



RESEAU MÉTROPOLITAIN RHIN RHÔNE

Dossier complémentaire

Déclaration d'intention métropolitaine

Mai 2005

Sommaire

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

Introduction

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le présent dossier est composé de trois parties :

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

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

Deuxième partie : les axes et le programme de travail.

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

Troisième partie : annexes.

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

I - Principes fondateurs de la métropole Rhin-Rhône

I.1 - Un choix stratégique dans un contexte porteur

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

La métropole Rhin-Rhône est émergente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

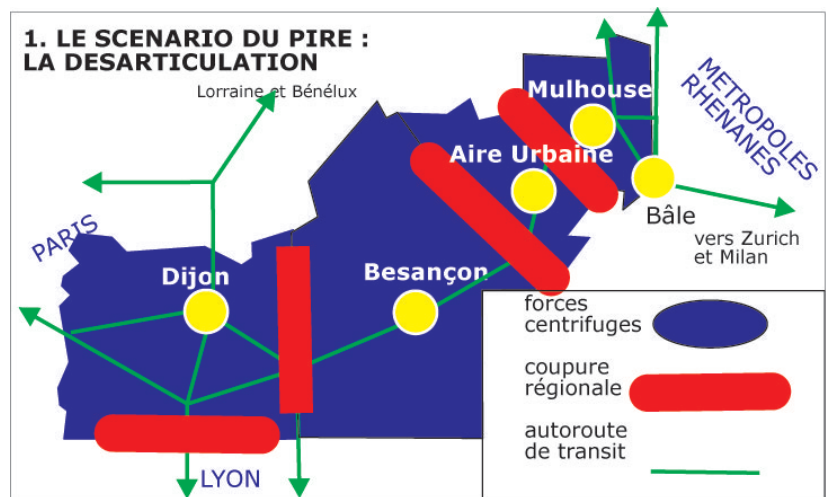
Dans ce cas de figure, Paris, Lyon et les villes du Rhin rassemblent les forces vives de la croissance et de l'innovation, désarticulent les modestes réseaux régionaux présents sur leurs marges.

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

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

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

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



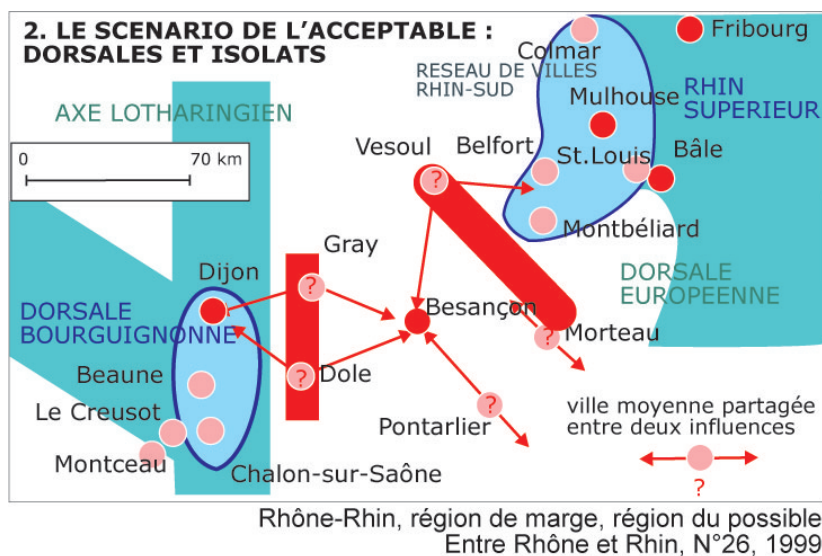
Rhône-Rhin, région de marge, région du possible
Entre Rhône et Rhin, N°26, 1999

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

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

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

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

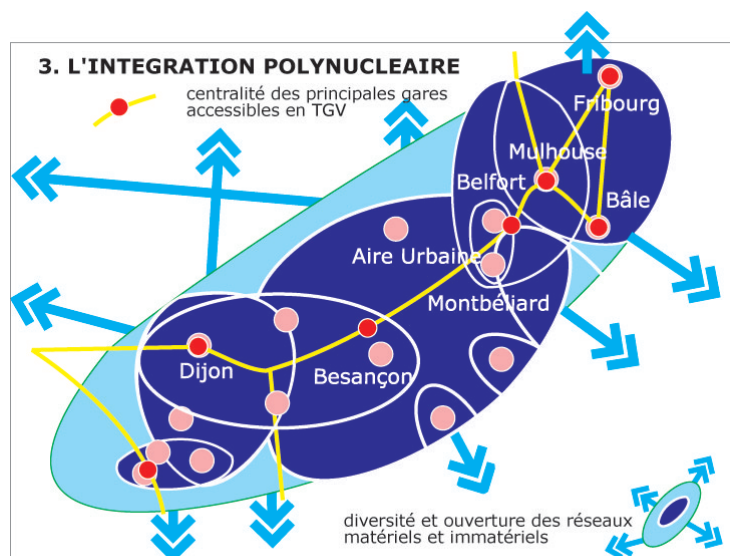


Enfin, le scénario le plus volontariste, celui de l'intégration généralisée, - pour produire ensemble de la valeur ajoutée (NDLR) - absorbe et dépasse le précédent.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

I.2.1 - Des partenariats transfrontaliers valorisés à différentes échelles

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

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

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

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

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

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

Lausanne, Neuchâtel, Freiburg soutiennent et participent au réseau ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

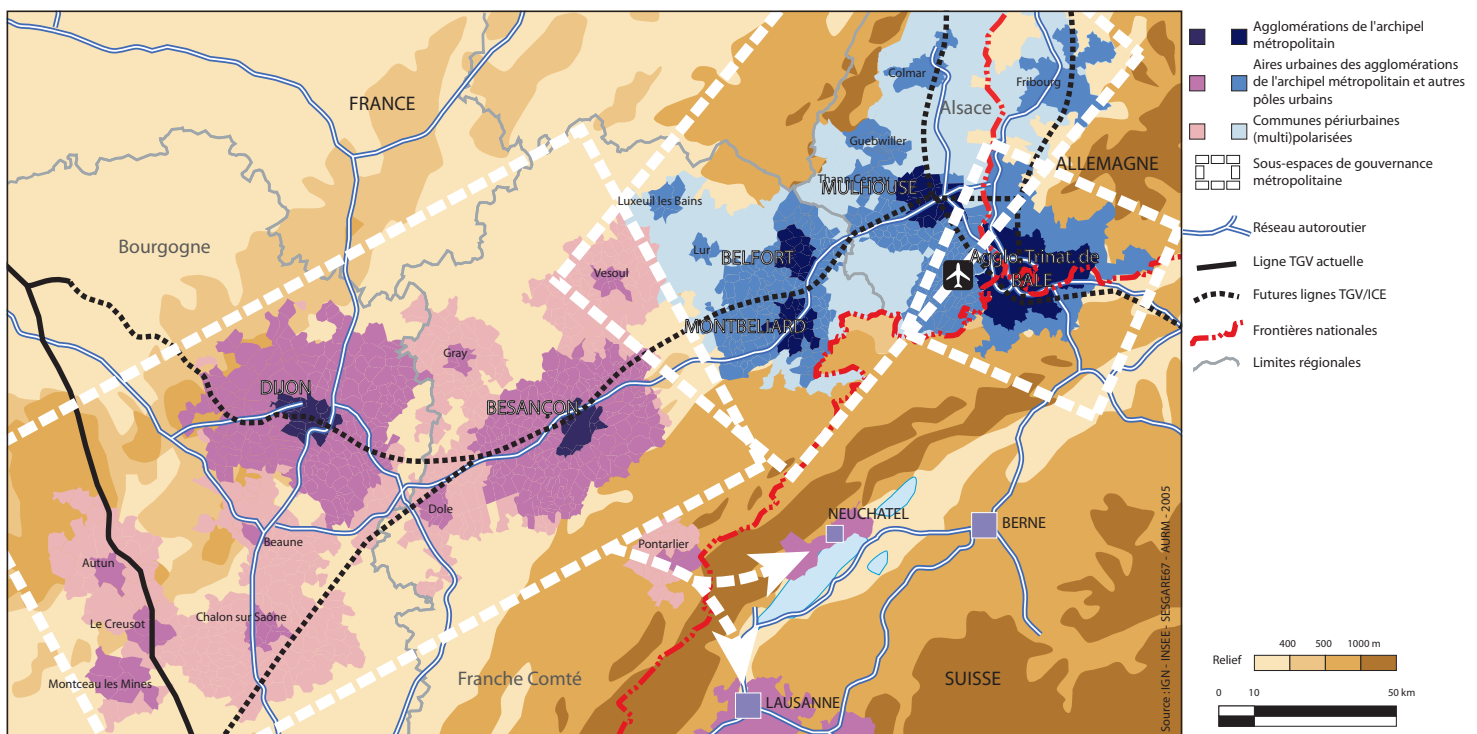
I.3.1 - Un territoire structuré aujourd'hui en sous-ensembles urbains

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

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

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

L'archipel métropolitain Rhin-Rhône



Le sous-ensemble Besançon-Dijon :

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

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

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

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

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

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

Les enjeux de la coopération métropolitaine :

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

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

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

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

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

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

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

Les enjeux de la coopération métropolitaine :

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

L'agglomération trinationale de Bâle

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

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

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

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

Les enjeux de la coopération métropolitaine :

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

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

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

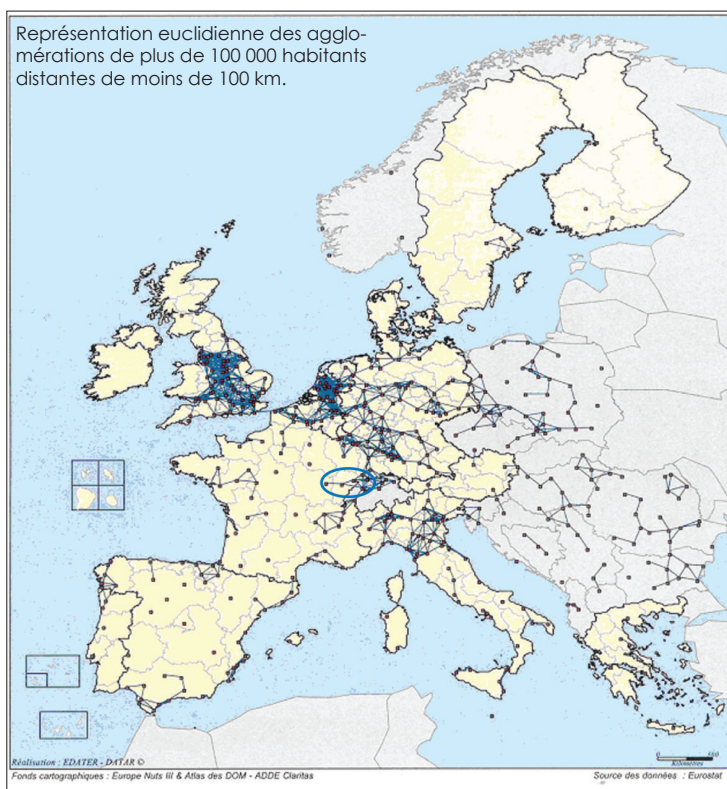
Il existe une identité Rhin-Rhône déjà reconnue.

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

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



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



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

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

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

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

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

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

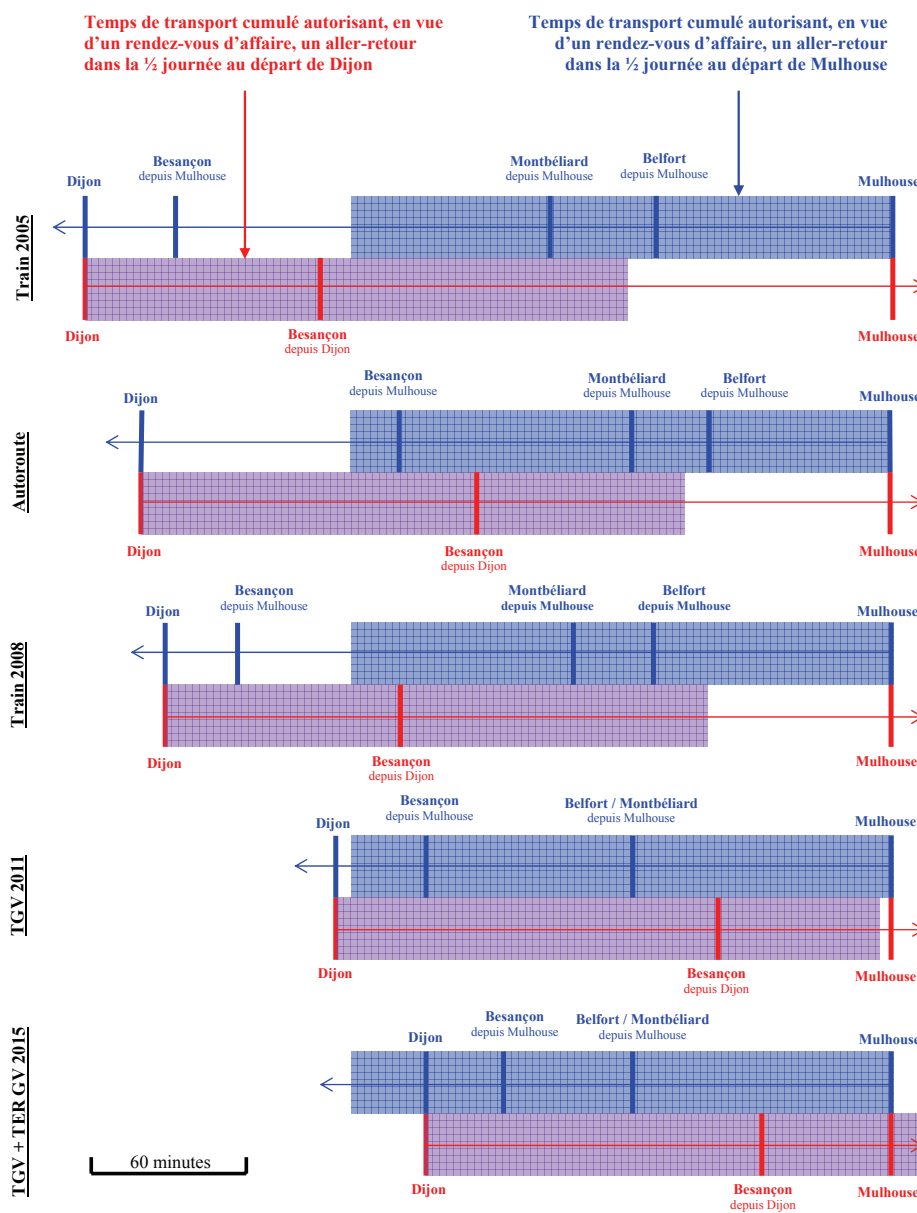
Une amélioration, à horizon 2015, de la desserte TGV par un cadencement de type TER-GV permet de descendre en dessous du seuil horaire de la demi-journée. **Plus rien ne s'oppose alors à la consolidation des réseaux d'acteurs dans une perspective métropolitaine.**

** Afin de restituer les conditions réelles de déplacement, ont été pris en compte :*

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

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

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



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

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

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

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

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

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

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

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

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

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

II - Deuxième partie : Programme de travail

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

II.1.1 - Philosophie et organisation du programme de travail

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II.1.2 - Synthèse du programme de travail

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

- Ensemble du réseau :

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

Un programme d'actions thématiques

1/ Accessibilité :

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

- Ensemble du réseau et ventilation par plaque :

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

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

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

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

- Ensemble du réseau :

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

2/ Université Recherche

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

- Ensemble du réseau et coopérations transfrontalières :

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

3/ Economie

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

Fiche 7 : Mise en réseau des acteurs économiques.

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

4/ Santé

- Ensemble du réseau :

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

5/ Culture

- Ensemble du réseau et coopérations transfrontalières :

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

- Besançon-Dijon et Lausanne :

Fiche 11 : Partenariat dans le domaine symphonique et lyrique.

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

- Belfort-Montbéliard-Mulhouse :

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

6/ Nouvelles technologies

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

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

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

II.2 - Programme de travail détaillé

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

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

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

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

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

Territoire :
Ensemble du réseau

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

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

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

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

Bénéficiaires :
Collectivités, entreprises, ensemble des citoyens

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

Accessibilité

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

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

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

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

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

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

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

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

A l'horizon du TGV Rhin-Rhône :

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

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

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

- Organiser les quartiers des gares en cohérence :

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

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

- Conduire les études du « TER-GV » :

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

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

ACCESSIBILITE

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

Territoire :

Ensemble du réseau et ventilation par plaque

Maîtrise d'ouvrage :

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

Objectifs :

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

Résultats attendus :

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

Descriptif :

Enquêtes études de grilles horaires.

Bénéficiaires :

L'ensemble de la population du territoire concerné

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

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

Ensemble du réseau et ventilation par plaque

Maîtrise d'ouvrage :

Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône »

Objectifs :

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

Résultats attendus :

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

Descriptif :

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

Bénéficiaires :

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

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

ACCESSIBILITE

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

Territoire :

Ensemble du réseau et ventilation par plaque

Maîtrise d'ouvrage :

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

Objectifs :

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

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

Résultats attendus :

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

Descriptif :

Etude et concertation en quatre volets :

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

Bénéficiaires :

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

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

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

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

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

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

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

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

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

Ce programme reste inchangé.

ACCESSIBILITE

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

Territoire :
Ensemble du réseau

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

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

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

Descriptif :

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

Bénéficiaires :
Entreprises, habitants (développement durable).

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

Université Recherche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le réseau transfrontalier CLUSE :

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

Ce réseau pourrait être étendu à Freiburg et à Bâle.

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

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

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

UNIVERSITE RECHERCHE

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

Territoire :

Ensemble du réseau et coopérations transfrontalières

Maîtrise d'ouvrage :

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

Objectifs :

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

Résultats attendus :

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

Descriptif :

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

Bénéficiaires :

Ensemble de la communauté universitaire et entreprises du réseau.

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

Economie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trois axes spécifiques sont proposés :

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

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

ECONOMIE

Fiche 7 : Mise en réseau des acteurs économiques

Territoire :

Ensemble du réseau, ventilation par plaque et coopérations transfrontalières

Maîtrise d'ouvrage :

Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône ».

Objectifs :

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

Résultats attendus :

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

Descriptif :

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

Bénéficiaires :

Entreprises et territoires concernés.

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

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

Ensemble du réseau, ventilation par plaque et coopérations transfrontalières

Maîtrise d'ouvrage :

Association « réseau métropolitain Rhin-Rhône »

Objectifs :

Mieux mobiliser l'information et gagner en visibilité

Résultats attendus :

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

Descriptif :

Mode de représentation à définir

Bénéficiaires :

Entreprises, collectivités, ensemble des citoyens;

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

Santé

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Territoire :
Ensemble du réseau

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

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

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

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

Bénéficiaires :
Personnel soignant et patients du réseau.

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

Culture

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

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

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

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

- Ensemble du réseau :

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

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

- Besançon-Dijon :

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

- Nord Franche-Comté et Sud Alsace :

- Projets communs de culture scientifique et technique,

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

Territoire :
Ensemble du réseau

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

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

Résultats attendus :

Descriptif :

La mesure se décompose en trois éléments :

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

Bénéficiaires :

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

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

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

Territoire :
Besançon-Dijon et Lausanne

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

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

Résultats attendus :

Descriptif :

La mesure se décompose en deux volets :

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

Bénéficiaires :

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

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

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

Territoire :
Besançon-Dijon et Lausanne

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

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

Descriptif :

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

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

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

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

CULTURE

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

Territoire :
Belfort-Montbéliard-Mulhouse

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

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

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

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

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

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

Nouvelles technologies

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

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

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

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

Une étude est nécessaire dans ces deux domaines.

Ce programme reste inchangé.

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

Ensemble du réseau, ventilation par plaque et coopérations transfrontalières

Maîtrise d'ouvrage :

Association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône »

Objectifs :

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

Résultats attendus :

Intensifier les échanges

Descriptif :

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

Bénéficiaires :

Acteurs socio économiques, et grand public

Montant et plan de financement prévisionnel :

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

Introduction

I - Principes fondateurs de la métropole
Rhin-Rhône

II - Programme de travail

III - Annexes

Récapitulatif du programme de travail

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

