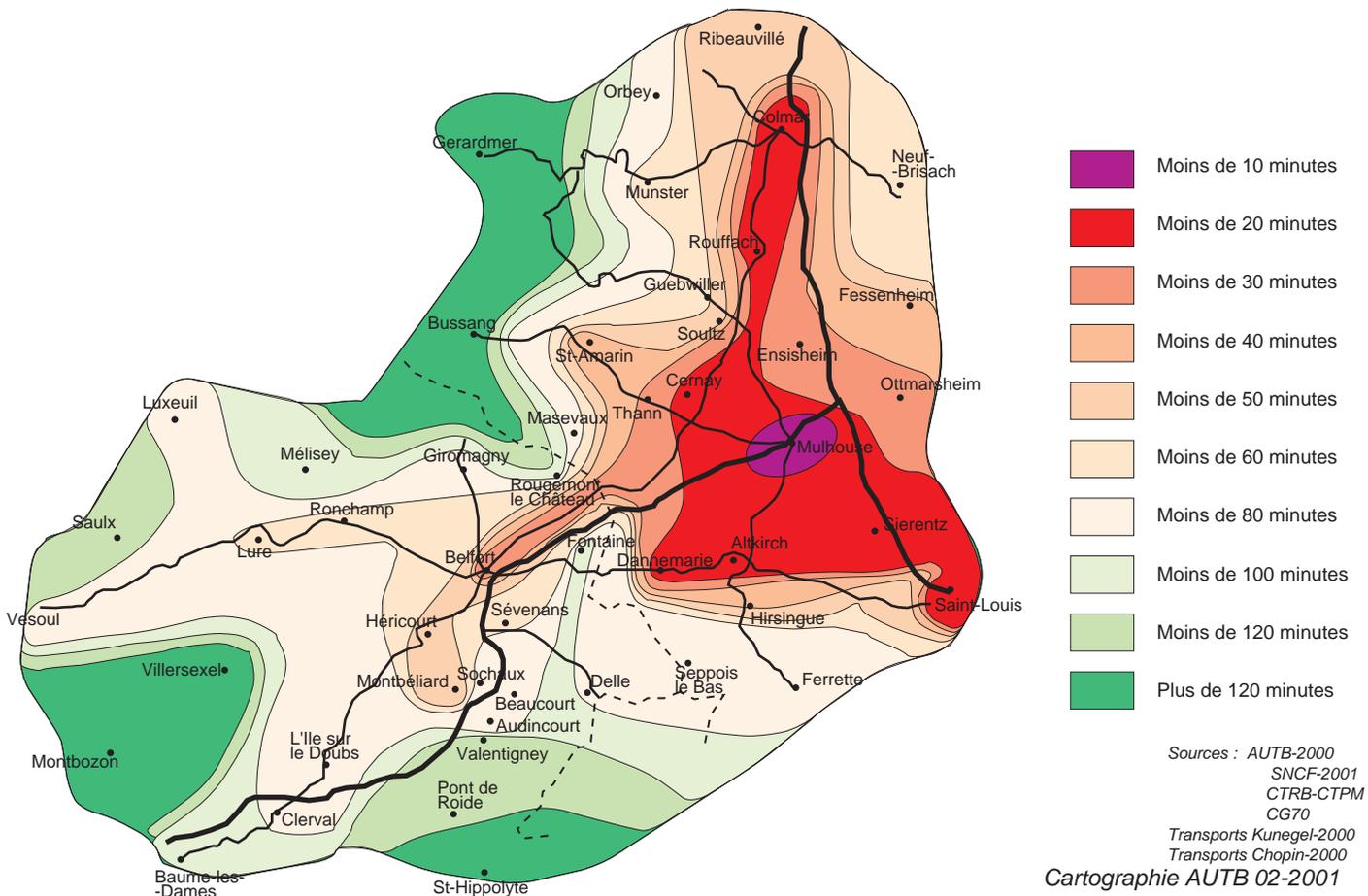
Cartographie AUTB 02-2001

Temps de trajet en voiture depuis Mulhouse



Source : AUTB

Temps de trajet en transport en commun depuis Mulhouse



Sources : AUTB-2000
SNCF-2001
CTRB-CTPM
CG70
Transports Kunegel-2000
Transports Chapin-2000

Cartographie AUTB 02-2001

3. Conclusion

Le transport en commun routier s'il est efficace en fréquence et en vitesse quasi identique à la voiture en milieu urbain et péri-urbain l'est moins au fur et à mesure que l'on s'éloigne des villes. On peut affirmer qu'en général, les dessertes péri-urbaines sont très bonnes en fréquences et en vitesse, contrairement à ce que l'on pourrait croire.

Les réseaux d'autocars des trois départements présentent la caractéristique commune de disposer de lignes très dominantes en matière de fréquences et des lignes quasiment délaissées. Dans le Territoire de Belfort, ces lignes de fortes fréquences sont également compétitives en terme de vitesse, ce qui est moins le cas dans le Haut-Rhin.

Il serait idéal d'être en mesure de déterminer un "indice de qualité de ligne" déterminé par la prise en compte simultanée des deux facteurs considérés.

Le transport ferré montre une réelle rapidité et de nets progrès en matière de desserte quotidienne des différentes gares. Ce réseaux de gare tend d'ailleurs à se maintenir actuellement, suite à une période durant laquelle la tendance était inverse.

Montbéliard paraît en retrait par rapport à Belfort et Mulhouse, sa relation avec le Haut-Rhin est très difficile par les transports en commun. Rendre cette liaison plus rapide et surtout plus fréquente permettrait à Montbéliard de mieux s'intégrer dans les échanges entre les deux régions.

D - UN BASSIN DE VIE A FAIRE EMERGER

Cet état des lieux des fonctionnements des réseaux de transport en commun et la comparaison des temps de déplacements entre les différentes communes des deux régions, de même que l'essai de quantification des échanges selon les motifs a montré que de nombreuses lacunes existent si l'on veut parler de bassin de vie ou de véritables synergies. Ces lacunes sont de divers ordres et concernent tout aussi bien les mentalités que la politique d'organisation des transports menée jusqu'à présent. Il s'agit donc de revenir sur ces dysfonctionnements, mais aussi de tenter de voir dans quelle mesure des améliorations seraient souhaitables et possibles. Actuellement, face aux problèmes croissants de circulation automobile, des prémices d'amélioration semblent se ressentir, de nouvelles orientations sont en voie d'être prises.

totalité des cas sur la destination. Autrefois, un changement de lieu de travail suscitait un déménagement, il provoque aujourd'hui une pendularité et celle-ci s'effectue principalement en voiture. Il en découle que le trafic augmente rapidement, non pas que les gens se déplacent plus souvent, mais leurs itinéraires sont plus longs en distance pour une durée équivalente.

1. Les dysfonctionnements

1.1. La " culture-voiture "

La France voit son taux d'immatriculation augmenter de 5% par an, ce qui signifie que le parc automobile double en 15 ans. Les coûts liés à l'automobile par le propriétaire sont difficilement évaluables, hormis le prix d'achat, l'assurance et le prix de l'essence. Or, ce dernier augmente moins vite que le coût de la vie et serait même en régression : en 1970, le prix du litre d'essence correspondait à 18 minutes de travail pour un smicard, en 1999 il correspondait à 8 minutes de travail.

La voiture est le moyen de transport privilégié et ce, quelle que soit la distance à parcourir. L'automobile donne l'impression de la maîtrise des itinéraires et d'être en tout temps disponible pour le propriétaire. Elle est avant tout le symbole de la liberté. Pour les personnes utilisant exclusivement la voiture, l'utilisation d'autres moyens de transport sort peu à peu du "champ du possible" : elle n'est même plus envisagée. Les problématiques de la vie quotidienne se fondent souvent sur la possibilité d'utiliser l'auto pour se rendre à une destination. Ainsi, la pratique modale prime-t-elle dans la quasi-

L'équipement automobile des ménages :

		en %	1990	1999	Diff. 1990-1999
Territoire de Belfort	Sans voiture		21,8	18,2	-3,6
	1 voiture		52,5	49,1	-3,3
	2 voitures et plus		21,9	29,2	7,3
	Total ménages		100,0	100,0	0,0
Doubs					
Doubs	Sans voiture		19,7	16,7	-3,0
	1 voiture		55,8	53,3	-2,6
	2 voitures et plus		24,5	30,1	5,6
	Total ménages		100,0	100,0	0,0
Haute-Saône					
Haute-Saône	Sans voiture		20,4	14,5	-5,8
	1 voiture		52,3	49,0	-3,3
	2 voitures et plus		27,3	36,4	9,1
	Total ménages		100,0	100,0	0,0
Haut-Rhin					
Haut-Rhin	Sans voiture		20,8	16,1	-4,6
	1 voiture		49,1	45,9	-3,1
	2 voitures et plus		30,2	37,9	7,7
	Total ménages		100,0	100,0	0,0
Total zone d'étude					
Total zone d'étude	Sans voiture		20,8	16,6	-4,2
	1 voiture		51,1	48,0	-3,1
	2 voitures et plus		27,4	34,8	7,3
	Total ménages		100,0	100,0	0,0

Ce tableau issu du recensement général de la population 1999 de l'INSEE présente la part de ménages, ne disposant d'aucune voiture, d'une ou de deux voitures, dans les quatre départements de l'aire d'étude, en 1990 et 1999. On voit clairement apparaître que la part de ménages sans voiture et celle possédant voiture a diminué dans les quatre départements et que la part des ménages dotés de 2 voitures et plus a crû entre les deux périodes.

C'est le Territoire de Belfort qui présente le plus fort taux de ménages sans voiture, alors que le Haut-Rhin voit près de 38% de ses ménages disposer de deux voitures et plus.

1.2. La saturation des réseaux routiers

Face à l'augmentation simultanée du parc automobile et de la part des déplacements effectués en voiture et outre le problème de la pollution atmosphérique et sonore en ville, se pose le problème de la saturation des réseaux. On peut s'accorder à dire que l'offre crée la demande et que chaque infrastructure nouvelle (ou améliorée) génère une augmentation du trafic. Mieux on circule, plus on circule et les problèmes d'engorgement sont jusqu'à présent résolus par une adaptation systématique des réseaux : construction ou élargissement d'autoroutes, de voies rapides et de liaisons, contournements de zones bâties... On se trouve dans un système de cercle vicieux dont le principal résultat est l'augmentation du trafic. Ces réactions de fuite en avant, générales à tous les pays européens, s'émeussent quelque peu par une prise de conscience des problèmes et des risques que provoquent ces augmentations de trafic. Il n'empêche que nous sommes encore loin des objectifs de rééquilibrage des différents modes de transport. Malgré la tendance actuelle à promouvoir le transport collectif, les politiques menées ne vont pas dans le sens de ce rééquilibrage, puisque les investissements en matière de transports routiers sont encore à ce jour plus conséquents que ceux pour le transport ferré. A titre d'exemple, les contrats de plan en vigueur accordent 31 milliards pour le train et 85 milliards pour la route. De même, la prise de conscience de la population, concernant les risques du "tout automobile" n'en est qu'à ses balbutiements et chacun se trouve encore suffisamment de raisons pour utiliser sa voiture plutôt que les transports en commun.

Face à la demande toujours plus forte, l'industrie automobile s'adapte et après avoir rendu la voiture accessible à tous (ou presque), après en avoir fait une nécessité, elle l'accommode aux besoins pour lui attribuer diverses fonctionnalités qui en font un objet adapté : voitures urbaines de petites tailles, maniables et à faible consommation en carburant, familiales aux multiples commodités pour les loisirs en famille (type monospace), sportives (vitesse ou randonnées de type 4x4), ... Espace de loisir, la voiture devient maintenant espace de travail et les

derniers modèles présentés proposent des ordinateurs de bord de manière à recréer un bureau dans la voiture.

Les routes du secteur d'étude sont encore relativement exemptées de problèmes d'engorgement. C'est certainement, en plus des carences en services et en confort des transports en commun, une des causes de la faible utilisation des transports en commun dans les relations entre le Sud de l'Alsace et le Nord-Est de la Franche-Comté. Cependant deux tronçons concernés par ces échanges souffrent de grandes circulations :

- L'autoroute A36 lors du contournement de Mulhouse
- L'autoroute A36 entre Montbéliard et Belfort

Ces deux tronçons autoroutiers font l'objet de projet d'élargissement, à des stades plus ou moins avancés d'ailleurs, puisque les travaux ont débuté à Mulhouse, alors que Belfort-Montbéliard en est encore à la phase d'étude.

1.3. Les problèmes de perception vis à vis des transports en commun

Par rapport à la voiture, les transports en commun ne permettent pas la même souplesse d'utilisation qui donne à l'usager l'impression de perdre une partie de sa liberté :

- il est soumis à des horaires stricts qui paraissent souvent contraignants et le fait de rater son train ou son bus peut avoir des conséquences fâcheuses.
- il est obligé de voyager dans un contexte impersonnel, non sécurisant, alors que la voiture constitue un prolongement de son "chez soi", donc un contexte familial dans lequel l'accident de la circulation est vécu comme relevant du domaine de l'impossible.
- il n'a pas le choix de l'itinéraire et ne peut effectuer des arrêts ou détours en cours de route. Or, les motifs de déplacements peuvent être multiples : on fait ses achats entre son lieu de travail et de domiciliation....
- il est soumis trop souvent à des grèves particulièrement pour les voyages en train.

La lenteur présumée des transports en commun plaide en faveur de l'automobile, alors que ce n'est pas forcément justifié. Sur un trajet urbain ou péri-urbain, les écarts de vitesse entre le bus et la voiture sont faibles voir insignifiants et en train, les distances, même longues sont parcourues plus rapidement qu'en voiture.

Cependant, cette vitesse des bus et des trains n'est que relative, dans la mesure où il faut tenir compte de tous les temps induits par l'utilisation des transports collectifs : il nécessite un trajet de son domicile à la station, puis éventuellement un changement de mode de transport. Ce parcours se termine enfin par un déplacement supplémentaire depuis l'arrivée du mode de transport emprunté jusqu'à sa véritable destination. Le temps réel de trajet peut alors s'allonger notablement.

Les transports en commun représentent aussi l'archaïsme, un mode de transport passiviste, contrairement à la voiture, toujours plus attrayante par son adaptation aux besoins de l'usager. Le matériel utilisé par les compagnies de transport sur les lignes régulières n'est généralement pas moderne, les trains régionaux sont généralement les plus anciens du parc de la SNCF et cela rebute une partie de la clientèle potentielle.

1.4. Les problèmes d'organisation des transports en commun

La mauvaise image des transports en commun est difficilement compréhensible et justifiable si l'on considère les fréquences et les temps de trajet. Ceci est particulièrement vrai pour le train, cela l'est moins pour les transports en commun routier, dont la qualité des services n'est pas homogène à l'ensemble du territoire.

Outre cette perception négative que l'on peut considérer comme légitime puisqu'elle résulte d'un comportement presque culturel en ce début de 21^{ème} siècle, les quatre problèmes principaux dans l'aire d'étude sont :

- la carence en matière de desserte de certains équipements ou pôles attractifs

- la concurrence des réseaux
- la tarification
- les correspondances entre les différents modes de transport

1.4.1. La carence en matière de desserte de certains équipements ou pôles attractifs

Un des problèmes majeur est l'accessibilité de l'Euro-Airport en transport en commun, celui-ci n'étant pas desservi par la ligne de chemin de fer Mulhouse-Bâle. Si à partir de Mulhouse, la navette entre la gare et l'aéroport est relativement performante en temps (30 minutes de trajet), sa fréquence est trop insuffisante (10 liaisons quotidiennes dans chaque sens) pour pouvoir concurrencer l'automobile. L'accès à l'aéroport est également possible moyennant un trajet en train de Mulhouse à Saint-Louis, puis en taxi-bus à partir de la gare de Saint-Louis.

Ces problèmes d'accessibilité se révèlent très contraignants à partir de Belfort et Montbéliard, du fait des correspondances obligatoires. De Belfort, il faut 70 minutes pour aller à l'aéroport, soit 26 minutes de plus qu'en voiture. Depuis Montbéliard, il faut 98 minutes, soit 48 de plus qu'en voiture. On rappellera ici que 20% de la clientèle de l'aéroport est franc-comtoise et que celle-ci est quasiment obligée d'y accéder en voiture et de payer un stationnement onéreux. Une navette a été mise en place entre Belfort, Montbéliard et l'aéroport à l'initiative du Réseau de Villes Rhin-Sud. Ne connaissant qu'un succès très mitigée, celle-ci a été supprimée au début de l'année 2000 faute d'usagers, on peut donc s'interroger sur la véritable nécessité de desserte de l'aéroport par les transports en commun.

Plusieurs projets de connexions de l'aéroport à la voie ferrée ont été envisagées. La commune de Saint-Louis s'oppose à la dérivation de la ligne et souhaite un système de navette (tram) joignant sa gare à l'aéroport. Cette possibilité, quoique rendant la desserte moins efficace, semble la plus plausible, même s'il demeure un véritable problème de tracé précis dans un secteur à fort enjeu économique et très marqué par des contraintes d'occupation du sol (franchissement de l'autoroute A35, d'une ancienne zone de gravière...). En attendant la réalisation de ce projet, les gestionnaires de l'aéroport continuent de développer des parkings.

L'Aéroparc de Fontaine est destiné à devenir un pôle économique majeur à l'échelle de l'Aire Urbaine, même si actuellement, le nombre d'emplois n'y est pas élevé. Les entreprises qui y sont installées drainent des employés provenant essentiellement du Territoire de Belfort et plus particulièrement de l'agglomération belfortaine. On a pu constater que la desserte de ce site en transport en commun à partir de Belfort est particulièrement mauvaise : 3 liaisons quotidiennes et des temps de trajet de l'ordre de 37 minutes pour parcourir 13 kilomètres. (alors qu'il faut 13 minutes en voiture) et mériterait d'être rendue plus performante.

Les accès à partir de Montbéliard et Mulhouse ont déjà été évoqués, on peut les considérer comme catastrophiques. Cette lacune en desserte ne semble pourtant pas devoir être améliorée, aucun projet n'est envisagé. De plus, une enquête menée auprès des salariés des entreprises en place a révélé que la demande en services et commerces sur le site primait largement sur le souhait de voir se renforcer la desserte en transports en commun, l'usage quotidien de la voiture satisfaisant tout le monde, malgré les problèmes de péage à l'échangeur de Fontaine.

L'UTBM (site de Sévenans) a mi-chemin entre Belfort et Montbéliard connaît également des problèmes de liaisons avec ces deux villes. Si 18 bus permettent la liaison de Sévenans avec Montbéliard et 45 avec Belfort, les arrêts ne sont pas placés de manière à desservir l'université et seuls deux bus le permettent. Or, l'UTBM est localisée sur deux sites ; l'un à Belfort, l'autre à Sévenans, ce qui crée un phénomène de transport important. L'essor de l'université oblige fréquemment les étudiants à suivre des cours jusqu'à 20 heures, heures à laquelle plus aucun bus ne circule. Une solution est d'autant plus urgente, que les origines géographiques des étudiants sont diverses et très peu sont originaires du Doubs (11%) et du Territoire de Belfort (7%), ce qui les rend plus ou moins captifs.

Les grands pôles d'activités alsaciens sont généralement bien placés par rapport aux lignes de chemin de fer : Thann, Cernay, Saint-Louis,

Altkirch, Dannemarie sont très bien desservies. En revanche, les zones d'activités plus récentes (Ensisheim, Soultz-Guebwiller) et les projets de zones d'activités, en particulier dans le Territoire de Belfort tendent à s'en éloigner. Peut-être que des liaisons entre ces sites et les principales villes pourraient être envisagées de manière sérieuse ?

L'arrivée du TGV à Mèroux-Moval aura des conséquences économiques importantes, mais aussi des effets significatifs sur l'aménagement de ce secteur géographique et sur les déplacements dans le Nord-Est franc-comtois. Les liaisons entre la future gare et les villes de Belfort et Montbéliard devront être efficaces. Il convient dès à présent de réfléchir à cette connexion en voiture et en transports en commun.

1.4.2. La concurrence des réseaux

Il s'agit d'évoquer ici la concurrence des réseaux de transports en commun entre eux et la concurrence de la route avec le rail, sur la situation existante et sur les différents projets.

L'analyse des réseaux de l'aire d'étude a déjà montré la concurrence entre les réseaux et plus particulièrement dans le Haut-Rhin sur les parcours Mulhouse-Thann et Mulhouse-Saint-Louis et dans le Territoire de Belfort entre Belfort et Montbéliard :

- La concurrence de modes entre Mulhouse et Thann, si elle pouvait avoir une pertinence dans le passé, puisque les fréquences des trains étaient faibles et leurs vitesses réduites, n'a plus aujourd'hui beaucoup de sens. En train, il faut 21 minutes pour joindre les deux villes, à raison d'une fréquence de 24 trains par jour. Les 20 autocars quotidiens effectuent le même parcours en 40 minutes. Plutôt que de rouler en parallèle, le réseau d'autocar ne pourrait-il pas être complémentaire de la ligne ferrée, en proposant par exemple des jonctions avec les communes non desservies par le train.

- Entre Mulhouse et Saint-Louis, le train et les autocars desservent les mêmes communes. Là encore la concurrence est difficilement compréhensible, d'autant que les écarts tant en fréquences (40 trains et 14 autocars par jour) qu'en

temps (15 minutes en train et 70 minutes en autocars) rendent le transport en commun routier très peu compétitif. Sur ce tracé se pose également le problème de la concurrence avec la voiture, puisque l'autoroute A35 permet une liaison rapide entre Mulhouse et Saint-Louis (22 minutes).

- Entre Belfort et Montbéliard où la navette CTRB-CTPM concurrence la liaison TER. Cette concurrence est d'autant plus regrettable que ni l'un ni l'autre de ces trajets n'est rentable car leur fréquentation et leur taux de remplissages sont faibles. Le train paraît ici également plus compétitif que le transport en commun routier : 33 liaisons par jour en 12 minutes, contre 8 liaisons quotidiennes en 18 minutes.

Ces deux lignes sont parallèles à l'autoroute et cette dernière draine en revanche une circulation très importante, sans commune mesure avec les transports en commun. Cet état de fait est d'une part, une preuve des attitudes des usagers par rapport aux différents modes de transport et d'autre part, elle met en exergue les problèmes de changements de modes.

La mentalité actuelle incite à la considération systématique de la voiture et à l'amélioration perpétuelle de ses conditions de circulation. De tels exemples existent dans le Haut-Rhin et le Territoire de Belfort :

- L'élargissement de l'autoroute A36 entre Belfort et Montbéliard est un exemple frappant. Subissant un flux de 50 000 véhicules chaque jour, elle fait l'objet d'un projet d'élargissement à 2x3 voies. L'impact de ce projet est évident, la circulation continuera d'augmenter, parce que les conditions de circulation y seront meilleures dans un premier temps, puis toujours bonne dans un second avant de se dégrader à nouveau, repoussant le problème de quelques années. Parallèlement à cela, des trains quasiment vides circulent entre ces deux villes. Une réduction de la vitesse de 130 à 110 km/h aurait pu être envisagée comme le préconise le PDU de Montbéliard, de manière à augmenter sa capacité et à inciter les usagers au changement de mode. Cet élargissement ne va-t-il pas vouer

tout investissement dans un transport collectif à être encore moins rentable qu'il ne peut l'être actuellement.

- Le projet d'élargissement de la RN19 pose également un problème. La multiplication d'échangeurs permettra de drainer une grande quantité de voitures et compromet le projet de liaison par train entre Belfort et Delle.

- En Alsace, il existe un projet de contournement de la RN66 qui pose de graves problèmes paysagers et qui rentre directement en concurrence avec les équipements ferrés actuels.

1.4.3. Les échanges intermodaux et la tarification

Les cartes présentées ont montré l'ampleur du problème des correspondances. En fait, un changement de mode, déjà motif de désagrément, induit dans la plupart des cas, une attente et donc une perte de temps qui peut être conséquente. En l'absence de liaisons directes, la voiture devient quasi-systématiquement le meilleur moyen de relier une origine à une destination. A partir de chacune des trois grandes gares de l'aire d'étude, les correspondances avec les réseaux d'autocar sont insuffisantes, et les temps de trajet optimaux révélés par cette étude relèvent plus du trajet atypique que de la généralité. On ne peut demander à un employé de Peugeot-Sochaux domicilié à Belfort de privilégier les transports en commun, en sachant que le temps de déplacement en voiture est de l'ordre du quart d'heure et qu'en transport en commun, il sera compris entre 30 et 40 minutes. Si l'on considère deux trajets quotidiens, il n'y a pas d'hésitation possible à préférer la voiture.

Une étude plus approfondie des temps d'attente serait intéressante, de manière à pouvoir quantifier véritablement le problème et de tenter de trouver des solutions.

Se pose également le problème de la tarification des transports en commun. Les prix des voyages en autocars sont soumis à un système de zones à partir des villes et à une billetterie indépendante

de celle de la SNCF. Il est également possible d'obtenir des abonnements hebdomadaires ou mensuels.

La SNCF propose toute une série d'offres en matière de tarif, avec des prix spécialement intéressants pour les abonnements de travail ; Or, qu'il s'agisse de la CTPM, de la CTRB ou du réseau haut-rhinois, aucune homogénéité n'existe avec la SNCF, autant sur la tarification, sur les différentes offres, que sur les lieux de vente des billets et abonnements. Chacun des réseaux fonctionne de manière autonome et individuelle vis à vis de l'autre et il est donc compliqué et surtout mal pratique pour l'usager de systématiquement s'enquérir d'un nouveau titre de transport à chaque changement de réseau.

Une billetterie unique serait un premier pas vers la simplification de l'utilisation des transports en commun.

2. Vers un rééquilibrage des modes

La croissance des déplacements ne touche en fait qu'une partie de la population. En effet, il y a une véritable inégalité vis à vis de la mobilité, parce que les plus démunis, les personnes âgées et les jeunes n'ont pas les moyens de circuler. Le rééquilibrage des modes passe obligatoirement par une adaptation aux besoins. Ainsi, chaque projet concentrant des équipements, des activités ou de l'habitat doit prendre en compte la desserte par les transports en commun. Il faut aller dans le sens d'une complémentarité des modes pour que chacun puisse se déplacer librement.

Cela peut se faire en renforçant l'offre en quantité et en qualité, en la diversifiant, mais aussi en faisant la promotion du transport collectif auprès du public, particulièrement en mettant en place de modes de fonctionnement attractifs pour l'usager.

2.1. L'adaptation des réseaux aux besoins

En terme de déplacements, les besoins sont difficilement évaluables, dans la mesure où l'on ne sait pas ce que demanderaient les usagers pour voir s'améliorer leurs conditions de transport. De plus, il faut considérer ceux qui se déplacent et

ceux qui ne se déplacent pas, par manque de moyens. Il se pose aussi le problème de la rentabilité des lignes en zone rurale de faible densité : desservir ces secteurs en ligne régulière risque d'être coûteux pour un service privé du potentiel minimal à sa rentabilité. Face à cela, une plus grande place laissée aux transports à la demande serait certainement souhaitables, d'autant qu'elle permettrait d'assouplir le service.

Outre le désenclavement des pôles attractifs comme l'UTBM, l'Aéroparc de Fontaine ou les sites d'activités économiques et commerciales, c'est surtout sur le confort des déplacements que l'accent peut être mis.

2.2. Le confort

Autant que la lenteur, c'est la sensation de perte de temps qui nuit à la réputation des transports en commun. Le trajet en bus ou en train est un moment de passivité, alors que la conduite d'une voiture est une occupation à part entière. La modernisation du parc des wagons SNCF va dans le sens d'une offre de qualité supplémentaire et permet à chacun de faire de cet espace, un lieu de travail, de détente... en mettant à disposition des équipements adaptés.

Les temps d'attente aux arrêts de bus et dans les gares sont aussi des temps considérés comme perdus. Les grandes gares mettent à disposition des espaces de travail, sous forme de petits bureaux avec prises informatiques, possibilités d'accéder à la presse tout en se restaurant. Les arrêts de bus sont dépourvus de tels équipements, mais il n'est pas impossible de penser qu'ils pourraient devenir plus conviviaux, équipés de bornes permettant de se renseigner sur les horaires et correspondances, sur l'actualité par journal électronique...

2.3. La promotion des transports en commun

L'usage quasi-systématique de la voiture pour les déplacements quotidiens a contribué à une forme de marginalisation des transports en commun, qui sont top souvent méconnus par le grand public. On justifie l'utilisation de la voiture en s'appuyant sur des idées préconçues à propos de la mauvaise

qualité du service collectif. Ceci est particulièrement le cas pour la liaison par train Belfort-Montbéliard qui suit la réputation de mal fonctionner.

La SNCF s'attaque à cette réputation par divers moyens :

- En se faisant connaître mieux par des affichages et spots publicitaires sur les panneaux d'informations urbains, à la télévision et à la radio
- En entreprenant des campagnes de publicité plus ciblées auprès des collèges, lycées, entreprises où, comparaison de prix à l'appui, elle tente de drainer une clientèle potentielle.
- En recherchant à adapter ses horaires aux horaires des établissements d'enseignement et d'activités
- En mettant en place des journées ou périodes de tarification exceptionnelles, particulièrement en période de fin d'année en direction du marché de Noël de Strasbourg
- En informant mieux la population sur les améliorations apportées au réseau.
- En consultant les usagers par enquêtes ou mailings sur leurs attentes

La SNCF fait preuve d'une politique volontariste, de manière à drainer de la clientèle supplémentaire. Des études sont en cours et des actions moins directes sont menées, comme par exemple la rubrique " Info-traffic " sur Radio France Alsace, qui sous la forme d'une information régulière aux usagers de la route, permet également de mettre le doigt sur les problèmes de plus en plus importants de la circulation automobile et donc, d'inciter à trouver d'autres moyens de déplacements.

La SNCF souhaite également, au courant de l'année 2000, concrétiser la mise en place de la billetterie unique et s'est donnée comme objectif de concerter la CTPM et la CTRB pour améliorer la complémentarité modale.

La CTPM a quant à elle mené une étude des besoins en matière de desserte de la zone d'activités Technoland, avant de mettre en place un système de transports cohérents et adaptés à la demande.

La CTRB tente de satisfaire les populations captives et surtout les collégiens et lycéens. Elle ne paraît pas disposée encore à étendre son réseau vers une population plus large.

2.4. Améliorer l'offre pour susciter le besoin

Le besoin étant difficile à évaluer, c'est en créant ou améliorant l'offre que l'on peut le susciter. Cependant, cela ne suffit pas à " aspirer " les usagers, il suffit de constater la fréquentation de la ligne de chemin de fer Belfort-Montbéliard. L'offre doit être conjointe de mesures accom-pagnatrices, reposant sur une information générale. C'est ce que s'emploient à faire la SNCF et le Conseil Régional d'Alsace.

La vallée de Thann dans le Haut-Rhin est desservie par la ligne SNCF Mulhouse-Kruth. Jusqu'en décembre 2000, cette ligne, maintes fois remise en question, disposait de rames archaïques de type autorail. Les temps de trajet, les fréquences de passage, le confort précaire des wagons pénalisait ce mode de transport, au profit de la voiture et ce, en dépit des problèmes de circulation continus dans cette vallée. Ce train qui transportait quotidiennement 1300 voyageurs était utilisé majoritairement par des scolaires (65%), les déplacements domicile-travail par abonnement représentant 25% des voyageurs.

La CTPM a quant à elle mené une étude des besoins en matière de desserte de la zone d'activités Technoland, avant de mettre en place un système de transports cohérents et adaptés à la demande.

Depuis le mois de décembre dernier, le matériel est remplacé par des rames modernes, les temps de trajet nettement réduits, les fréquences ont été presque doublées (de 15 à 24 liaisons quotidiennes). Malgré des problèmes techniques

inhérents à la mise en place de nouveaux matériels, qui ont suscité de nombreux désagréments et retards, la fréquentation est passée immédiatement de 1300 à 1900 voyageurs par jour, soit 60% d'augmentation. L'objectif de la SNCF est d'arriver à une fréquentation de 2300 voyageurs par jour.

Préalablement, la SNCF avait fait une étude montrant que 90% de la population de cette vallée habitait à moins d'un kilomètre d'une gare, ce qui allait à l'encontre d'une idée reçue disant que l'habitat y était trop dispersé pour rentabiliser un tel type de transport.

L'Alsace profite actuellement d'une amélioration très sensible de la desserte ferroviaire. Entamée en 1992 par la mise en place du TER 200 (ou V200) entre Strasbourg et Colmar, une véritable politique de transport ferroviaire est menée et les effets s'en font ressentir sur les fréquentations : modernisation généralisée des matériels, remise en service des gares, réapparition de personnels à certaines stations, billetterie automatique, augmentation de la fréquence et de la vitesse, il reste toutefois un effort à produire concernant les correspondances à Mulhouse, Colmar et Strasbourg. Progressivement, le train capte de la clientèle nouvelle : chaque année, 1 nouvel abonné sur 5 sur la ligne Strasbourg-Colmar est un ancien automobiliste qui effectuait le même parcours.

On notera aussi le succès du Regio-S-Bahn. Cet équipement auquel ont participé les responsables politiques français, allemands et suisses et les trois compagnies de transport est destiné à permettre les liaisons quotidiennes des frontaliers. Il s'agit d'une liaison directe et sans rupture de charge entre Mulhouse-Saint-Louis-Bâle et Frick. Cet itinéraire a été complété par la desserte d'Altkirch.

L'amélioration de l'offre passe aussi par l'innovation. Or, le bus ou l'autocar ne symbolisent pas la modernité bien au contraire, malgré le renouvellement des parcs. La généralisation du taxi-bus ou transport à la demande serait une

possibilité à ne pas négliger pour les dessertes de zones enclavées et serait certainement plus rentable pour un service plus adapté.

Pour pallier l'image archaïque du bus et développer le transport collectif, les grandes villes françaises ont choisi le tramway et les succès sont nombreux. Le tram-train est aujourd'hui peu développé en France, mais peut devenir un élément indispensable aux déplacements.

3. Les limites de l'essor du transport collectif

Il est évident qu'une politique prônant le "tout-collectif" n'est pas envisageable et n'est pas souhaitable. Cependant, sans tomber dans ces extrêmes, l'essor des transports collectifs présente aussi des risques que l'on ne peut ignorer :

1. Augmenter les fréquences, c'est augmenter le trafic et l'on risque un engorgement de lignes. C'est ce qui se produit actuellement en Alsace où l'on songe à créer une troisième ligne Mulhouse-Strasbourg pour le transport du fret.

2. Capter des usagers pose le problème de la capacité d'accueil des gares, de la circulation des voyageurs à l'intérieur de cette gare, à la gestion des guichets... le problème se pose déjà à Strasbourg où les "flots humains" aux arrivées des trains créent des engorgements entre la gare et les stations de tram. Ainsi, il paraît impensable que la gare actuelle puisse accueillir le TGV et on cherche des solutions.

3. En dehors des villes, les parkings à proximité des gares doivent être suffisamment grands pour accueillir les voitures des usagers. Cela nécessite de la place ce qui peut être problématique. En ville, la desserte des gares en transports en communs doit viser à en faciliter l'accès.

4. L'augmentation des fréquences pose un problème de circulation en particulier aux passages à niveau. Dans la vallée de Thann aux heures de pointe, les attentes des automobilistes peuvent être de l'ordre de 10 minutes ce qui est difficilement acceptable.

Des réflexions et des investissements sont à consentir allant dans le sens d'une cohérence entre une volonté politique de renforcement du transport collectif et sa mise en œuvre. Les collectivités semblent reculer devant l'échéance d'investir une fois pour toutes dans ce domaine, alors que les investissements routiers lui paraissent moins effrayants.

Autre forme de transport collectif, le covoiturage peut être une solution aux problèmes de circulation, mais nécessite des mesures accompagnatrices. En effet, le covoiturage se fait actuellement de manière sauvage aux carrefours de routes, sur les bretelles d'accès des autoroutes (avant le péage), sur des parkings réservés aux clients de magasins... Sur la RN4 entre Saverne et Strasbourg, une bande de stationnement autorisée a été mise en place pour pallier ce type de problème.

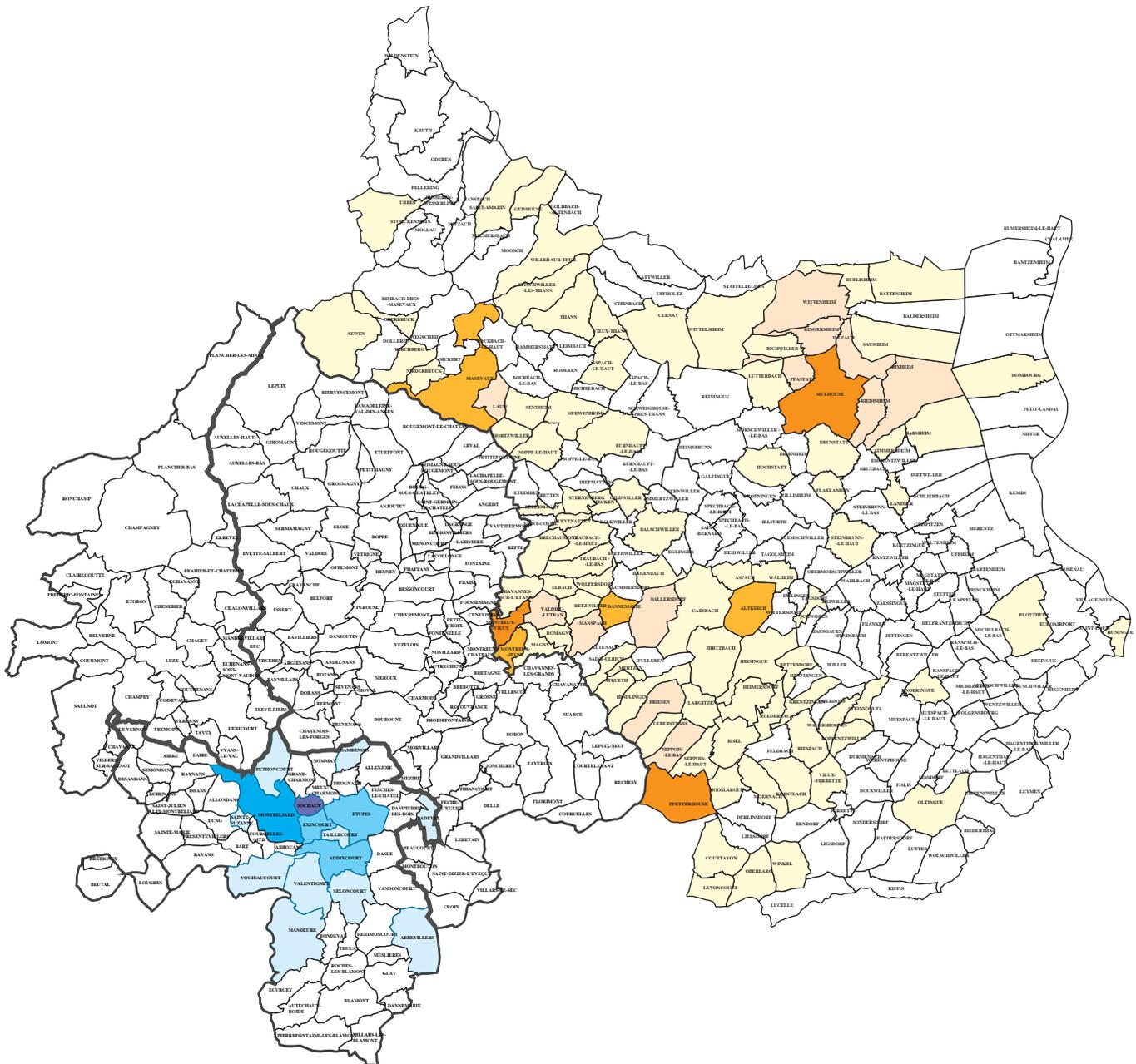
CONCLUSION

Cette étude nous a permis de constater :

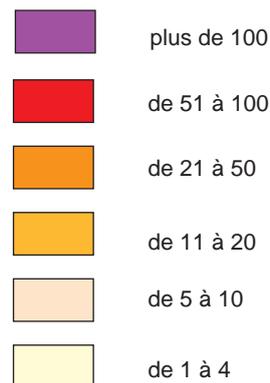
- Il existe bel et bien une séparation entre le Nord-Est de la Franche-Comté et le Sud de l'Alsace, que les systèmes de transports en commun consacrent. Il y a une absence flagrante de relation Mulhouse-Montbéliard.
- L'Aire Urbaine Belfort-Héricourt-Montbéliard manque cruellement d'un système de transports en commun : la création d'un système de transports cadencé entre les trois pôles étendu aux grands équipements (UTB de Sévenans, future gare TGV) ainsi qu'à Delle apparaît comme une évidence. Au minimum, il est urgent de coordonner les horaires et les tarifs.
- L'implantation des sites d'activités nouveaux ne doit pas se faire indépendamment des politiques de transport et vice-versa.
- Une réflexion sur les temps de transport est à mener avec une réflexion sur les nouveaux temps de travail.
- Si les déplacements liés au travail et aux études sont le principal débouché pour les transports en commun, il est urgent de réfléchir à une offre de transport en commun pour les loisirs (principal générateur d'augmentation des déplacements et plus faible part d'utilisation des transports collectifs).

ANNEXES

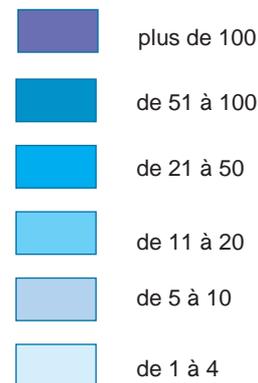
Origine et destination des actifs haut-rhinois travaillant dans le Doubs (1990)



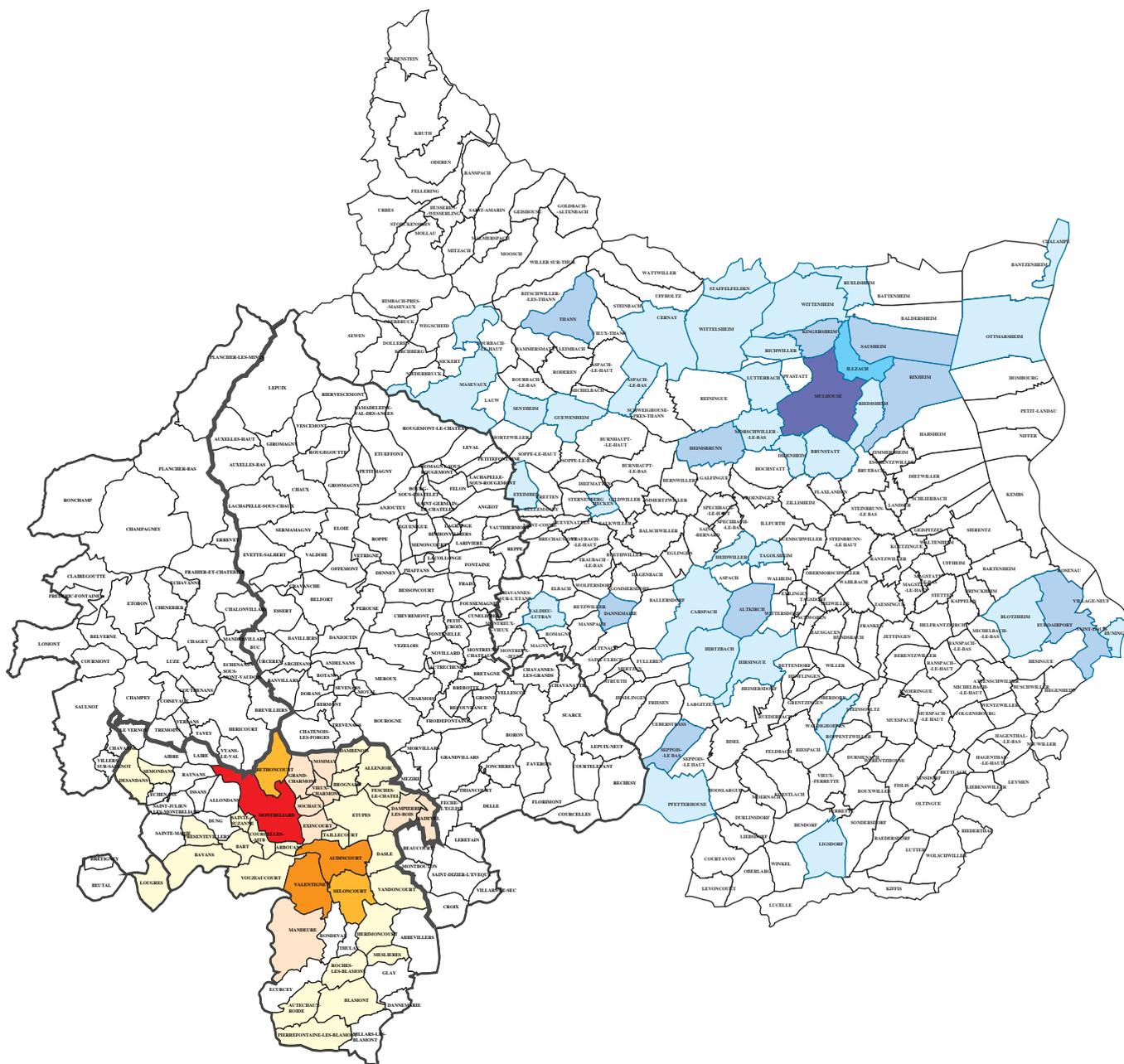
Commune d'origine des actifs du Haut-Rhin travaillant dans le Doubs (1990)



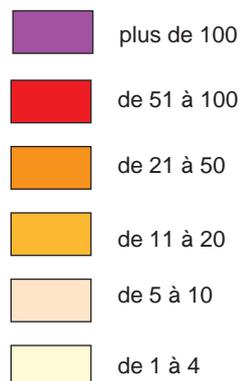
Communes du Doubs accueillant des actifs du Haut-Rhin (1990)



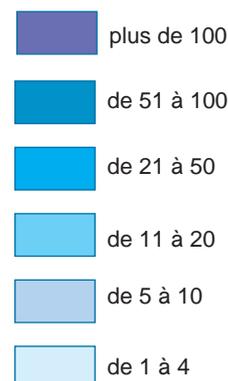
Origine et destination des actifs doubistes travaillant dans le Haut-Rhin



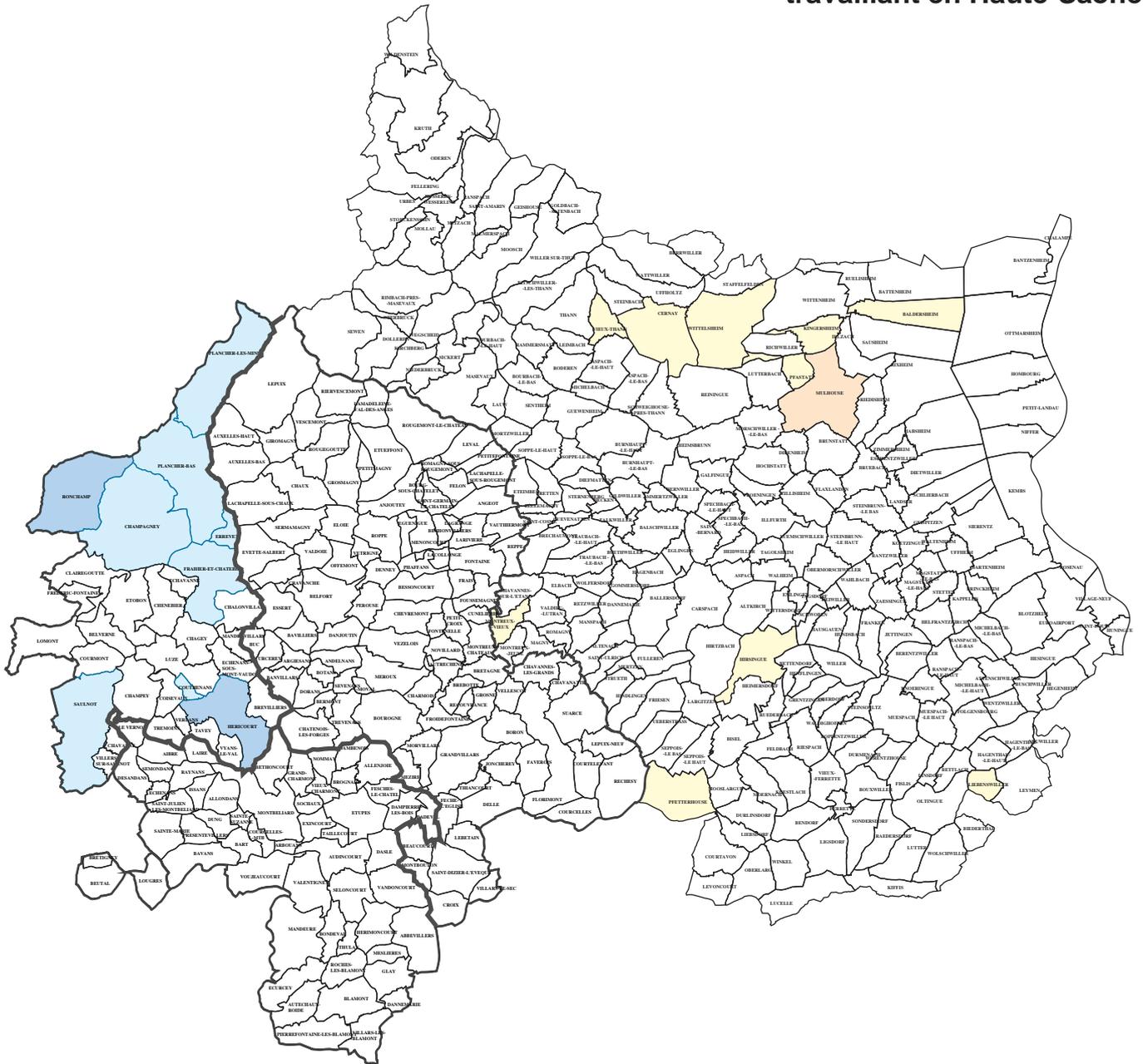
Commune d'origine des actifs du Doubs travaillant dans le Haut-Rhin (1990)



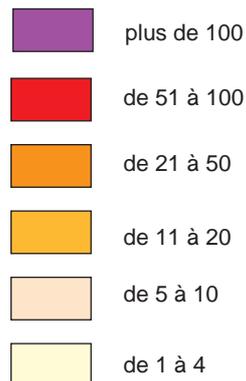
Communes du Haut-Rhin accueillant des actifs du Doubs (1990)



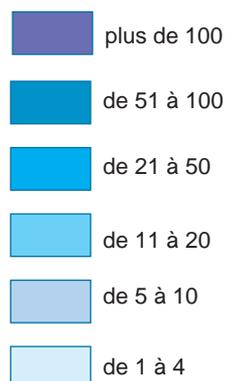
Origine et destination des actifs haut-rhinois travaillant en Haute-Saône



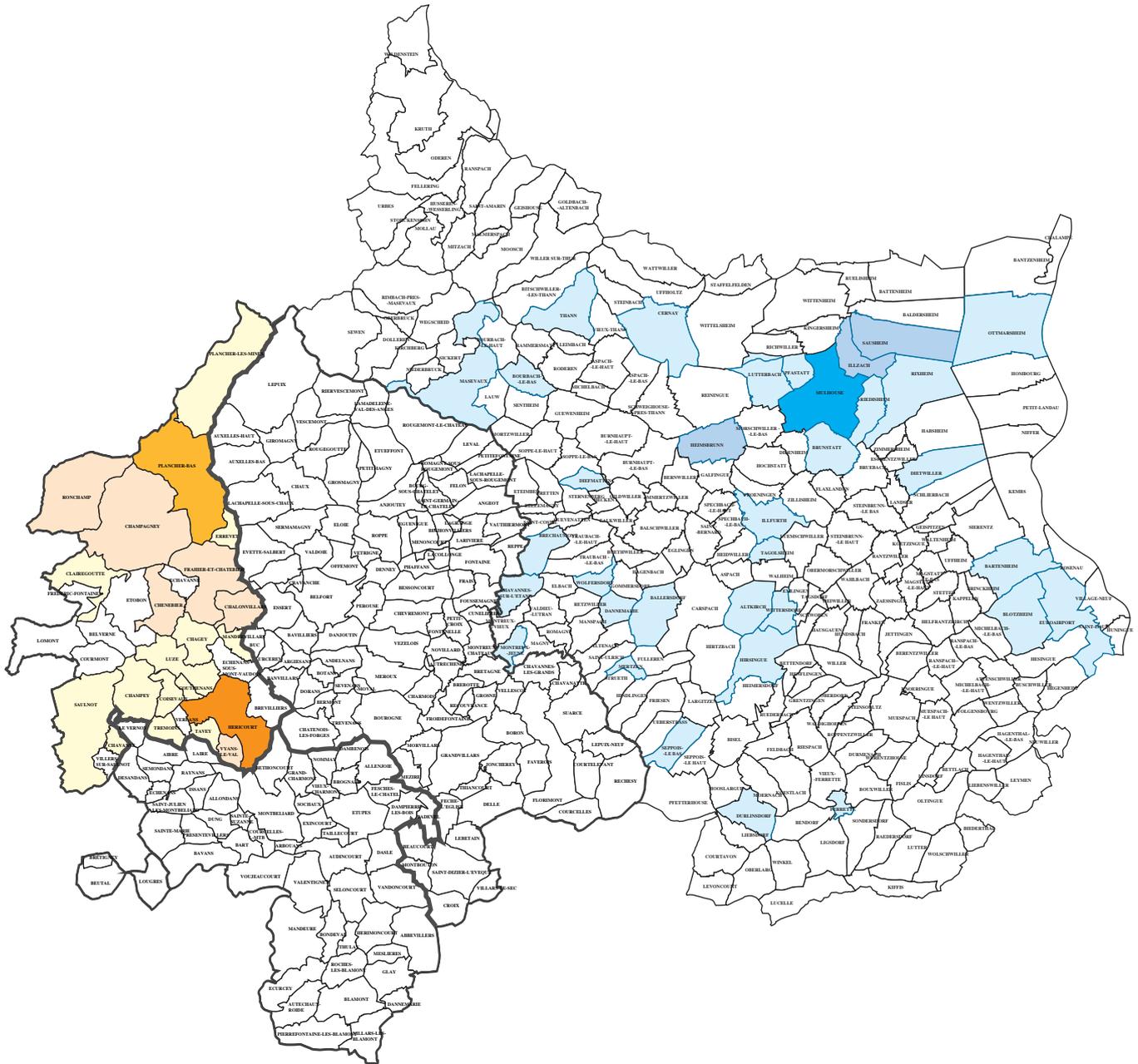
Commune d'origine des actifs du Haut-Rhin travaillant en Haute Saône (1990)



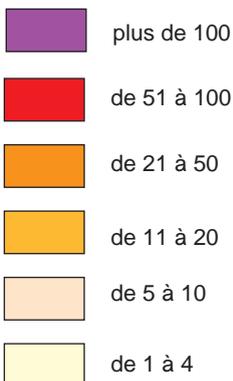
Communes de la Haute-Saône accueillant des actifs du Haut-Rhin (1990)



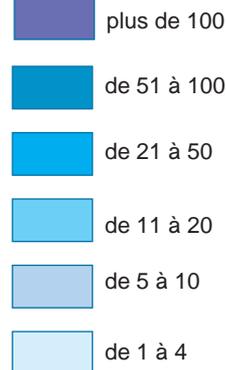
Origine et destination des actifs haute-saônois travaillant dans le Haut-Rhin



Commune d'origine des actifs de la Haute-Saône travaillant dans le Haut-Rhin (1990)



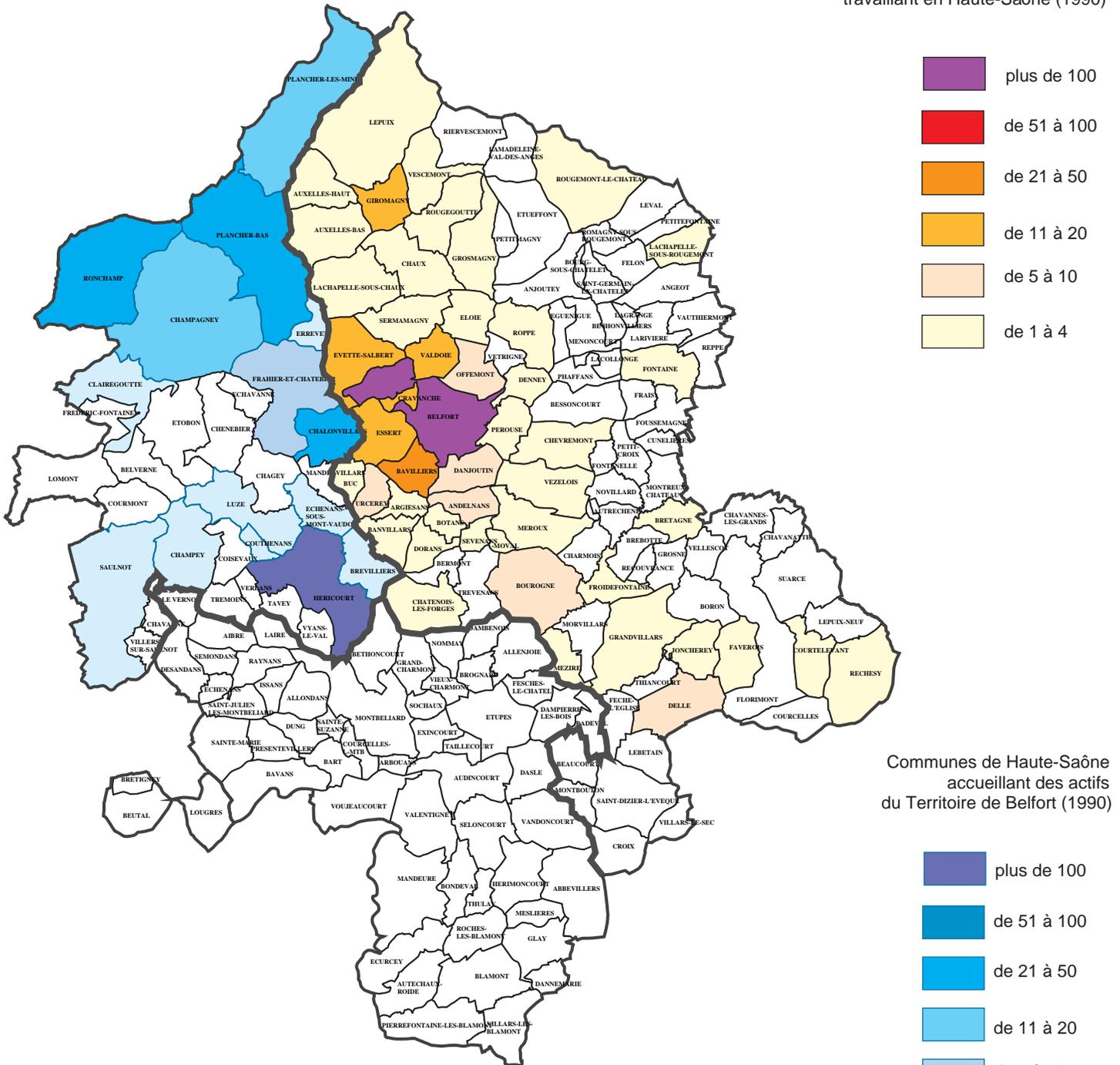
Communes du Haut-Rhin accueillant des actifs de la Haute-Saône (1990)



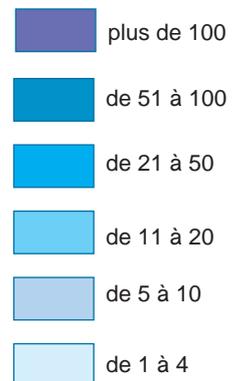
1:50 000

Origine et destination des actifs belfortains travaillant en Haute-Saône

Commune d'origine du Territoire de Belfort travaillant en Haute-Saône (1990)



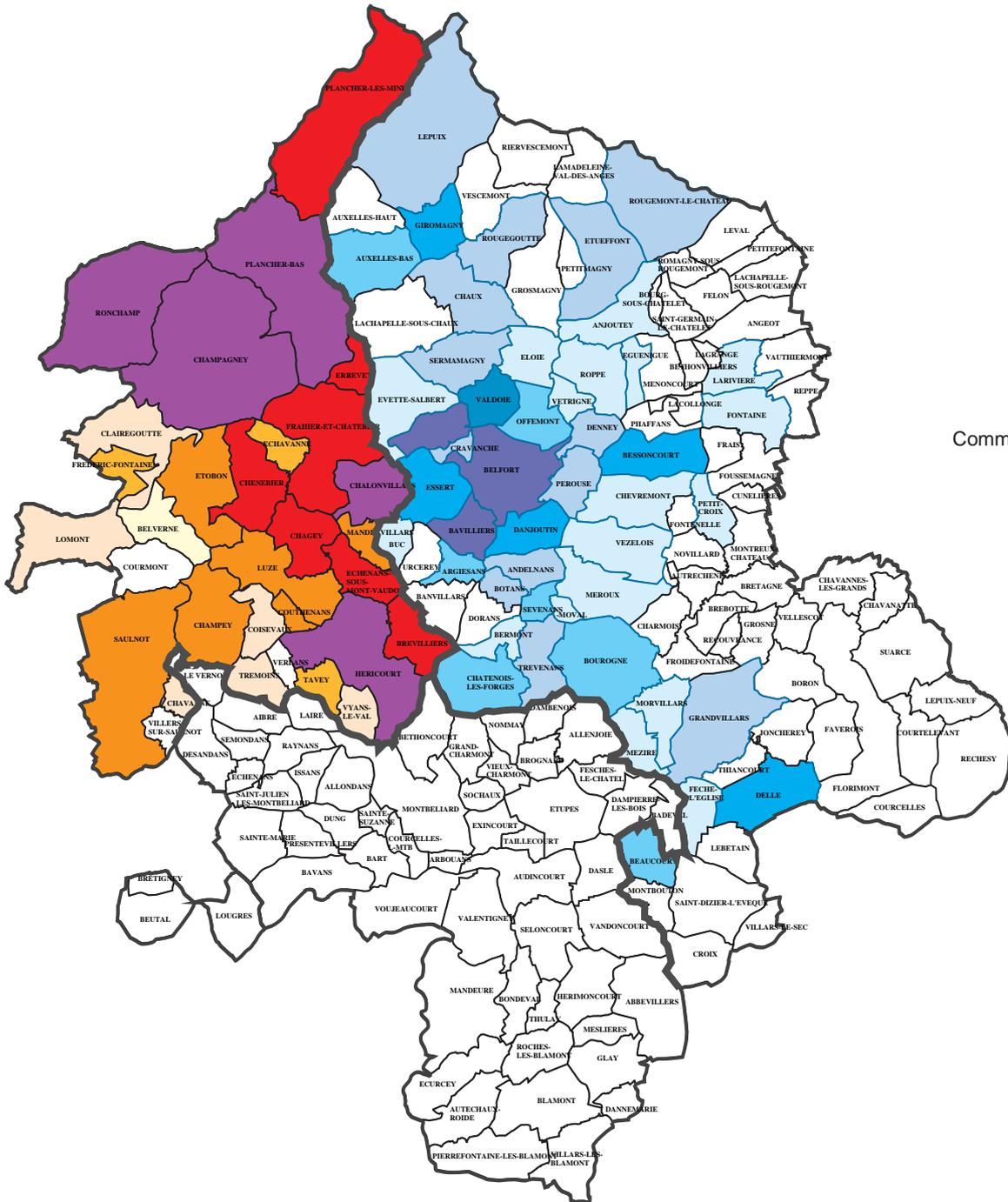
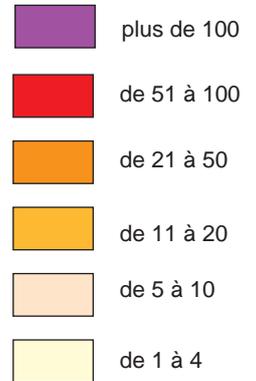
Communes de Haute-Saône accueillant des actifs du Territoire de Belfort (1990)



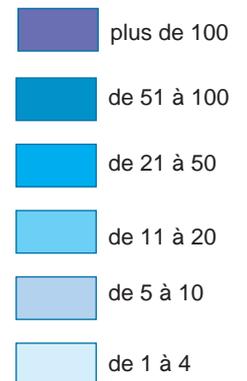
0 km 5 km

Origine et destination des actifs haute-saônois travaillant dans le Territoire de Belfort

Commune d'origine des actifs de la Haute-Saône travaillant dans le Territoire de Belfort (1990)



Communes du Territoire de Belfort accueillant des actifs de la Haute-Saône (1990)

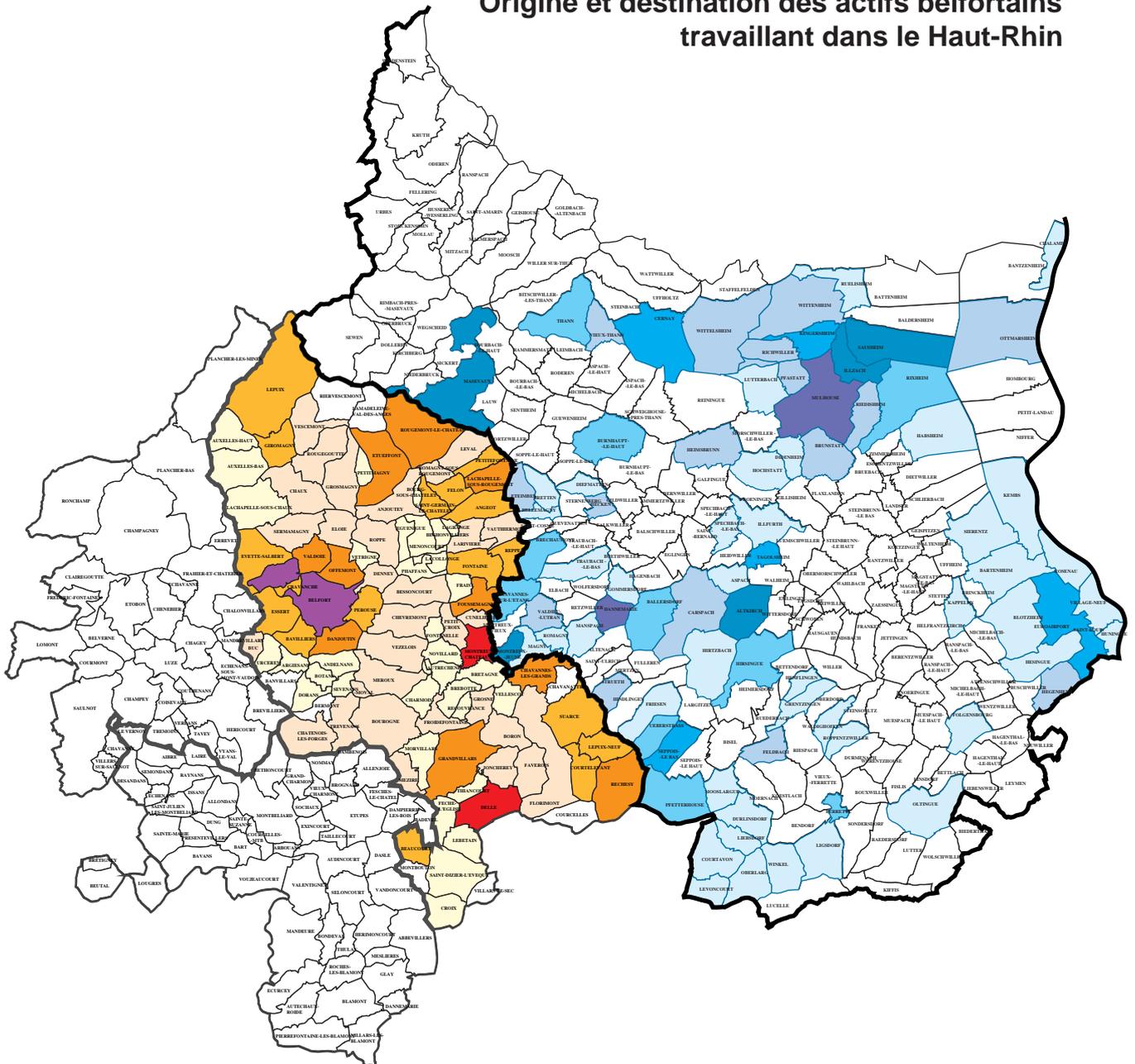


0 km 5 km

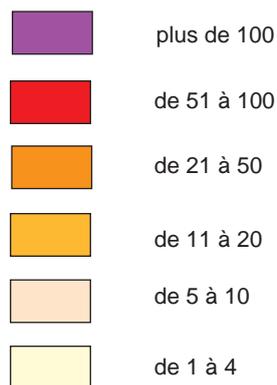
Cartographie AUTB 2000

Sources : INSEE-MIRABELLE 1990

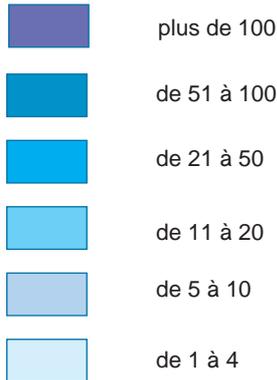
Origine et destination des actifs belfortains travaillant dans le Haut-Rhin



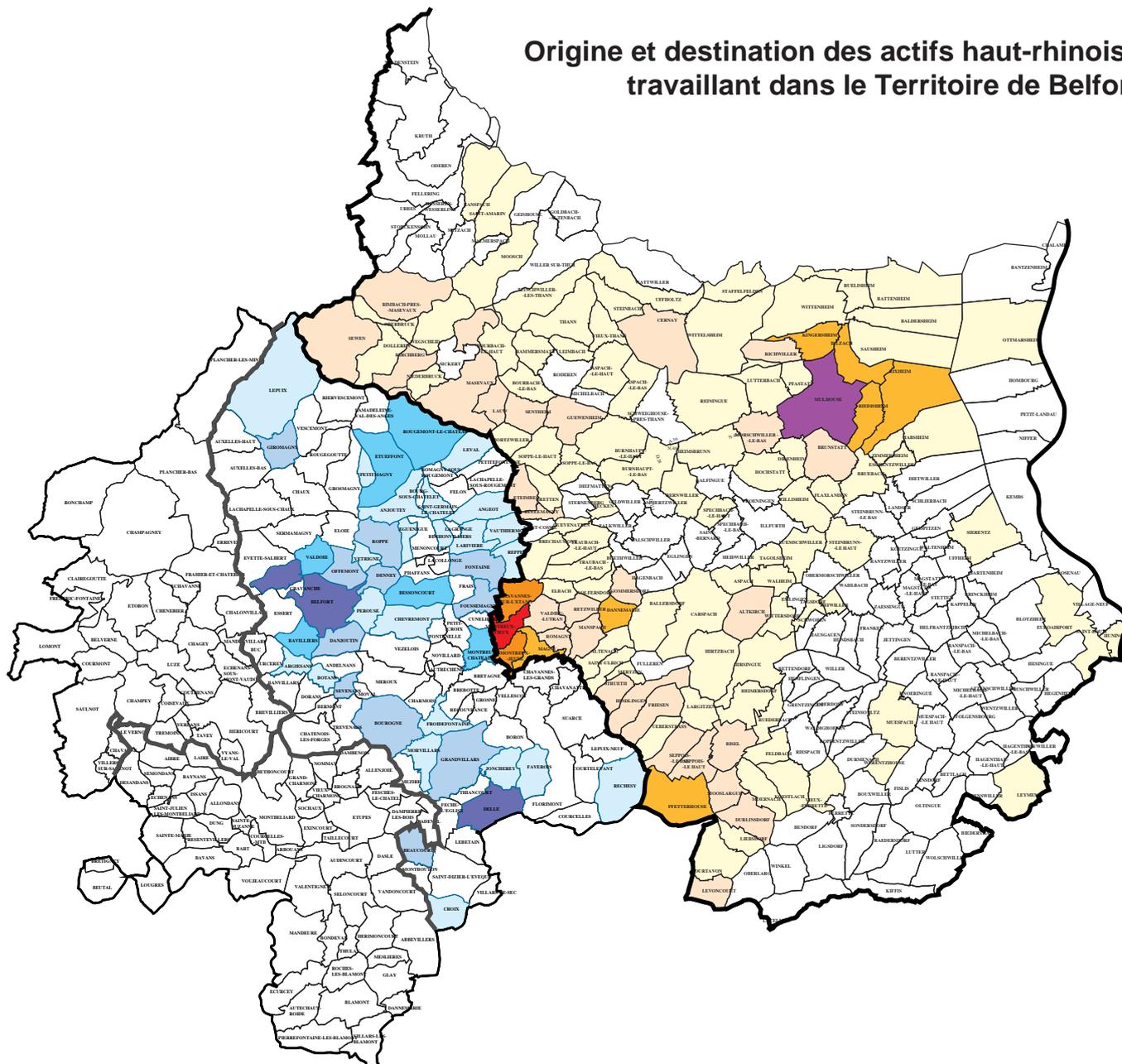
Commune d'origine des actifs du Territoire de Belfort travaillant dans le Haut-Rhin (1990)



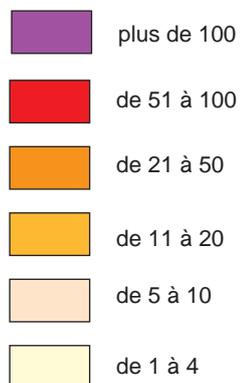
Communes du Haut-Rhin accueillant des actifs du Territoire de Belfort (1990)



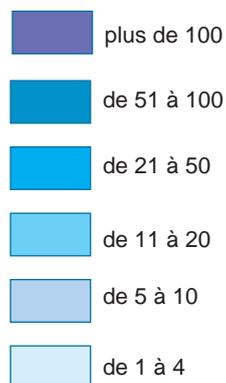
Origine et destination des actifs haut-rhinois travaillant dans le Territoire de Belfort



Commune d'origine des actifs du Haut-Rhin travaillant dans le Territoire de Belfort (1990)

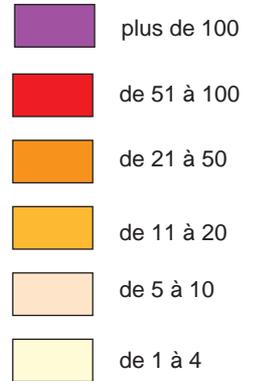


Communes du Territoire de Belfort accueillant des actifs du Haut-Rhin (1990)

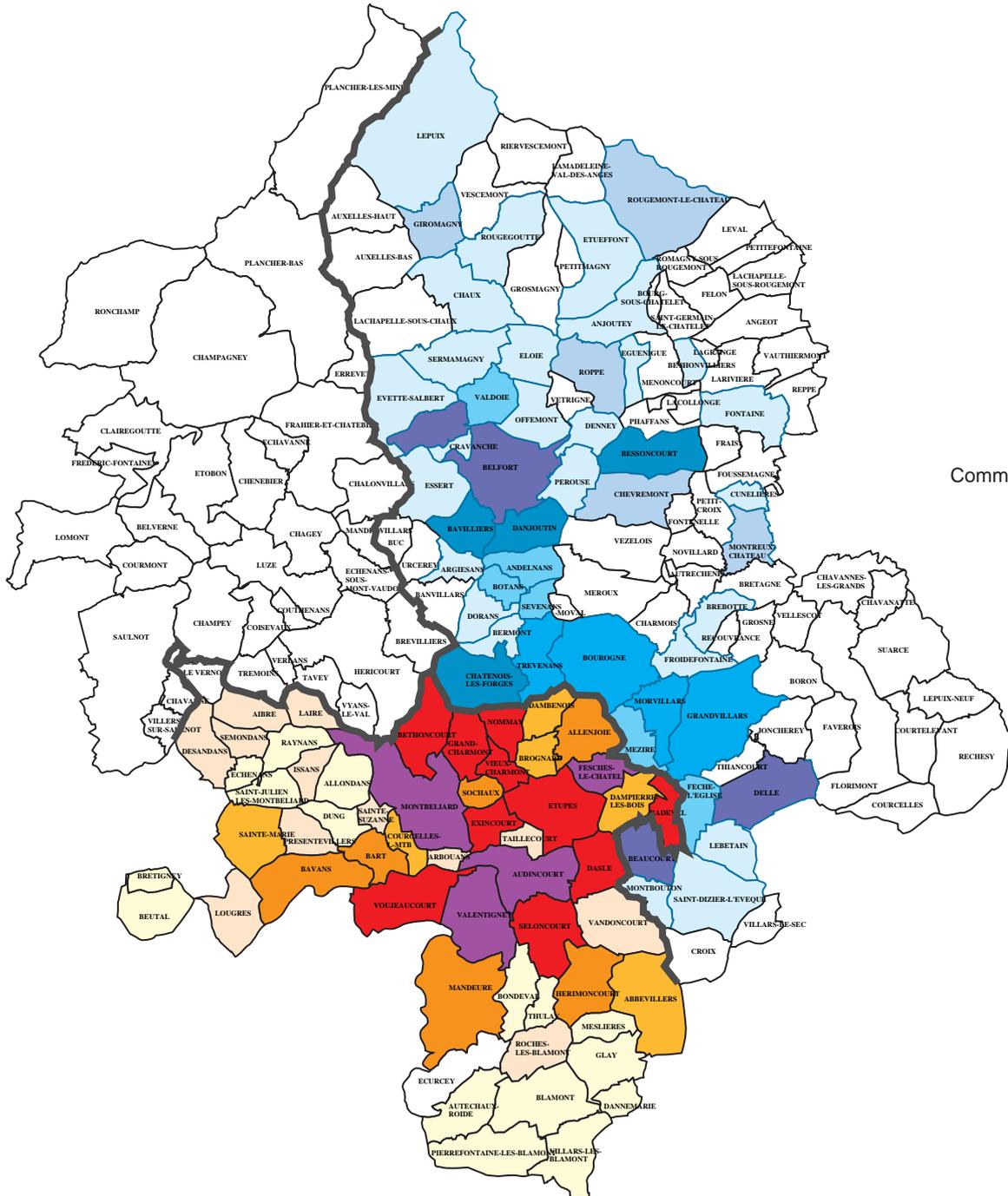
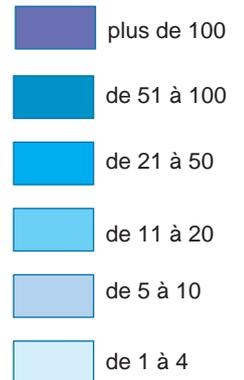


Origine et destination des actifs doubistes travaillant dans le Territoire de Belfort

Commune d'origine des actifs du Doubs travaillant dans le Territoire de Belfort (1990)

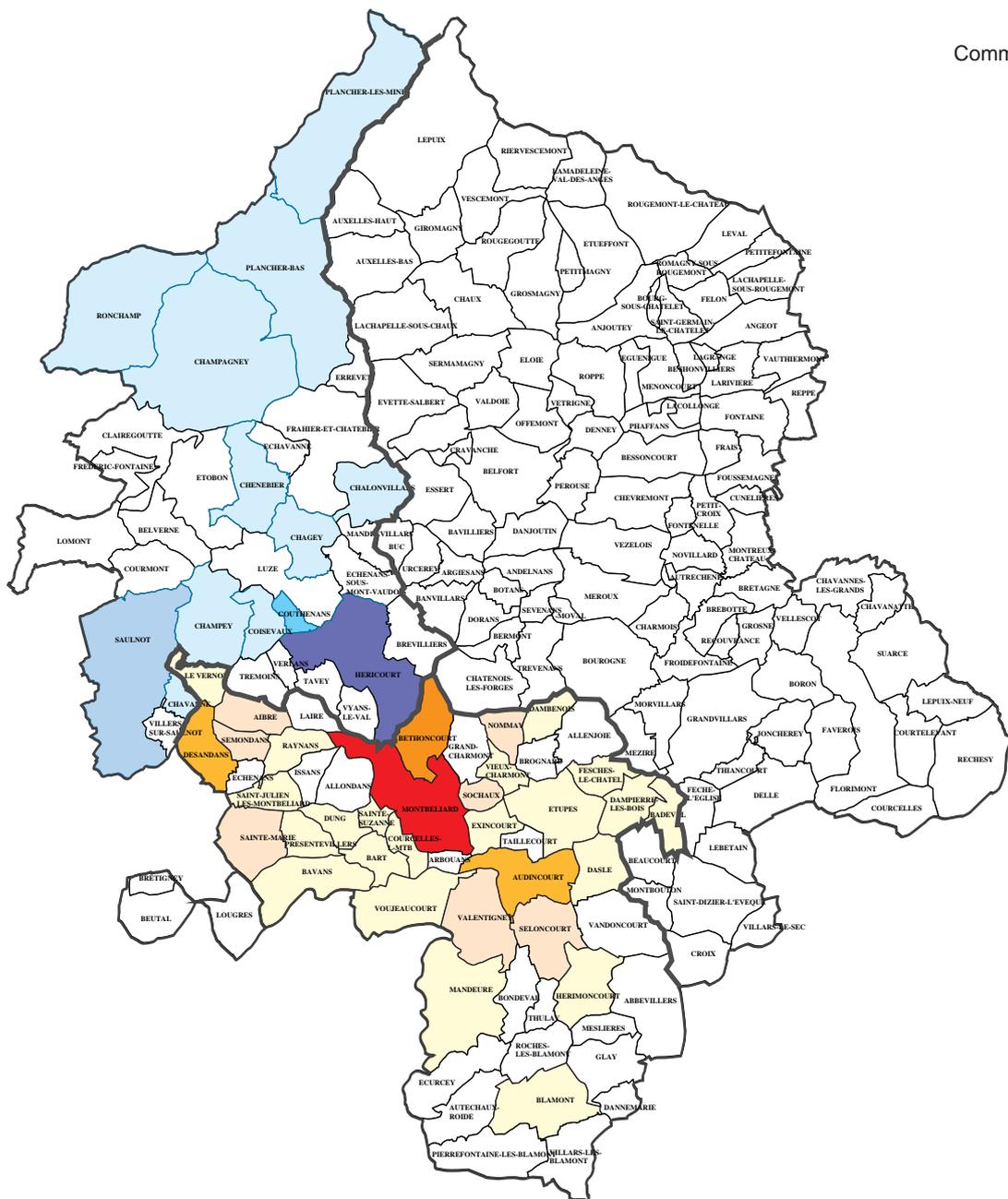


Communes du Territoire de Belfort accueillant des actifs du Doubs (1990)

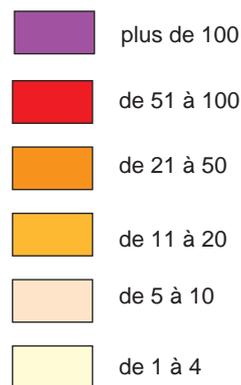


0 km 5 km

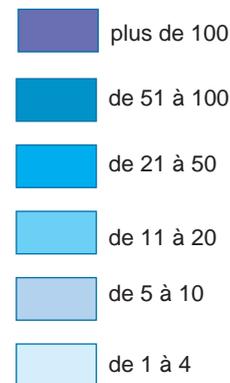
Origine et destination des actifs doubistes travaillant en Haute-Saône



Commune d'origine des actifs du Doubs travaillant en Haute-Saône (1990)



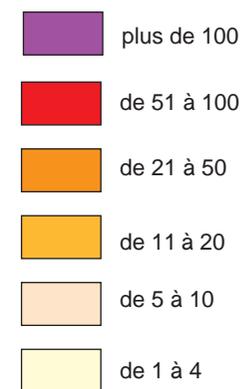
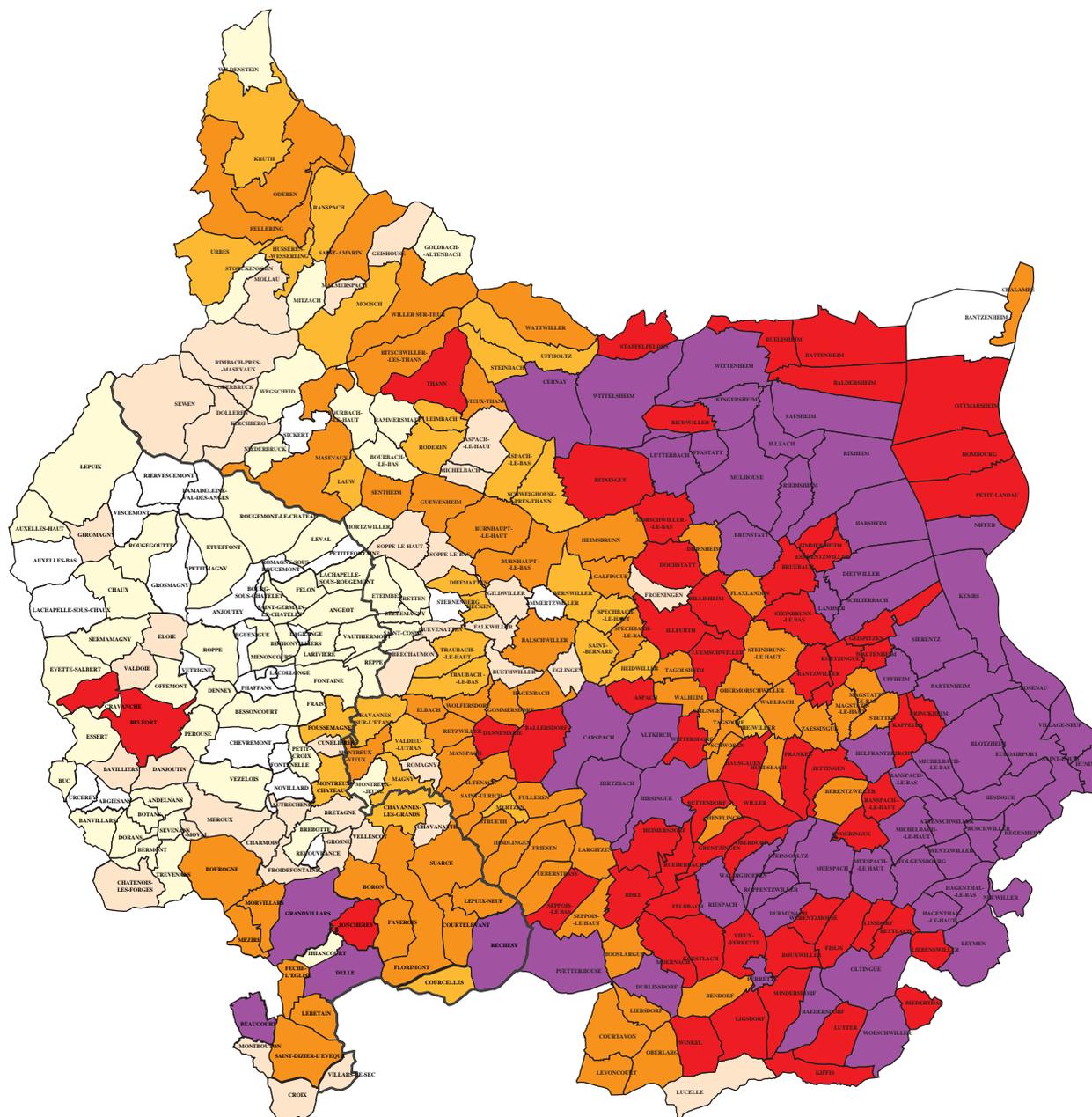
Communes de Haute-Saône accueillant des actifs du Doubs (1990)



0 km 5 km

Migration domicile-travail

Actifs du Haut-Rhin et du Territoire de Belfort travaillant en Suisse (1990)

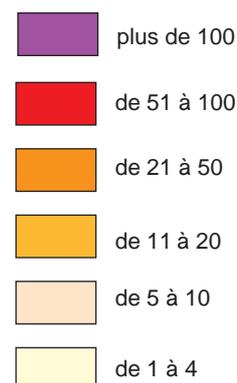
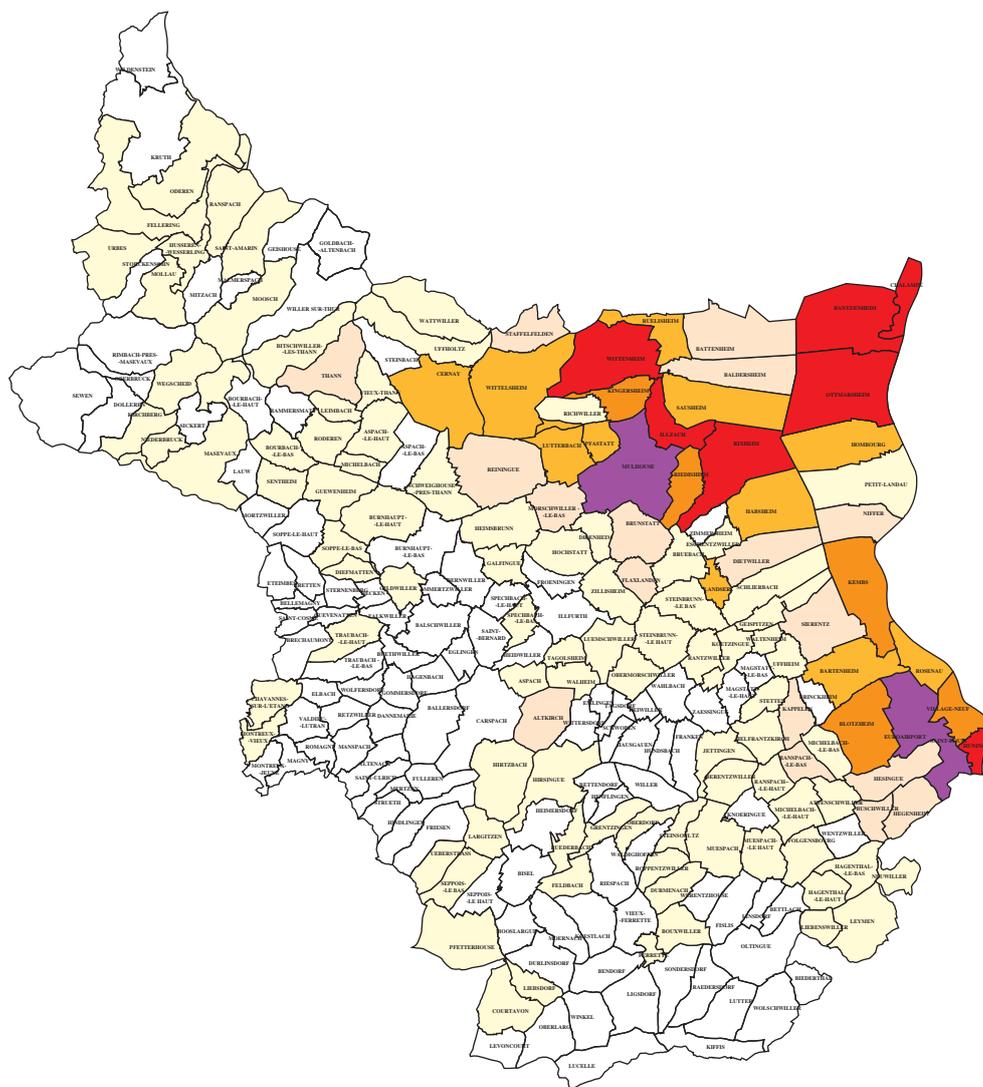


0 1 2 km

Source : AUTB 2000-
Cartographie AUTB 2000

Migration domicile-travail

Actifs du Haut-Rhin travaillant en Allemagne (1990)



Sommaire

Préambule

Méthodologie

Un tourisme souffrant d'une concurrence intra et extra territoriale

1. Le tourisme Vert : un marché localement concurrentiel
 - 1.1. Trois secteurs en concurrence
 - 1.2. Une concurrence alentour difficile à soutenir
2. Le tourisme en milieu Urbain : 3 villes, 3 stratégies parfois concurrentielles
 - 2.1. Un tourisme d'affaire favorable à Mulhouse
 - 2.2. Un tourisme d'agrément différemment motivé selon les 3 villes
3. Les loisirs de proximité, une orientation possible

Les synergies envisageables

1. Le canal du Rhône au Rhin : un axe commun
2. Les espaces naturels : mieux valoriser le Sundgau
3. Les espaces urbains : des spécificités thématiques à définir et à affirmer
4. Structuration possible de l'offre de loisirs dans l'aire d'étude
 - 4.1. Les pôles urbains : des loisirs culturels à décliner en complémentarité
 - 4.2. Les zones naturelles : deux espaces récréatifs aux loisirs différenciés

Conclusion

Bibliographie

Préambule

Les territoires du sud de l'Alsace et du nord de la Franche-Comté partagent un certain nombre de points communs permettant d'envisager des réflexions en commun et des collaborations en matière de tourisme.

Les deux territoires composent un espace commun bien marqué par sa mémoire ouvrière, sa culture technique et son histoire industrielle. Appartenant aujourd'hui au même bassin de production des moyens de transport terrestre, les deux espaces partagent un fort ancrage de l'économie et des activités humaines du côté du développement industriel.

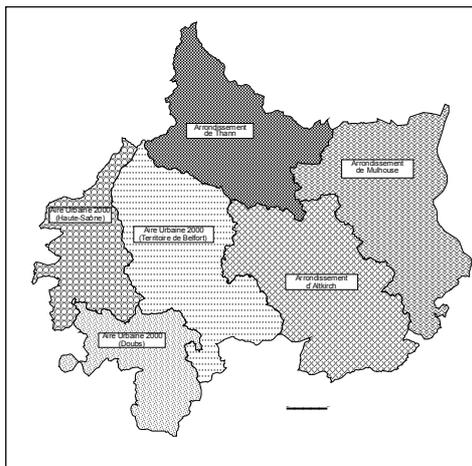
Cet axe se traduit du point de vue du patrimoine collectif par une densité exceptionnelle en musées de sciences et techniques (à Mulhouse et à Sochaux), et par une bonne attractivité des sites du tourisme industriel (usines Peugeot).

Ensuite, dans un environnement plus large, les massifs montagneux de la Forêt-Noire et du Jura, accessibles dans un proche rayon de 20 à 40 km, proposent une offre de loisirs de proximité et d'hébergement touristique particulièrement significative.

Partant de ces constats liminaires, la démarche ici conduite se propose de rechercher les synergies possibles entre acteurs et entre territoires du développement du tourisme. L'objectif d'une telle démarche n'est naturellement pas de substituer les agences aux acteurs spécialisés du développement du tourisme : Délégés Régionaux au Tourisme, Conseils Régionaux du Tourisme, Associations Départementales du Tourisme, Offices locaux du tourisme, etc... Il ne s'agit pas non plus de remettre en cause les territoires en place de la promotion touristique, aujourd'hui adossés à des pratiques et à des périmètres bien définis : le sud Alsace s'inscrit naturellement dans des logiques promotionnelles régionales, l'Alsace profitant d'une image promotionnelle performante, et la Franche Comté s'inscrit dans des logiques similaires.

Il s'agit bien plus ici d'utiliser l'entrée du développement du tourisme comme une clé utile et vitale de l'aménagement du territoire. Le tourisme sera ainsi porté au rang de préoccupation transversale de l'aménagement du territoire, à l'instar des moyens de déplacements ou de l'économie du transport terrestre étudiés par ailleurs dans le programme interagences.

*L'aire d'étude comprend :
le Nord franche-Comté (soit
les communes adhérentes à
Aire Urbaine 2000 = 188
communes réparties dans 3
départements le Territoire de
Belfort, le Doubs et la Haute-
Saône)
et le Sud Alsace (soit les
arrondissements de
Mulhouse, Thann et Altkirch)*



Les deux territoires se trouvent réunis également par la richesse de leur contexte naturel. Celui-ci s'exprime d'un côté par le tracé du canal du Rhône au Rhin et par la démarche de développement durable dont fait l'objet aujourd'hui l'aménagement de cet axe dans le cadre du Contrat Saône-Rhin.

Il s'exprime d'un autre côté par la proximité immédiate du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges. Celui-ci se présente d'ailleurs comme l'aire récréative d'un vaste rayon de secteurs urbanisés français, suisses et allemands, et dont les agglomérations de Belfort, Montbéliard et Mulhouse forment la couronne urbaine de première proximité.

Méthodologie

(1) Le marché touristique dans le Nord Franche-Comté, mémoire de maîtrise de géographie réalisé par Véronique PELLETIER en juillet 2000 pour l'Agence d'Urbanisme et de Développement du pays de Montbéliard

Le but de la démarche que nous engageons est de faciliter l'émergence de réseaux de coopération entre Nord Franche-Comté et Sud Alsace dans le domaine du tourisme.

Cet objectif sous-tend l'identification préalable de thématiques pour lesquelles la recherche de synergies entre acteurs et territoires peut apporter une plus value à l'ensemble de l'espace considéré par notre démarche.

Dans un premier temps, il s'avère nécessaire de distinguer, à l'intérieur de l'aire d'étude, les domaines concurrentiels de ceux s'appuyant sur des complémentarités entre acteurs et territoires.

Pour affiner l'identification des thèmes pouvant mobiliser des partenariats entre Nord Franche-Comté et Sud Alsace, une approche de la concurrence alentour doit également être effectuée.

A partir de là et dans l'optique d'alimenter les réunions d'échanges de point de vue qui seront menées avec les acteurs institutionnels et économiques, nous proposerons des orientations stratégiques envisageables.

Un tourisme souffrant d'une concurrence intra et extra territoriale

L'étude ⁽¹⁾ réalisée par Véronique Pelletier différencie Belfort et ses environs du pays de Montbéliard. Elle distingue pour chaque territoire des orientations privilégiées en matière de tourisme.

Ainsi, pour Belfort et ses environs, il est proposé de développer préférentiellement un tourisme vert et d'affaires alors que pour le Pays de Montbéliard, les orientations touristiques se réfèrent aux thématiques industrielles et urbaines.

Un rapprochement avec Luxeuil pour adjoindre à l'offre touristique le thermalisme et la présence de casinos est également évoqué.

Les orientations touristiques du Sud Alsace mettent en exergue :

- un tourisme urbain basé sur les nombreux musées des industries et techniques implantés dans l'agglomération mulhousienne
- un tourisme d'affaires développé dans l'agglomération mulhousienne
- un tourisme vert plus ou moins développé selon qu'on se rapproche du PNR des Ballons des Vosges.

En définitive, les thématiques mises en avant par les territoires de l'Aire d'Etude sont : le tourisme vert, le tourisme d'Affaires, le tourisme industriel et le tourisme urbain. Mais qu'en est-il des jeux de concurrences dans l'aire d'étude pour chacun de ces domaines ? D'autres orientations non citées seraient-elles à exploiter ?

L'HEBERGEMENT TOURISTIQUE DANS L'AIRE D'ETUDE

Source : inventaire communal INSEE de 1998

Traitement effectué : pour le sud alsace par l'AURM et pour le Nord Franche Comté par Véronique PELLETIER pour l'agence de Montbéliard

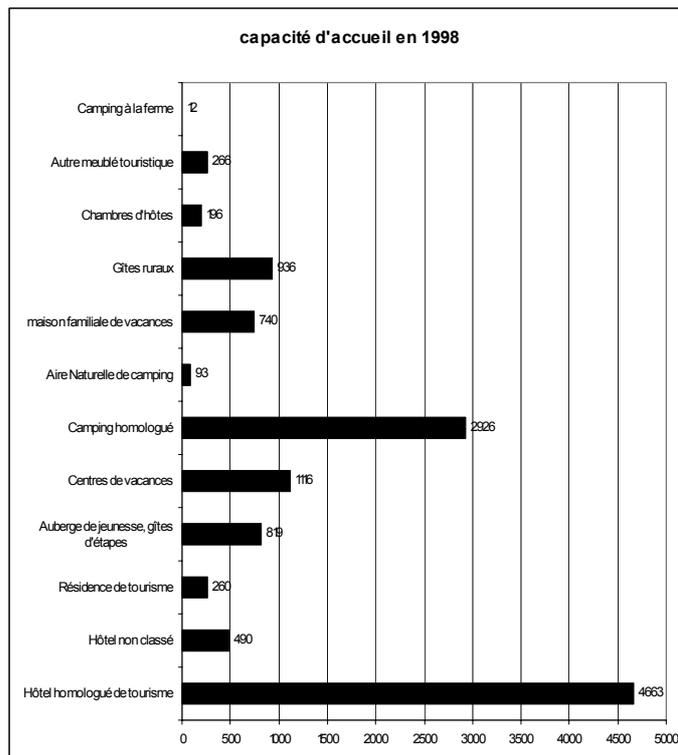
Capacités d'accueil en 1998

	Aire Urbaine (partie Doubs)	Aire Urbaine (partie territoire de Belfort)	Aire Urbaine (partie Haute-Saône)	Arrondissement de Mulhouse	Arrondissement d'Altkirch	Arrondissement de Thann
Hôtels homologués de tourisme	751	776	64	2711	217	144
Hôtels non classés	210	26	16	84	18	136
Résidences de tourisme		180		0	10	70
Auberges de jeunesse, gîtes d'étapes	57	63		82	20	597
Centres de vacances	180	236		0	150	550
Campings homologués	85	354	250	405	479	1353
Aires Naturelles de camping	10	6		0	37	40
Maisons familiales de vacances		280			268	192
Gîtes ruraux	6	237	60	31	199	403
Chambres d'hôtes		32	17	5	73	69
Autres meublés touristiques	11	5		0	19	231
Campings à la ferme		6		0		6

Les capacités d'accueil sont exprimées en :

- lits pour les résidences de tourisme, les auberges de jeunesse et gîtes d'étapes, les centres de vacances, les maisons familiales, les gîtes ruraux, les chambres d'hôtes et autres meublés touristiques.

- chambres et emplacements pour les autres types d'hébergement

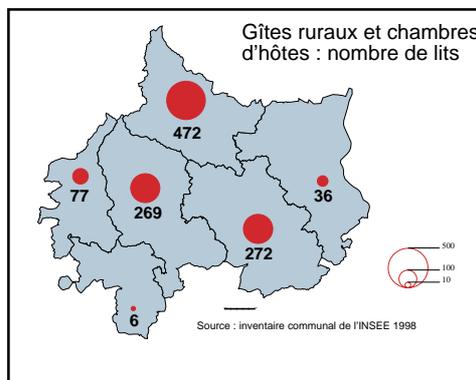
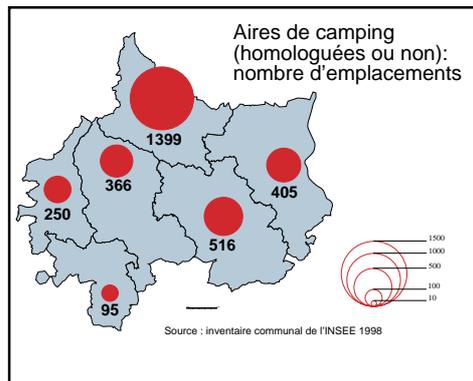


Le Sud Alsace se caractérise par une offre peu diversifiée, constituée à 76 % de chambres d'hôtels.

Le Nord Franche-Comté, quant à lui, affiche une plus grande variété avec des hébergements "verts" et liés au tourisme social (maison familiale, résidences de tourisme et centres de vacances par exemple) mieux représentés

1. Le tourisme Vert : un marché localement concurrentiel

Dans l'aire d'étude, les secteurs qui se positionnent sur ce créneau sont le **Territoire de Belfort** (hors agglomération), l'arrondissement de **Thann** et le **Sundgau**. Il est ici important de mentionner que l'appellation "tourisme vert" telle qu'elle est évoquée dans les documents consultés ne concerne pas uniquement l'espace rural mais associe également des espaces naturels.



1.1. Trois secteurs en concurrence

L'arrondissement de **Thann** se distingue très nettement comme étant un pôle pour le tourisme vert dans l'aire d'étude. Il concentre en effet à lui seul :

- La moitié des emplacements de camping dans l'aire d'étude
- Les trois-quarts des lits en auberges de jeunesse ou gîtes d'étape

- Près de la moitié des lits proposés en gîtes ruraux dans l'aire d'étude

- Le tiers des chambres d'hôtes

Il bénéficie en outre de l'attractivité associée au "Parc Naturel des Ballons des Vosges" et du passage de la route du Vin.

Abordé sous l'angle de l'hébergement, le **Sundgau** et le **Territoire de Belfort** présentent des caractéristiques proches à la fois du point de vue capacité d'accueil et diversité des modes d'hébergement proposés (campings, gîtes, hôtels ...). Leur différence réside plutôt dans les atouts valorisés par chacun. Ainsi, le territoire de Belfort appuie fortement sa communication touristique sur la présence du PNR des ballons des Vosges, alors que le Sundgau s'est forgé une image propre.

En partageant un même atout promotionnel avec le secteur de Thann, mais sans bénéficier des autres avantages en termes d'hébergement ou de rattachement à une région touristique reconnue comme l'est l'Alsace, le **Territoire de Belfort** s'inscrit plus directement dans une relation concurrentielle qui peut lui nuire.

Le Sundgau, en développant une offre touristique réellement basée sur la découverte des spécificités de son terroir et de ses milieux naturels (*très différents des milieux compris dans le périmètre du PNR*) se distingue des autres secteurs de l'aire d'étude mais aussi des autres zones touristiques alsaciennes. En termes d'activités proposées, deux particularités sont à souligner : la découverte équestre et les loisirs nautiques bien développés dans ce secteur.

1.2. Une concurrence alentour difficile à soutenir

L'aire d'étude est géographiquement située dans un espace où le tourisme vert est un domaine fortement concurrentiel. En effet, sur quelques kilomètres carrés voisinent la Forêt Noire, le PNR des Ballons des Vosges, celui des Vosges du Nord et le massif du Jura, territoires qui font du tourisme vert leur atout promotionnel principal. Ne serait-ce qu'entre ces quelques territoires une hiérarchie s'est établie, la Forêt Noire en tête.

De fait, essayer de vendre l'aire d'étude sur l'argument du tourisme vert s'avère des plus délicat. L'une des solutions pour cependant conserver des hébergements et leur assurer un taux de remplissage rentable serait de se rapprocher des zones attractives et de voir si des places d'hébergements leur manquent à certaines périodes et si donc un aiguillage des touristes ne pourrait pas être fait vers les hébergements de l'aire d'étude.

Le tourisme ne réside pas que dans la vente de nuitées, une part des recettes découle de la consommation d'activités touristiques qu'elles soient récréatives ou culturelles. Sur ce créneau spécifique, les secteurs de l'aire d'étude et notamment le Sundgau ont des atouts à valoriser. En effet, les activités équestres ainsi que les loisirs nautiques sont des animations qui font défaut dans les zones citées précédemment. De plus, certains milieux naturels comme la Petite Camargue à Saint Louis sont intéressants à découvrir en complémentarité de ceux plus spécifiques des grands secteurs. Un accompagnement de qualité serait envisageable grâce aux structures type Centres d'Initiation à la Nature ou Maison Départementale de l'Environnement implantées dans l'aire d'étude.

Ces atouts récréatifs ont l'avantage de pouvoir être attractifs non seulement pour des touristes mais aussi pour les habitants des 4 agglomérations enserrant l'aire d'étude : Mulhouse, Belfort, Montbéliard et Bâle (2^{ème} ville de Suisse).

2. Le tourisme en milieu Urbain : 3 villes, 3 stratégies parfois concurrentielles

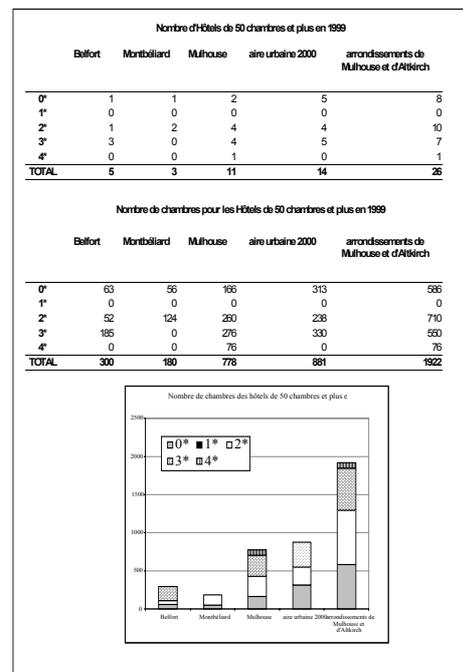
Le tourisme en milieu urbain se répartit comme suit : un tourisme d'affaires la semaine en dehors des mois d'été, un tourisme d'agrément durant la saison estivale et certains Week-End et la fréquentation des centres villes, musées, expositions et commerces pour des visites à la journée. L'importance de ces différentes composantes du tourisme en milieu urbain est

variable selon les villes. Notre aire d'étude en compte trois. Qu'en est-il de leur situation touristique ?

2.1. Un tourisme d'affaire favorable à Mulhouse

L'étude réalisée par Véronique Pelletier indique que la ville de Belfort souhaite développer son tourisme d'affaires. Ce choix s'appuierait, toujours d'après Véronique Pelletier, sur une volonté affichée d'optimiser des actions précédemment engagées comme la création d'un centre TRIADE en 1995.

Or, par l'intermédiaire de TRIADE, Belfort n'est pas seule concernée puisque des accords la lient avec Montbéliard. La situation de ces deux villes est cependant déséquilibrée comme le soulignent les chiffres de journées congrès qui atteignent 70 000 à l'ATRIA de Belfort et 15 000 au Centre Saint Georges à Montbéliard.



Ces deux villes sont confrontées à des difficultés assez semblables comme :

- Une capacité d'accueil insuffisante notamment en chambres 3 et 4 *
- Un nombre trop faible de salles de restaurants adaptées à l'accueil de congressistes et des menus peu qualitatifs

A Montbéliard, le sous-dimensionnement du centre de congrès (en incapacité d'accueillir des manifestations de 400 personnes et plus) constitue également un handicap.

Ces problèmes ainsi que des difficultés dans la mise en œuvre d'une réelle coopération urbaine dans le domaine du tourisme d'affaires (absence de compétence de l'association Aire Urbaine 2000, absence d'un interlocuteur unique et une carence de l'initiative privée) ont incité Aire Urbaine 2000 à commander une étude sur ce sujet.

Second Axe Consulting, bureau d'étude retenu, met en exergue les points suivants :

- Un environnement concurrentiel difficile : proximité de villes de congrès elles - même en concurrence avec les grandes villes de congrès européennes.
- Une capacité hôtelière insuffisante et trop dispersée
- Des chambres peu disponibles pour des congressistes car souvent occupées par des clientèles d'affaire
- Des équipements suffisants pour répondre aux attentes des organisateurs français ou étrangers
- Des atouts sur le plan d'activités à pratiquer en à côté du congrès (excursions dans la nature, activités sportives, vie culturelle de bon niveau)

Il semble que les acteurs de l'aire urbaine sous-estiment l'environnement concurrentiel. Ainsi, la concurrence directe de Mulhouse sur ce créneau transparaît peu dans les documents faisant mention des orientations voulues dans ce domaine.

Or, comme le souligne l'étude de Second Axe Consulting, en plus des atouts cités pour le Nord Franche-Comté, Mulhouse dispose d'une capacité hôtelière suffisante, de qualité et regroupée. En outre Mulhouse bénéficie d'une dynamique régionale qui a permis l'édition d'une brochure réunissant tous les lieux pour congrès, séminaires et réunions d'Alsace et dispose d'un interlocuteur privilégié, ATIR, réceptif des manifestations professionnelles.

2.2. Un tourisme d'agrément différemment motivé selon les 3 villes

En 1999, une enquête a été menée à Mulhouse par l'Office de Tourisme pour dresser un portrait robot du vacancier faisant étape à Mulhouse. Les touristes sont majoritairement français et hébergés en dehors de Mulhouse, sur la route des vins, dans les Vosges ou à Colmar. Lorsqu'ils séjournent à Mulhouse, les touristes sont hébergés en hôtel 2 *, dans la famille ou chez des amis. Ils recommanderaient en premier les musées, le centre historique ne venant qu'en seconde position. Ce résumé d'enquête montre que la ville en tant que site touristique peut-être soit un but d'excursion soit un lieu de séjour.

La ville comme but d'excursion

L'atout majeur de Mulhouse réside dans son patrimoine muséographique, majoritairement axé sur la découverte des sciences et techniques. Les chiffres de fréquentation, notamment des musées de l'automobile et du chemin de fer soulignent l'attrait du public pour les sciences et techniques.

La valorisation des musées de savoirs - faire scientifiques et techniques est également le créneau sur lequel l'agglomération de Montbéliard souhaite se démarquer, notamment au regard de Belfort. Son site phare dans ce domaine est le musée de l'Aventure Peugeot. Ce dernier, attractif à l'échelle de la Franche-Comté est cependant bien moins fréquenté que le Musée de l'Automobile à Mulhouse qui affiche près de 100 000 entrées supplémentaires. Autre écart de taille avec Mulhouse, Montbéliard propose de petits musées n'atteignant pas 1000 entrées et éloignés les uns des autres.

Alors qu'elle se distingue très nettement dans le domaine des sciences et techniques, Mulhouse présente une attractivité moindre sur le plan du patrimoine historique. Art et Histoire constituent par contre les atouts promotionnels de Belfort (citadelle et lion) et surtout de Montbéliard, dont l'agglomération bénéficie du label "Pays d'Art et d'Histoire".

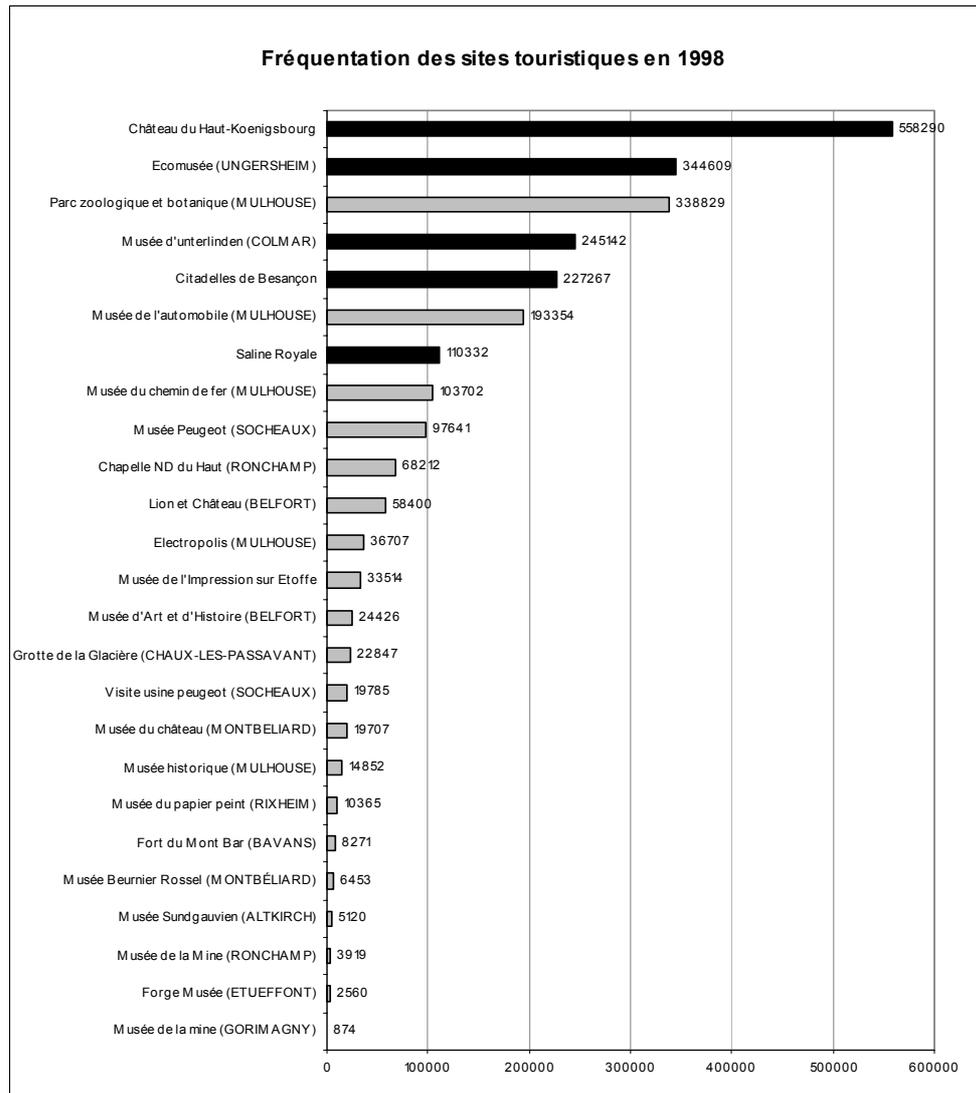
comptabilisé 79000 entrées. Il rassemble surtout des jeunes du Grand Est et des pays limitrophes (Suisse et Allemagne).

Sur le créneau de l'excursion, les trois villes souffrent d'un problème commun qui est la fermeture de restaurants le dimanche et durant l'été.

L'analyse des fréquentations de sites touristiques montre un déséquilibre entre la Franche-Comté et l'Alsace. Par exemple, le site le plus visité de Franche Comté (la citadelle de Besançon) ne représente que 41 % de la fréquentation observée pour le site touristique majeur d'Alsace (le château du Haut-Koenigsbourg). Même les salines royales, deuxième lieu de visite de Franche Comté attirent quelques 80 000 visiteurs de moins que le Musée de l'automobile à Mulhouse.

Dans l'aire d'étude, gravitent autour des ces quelques sites phares une offre essentiellement muséologique axée sur le patrimoine scientifique et technique.

Sources : CRT d'Alsace et de Franche Comté



Outre les musées et monuments, l'attractivité peut également reposer sur des manifestations. Dans ce domaine, Belfort est, des trois villes de l'aire d'étude, celle dont un événement assoit une renommée nationale et transfrontalière à l'agglomération. Pendant 4 jours, en Juillet, à proximité de Belfort (à Malsaucy) se déroulent les Eurockéennes. En 1998, ce festival musical a

La ville comme lieu de séjour

Globalement, le même constat s'applique aux trois villes de l'aire d'étude : les touristes sont peu nombreux à y séjourner et une partie ne consomme pas d'hébergement marchand puisque logée dans la famille ou chez des amis.

Sur ce plan, la concurrence est double. Elle est constituée par des Villes comme Strasbourg, Colmar, Besançon, Bâle plus attractives mais également par les espaces naturels tout proches des villes.

La stratégie poursuivie par la plupart des villes est de faire venir des groupes constitués. Cette option nécessite de disposer d'hôtels de qualité dont le

nombre de chambres est suffisant mais également de lieux de restauration en capacité d'accueillir des groupes. Selon ce critère, Mulhouse semble occuper une position plus confortable que Belfort et Montbéliard. Les 3 villes participent également à l'opération nationale "Bon Week-End en Ville".

Tourisme industriel et technique

<p><i>Principales entreprises "visitables" dans le Nord Franche-Comté :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Automobile Peugeot, Sochaux (en 1998, 19785 visiteurs) - Plasturgie et outillages industriels, Etupes - Pompes Japy, Fesches-le-Châtel - ECIA, (équipementier automobile) Valentigney - Cristel (manufacture d'articles culinaires), Fesches-le-Châtel - Cartonage du Château, Grandvillars - Former (composants pour l'industrie automobile), Delle - Gaussin (ensembles mécano-soudés), Héricourt - Laboratoire Boiron, Belfort - Manufacture RHEDEKO, Bavans 	<p><i>Article de juin 1999 (DNA) : dossier : "Tourisme Industriel : usines, on vous aime"</i></p> <p><i>Potentiel français : Par an, 15 millions de visiteurs curieux de découvrir le monde du travail des autres (attention scolaires inclus)</i></p> <p><i>En Alsace : caves viticoles en tête (191 adresses sur 260), suivies des secteurs poteries, distilleries et agroalimentaire. Adresses répertoriées dans le guide pratique à l'usage des organisateurs de voyages</i></p> <p><i>Quel intérêt pour les entreprises :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Intérêt commercial - Notoriété - Susciter des vocations chez d'éventuels futurs collaborateurs - Valoriser le produit et les marques - Image de marque - Se faire connaître - Investissement stratégique pour faire tomber des oppositions <p><i>Attentes visiteurs :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Curiosité - Mieux connaître le produit acheté
<p><i>Le Pays de Montbéliard souhaite se positionner fortement sur ce créneau qu'il juge comme étant un complément indispensable au tourisme classique.</i></p> <p><i>Le Haut Doubs est un haut lieu de l'automobile, du découpage et des microtechniques.</i></p> <p><i>Pour eux, visites d'entreprises à coupler avec les musées présentant un savoir-faire technique.</i></p>	<p><i>Quelques chiffres pour l'Alsace :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Peugeot Mulhouse (plus gros employeur de la région avec 13 000 salariés) => veulent montrer en grandeur nature ce qu'est une usine de construction automobile - 20000 entrées annuelles (dont 10000 scolaires) / demande potentielle 100 000 pers, mais il n'est pas possible d'y répondre. Le touriste de passage n'est pas la priorité. - Kronenbourg : 55000 visites (30 % scolaires, 20 % individuels, 34 % groupes) - EDF, centrales hydrauliques : 6100 visiteurs - TRAM (autour de 2000 visiteurs) - Euroglass : 10800 pers en 4 ans, souvent visite entrant dans le cadre d'un voyage associant un aspect client (+ visite touristique de l'Alsace => musée de l'auto et route des vins) Steelcase Strafor (mobilier de bureau) : 400 pers / an.

L'événementiel

<p><i>REGION DE BELFORT :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les Eurockéennes - Le FIMU (Festival International de Musique universitaire) - Entrevues (festival cinématographique) - La semaine de la danse 	<p><i>REGION DE MONTBELIARD :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Le réveillon des Boullons (tous les deux ans) - Festival de BD 	<p><i>REGION DE MULHOUSE :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - MOMIX (festival jeune public) - Grande Parade Automobile - La semaine du Jazz - Festival espoirs en 35 mm (festival cinématographique)
--	---	--

Synthèse des
éléments de
diagnostic

**Dans le domaine du tourisme,
quelles coopérations sont envisageables
à l'échelle d'un territoire Nord Franche-Comté / Sud Alsace ?**

Sur un plan strictement touristique, le territoire dispose d'atouts *dans les domaines du tourisme vert, d'affaire, culturel...*

mais souffre d'un double handicap :

- Une concurrence importante avec les espaces
- Une concurrence entre espaces constitutifs du territoire

Sur le plan des loisirs, le territoire dispose d'atouts intéressants à valoriser :

- Présence de 3 agglomérations réunissant environ 400 000 habitants
- Des espaces naturels proches des agglomérations

Néanmoins, des habitants jugent l'offre insuffisante. Or, ils n'exploitent pas l'ensemble de l'offre du territoire car ils demeurent souvent dans les limites de leur agglomération pour la pratique de leurs loisirs.



En raison de phénomènes de concurrence accrue, la valorisation touristique du territoire ne semble pas relever uniquement des acteurs locaux. Il est en effet important que les Conseils Régionaux d'Alsace et de Franche-Comté s'associent, de même que les départements concernés.

Ainsi la vocation touristique du secteur pourrait s'inscrire dans les stratégies déclinées régionalement. De là des axes de coopérations entre Sud Alsace et Nord Franche-Comté pourraient éventuellement être envisagés.

L'échelle stratégique pertinente dépassant ici largement les limites de notre aire d'étude, nous n'approfondirons pas ce point.



L'approche "loisirs" permet de travailler à l'échelle du territoire qui nous concerne et de réfléchir à des axes de coopérations entre acteurs du territoire.

De plus, les loisirs sont un élément constitutif d'une offre touristique. Par conséquent, les structurer participe d'une étape de développement touristique concerté.

Il s'agirait de structurer l'offre non par petites zones comme c'est le cas actuellement mais à l'échelle du territoire. L'enjeu serait ici de motiver des échanges entre zones de peuplement à l'occasion des loisirs.

Partie relative au tourisme et aux loisirs : AURM

ENJEUX	STRATEGIE	OBJECTIFS	MOYENS	LIENS AVEC D'AUTRES THEMATIQUES
Satisfaire les besoins formulés par les populations des agglomérations de disposer de plus d'espaces de loisirs	Développer harmonieusement l'offre de loisirs à l'échelle NFCSA (en cherchant à limiter les doublons)	Etablir une programmation concertée des manifestations (culturelles, sportives...) à l'échelle NFCSA	- Identifier et mettre en relation les acteurs concernés - Définir avec eux les thèmes pour lesquels il faut travailler à une programmation commune - Définir les modes de diffusion de l'information (à destination de la population locale)	<i>Communiquer sur la volonté de faire du NFCSA un pôle de développement des transports terrestres peut s'appuyer sur un programme de manifestations et d'expositions élaboré par l'ensemble des sous-territoires.</i>
		Débatte des projets d'aménagements et d'équipement à l'échelle NFCSA	- Identifier et mettre en relation les acteurs concernés	<i>La question de la desserte des futurs équipements doit être abordée en tenant compte d'une accessibilité : - qui doit être aisée pour l'ensemble des habitants des 3 agglomérations et si possible - privilégier des moyens de transport respectueux de l'environnement</i>
	Inciter les populations riveraines à recourir à l'ensemble de l'offre proposée en NFCSA	Améliorer la lisibilité de l'offre proposée à l'échelle NFCSA	- Afficher une spécialisation thématique par sous-territoire (travailler avec chaque sous-territoire à l'identification des thématiques à privilégier) - Etablir un plan de communication commun à l'ensemble du territoire, à destination des populations locales.	<i>Concernant les techniques liées au transport terrestre, des complémentarités sont à trouver notamment entre les deux musées ayant pour vocation la découverte de l'automobile. Il est important de limiter les doublons dans l'offre proposée.</i>
		Faciliter les déplacements entre sous territoires	- Améliorer les dessertes notamment par les transports collectifs (trains, bus) du point de vue des horaires Week-ends, jours fériés et vacances scolaires. - Renseigner efficacement sur les modes de desserte possibles	<i>Ces deux objectifs relèvent de la réflexion engagée sur les déplacements en NFCSA. Il s'agit d'un point spécifique relatif aux déplacements pour des loisirs qui se pratiquent donc surtout les fins de semaine, les jours fériés et durant les vacances scolaires.</i>
		Faciliter la desserte des équipements et zones de loisirs	A partir de points de desserte principaux identifiés pour chaque sous-territoire : - organiser localement la desserte des équipements et zones de loisir en privilégiant une intermodalité efficace et des transports respectueux de l'environnement - Renseigner efficacement sur les modes de desserte possibles (modes de transport, horaires, tarifs...)=> travailler à la mise en place d'un système d'information performant	

NFCSA = Nord Franche-Comté Sud Alsace

3-Les loisirs de proximité, une orientation possible

De l'approche thématique réalisée dans ce 1^{er} chapitre, il ressort :

- Des espaces touristiques alentours en meilleure capacité de capter les séjours touristiques que les territoires de l'aire d'étude, surtout sur le marché du tourisme vert.
- Un déséquilibre entre Nord Franche-Comté et Sud Alsace à la faveur de Mulhouse et du secteur de Thann.
- De points communs qui favorisent une logique concurrentielle entre les territoires de l'aire d'étude

Les phénomènes de concurrence dépeints tout au long du diagnostic illustrent la difficulté qu'il y a d'envisager des synergies à l'échelle restreinte de l'aire d'étude.

Les contraintes du marché touristique sont telles qu'il paraît judicieux de travailler avec le concours des deux régions concernées pour élaborer une stratégie propre au Nord Franche-Comté / Sud Alsace. Cette piste de travail dépasse toutefois le cadre de notre étude.

En revanche, la réflexion relative à la structuration des loisirs de proximité à l'échelle du territoire étudié s'inscrit pleinement dans notre problématique initiale.

Cette offre s'adresserait tout autant aux touristes séjournant dans un rayon d'une centaine de kilomètres qu'aux habitants des agglomérations de l'aire d'étude et des alentours (Bâle, Colmar, Besançon...).

Les synergies envisageables

Travailler à la reconnaissance de l'aire d'étude en tant qu'espace récréatif de qualité apparaît comme un enjeu majeur, intéressant tout autant le Nord Franche-Comté que le Sud Alsace. Cette reconnaissance du territoire comme un espace privilégié pour des excursions à la journée doit certes être faite par les touristes séjournant dans ou à proximité de l'aire d'étude mais surtout par les habitants des agglomérations de Belfort, Montbéliard, Mulhouse et Bâle. Ces derniers ont en effet plutôt tendance à consommer soit des loisirs dans leur agglomération ou bien alors à se tourner vers leur région d'appartenance.

L'enjeu n'est plus ici uniquement touristique. Il touche également à l'amélioration de la qualité de vie que cet espace interrégional a à proposer. Inciter les habitants de l'aire d'étude à considérer le Nord Franche-Comté et le Sud Alsace comme un espace de loisirs attractif et partagé est un objectif qui semble à même de cristalliser des synergies.

Les réflexions relatives à la voie d'eau reliant Belfort, Montbéliard et Mulhouse constituent une clé d'entrée intéressante. En effet, l'étude réalisée dans le cadre du programme Saône-Rhin a mis en évidence une préoccupation commune des 3 agglomérations de satisfaire les besoins formulés par leur population pour disposer de plus d'espaces de loisirs nautiques et terrestres.

Cette demande de loisirs ne concerne pas que la voie d'eau mais également les espaces naturels et urbains, lieux de pratiques d'autres sports et d'autres découvertes. La réponse apportée doit tenir compte d'une consommation de ces loisirs préférentiellement durant le Week-End ainsi que pendant les congés scolaires.

1. Le canal du Rhône au Rhin : un axe commun

Comme l'indique l'étude menée par ACT OUEST, la voie d'eau dans ce secteur présente peu de potentialités de développement sur le plan du tourisme fluvial. Il s'agit plutôt de maintenir l'activité

existante. Par contre l'enjeu tient dans l'utilisation des berges et abords de cette voie d'eau à des fins récréatives.

Deux tronçons se distinguent : La Douce entre Belfort et Montbéliard et le canal du Rhône au Rhin. La Douce ne relève pas véritablement d'une réflexion à l'échelle de l'aire d'étude mais plutôt à celle de l'Aire Urbaine 2000. Par contre, le canal du Rhône au Rhin entre Montbéliard et Mulhouse constitue un axe commun au Nord Franche-Comté et au Sud Alsace. Il est par là - même plus apte à favoriser des coopérations.

Cet axe est à la fois concerné par des réflexions communes à tout le linéaire (aménagement des chemins de halage pour assurer une continuité

LA VOIE D'EAU : ENJEUX

NORD FRANCHE-COMTÉ

Aire Urbaine Montbéliard-Belfort

Les réflexions, essentiellement urbaines et liées à l'amélioration du cadre de vie des populations résidentes, portent sur :

- Le renforcement du port de plaisance et surtout la constitution d'un pôle d'animation urbaine par l'implantation d'un équipement culturel
- La poursuite de l'aménagement des berges pour des déplacements doux (pédestres, cyclistes...)
- Le développement d'espaces récréatifs périurbains dédiés aux loisirs nautiques et terrestres
- La réouverture à la navigation du canal de Belfort jusqu'à Bavilliers

Zone entre Fresches-le-Chatel et Valdieu

Secteur touristique peu intéressant.

Le Conseil Général 90 réfléchit cependant à faire de l'espace compris entre Bourogne, Méziré et Morvillars une zone récréative axée sur des loisirs en lien avec la nature et l'eau. La clientèle visée serait composée d'habitants des agglomérations proches et de touristes.

SUD ALSACE

Pratiques récréatives : la population de l'agglomération mulhousienne fréquente pour des activités de loisirs et de nature la forêt de la Hardt (identifiée comme véritable espace récréatif périurbain) et le sud du massif des Vosges

Enjeux :

- ❑ Renforcer le pôle de Dannemarie pour en faire un réel site d'animation entre Mulhouse et Montbéliard et une porte d'entrée privilégiée pour le Sundgau
- ❑ Développer l'offre récréative dans la forêt de la Hardt
- ❑ La poursuite de l'aménagement des berges pour des déplacements doux (pédestres, cyclistes...)
- ❑ Le renforcement du port de plaisance et surtout la constitution d'un pôle d'animation urbaine

Source : Schéma Directeur Interrégional (Alsace, Bourgogne et Franche-Comté) de développement du tourisme fluvial sur l'axe Rhin-Rhône, Octobre 1999, ACT OUEST.

de circulation) et par des projets localisés mais qui nécessitent de prendre en compte les projets avoisinants.

Les aménagements à planifier en commun

Les aménagements des chemins de halage devraient pouvoir permettre la circulation d'usagers se déplaçant par différents modes (à pieds, à vélo, en rollers, en trottinette) sans générer de problèmes d'insécurité, voire de conflits d'usage. Pour certaines sections, des conventions pour des superpositions de gestion devraient être envisagées avec VNF, sans quoi l'accès du chemin de halage serait restreint et les aménagements envisagés impossibles.

L'objectif étant de faciliter la perception par les habitants d'un espace partagé, il serait souhaitable d'homogénéiser les aménagements paysagers sur tout le linéaire et non commune par commune. Homogénéisation ne signifie pas uniformisation. Des aménagements différents peuvent être envisagés en certains endroits pour éviter toute monotonie, mais leur justification doit s'inscrire dans un schéma d'ensemble d'aménagement de la voie d'eau.

Les aménagements font ici référence au revêtement au sol, au paysagement des abords ainsi qu'aux zones spécifiques pour des arrêts (aires de pique-nique, zones de pêches...).

Afin de faciliter l'irrigation du territoire, une signalétique devrait être envisagée en indiquant les temps pour accéder aux sites indiqués que l'on soit à pieds, en vélo, en rollers... Tout comme pour les aménagements, disposer d'une signalétique commune le long de la voie d'eau serait préférable.

Les projets localisés

Montbéliard et Mulhouse disposent toutes deux d'un port qu'elles souhaitent valoriser tant sur le plan fluvial qu'urbain. ACT OUEST souligne que ces deux villes désirent faire de leur port un pôle d'animation urbaine. Il serait intéressant que les projets que chaque ville souhaite réaliser soient complémentaires afin de favoriser des échanges entre ces deux villes. En effet, si les éléments retenus pour animer sont du même ordre, il n'y aura que peu d'intérêt à des "échanges de

population". Par contre travailler à des animations spécifiques si possible non concurrentes pourrait inciter à des déplacements dans l'aire d'étude.

Entre ces deux pôles, ACT OUEST a listé deux secteurs à valoriser :

- Un secteur compris entre Bourogne, Méziré et Morvillars pour lequel le Conseil Général du Territoire de Belfort réfléchit à un projet de zone récréative

- Le secteur de Dannemarie. La commune de 2000 habitants se caractérise par une architecture typique, des lieux de restauration proposant la gastronomie locale, des hébergements liés au tourisme vert, des circuits de randonnées aménagés et un port de plaisance que le SIVOM souhaite agrandir. ACT Ouest propose l'implantation d'auberges, guinguettes, d'un OT de pays, d'un point de location vélo et l'accueil de péniches hôtels entre autres choses pour accroître l'animation du site.

2. Les espaces naturels : mieux valoriser le Sundgau

Comme précédemment souligné dans la partie relative au tourisme vert, l'aire d'étude comprend deux grands espaces naturels aux caractéristiques propres. Au nord de l'A35 se dressent les ballons des Vosges, marqués par une nature préservée et au sud de l'autoroute, le Sundgau aux paysages vallonnés, cultivés et marqués par des zones humides remarquables au plan régional.

Les ballons des Vosges constituent un site naturel valorisé et surtout reconnu à la fois des touristes et de la population locale. Les loisirs proposés y sont variés, allant de la simple promenade à la pratique d'activités sportives telles l'escalade, le parapente, le ski... La découverte accompagnée du milieu naturel y est bien développée et pratiquée tout au long de l'année.

Le Sundgau, présente un paysage très différent de celui des ballons ou de la Forêt Noire toute proche. Cette différenciation paysagère en fait un élément de diversification de l'offre de loisirs en lien avec la nature. Les activités sur lesquelles le Sundgau a misé son développement touristique, randonnées équestres et cyclistes, lui permettent de ne pas être en concurrence directe avec les espaces touristiques proches. Un certain nombre d'activités nautiques y sont également possibles.

Certes, la découverte accompagnée de la nature est également un produit qui s'y développe, mais là encore la concurrence avec le PNR n'est pas un handicap. En effet, les milieux proposés à la visite étant de natures très différentes de ceux du PNR, leur visite s'avère être un complément intéressant pour mieux comprendre le patrimoine naturel de cet espace à la fois transrégional et transfrontalier.

La découverte de la nature est un domaine pour lequel l'aire d'étude montre des atouts de taille : une diversité d'écosystèmes mais aussi des structures à même d'organiser des visites pédagogiques. Quatre structures, idéalement localisées pour asseoir une bonne couverture du territoire, sont implantées dans l'aire d'étude :

- La Maison départementale de l'Environnement à Sermamagny (Territoire de Belfort)
- Trois CIN (Centre d'Initiation à la Nature), un à Altenach situé à mi distance de Montbéliard et de Mulhouse à proximité du canal, un au nord de Mulhouse à Lutterbach et un autre à Saint Louis au niveau de la Réserve naturelle de la Petite Camargue Alsacienne.

La mise en réseau des structures de connaissance des milieux naturels à l'échelle de l'Aire d'Etude serait également à envisager, ne serait-ce que pour assurer une programmation toute l'année sur des thématiques variées et en alternance. **Il serait intéressant de voir si cette mise en réseau pourrait être soutenue dans le cadre du programme Saône Rhin.**

3. Les espaces urbains : des spécificités thématiques à définir et à affirmer

Les buts d'excursion en espace urbain peuvent être déclinés comme suit :

- Visite de musées
- Visite de monuments (y compris promenade dans la ville)
- Visites d'expositions
- Assister à des manifestations
- Assister à des spectacles
- Faire des Achats

Comme indiqué dans la première partie de ce document, les 3 agglomérations de l'aire d'étude ne disposent pas des mêmes atouts. Ainsi, l'agglomération mulhousienne se démarque par son patrimoine muséographique, Montbéliard par ses sites et monuments historiques et Belfort par ses manifestations.

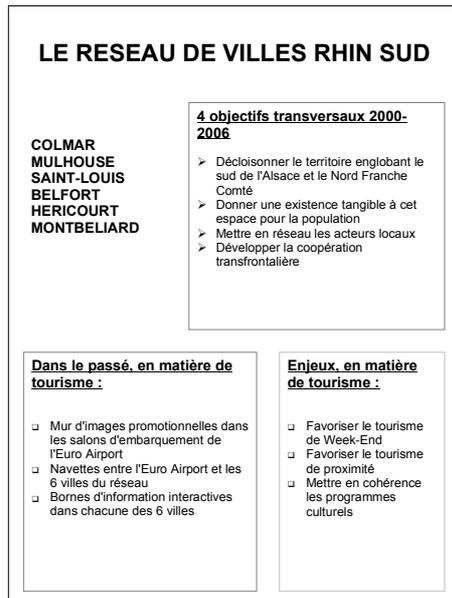
Ces spécificités constituent un atout intéressant à maintenir et développer pour inciter à la circulation des populations riveraines d'une agglomération à une autre. Par contre, il est à prévoir pour l'ensemble une réflexion :

- sur les liaisons entre pôles dans une démarche de développement durable
- sur la manière de favoriser l'ouverture de restaurants et cafés les fins de semaine et en soirée.

4. Structuration possible de l'offre de loisirs dans l'aire d'étude

La distinction thématique établie dans les chapitres précédents correspond également à une différenciation spatiale des espaces composant l'aire d'étude. Ainsi, il est possible de proposer des orientations thématiques à privilégier selon les espaces.

Le réseau de
villes Rhin Sud



4.1. Les pôles urbains : des loisirs culturels à décliner en complémentarité

Dans le chapitre 2-3, nous avons distingué pour chaque pôle urbain une thématique privilégiée. La valorisation par chaque pôle de la thématique qui lui est associée devrait, si elle sied aux acteurs locaux, être envisagée comme étant destinée aux populations des 3 agglomérations puis dans un second temps à des résidents plus éloignés.

Les pôles du Nord Franche-Comté forment un espace préférentiellement voué à la découverte de sites et monuments historiques et artistiques, d'expositions variées, de spectacles et manifestations diverses.

Le pôle mulhousien associé à Bâle constitue quant à lui un espace muséographique de premier ordre.

L'enjeu réside ici dans l'identification par les populations locales des vocations privilégiées de chaque espace et surtout dans leurs déplacements d'une zone à l'autre selon ce qu'elles désirent "consommer".

Du point de vue routier, les liaisons entre ces trois pôles sont aisées du fait de leur desserte par l'autoroute A 36. Par contre, si on aborde la question dans une démarche de développement durable, des lacunes apparaissent notamment au niveau du réseau ferroviaire. Autant les dessertes entre Mulhouse et Belfort sont bonnes, autant la liaison ferroviaire avec Montbéliard depuis Mulhouse peut être assez longue en temps du fait d'un changement à Belfort.

Ces villes appartiennent toutes au réseau de villes Rhin Sud. S'appuyer sur ce réseau pourrait s'avérer intéressant pour rassembler les acteurs potentiellement concernés.

4.2. Les zones naturelles : deux espaces récréatifs aux loisirs différenciés

Deux grands espaces ont été identifiés précédemment : les ballons des Vosges et le Sundgau. Ces deux zones correspondent à des espaces récréatifs de proximité proches des trois agglomérations.

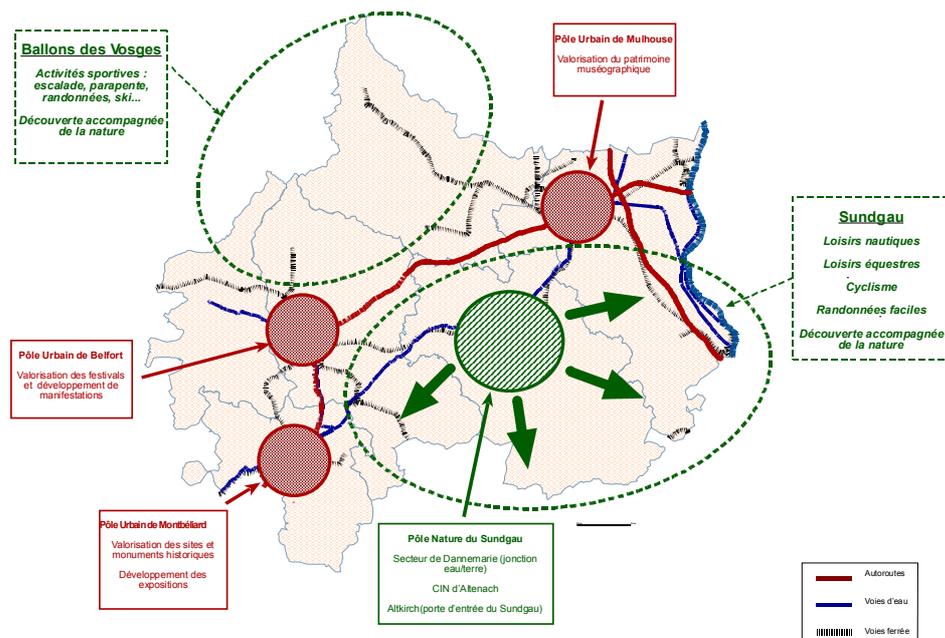
Les ballons des Vosges sont pour l'heure l'espace naturel préférentiellement utilisé par les populations riveraines. Ils proposent en effet un cadre naturel dépaysant et surtout des activités sportives variées et différenciées selon les saisons.

Le Sundgau, malgré des efforts de structuration doit encore être identifié par les populations riveraines comme espace récréatif. Il dispose d'un atout qu'il serait intéressant à valoriser : le CIN d'Altenach. Cet équipement qui propose de découvrir les milieux naturels selon une approche pédagogique grand public est implanté à équidistance des différents pôles urbains et à proximité du canal, au niveau du pôle de Dannemarie, identifié comme point d'animation à développer.

Contrairement aux Ballons plus difficilement accessibles autrement que par voiture pour des escapades à la journée, le Sundgau bénéficie d'un relief et d'une localisation favorables qui le rendent facilement accessible en vélo. Cette accessibilité aisée concerne certes les 3 pôles urbains mais également Bâle, toute proche. Pour Mulhouse et Montbéliard, le canal du Rhône au Rhin constitue un axe privilégié d'entrée dans le Sundgau. La voie ferrée parcourt également ce territoire. Néanmoins, il serait utile de voir si des arrêts desservent par exemple Altkirch, le Week-End et surtout selon quels horaires.

Cet objectif de valorisation d'espaces naturels de proximité est également un but que s'est fixé la RégioTriRhéna. Un rapprochement serait éventuellement à envisager avec cette structure.

Proposition pour une structuration de l'offre de loisirs



CONCLUSION :

Le but de notre démarche était d'identifier des axes de coopération entre le Nord Franche-Comté et le Sud Alsace.

L'approche touristique a mis en exergue des phénomènes de concurrence intra et extra-régionaux.

Envisager des stratégies communes sur le plan touristique semble devoir s'appuyer sur une collaboration entre les deux régions concernées. En effet, il importerait que les conseils régionaux de Franche-Comté et d'Alsace définissent en commun avec les acteurs locaux un programme d'actions propre à ce territoire interrégional et qu'ils le relayent dans leur propres politiques régionales du tourisme.

La clé d'entrée "loisirs de proximité" paraît quant à elle plus intéressante à approfondir pour motiver dans un futur proche des coopérations entre acteurs Nord Franc-Comtois et Sud Alsaciens. En effet, le territoire comprend 3 agglomérations qui regroupent quelques 430000 habitants. Toutes trois doivent répondre à une demande formulée par leurs populations respectives de disposer de plus d'espaces de loisirs.

Une réponse commune pourrait consister en une mutualisation de l'offre proposée dans le territoire tout en cherchant à limiter les doublons. Des échanges entre sous territoires pourraient ainsi être favorisés.

A titre d'illustration, on peut évoquer les orientations suivantes pour chacun des quatre grands espaces :

- Le pôle Belfort-Montbéliard développant une offre axée sur les sites et monuments artistiques et historiques ainsi que sur la programmation de manifestations culturelles.

- Le pôle Mulhouse (Bâle) valorisant son patrimoine muséographique

- Le Sundgau valorisant son axe fluvial, ses activités en lien avec la nature et des activités sportives douces (cyclisme, promenades pédestres, loisirs équestres et nautiques)

- Les Ballons des Vosges demeurant la zone privilégiée de pratiques sportives telles que le parapente, le ski, les randonnées...

Cette proposition de structuration de l'offre récréative paraît certes plutôt bénéficière au Sud Alsace. C'est pourquoi, l'identification du pôle Belfort-Montbéliard devrait être considérée comme prioritaire. La réflexion s'y afférant pourrait se pencher sur les moyens de développer une offre en accord avec ce qui a été proposé mais aussi voir comment inciter des déplacements entre sous territoires.

Favoriser les déplacements repose sur les liaisons possibles et à développer :

- entre sous territoires,

- à l'intérieur de chacun des 4 espaces identifiés

...et sur les modes d'information à mettre en place.

BIBLIOGRAPHIE

ACT OUEST, 1999 : *Schéma Directeur Interrégional (Alsace, Bourgogne et Franche-Comté) de développement du tourisme fluvial sur l'axe Rhin - Rhône*, Avenir du territoire entre Saône et Rhin, Préfecture de Franche-Comté, 119p.

ADHAUR / SDU, *Tourisme dans le Rhin supérieur*, Document d'étude, Conférence du Rhin Supérieur, 42 p.

AURM, 1998 : *Le tourisme et la culture : étude de prospective territoriale pour la Région économique de Mulhouse*, 9 p.

CCI SUD ALSACE, 1999, *Observatoire de l'hôtellerie Sud Alsace 1999*, 26 p.

CHARTE CONSEILS, 1999 : *Bilan et perspectives de l'hôtellerie du Haut-Rhin*, Conseil général du Haut-Rhin et Association Départementale du Tourisme, 45 p.

PELLETIER Véronique, 2000 : *Le marché touristique dans le Nord Franche - Comté*, Mémoire de Maîtrise de géographie, Université de Franche-Comté, 174 p.

Préfecture de la Région FRANCHE-COMTE, 1998 : *Avenir du territoire entre Saône et Rhin, premières propositions d'orientation*, 30 p.

SECOND AXE CONSULTING, 2000 : *Développement du tourisme d'affaires dans l'aire urbains Belfort - Héricourt - Montbéliard, rendu phase n°1 adéquation offre/marché*, Aire Urbaine 2000, 22 p.