



BÂLE  
MULHOUSE  
BELFORT  
MONTBÉLIARD  
NEUCHÂTEL  
BESANÇON  
DIJON  
CHALON-SUR-SAÔNE  
CREUSOT MONTCEAU



## Métropole Rhin-Rhône : reconnaissance des faits métropolitains structurants



métropole  RHIN-RHÔNE



Rapport intermédiaire – 2 décembre 2011

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

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

L'étude est susceptible d'éclairer la mise en place progressive des pôles métropolitains qui comportent 4 domaines de compétence :

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

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

## SOMMAIRE :

1. Aménagement de l'espace.....	3
2. Transports-Déplacements.....	7
3. Développement économique.....	14
4. Grands équipements.....	22
5. La spécificité frontalière.....	30

# 1. Aménagement de l'espace

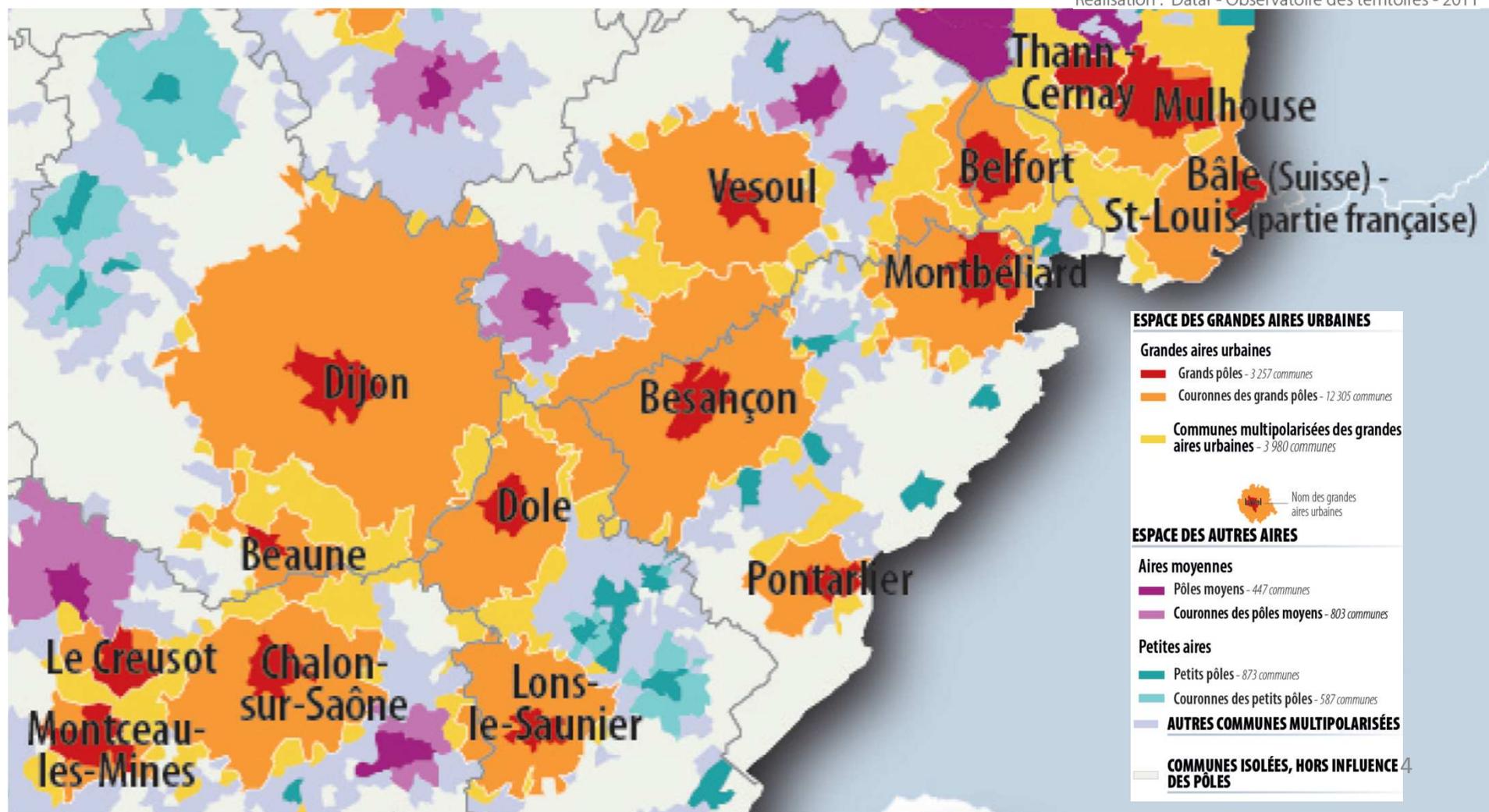
Quelle diffusion du phénomène de métropolisation dans l'espace ?

- Élargissement de la zone d'influence des villes,
- Dynamique démographique,
- Maîtrise du développement urbain par les schémas de cohérence territoriale...

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

L'INSEE a redéfini le découpage statistique du territoire en aires urbaines. La Métropole Rhin-Rhône compte ainsi 15 « grandes » aires urbaines de plus de 10 000 emplois. Ces territoires sous influence urbaine se sont étendus entre 1999 et 2010 de telle sorte que les aires urbaines forment aujourd'hui un quasi continuum de Montceau-les-Mines à Saint-Louis.

© Insee - Datar - IGN, 2011  
Réalisation : Datar - Observatoire des territoires - 2011



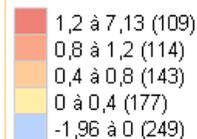
## Une majorité d'aires urbaines en croissance démographique

La dynamique démographique de la Métropole Rhin-Rhône n'est pas celle des régions de l'Ouest et du Sud, mais une majorité d'aires urbaines est tout de même en croissance.

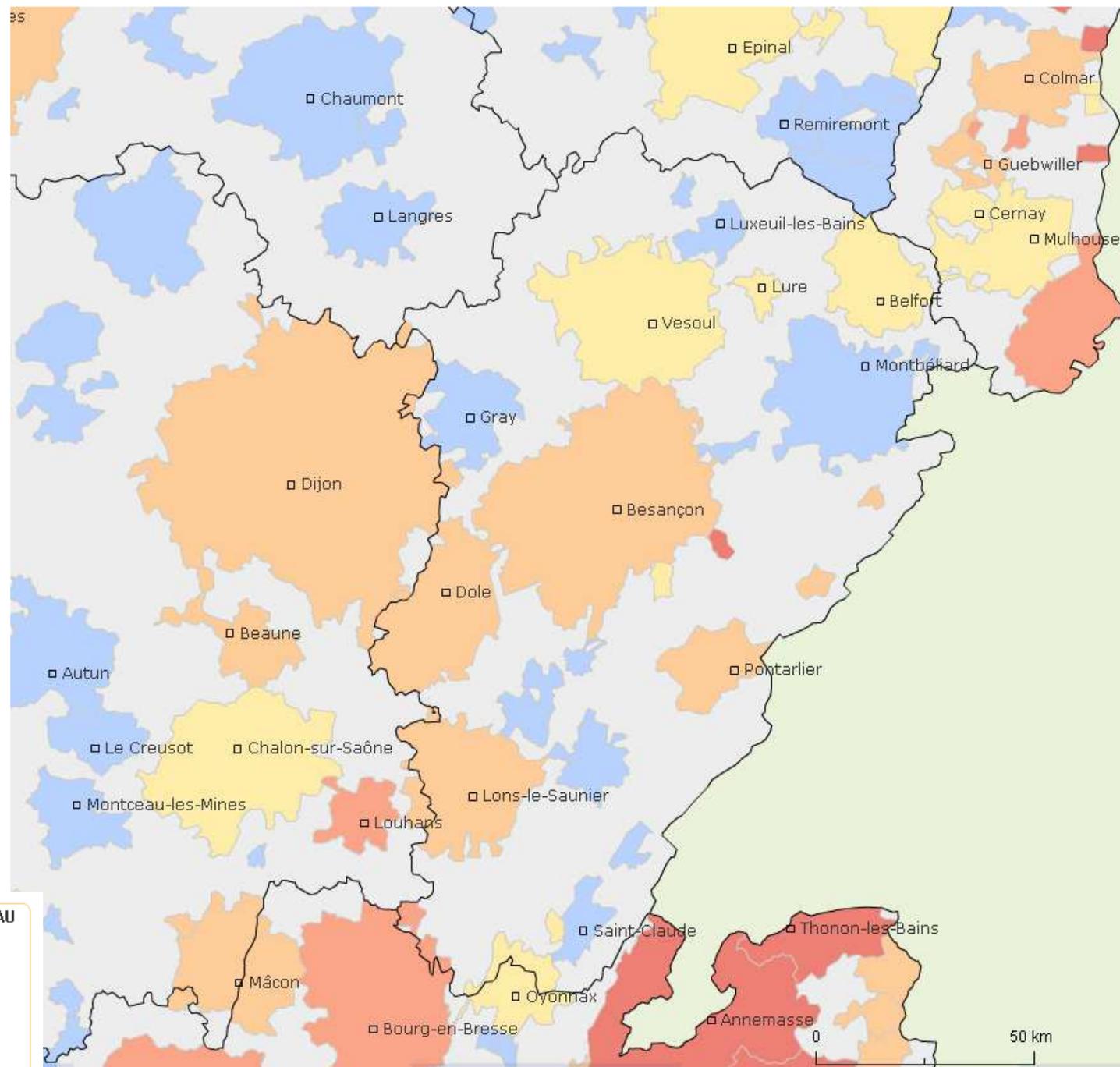
La partie Ouest autour de Besançon et Dijon croît plus vite que la partie Est autour de Belfort et Mulhouse, excepté la zone frontalière de Saint-Louis qui enregistre une croissance de 1% par an.

source : observatoire des territoires – DATAR - INSEE

Variation relative annuelle de la population AU 2010 (en %)



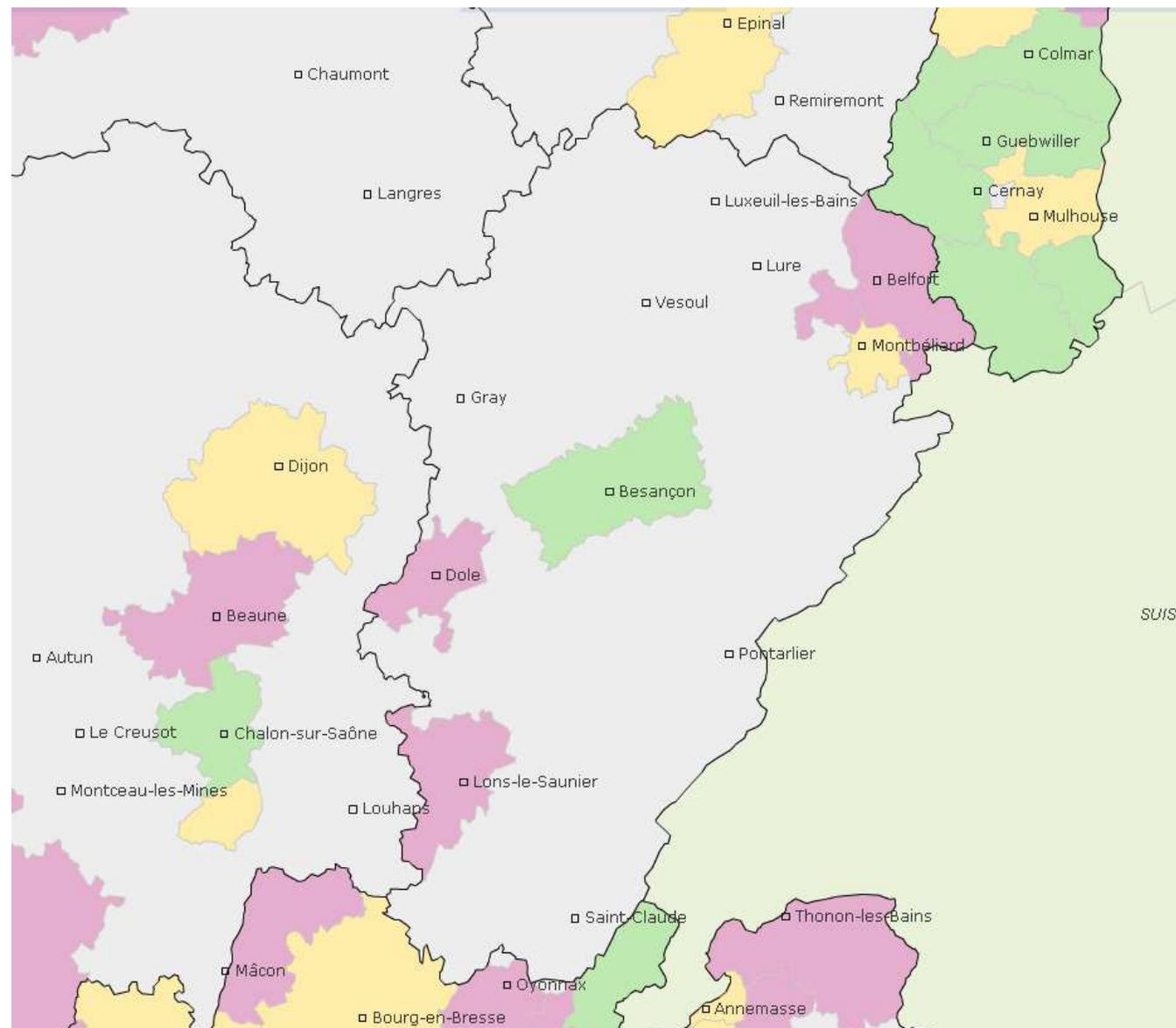
source : INSEE (1999-2008)



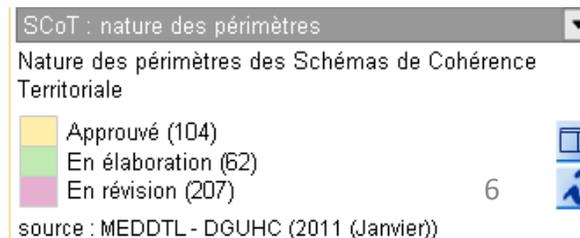
## Les principales villes bientôt toutes dotées d'un SCOT

Le principe de l'urbanisation limitée en l'absence de SCOT, s'applique actuellement aux seules communes situées à moins de 15 kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants.

A compter du 1er janvier 2013, il s'appliquera aux communes situées à moins de 15 kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 15 000 habitants et à compter du 1er janvier 2017, à toutes les communes.

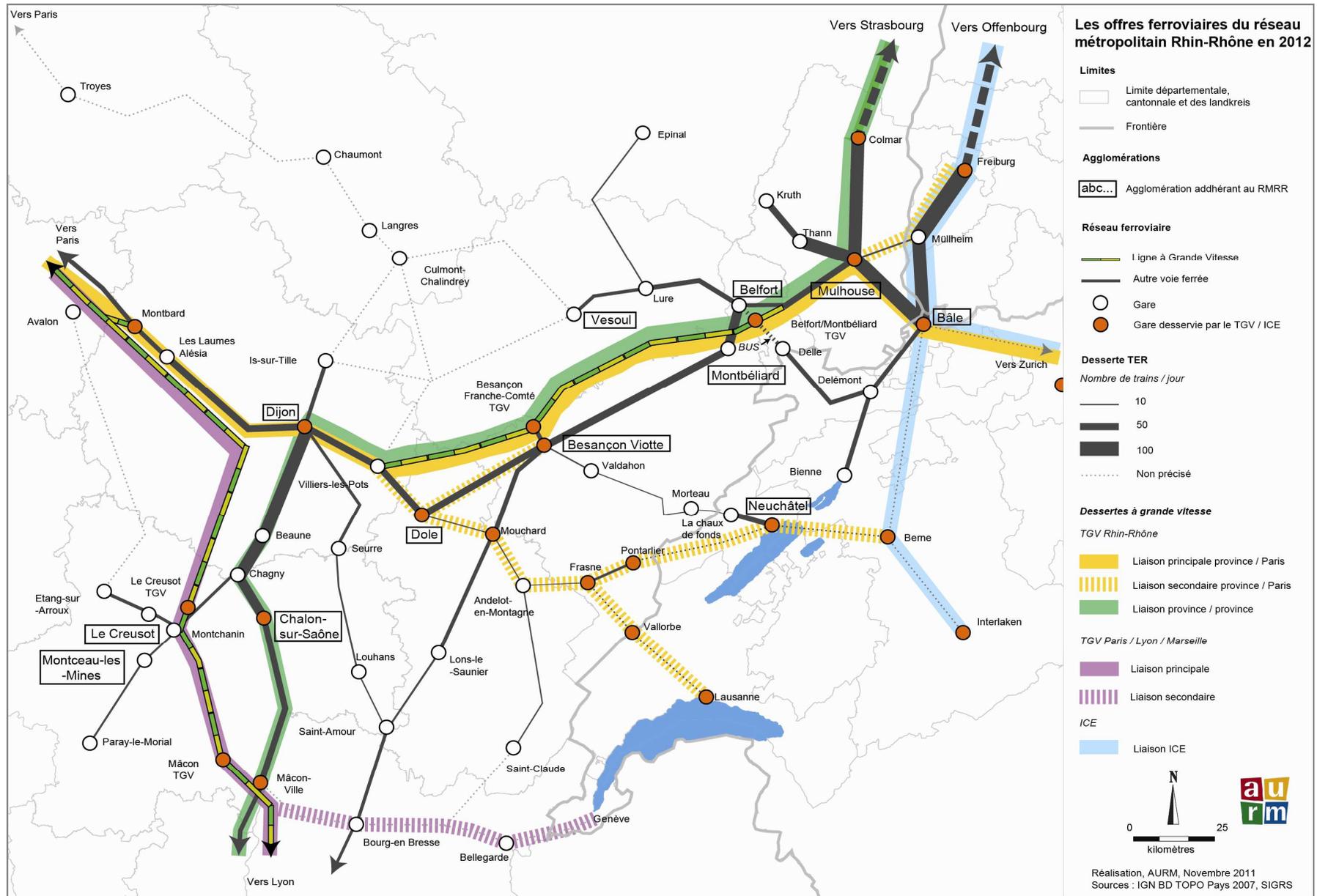


source : observatoire des territoires – DATAR - MEDDTL



## 2. Transports-Déplacements

# L'offre ferroviaire en 2012



# Le TGV Rhin-Rhône, le lien connectant les 3 systèmes ferroviaires Sud Alsace / Allemagne / Suisse, Franche-Comté et Bourgogne

## Système ferroviaire Franche Comté / Suisse :

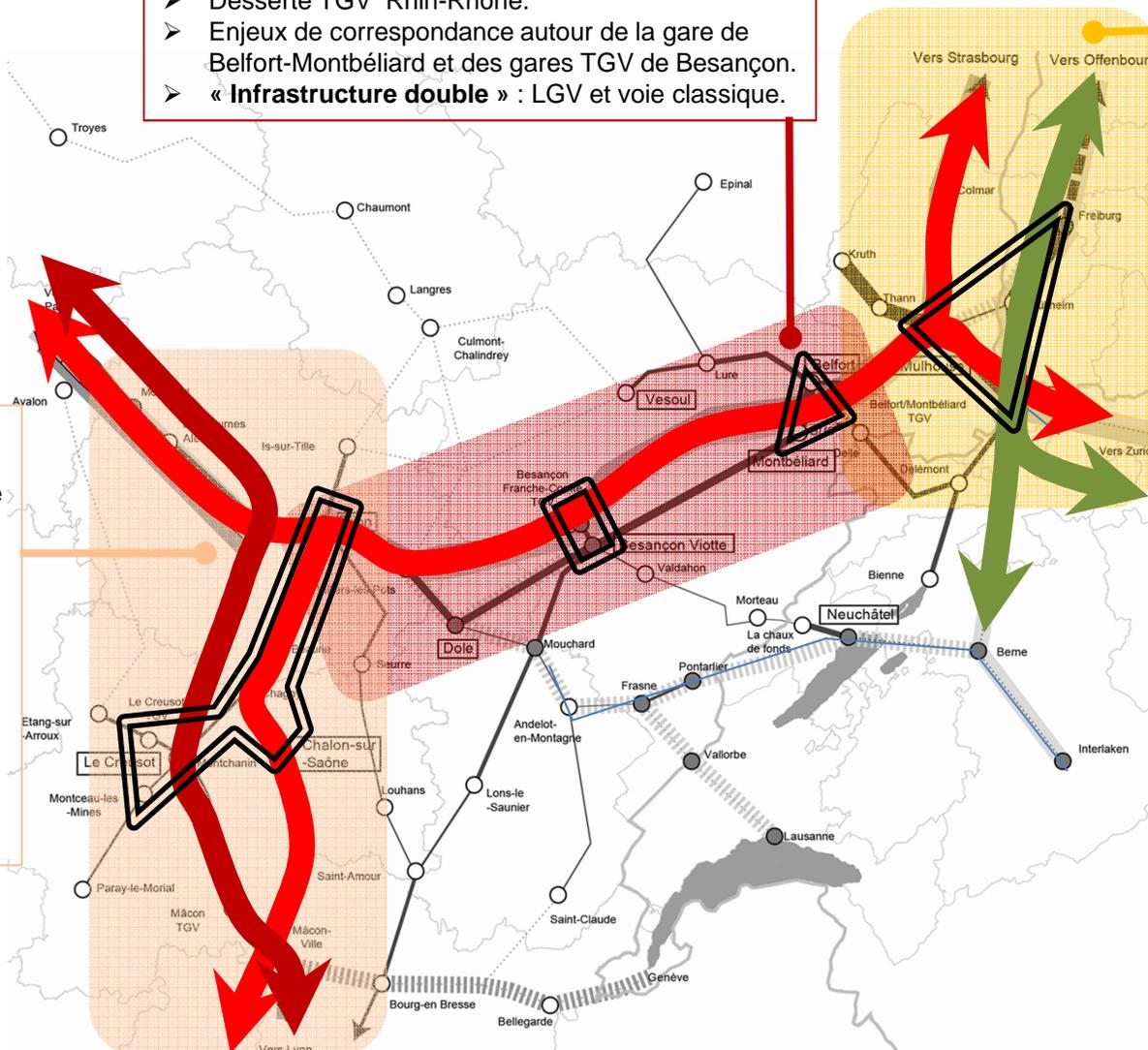
- Offre TER réduite mise à part sur l'axe Belfort / Montbéliard / Besançon Dijon, faiblesse des connexions avec la Suisse.
- Desserte TGV Rhin-Rhône.
- Enjeux de correspondance autour de la gare de Belfort-Montbéliard et des gares TGV de Besançon.
- « **Infrastructure double** » : LGV et voie classique.

## Système ferroviaire Sud-Alsace, Allemagne, Suisse :

- Offre TER très importante (jusqu'à 100 circulations / jour) ayant principalement une orientation Nord-Sud.
- Desserte TGV Rhin-Rhône, connexion avec l'ICE à Freiburg et Basel.
- Trois pôles majeurs de correspondance : Mulhouse, Basel, Freiburg.
- « **Infrastructure unique** » ou circule l'ensemble des TGV ou ICE et les trains classiques.

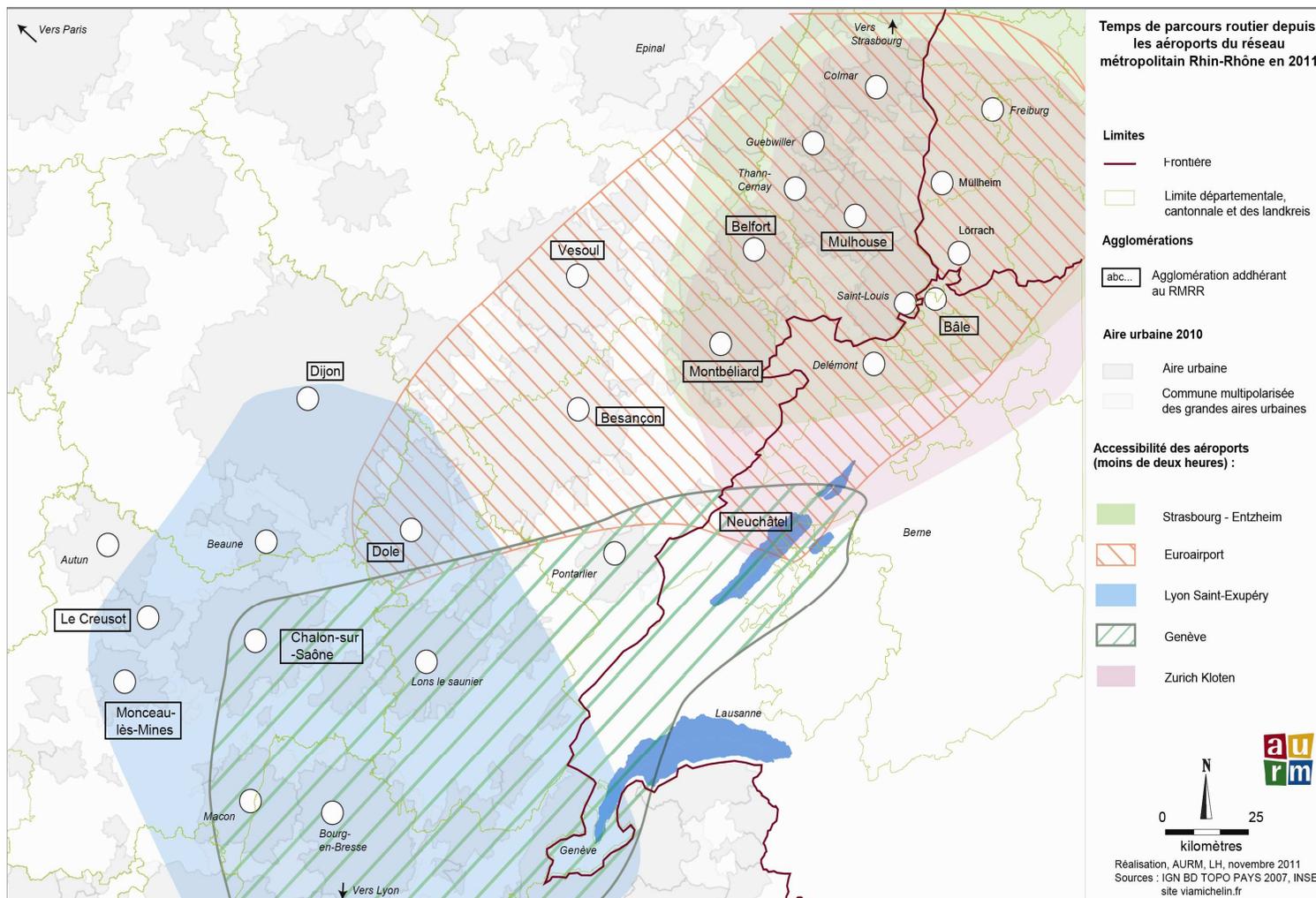
## Système ferroviaire Bourgogne

- Offre TER importante sur l'axe Dijon / Chalon.
- Desserte TGV Rhin-Rhône et Paris Lyon Marseille.
- « **Infrastructure double** » : LGV et voie classique. La voie classique est empruntée par les TGV Rhin-Rhône.



# En voiture, l'Euro-Airport est l'aéroport le plus facilement accessible au plus grand nombre d'agglomérations du réseau métropolitain Rhin-Rhône

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

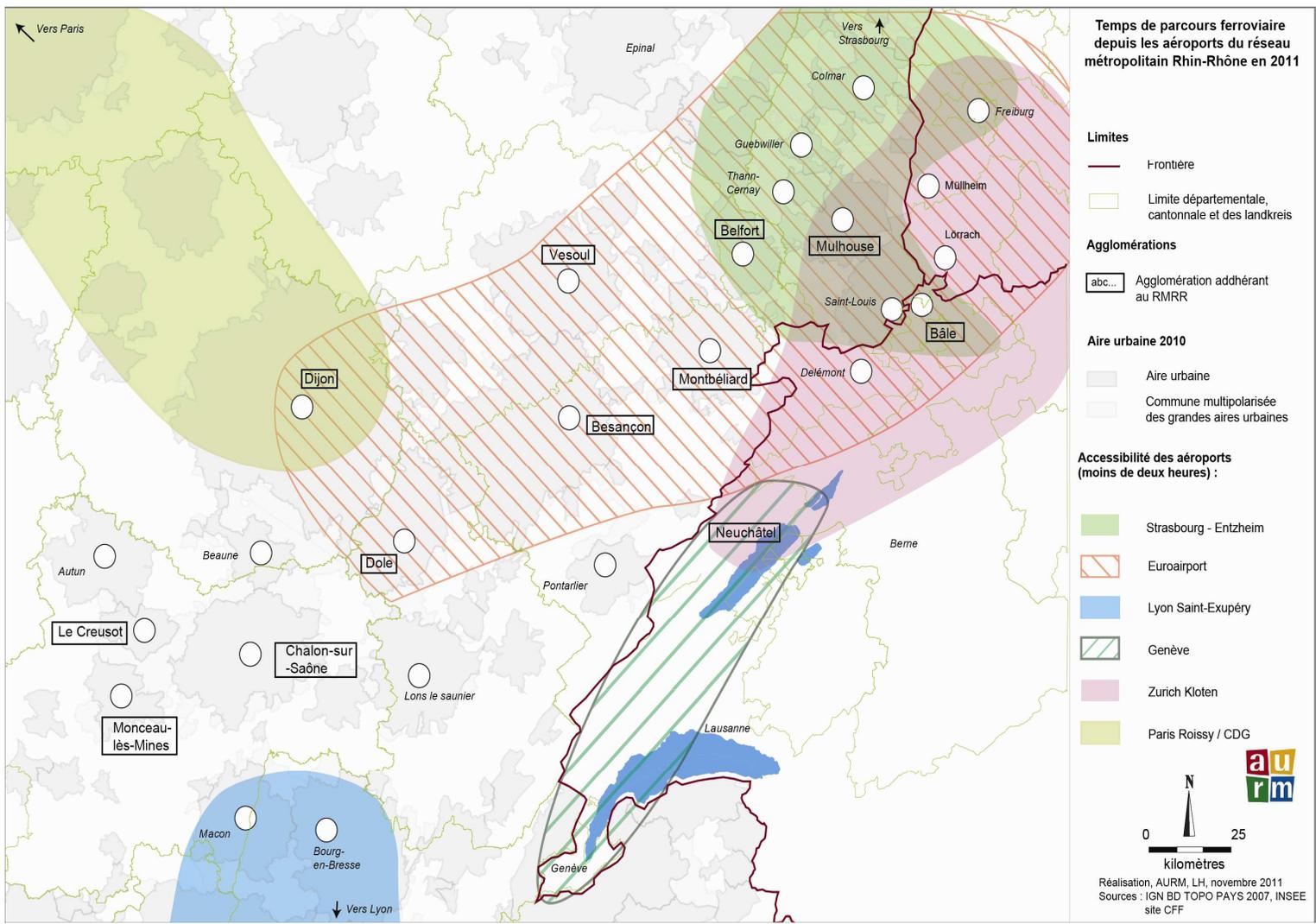


*L'accessibilité à 8 aéroports (Lyon Saint-Exupéry, Genève, Paris Orly, Paris Roissy Charles de Gaule, Frankfort, l'Euro-Airport, Zurich, Strasbourg-Entzheim) a été mesurée depuis l'ensemble des aires urbaines du réseau métropolitain Rhin-Rhône.*

*Les temps de parcours ont été établis pour la route. La carte de gauche présente les agglomérations accessibles en moins de deux heures en voiture.*

# Avec le rail, et dans la perspective de la création d'une gare en face de l'Euro-Airport, ce dernier deviendra l'aéroport du réseau métropolitain RR

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

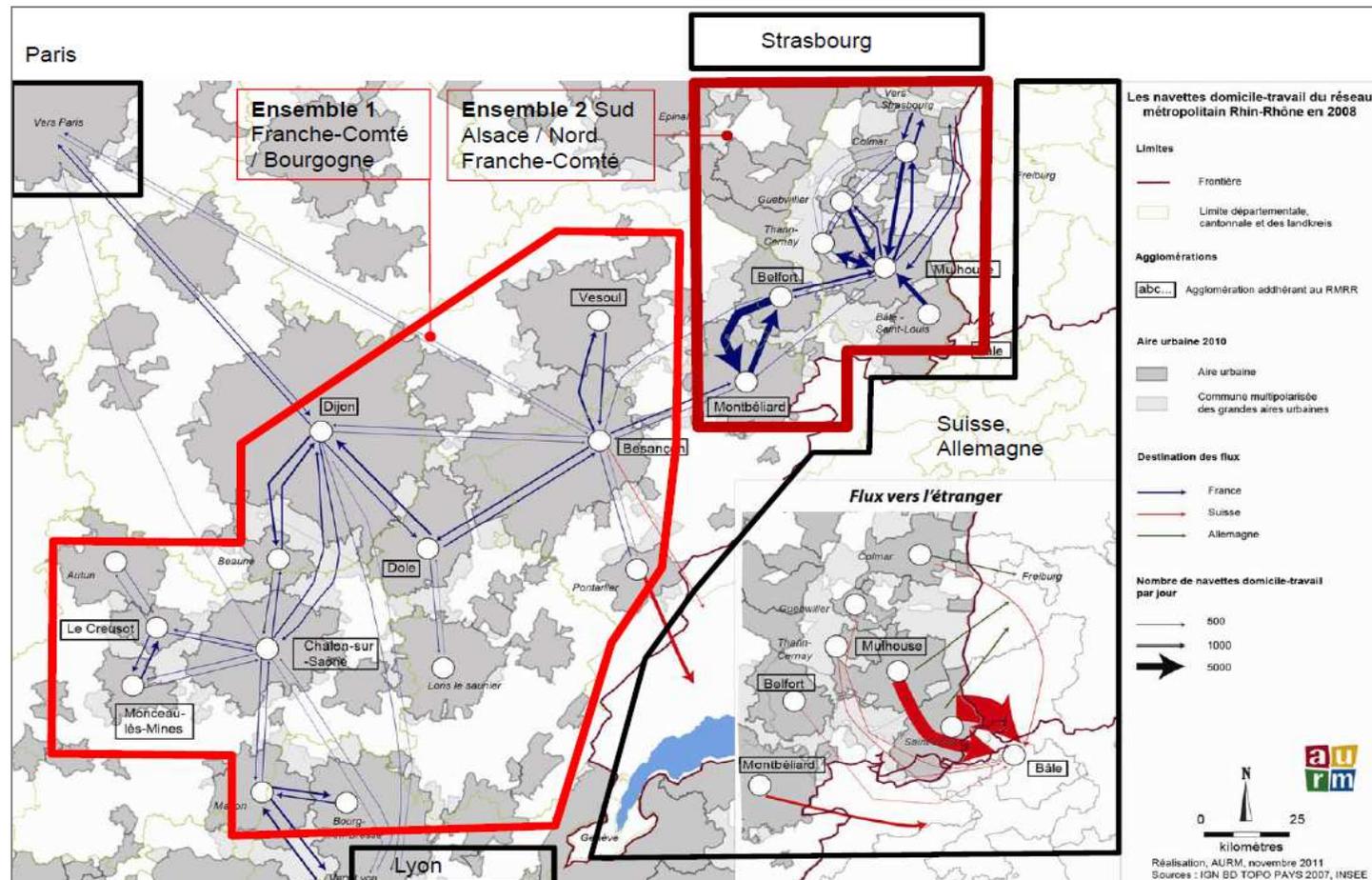


*L'accessibilité à 8 aéroports (Lyon Saint-Exupéry, Genève, Paris Orly, Paris Roissy Charles de Gaulle, Frankfurt, l'Euro-Airport, Zurich, Strasbourg-Entzheim) a été mesurée depuis l'ensemble des aires urbaines du réseau métropolitain Rhin-Rhône. Les temps de parcours ont été établis pour le rail. La carte de gauche présente les agglomérations accessibles en moins de deux heures en train.*

# Deux grands ensembles géographiques présentant des fonctionnements différents de déplacements domicile / travail.

Il existe **2 grands ensembles de déplacements** :

- **Ensemble Sud Alsace / Nord Franche-Comté** : maillage fin d'aires urbaines, flux massif de déplacements notamment à destination de la Suisse et dans une moindre mesure vers l'Allemagne. On relève également des flux importants vers Strasbourg. On est à la fois dans un contexte métropolitain mais aussi périurbain.
- **Ensemble Franche-Comté / Bourgogne** : maillage plus lâche d'aire urbaine d'où des flux plus ténus en raison notamment des distances générant des temps de parcours allongés. On relève également des flux significatifs vers Paris et Lyon.
- Ces 2 ensembles se tiennent du fait des échanges Nord Franche-Comté / Besançon et des effets de transit sur l'axe Rhin-Rhône

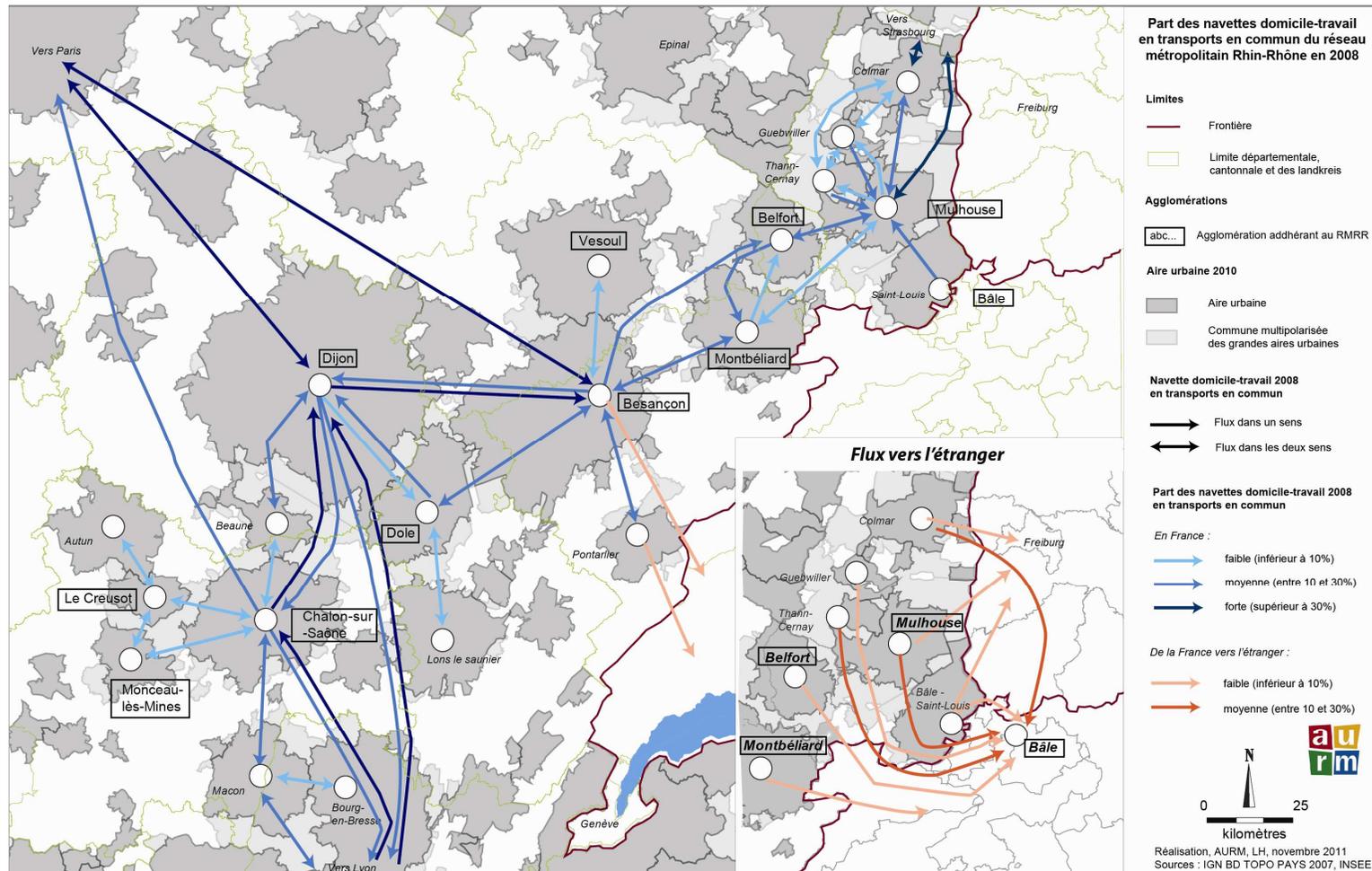


*Le travail portant sur les navettes domicile / travail s'est calé sur les **19 grandes aires urbaines** (plus de 10 000 emplois) des départements du Haut-Rhin, du Territoire de Belfort, de la Haute-Saône, du Doubs, du Jura, de la Côte D'or et de la Saône-et-Loire. Les flux entre les différentes aires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

# plus les distances parcourues sont longues, plus on se déplace en train

Plus les distances parcourues sont importantes dans le cadre de déplacements domicile / travail, plus les déplacements sont réalisés en TC. Les deux grands ensembles de déplacements fonctionnent différemment :

- **Ensemble Sud Alsace / Nord Franche-Comté** : des flux massifs sur de courtes distances favorisent l'usage de la voiture.
- **Ensemble Franche-Comté / Bourgogne** : avec des flux ténus, l'usage des TC est privilégié pour réaliser des déplacements inter cités entre les métropoles.
- Ces 2 ensembles se tiennent du fait des échanges Nord Franche-Comté / Besançon et des effets de transit sur l'axe Rhin-Rhône de manière renforcée comparativement à l'ensemble des flux.



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

# 3. Développement économique

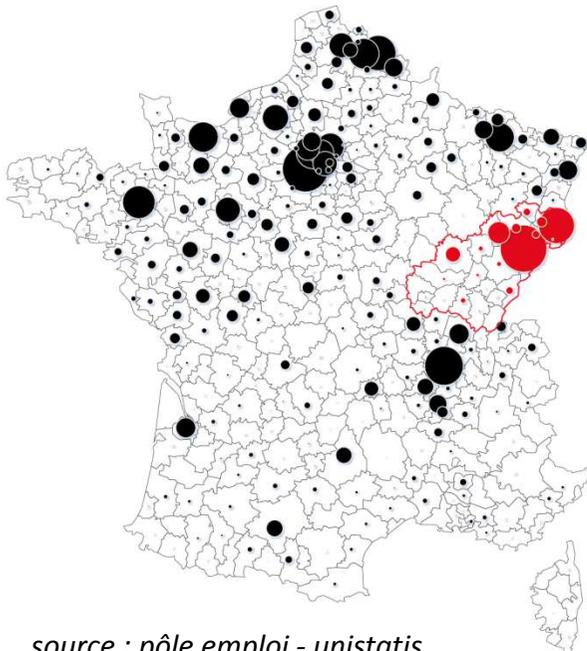
## Un territoire de tradition industrielle...

La Métropole Rhin-Rhône compte 170 000 emplois industriels.

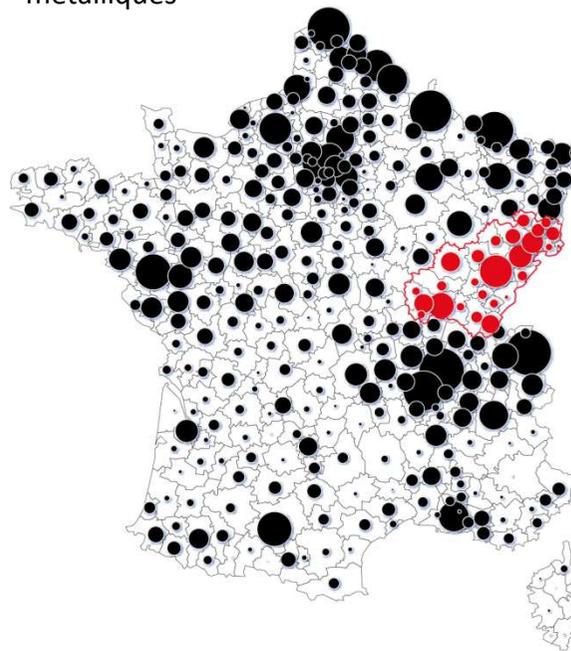
La sphère productive est particulièrement importante à Belfort-Montbéliard (44% des emplois), à Chalon-Creusot-Montceau (39%) et à Mulhouse (35%).

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

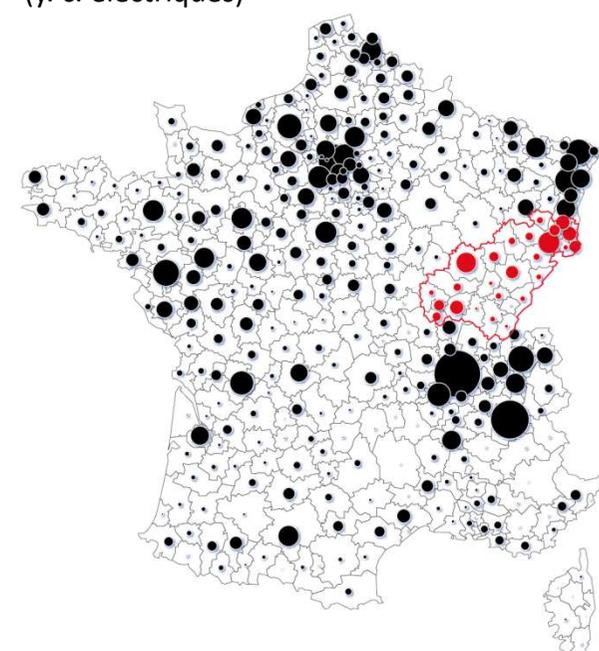
Industrie automobile



Métallurgie et fabrication de produits métalliques



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



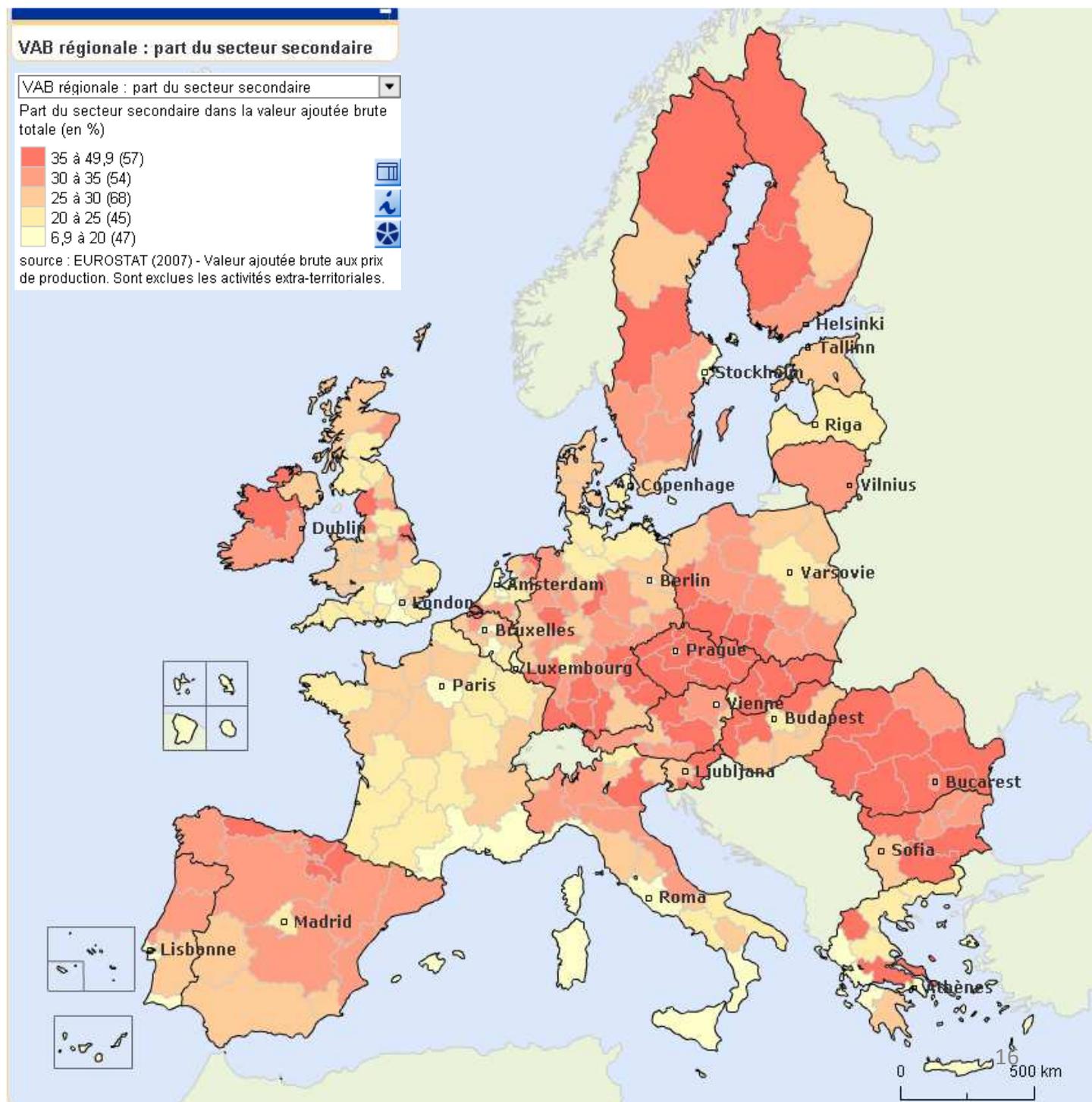
source : pôle emploi - unistatis

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

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

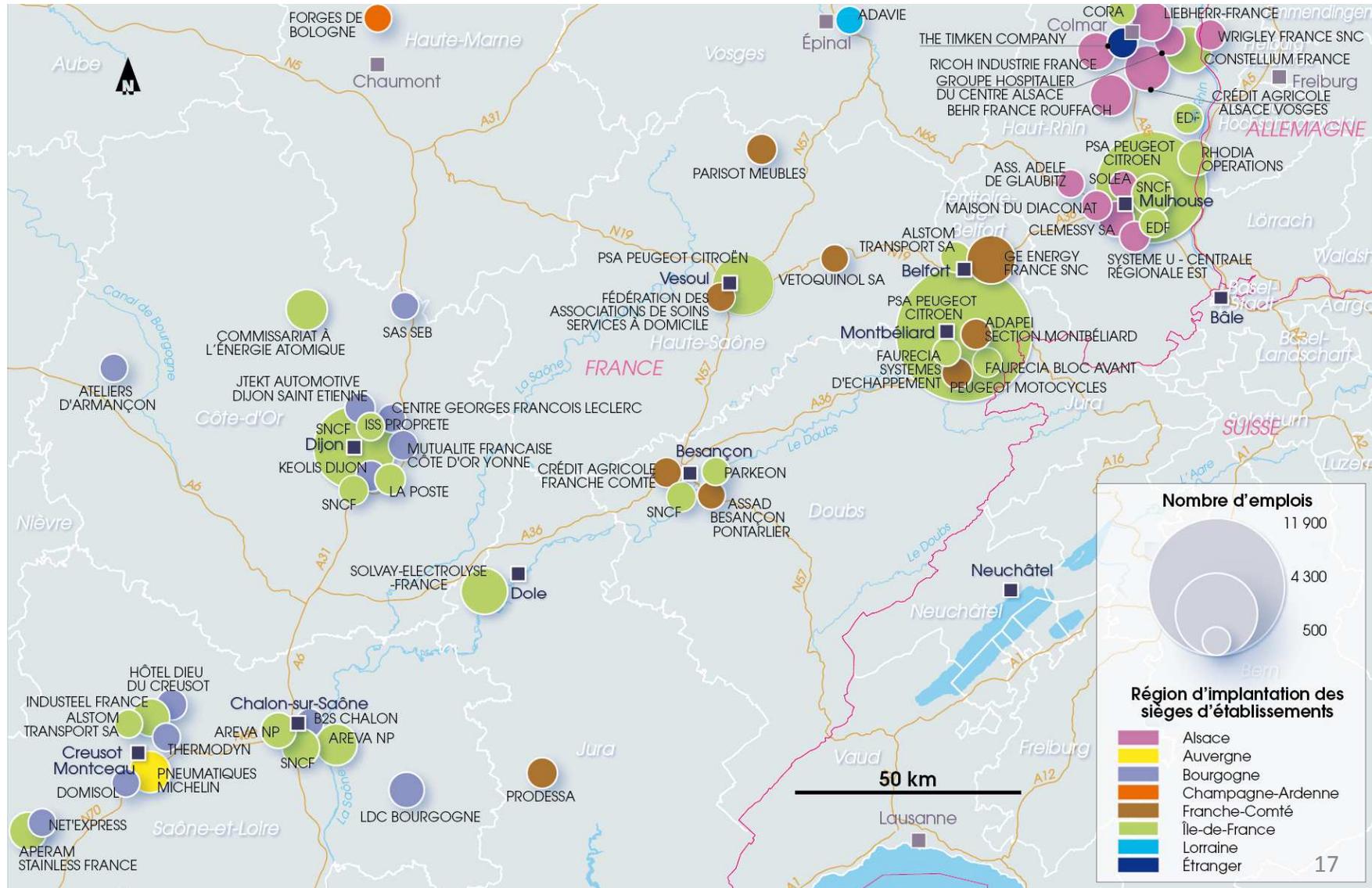
Les régions allemandes et d'Europe centrale toutes proches enregistrent en effet des taux supérieurs compris entre le tiers et la moitié de la valeur ajoutée dans le secteur secondaire.

source : observatoire des territoires – DATAR - Eurostat



# De grands établissements qui dépendent de sièges sociaux extérieurs

La Métropole Rhin-Rhône compte de grands établissements (ici les + de 500 salariés), dont trois sites du constructeur automobile PSA. Ces établissements très pourvoyeurs d'emplois sont majoritairement dépendants de sièges sociaux situés à l'extérieur du territoire, principalement en Ile-de-France.



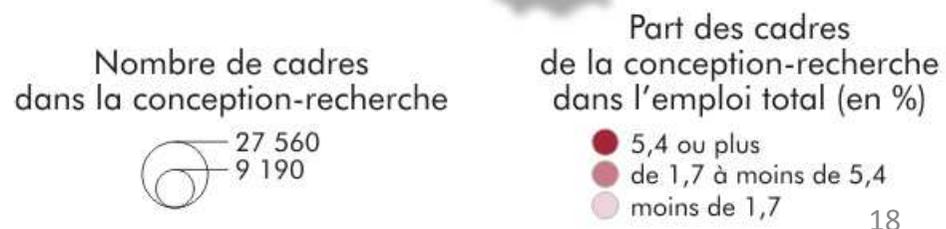
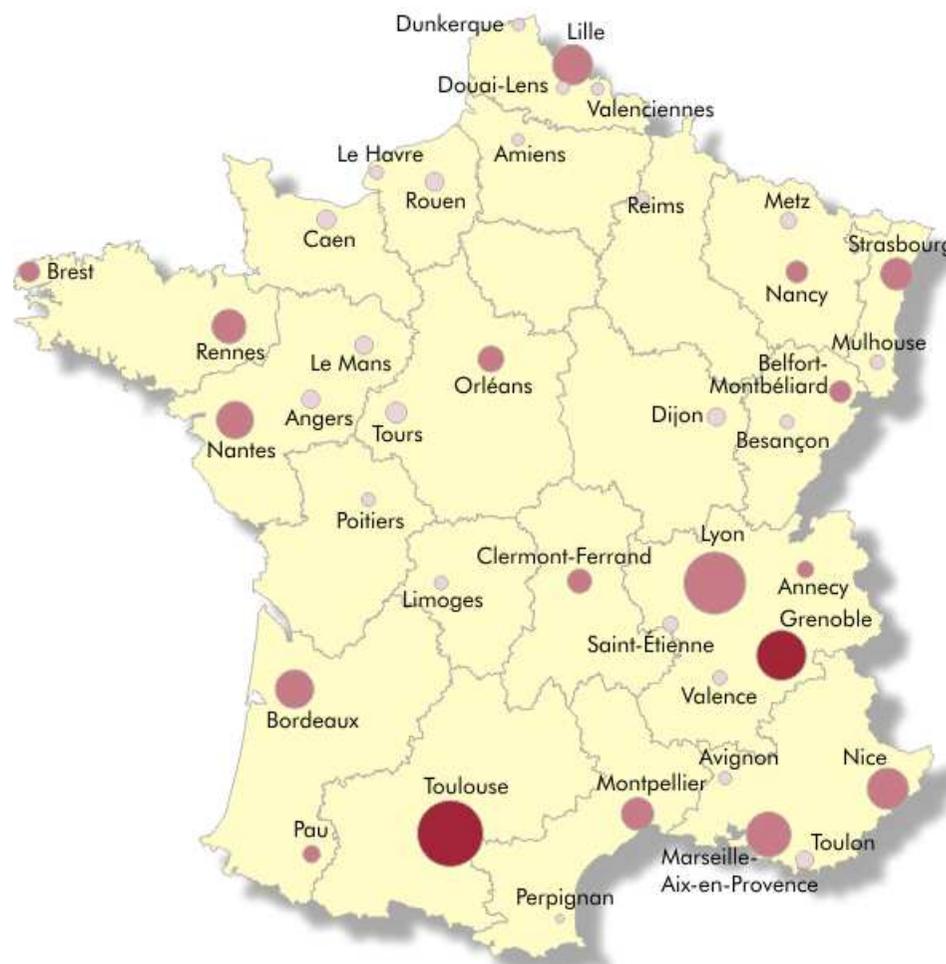
50 000 cadres des fonctions métropolitaines, dont 10 000 cadres en conception-recherche

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

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

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

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



Source : INSEE (recensement de la population de 2006, exploitation complémentaire)



## Développement de l'immobilier de bureau en lien avec l'arrivée du TGV pour accueillir de l'emploi tertiaire

L'arrivée du TGV Rhin-Rhône a suscité la création de plusieurs « quartiers d'affaires » le long de la ligne. Ces ensembles d'environ 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux chacun visent principalement à accueillir de l'activité tertiaire attirée par l'ouverture sur l'extérieur qu'offre le TGV.



Belfort-Montbéliard : 50 000 m<sup>2</sup>



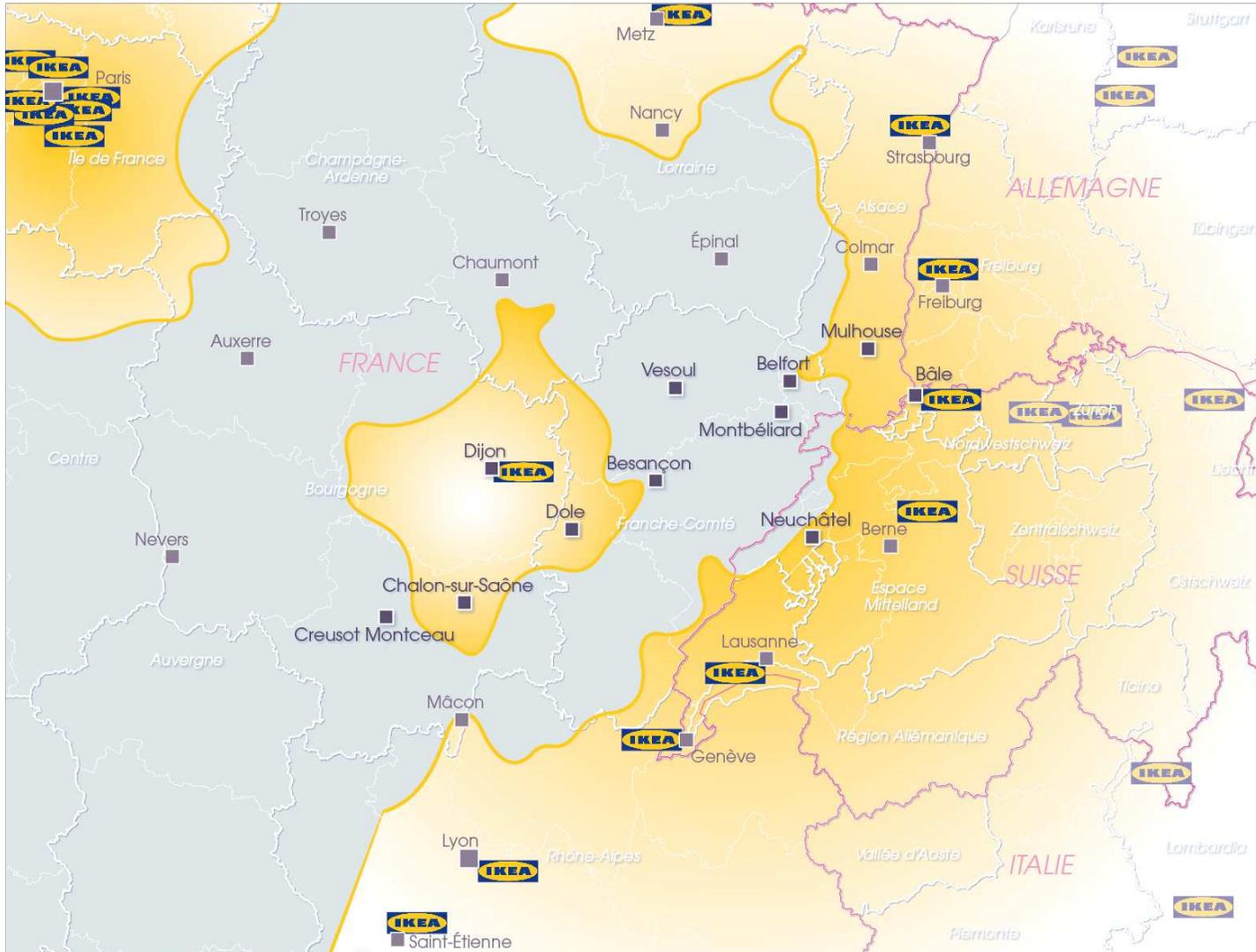
Mulhouse : 50 000 m<sup>2</sup>



Besançon : 56 000 m<sup>2</sup>

# Une couverture partielle par les grandes enseignes commerciales : l'exemple d'Ikea

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



source : IKEA,  
cartographie :  
ADU

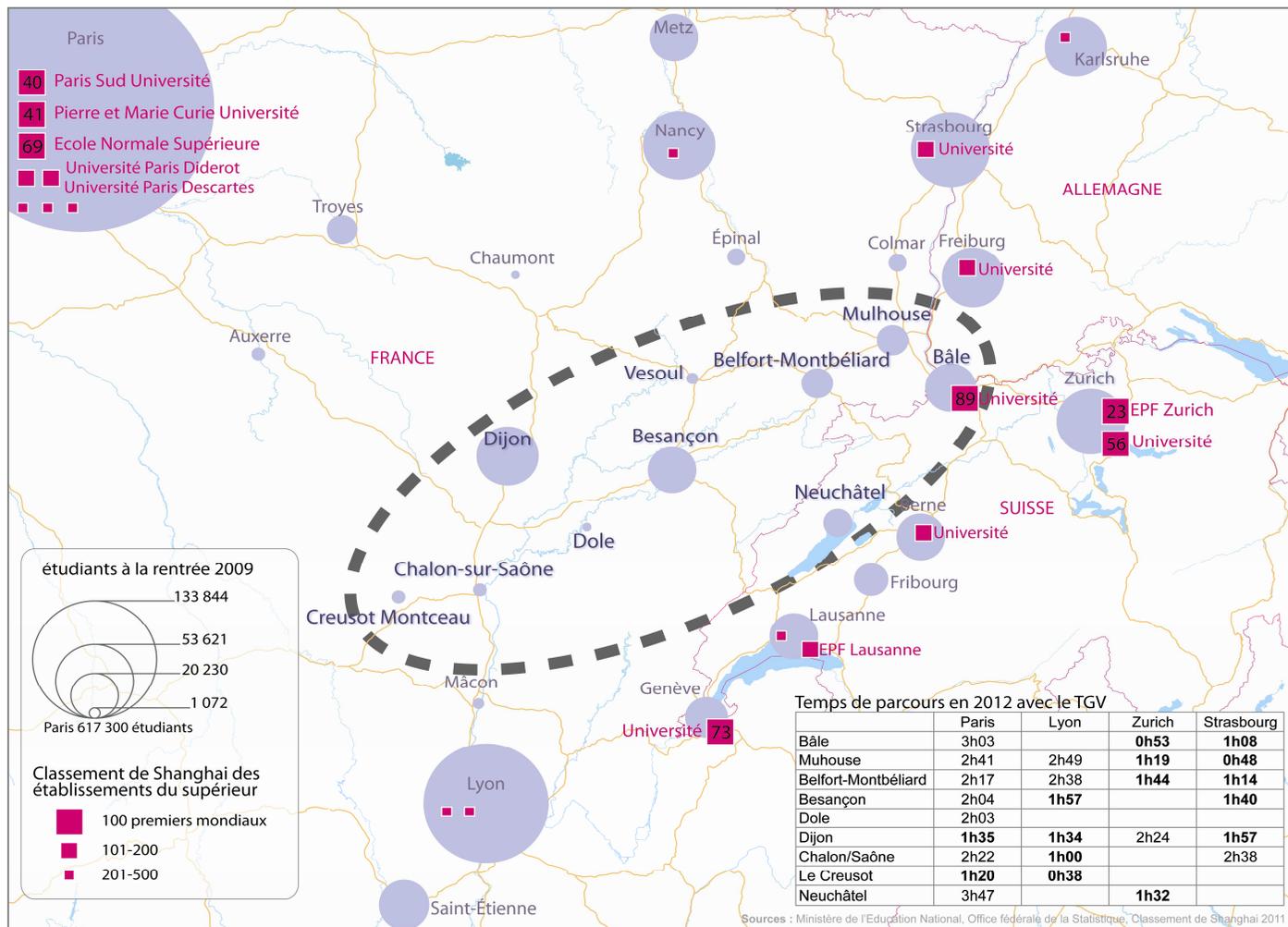
# 4. Grands Equipements

- Enseignement supérieur
- Santé
- Tourisme et culture

# Une concurrence forte des universités et des grandes écoles européennes hors métropole Rhin-Rhône

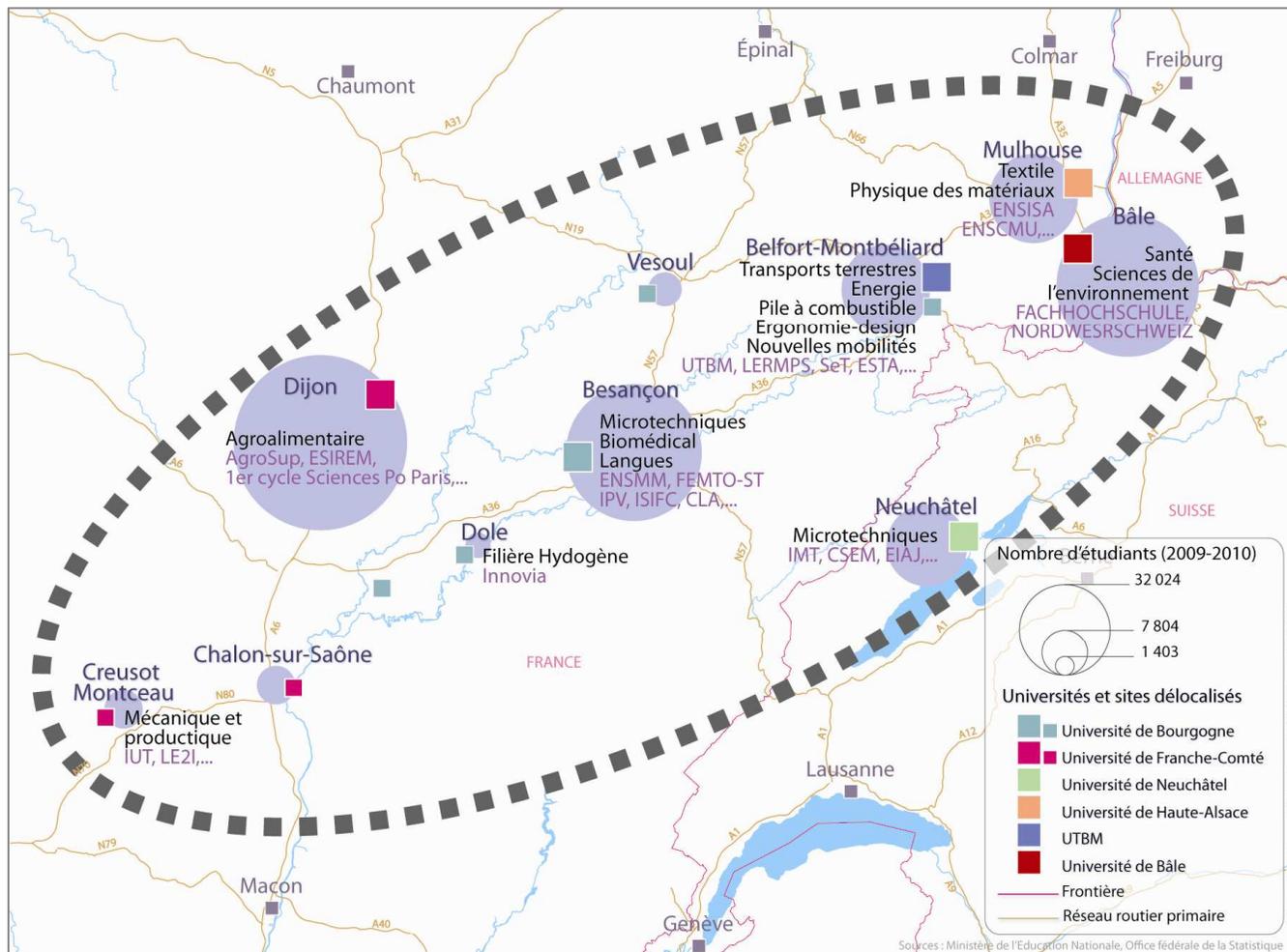
La métropole Rhin-Rhône rassemble plus de 90 000 étudiants.

Les universités et les grandes écoles de la métropole sont modestes par leur taille. De grandes écoles sont localisées à moins de 2 heures de la métropole comme les écoles polytechniques fédérales de Zurich et Lausanne ou les universités de Strasbourg et Lyon, d'où une nécessité de se spécialiser et de développer des partenariats et des coopérations.



# Une spécialisation des formations avec un ancrage réel dans le tissu économique local

L'offre de formation dispensée dans la métropole Rhin-Rhône est diversifiée et très spécialisée avec un fort contenu technique et technologique. De nombreux établissements atteignent un rayonnement européen : AgroSup à Dijon dans le secteur agro-alimentaire, l'ENSM à Besançon dans le secteur des microtechniques, l'UTBM à Belfort-Montbéliard dans le transport terrestre et l'énergie, l'Institut de Microtechniques à Neuchâtel et différentes écoles dans la chimie et le textile à Mulhouse ou les sciences de la santé et de l'environnement à Bâle. Toutes ces formations sont en phase avec les pôles de compétitivité et la sphère productive locale.

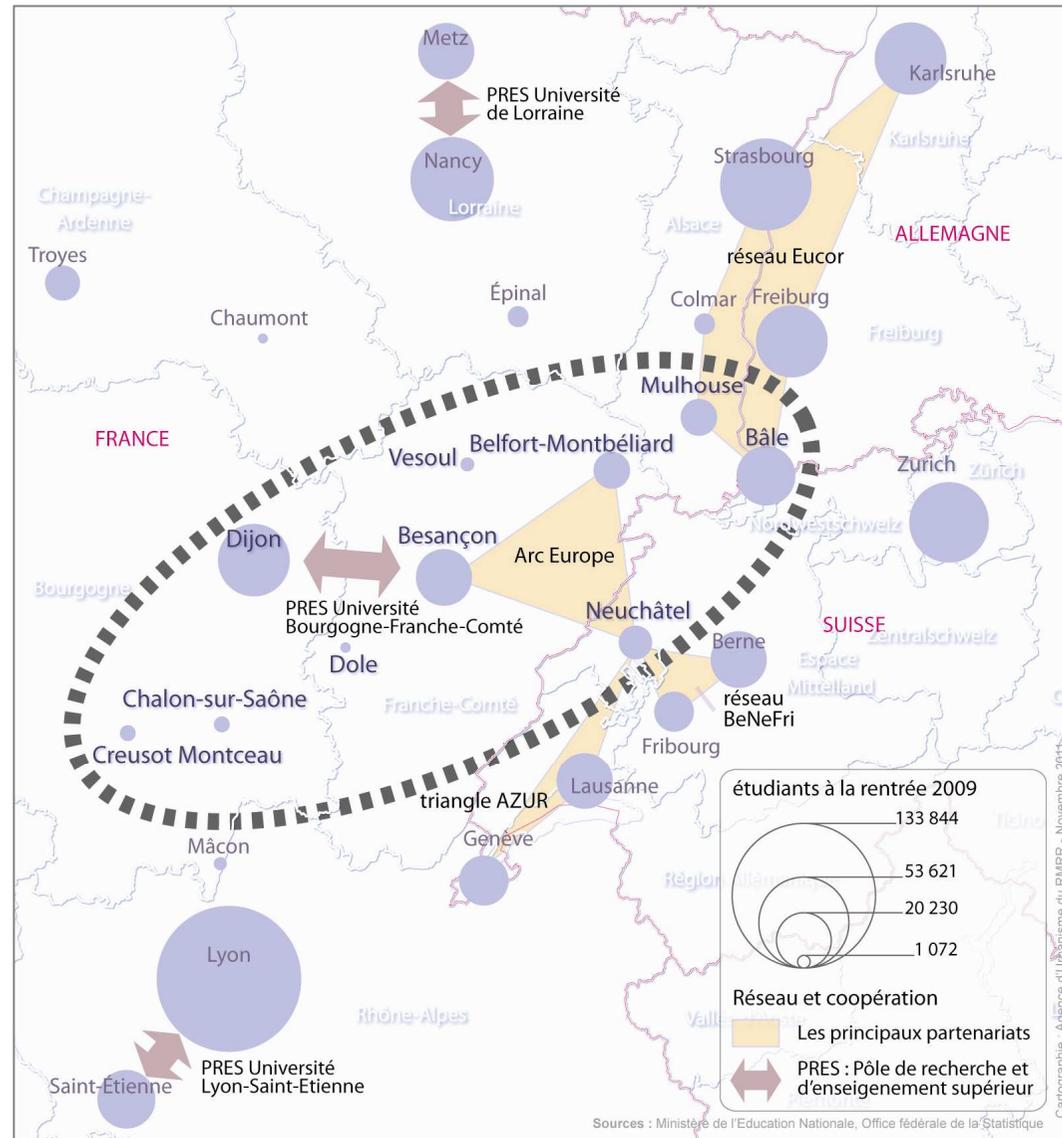


# La multiplication des partenariats et des coopérations

En France, on compte 21 Pôles de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES). Un PRES a été mis en place entre les universités de Bourgogne et Franche-Comté pour mettre en cohérence et mutualiser les moyens.

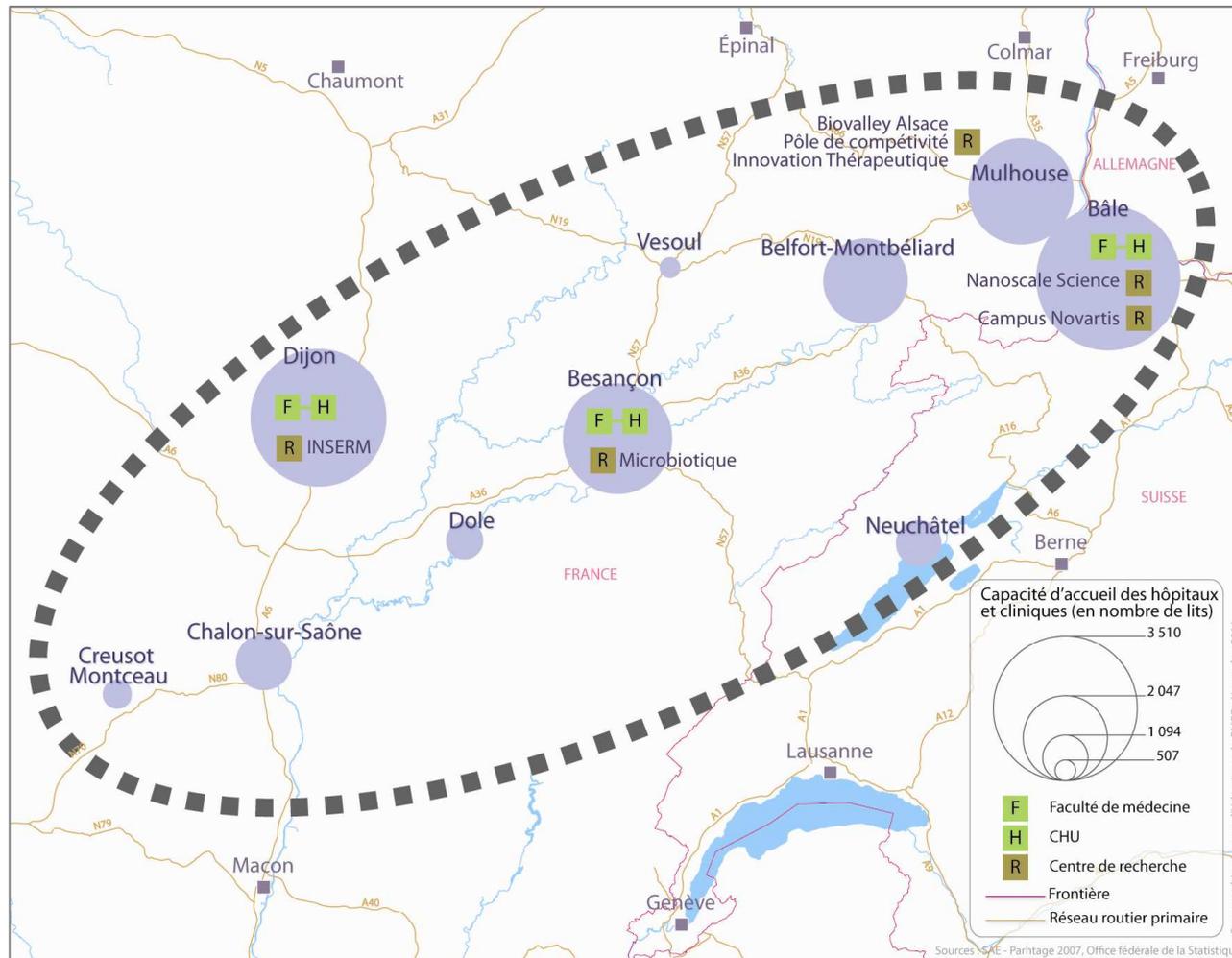
On compte d'autres réseaux et collaborations dans la métropole comme le réseau Eucor, Confédération Européenne des Universités du Rhin supérieur avec les universités de Haute-Alsace, de Strasbourg, de Karlsruhe, et de Freiburg. Autre exemple avec le réseau Arc Europe entre l'ENSMM de Besançon, l'UTBM, et la Haute Ecole Arc à Neuchâtel...

Les partenariats entre universités se multiplient et sont parfois intercontinentaux, comme entre les 3 universités de technologie et l'université de Shanghai.



# Une offre de soins complète et de qualité liée à l'innovation médicale

La métropole Rhin-Rhône possède de nombreux établissements de soins qui offrent un total de plus de 16 000 lits. Les établissements bâlois, bisontins et dijonnais notamment excellent grâce à une bonne intégration de la recherche et de l'innovation médicale. Besançon est reconnue au niveau international pour la recherche en microbiotique. Bâle accueille 2 centres de recherche : Nanoscale Science qui compte plus de 2 000 chercheurs et Campus Novartis qui travaille sur l'arthrite et le métabolisme osseux, les thérapies génétiques, les maladies infectieuses, et l'oncologie. Dijon occupe une place de choix dans la recherche médicale du Grand Est avec l'INSERM (200 chercheurs). En Alsace, Biovalley est un pôle de compétitivité à vocation mondiale sur les innovations thérapeutiques.



# Des coopérations entre les établissements de santé

Dans le secteur de la santé, les coopérations sont nombreuses notamment entre les CHU de Dijon et de Besançon. Les deux CHU coopèrent en matière de greffes et de transplantations.

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

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

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



CHU de Dijon



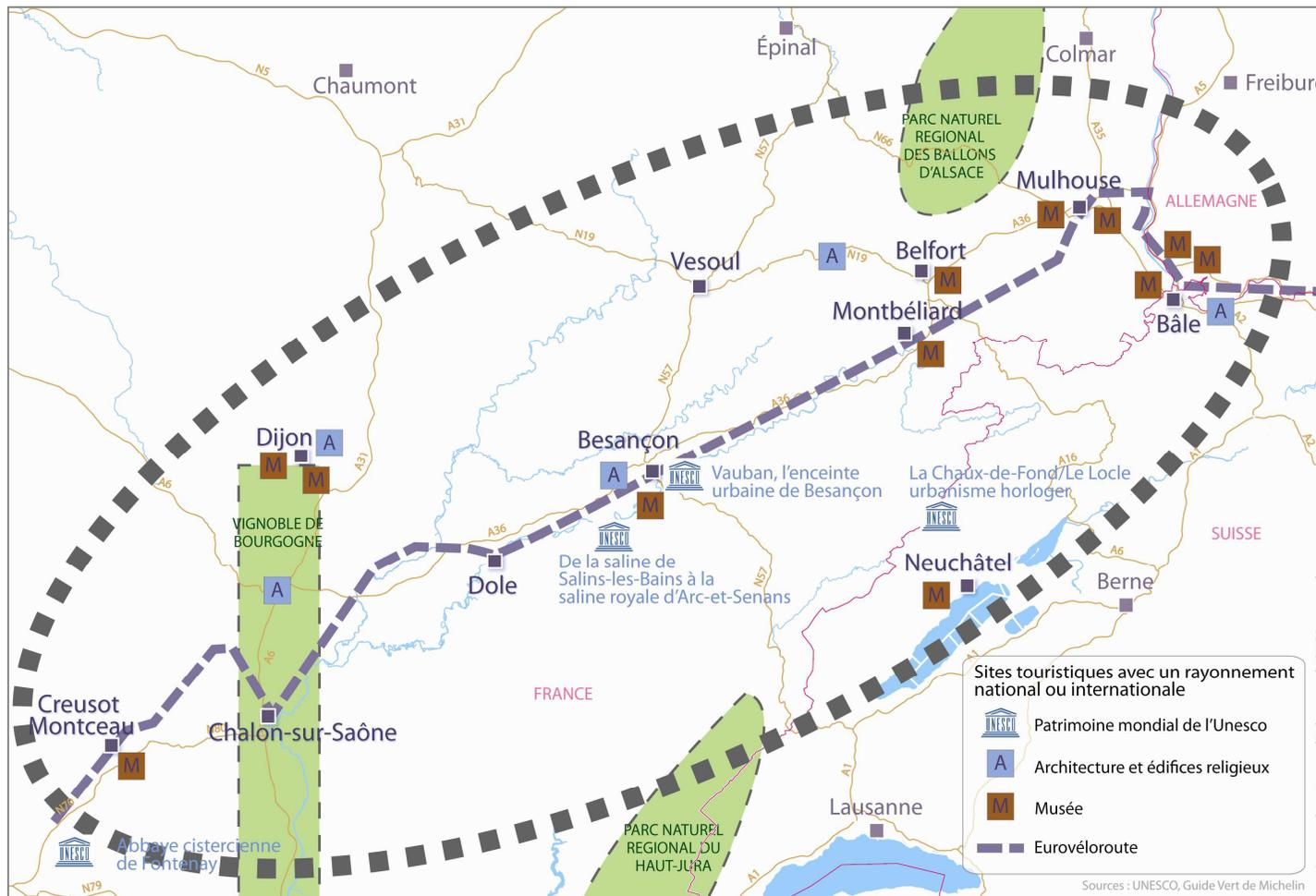
CHU de Besançon

# Des sites touristiques exceptionnels avec un fort potentiel

La métropole Rhin-Rhône dispose d'un fort potentiel touristique avec de très nombreux sites naturels, architecturaux et culturels de grande qualité dont certains appartiennent au patrimoine mondial de l'Unesco.

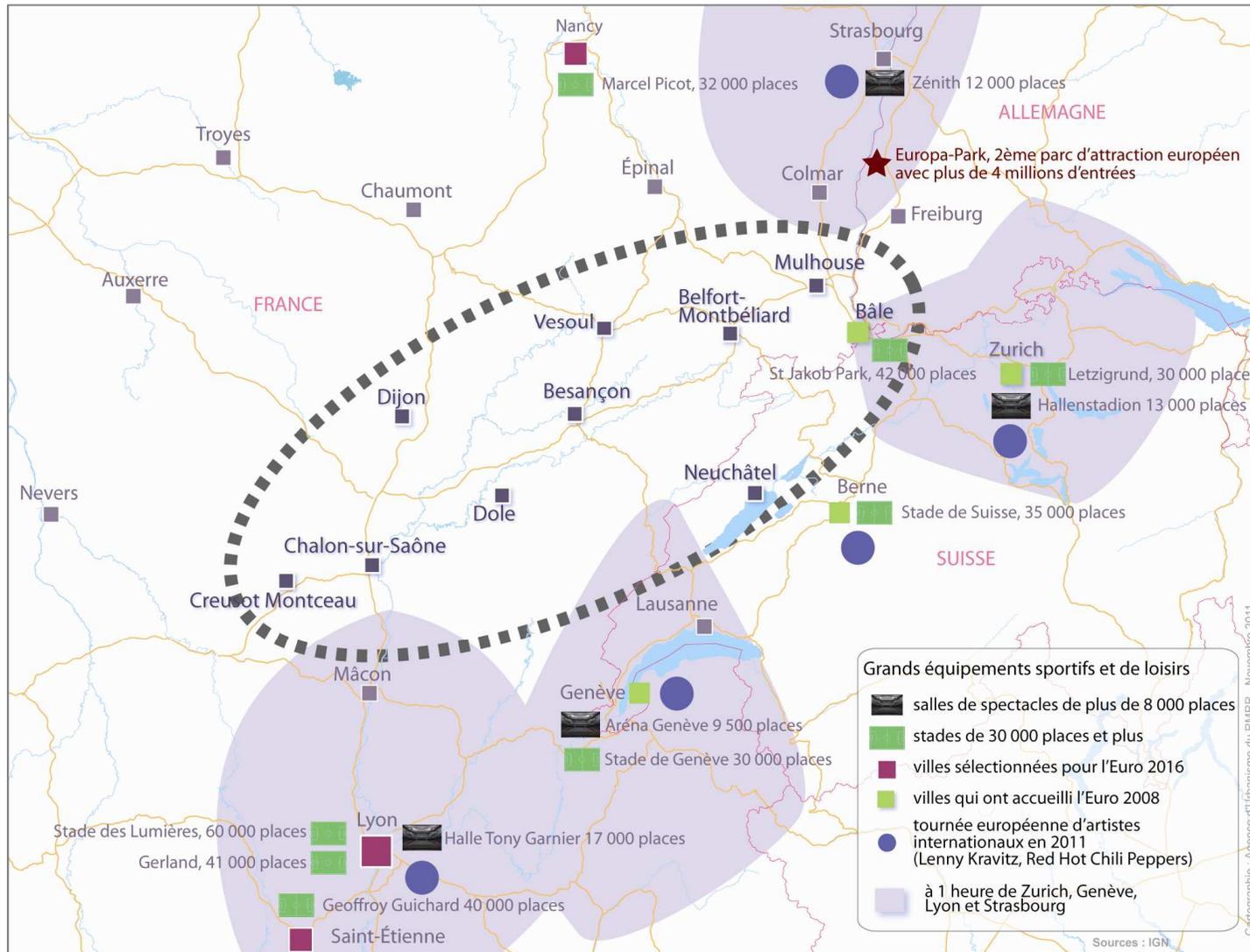
Les musées quadrillent la métropole Rhin-Rhône. A Bâle, l'offre de musées est de niveau mondial (la Fondation Beyeler, le Kunstmuseum, le musée Tinguely, ou le musée du design Vitra). L'empreinte de l'histoire industrielle, technique et scientifique est forte dans la métropole avec de nombreux musées : cité de l'automobile, musées du chemin de fer à Mulhouse, de l'aventure Peugeot à Sochaux, de l'horlogerie à Neuchâtel et à Besançon, planétarium de Dijon et écomusées du Creusot et d'Alsace...

La synergie touristique peut être développée plus facilement aujourd'hui grâce au TGV.



# Un déficit de très grands équipements sportifs et de loisirs

Les équipements sportifs et de loisirs de grande envergure sont déficitaires dans l'espace Rhin-Rhône qui ne dispose d'aucune salle de spectacles de plus de 8 000 places et d'un seul stade d'une capacité supérieure à 30 000 places (St Jakob Park à Bâle). Ce manque d'infrastructure métropolitaine a pour incidence le faible nombre de grands événements sportifs (aucune ville sélectionnée pour l'Euro 2016 de football) et de tournées d'artistes internationaux qui privilégient les métropoles voisines comme Strasbourg, Lyon, Zurich ou Genève.



## 4. La spécificité frontalière

# La frontière facteur de projets : l'exemple des projets soutenus par le programme Interreg

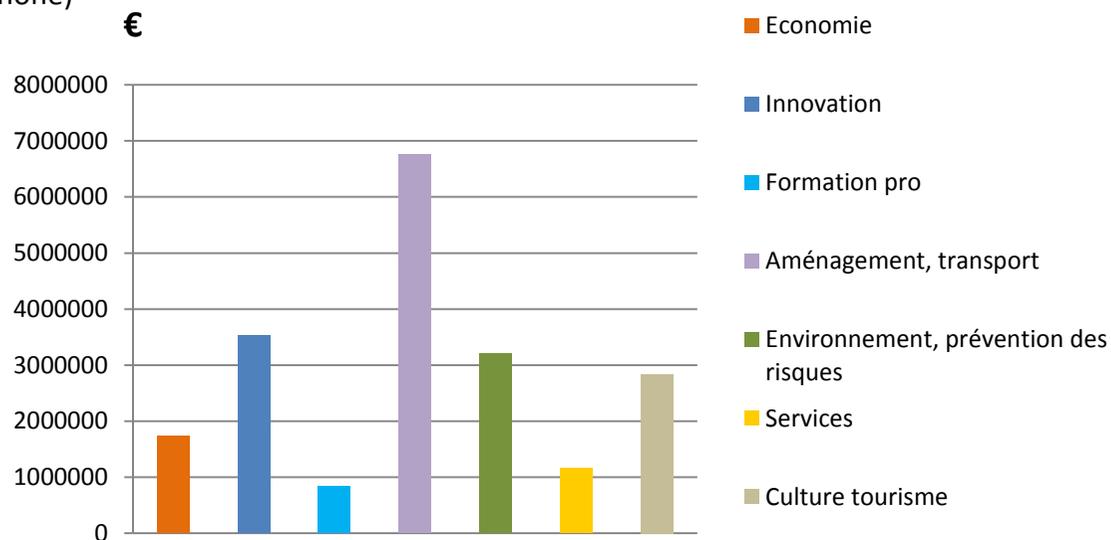
La frontière nationale constitue une spécificité de l'espace métropolitain Rhin-Rhône.

Stabilisée depuis le début du XIXe siècle, elle dispose de deux importants points de passage autour de Bâle et Genève qui sont aussi des lieux d'intense coopération transfrontalière. Le long du tracé de la frontière franco-suisse, les projets de coopération bilatérale deviennent nombreux également. Ces projets s'illustrent notamment à travers les programmes Interreg successifs, où l'Europe pousse les projets par sa participation financière.

Ainsi les programmes Interreg ont contribué à mobiliser tous types d'acteurs de part et d'autre des frontières pour étudier et si possible réaliser des projets de toute nature liés à la culture, à l'environnement, à la santé, à l'urbanisme, au développement économique, aux transports...

## Montants des investissements pour les projets inscrits dans Interreg IV France-Suisse à mi-parcours par thèmes de coopération

(projets dont les deux coordinateurs sont localisés dans l'espace métropolitain Rhin-Rhône)



Total des projets soutenus par Interreg IV à mi-parcours (30 avril 2011) :

**74 projets**

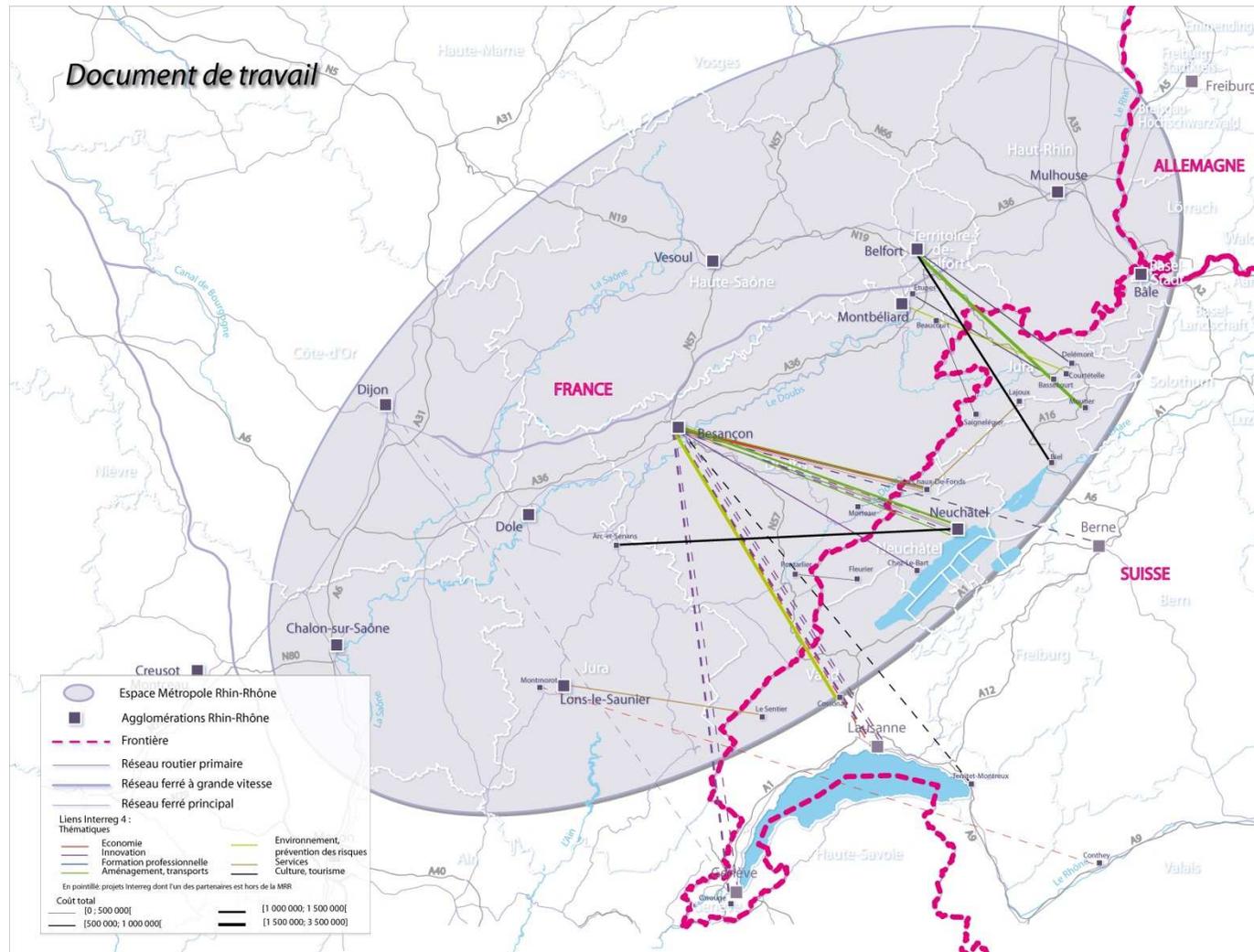
Dont ceux coordonnés au sein de la MRR :

**26 projets** (20 millions d'€ investis)

La moitié des projets relève de m'aménagement et de l'innovation.

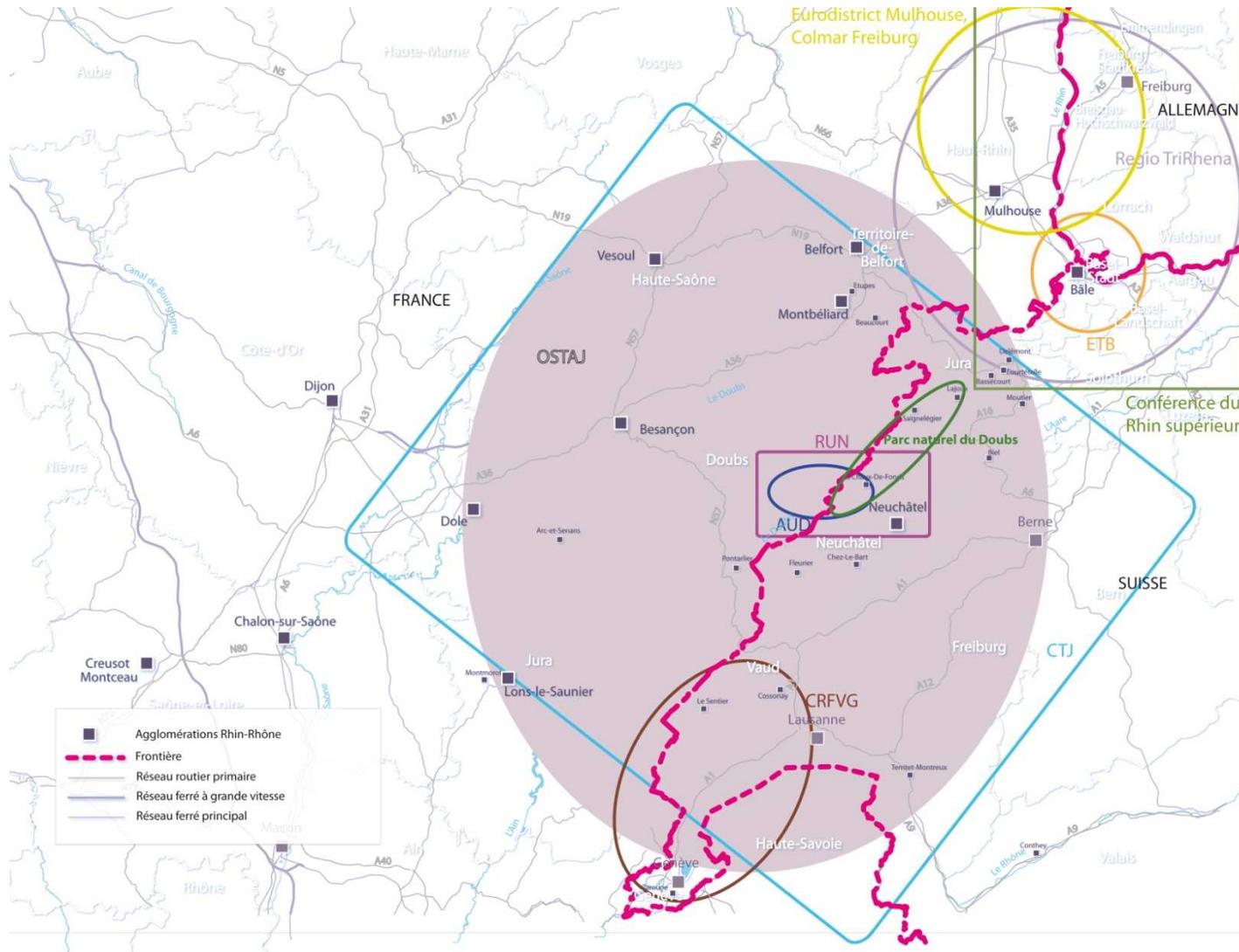
# Les projets transfrontaliers inscrits dans le dispositif Interreg IV France-Suisse à mi-parcours par les partenaires de la MRR

La plupart des projets sont coordonnés par des structures supracommunales. Les projets s'inscrivent surtout dans le champ de l'aménagement et du transport (6 projets portés par les Départements, Région, Cantons), de l'innovation (5 projets essentiellement portés par les Universités), et du tourisme (4 projets essentiellement portés par des associations).



# Les territoires de projets transfrontaliers

Des territoires de projets coexistent, répartis de part et d'autre de la frontière. Mais de nouveaux acteurs identifiés sur des territoires de différentes échelles apparaissent, avec un portage de projets très variés : ainsi sont par exemple recensés l'ERTB avec ses 64 membres (Eurodistrict Trinational de Bâle), le Parc Naturel du Doubs, la CTJ (Conférence Trans Jurassienne), l'OSTAJ (Observatoire le CRFVG (Comité régional franco-valdo-genevois)... Chacun à son échelle contribue à une meilleure connaissance et à un meilleur fonctionnement du territoire frontalier élargi.



# Emergence d'une agglomération : l'Agglomération Urbaine du Doubs (AUD)

D'initiative mortuassienne, l'AUD regroupe La Chaux-De-Fonds, Le Locle, Morteau et Villers-le-Lac, tandis que Les Fins (F) et les Brenets (CH) s'apprêtent à rejoindre l'organisation. La frontière sépare l'espace en deux parties organisées (Pays de Morteau, RUN...) mais leur articulation, liée notamment aux migrations quotidiennes des frontaliers, permet d'envisager celles-ci comme une seule agglomération de plus de 61 000 habitants.

Le statut actuel de cette organisation est le GIRTT (groupement international de réflexion territoriale transfrontalière), dont le projet consiste à créer une dynamique transfrontalière autour de thèmes complémentaires :

- économie,
- formation,
- mobilités,
- aménagement du territoire,
- tout autre thème pertinent.

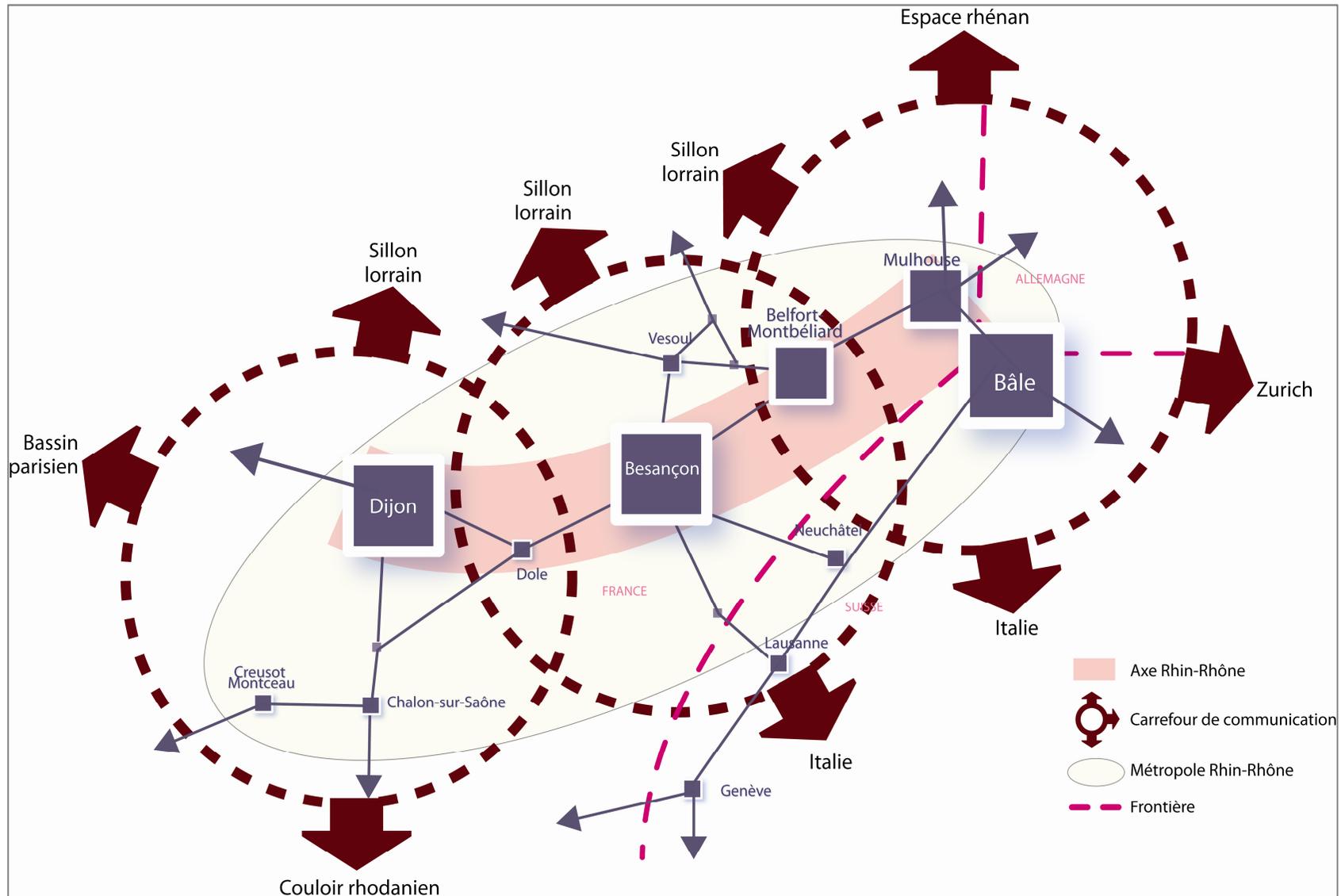
A titre d'exemple, deux principaux projets animent actuellement le GIRTT :

- Réalisation d'une plate-forme de formation transfrontalière de l'AUD ;
- Mise en place d'un programme d'action sur le système de transports de l'agglomération transfrontalière Morteau/St Imier.

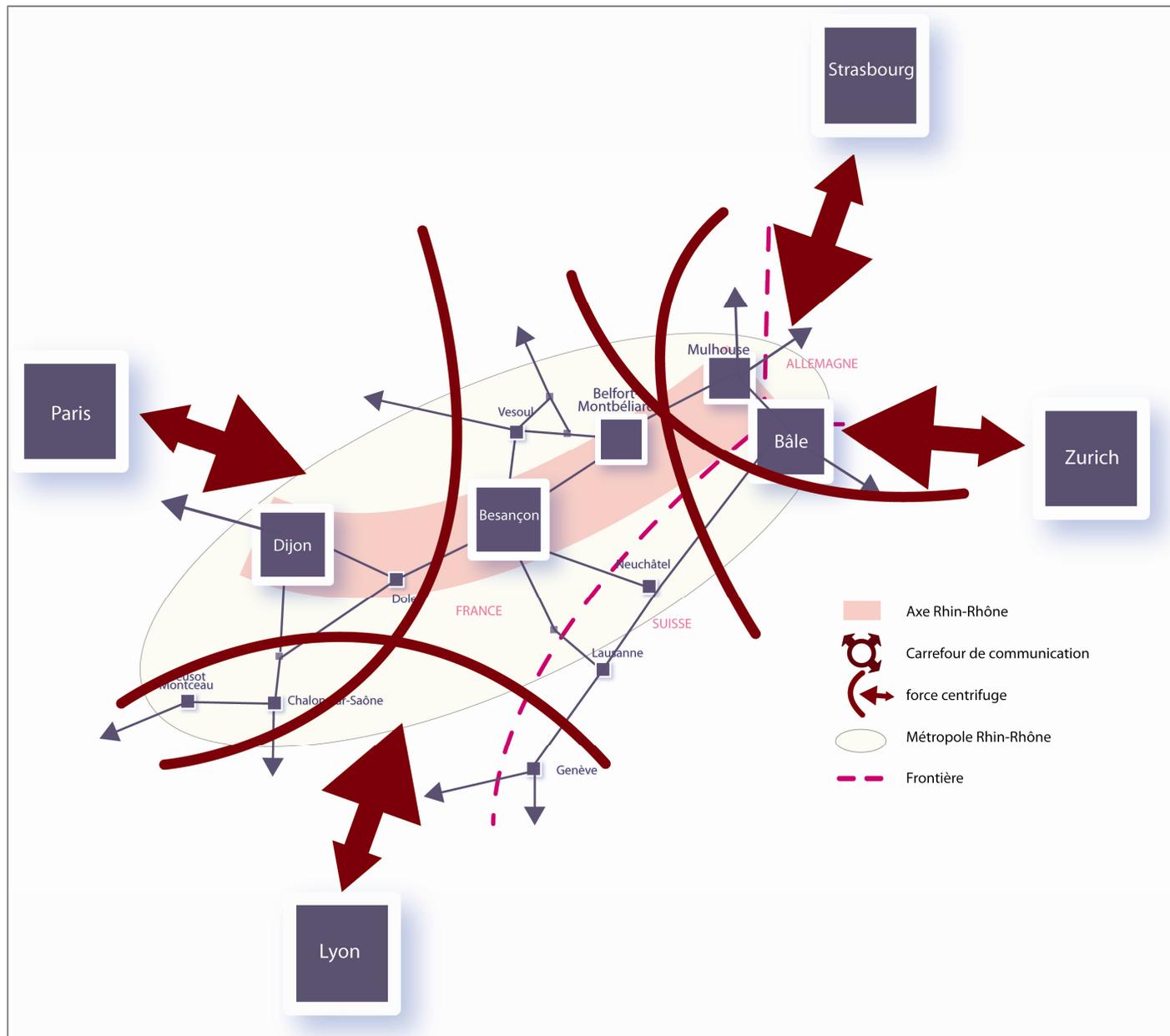


# Conclusion

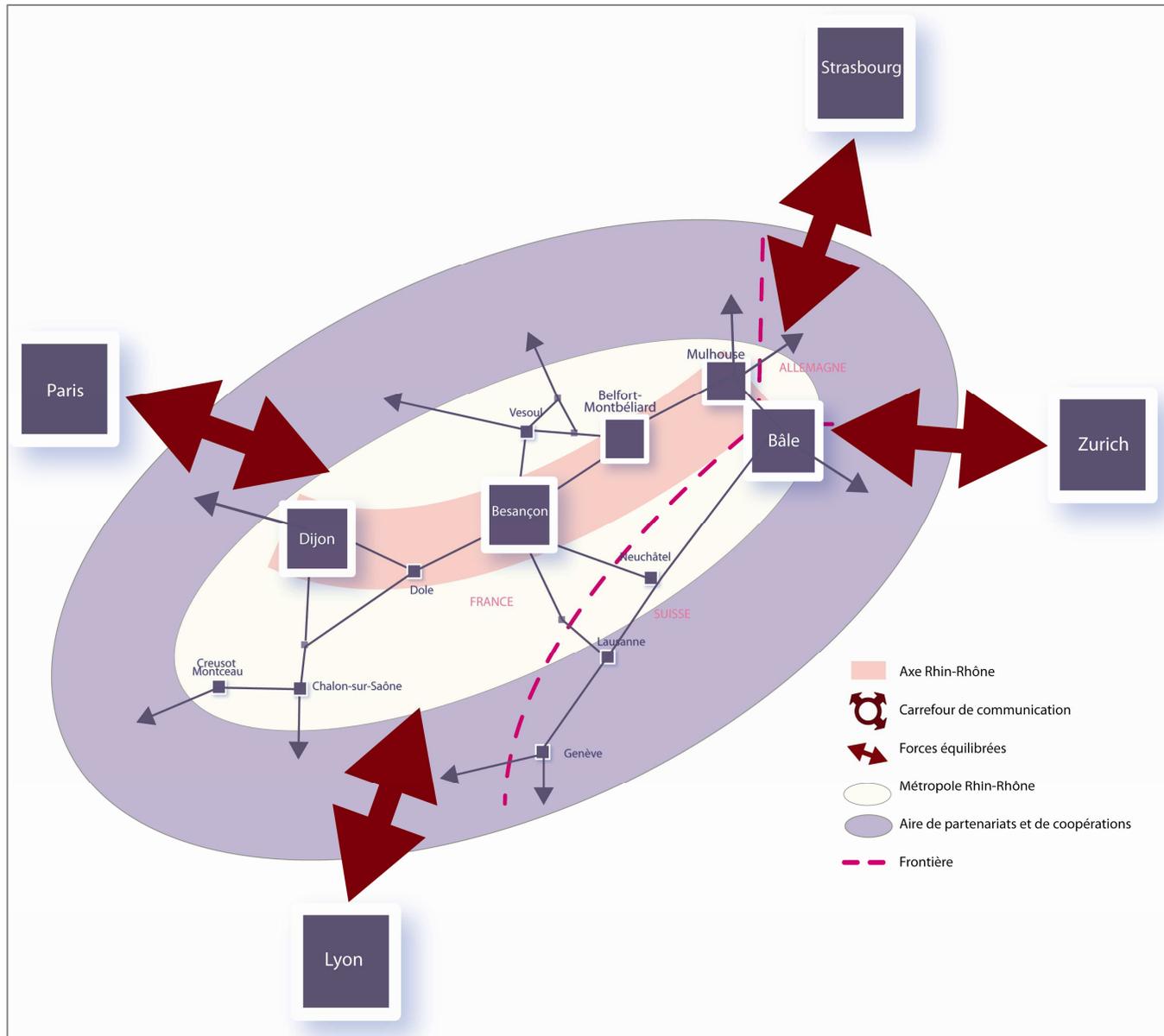
La métropole Rhin-Rhône est un espace cohérent structuré autour d'un axe qui relie Bâle à Dijon. Des territoires se rattachent à cette ossature structurante. La métropole est « soudée » par l'espace central de Besançon. Elle rayonne par ses extrémités.



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



Cette force centrifuge est aussi une ouverture qui permet la projection de la métropole Rhin-Rhône et de son développement au cœur des deux principales dorsales européennes. L'enjeu de sa durabilité passe par le juste équilibre entre les forces entrantes et sortantes. Cela nécessite des partenariats et des collaborations entre la métropole Rhin-Rhône et les territoires connexes et donc l'équilibrage d'une apparente contradiction entre solidarité Rhin-Rhône et développement des partenariats locaux extra-régionaux.



**Réalisation :**

Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort (AUTB)

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Besançon (AUDAB)

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard (ADUPM)

Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM)