

L'Aire Urbaine : opportunité et scénario

Raymond WOESSNER – géographe

Conférence du 25 Juin 2010

Je vais surtout remettre en perspective le territoire de Montbéliard et le contextualiser.

Autrefois, il était beaucoup question de région et depuis quelques années, un autre mot a supplanté le terme de région, c'est celui de territoire que l'on retrouve un peu partout dans les publications, grands publics ou universitaires. Derrière ce terme, il y a l'idée d'une dynamique territoriale, que l'on appelle la territorialisation, terme qui vient des anglo-saxons et qui commence à s'introduire en France, maintenant.

Dans cette manière de voir la géographie, il existe trois éléments par rapport au terme de la territorialité:

1. Une appropriation de l'espace : Il faut que l'on se sente concerné par le territoire, impliqué. Par exemple, pour les chefs d'entreprise, ce pourra être le patriotisme économique, qu'on pourrait illustrer, ici, par la famille PEUGEOT. Est-ce que cette famille éprouve encore quelque chose de particulier par rapport au passé ou est-ce que l'usine est anonyme parmi les autres, sur la carte du monde. Il est clair que si l'on met de l'affectif, cela changera considérablement le point de vue sur le futur du territoire.
2. Il faut un jeu d'acteurs, pour avoir une territorialisation : Le pays, par exemple en a une illustration absolument concrète. L'idée, c'est de créer une coopérative neuronale qui consiste à prendre toutes les idées, d'où qu'elles viennent, quelles qu'elles soient et d'essayer de les associer en réseaux - car un réseau produit des effets bien supérieurs que simplement la somme des parties - et ainsi de déboucher sur de la créativité, et les créateurs. Les créateurs sont souvent dans leur monde, culture ou technologie, et il faut des passeurs, des personnes charismatiques, des institutions qui permettent de récupérer des créateurs pour en faire de la créativité, c'est-à-dire quelque chose qui a des conséquences pour l'ensemble de la société, de l'environnement et de l'économie.
3. Finalement, un territoire est aussi un projet. Comment veut-on incarner le futur de manière raisonnable ou décalée ce qui finalement permet de caler un certain nombre de problématiques que l'on décante pour arriver à des idées intéressantes. Je suis assez frappée par des villes un peu voisines qui se trouvent un plan pour les décennies qui viennent, en particulier, Bâle en Suisse. Elles sont intitulées « Eine kleine Weltstadt », « une petite ville monde », métropole de 800 000 habitants dans l'agglomération tri-nationale, petite ville à l'échelle du monde : « ça ne fait rien, on y va ! on essaie de faire une ville monde, bien que l'on soit petit ». Ils ont donc un projet identifié, une sorte de drapeau derrière lequel tout le monde peut se ranger.

Ce sont les trois aspects de cette territorialisation.

Je vous propose de faire un petit tour à travers différentes échelles, de voir cela petit, moyen, grand, très grand et ensuite, je proposerai trois scénarii possibles pour ce qui peut arriver dans la région.

Il faut rappeler les faiblesses qui sont le résultat de l'histoire. Il y a la désindustrialisation, bien sûr, car on est quand même loin des 40 000 emplois du site de Sochaux d'il y a une trentaine d'années. Il y a aussi eu dans la région beaucoup de démilitarisation, même s'il reste des militaires à Belfort. On pourrait aussi penser à Héricourt qui a énormément perdu avec cette démilitarisation. Comme nous avons une terre historiquement d'industrie, on a par ricochet, peu de fonctions supérieures, peu d'activités tertiaires de haut-vols. Quand on fait des études fouillées, on s'aperçoit même qu'il y a moins de lycées ou de collèges en proportion du nombre d'habitants dans les villes industrielles que dans la moyenne française. Heureusement, on a l'UTBM, l'UFC, Techn'home...ça commence à bouger vers l'économie de la connaissance. Enfin, le passé manufacturier pèse très lourd.

Ensuite, on a les aménités, c'est-à-dire qu'est-ce qui rend une agglomération, une région ou un territoire sympathique. Certaines sont objectives, en particulier, les services. Quand une entreprise s'installe, elle a besoin de services qui lui sont dédiés. Va-t-elle les trouver ou pas ? Il en est de même pour les ménages : Vais-je trouver les services dont j'ai besoin dans la vie courante, les services culturels pour apporter une qualité de vie un peu autre, les grands événements qui peuvent mettre du piment de manière récurrente dans la vie, à des

dates fixes ou de temps en temps. Par exemple au football, il y a quand même le dernier club de première division du grand Est français ou à peu près et il est ici et c'est un atout pour le territoire.

Ensuite il y a des aménités subjectives : Cela dépend des gens. Quand on est dans le paysage de notre territoire, on le voit tous les jours, on ne fait plus vraiment très attention. Par contre, pour les extérieurs, ils peuvent subir une espèce de douche froide quand ils découvrent ce paysage de vieille terre industrielle. De même, pour la vie après le travail, souvent les gens vont chercher des aménités différentes, au travers du sport donc il leur faut des coulées vertes pour faire du jogging, du vélo ou du roller, d'autres veulent un festival de rock, d'autres l'art contemporain, d'autres encore veulent des associations dynamiques. Tout cela est beaucoup plus subjectif.

Il y aussi le problème de la gouvernance évoqué assez largement. Comment organise-t-on le territoire ? Quels sont les échelons qui vont vraiment décider ? Pour l'instant, tout cela n'est pas très clair. On a un petit millefeuille dans la région avec des structures qui s'empilent et on pourrait penser qu'il y aurait de l'efficacité à trouver, en termes de gouvernance notamment, par certains rapprochements.

Voici donc l'échelle Aire Urbaine. Il y a une espèce de tension sur ce périmètre, du fait que deux modèles sont en train de se télescoper. Il y a le modèle qui remonte aux trente glorieuses, les années 1960 – 70, quand à peu près tous les ménages ont commencé à acheter des voitures. Cette affaire a conduit à une espèce de mise en automobile du territoire et a produit de l'étalement urbain. Il y a un problème démographique sur la partie centrale de la région mais en fait, à l'extérieur, ça va pas si mal que ça : Les gens, quand ils ont de l'argent, construisent une maison et vont à l'extérieur. Le ratio est d'une voiture par adulte.

Du coup, on consomme de l'espace, mais on distant les migrations. Il faut de plus en plus de temps pour se déplacer. Il y a des problèmes de CO2 en conséquence. Les services ne sont pas à la hauteur dans la grande couronne, ils sont plutôt restés dans la partie centrale. Il y a des mobilités très complexes et finalement il y a des bouchons sur les routes. Peut-être qu'on arrive tout doucement à la fin de cette histoire là, bien qu'on ait la colonne vertébrale constituée par l'autoroute A36, que l'on vient de transformer à 2 fois 3 voies. Cela veut dire vive l'automobile ! Il faut que l'on puisse circuler, donc on met de l'argent là dedans. Il y a peut être un carrefour qui apparaît puisque du côté de SEVENANS, la N19 est laborieusement portée à 2 x 2 voies en direction de TROIE, sans entrer dans les détails.

De l'autre côté, elle se connecte sur l'autoroute suisse, Transjurane, qui a, elle aussi, pris beaucoup de retard et devrait être complète du côté Suisse, en 2016.

On est là sur un gros carrefour autoroutier potentiel ou en émergence. Cela veut dire que le monde routier a peut être beaucoup d'avenir devant lui dans la région, alors que tout le monde commence à alerter en disant « ce modèle est le monde d'hier, il faut trouver une nouvelle mobilité, penser la ville autrement et donc en rouge, j'ai mis quelques éléments qui pourraient entrer dans une autre logique de développement ici.

On a la LGV et la gare de Mérou prévues pour le 11 décembre 2011.

On a aussi le réseau ferroviaire historique, ligne en provenance de Mulhouse / Bale et qui va sur Paris, via Belfort. La boucle Belfort – Héricourt – Montbéliard, enfilée ensuite sur Besançon – Lyon, etc.... Il y avait aussi pour les voyageurs, la voie vers la Suisse fermée en 1992, en direction de Delle, Porrentruy et Delémont, puis le moyen Pays Suisse. Cette ligne devrait être ouverte de nouveau en 2013 si tout va bien, parce que l'on entend des choses un peu inquiétantes car depuis 2011, l'échéance est repoussée à 2012 puis 2013. Toujours est-il que l'on pourrait concevoir un anneau ferroviaire, en rouvrant une ligne qui a plus ou moins existé entre Mérou et Montbéliard, par le coin Sud Est. On pourrait à ce moment là, imaginer une ville compacte, fondée sur les mobilités transport en commun et ferroviaire avec différents pôles, Belfort centre, Montbéliard centre, Héricourt centre, avec des branches qui vont sur Delle, pour ne citer que ce cas là. On aurait une sorte de giratoire ou de rond point qui pourrait servir de point d'ancrage à partir duquel on pourrait diffuser d'autres transports en commun. L'idée serait de lutter contre l'étalement urbain en recréant deux agglomérations en une seule, avec des polarités multiples très marquées autour des gares, avec des politiques de densification forte autour des gares et une densification décroissante au fur et à mesure qu'on s'en éloigne. Je ne dis pas que dans 20 ans, il n'y aura plus que du ferroviaire, mais on voit venir les prémices d'une deuxième organisation, en parallèle de l'automobile, qui se superpose à la première. Autant l'étalement urbain et l'automobile séparent les gens puisqu'on se retrouve seul dans sa voiture, puis dans sa maison, autant le modèle transport en commun et ville compacte a tendance à rassembler les gens. A partir de là, si l'on se lance dans une seule agglomération fonctionnelle, il y a une communauté d'agglomération de trop. Il faut en faire une seule sur tout le secteur. On gagnerait un temps fou et ce serait un gage d'efficacité au niveau de la gouvernance, qui me semble évident. C'est l'échelle de cette double agglomération qui peut devenir une seule, avec sa diversité car Belfort n'est pas Montbéliard ; il y a des cultures locales différentes qui peuvent être un obstacle et qui sont en

même temps une source de richesse. Si l'on a des gens différents, on observe leur manière de faire et on peut en tirer des richesses partagées.

A propos de la gare de Mérou, j'ai fait une petite carte où l'on peut voir les distances temps que l'on met en voiture pour arriver jusqu'à cette gare. On voit que notamment, grâce à l'A36, une bonne partie du Haut-Rhin va se retrouver dans l'aire d'influence de la gare de Mérou, ce qui est assez inédit par rapport à ce que l'on a connu jusqu'ici, car la gare de Mérou est plus accessible que la gare de Mulhouse enclavée dans la ville. Cette gare de Mérou peut devenir un peu le vrai centre principal et le cœur de l'agglomération, avec l'UTBM et l'Hôpital médian dans les parages. Ce peut être un début et cela peut aspirer des gens et de l'activité, depuis le Sundgau alsacien voisin, notamment. Il y a donc un peu des images qu'il faut remettre en cause par rapport à ce qui a existé jusqu'ici.

Après, à l'échelle interrégionale, c'est la Métropole Rhin-Rhône. On aura une petite citation du SMAU : « Belfort et Montbéliard n'ont pas la taille critique suffisante pour produire l'effet polarisant propre aux grandes métropoles ». C'était en 2007. Si vous regardez la carte du monde, vous voyez que la croissance économique et la richesse économique se concentrent de plus en plus dans un nombre limité de grandes villes. Des géographes britanniques parlent de first class cities, de villes de première classe qui sont de véritables pompes aspirantes et qui ont tendance à vider le reste du monde de sa substance et ils évoquent une lumpen Planète, et jouent un peu sur Karl MARX, le Lumpen prolétariat, donc c'est un peu grave. Ce que l'on voit, c'est que le seuil critique est sans cesse relevé. Il faut être de plus en plus gros, sans cesse. Shanghai, 17 millions d'habitants, veut être au premier rang mondial en 2050 et on subodore des prémices avec l'exposition universelle ou le train trans-rapide. On est toujours un peu trop petit et il faut chercher des alliés et pour chercher des alliés, il faut se mettre en réseau, non seulement à l'échelle Aire Urbaine, mais aussi plus large.

Donc, est arrivé à la métropole Rhin – Rhône en 2004 – 2005. La DATAR, l'Etat français avait proposé un appel à projet : Les villes qui voulaient s'associer entre elles pour faire des réseaux étaient priées de se manifester et donc la métropole Rhin-Rhône est apparue à ce moment avec pour argumentation, l'arrivée du TGV qui permettait de faire un réseau urbain.

- ✓ La ville Monde est Bale.
- ✓ Ville industrielle : Mulhouse
- ✓ L'aire Urbaine : Le Duo pôle Belfort – Montbéliard.
- ✓ Besançon : capitale régionale
- ✓ Dijon : Capitale Régionale
- ✓ Châlon sur Saône : ville industrielle qui a beaucoup souffert avec la fermeture de l'usine KODAK.
- ✓ Le Creusot et Montchanin où l'industrie s'est considérablement affaïssée et qui perd des habitants depuis le recensement de 1962 et qui n'ont jamais réussi à inverser la tendance.

De l'autre côté, surprise ! On a Neuchâtel, loin de tout cet univers : il faut traverser le Jura, c'est compliqué. En fait, Neuchâtel se sent très isolée car mis un peu de côté par rapport à Lausanne et à Genève, qui sont des villes Mondes, elles aussi, alors que Neuchâtel est beaucoup plus petit. Et, puis ils sont très isolés par rapport aux bâlois, parce que Neuchâtel est francophone et les bâlois sont alémaniques et il y a une espèce de frontière culturelle en Suisse. Du coup, Neuchâtel se tourne vers le côté français. On pourrait rappeler que ce sont les Neuchâtelois qui ont ramené l'horlogerie à Besançon, au moment de la révolution française.

Il y a donc la ligne LGV avec l'idée de raccourcir la distance temps.

Mulhouse – Dijon serait environ à 1h00, pratiquement aussi bien que Mulhouse – Strasbourg, aujourd'hui. Cela permettra de développer des coopérations entre les villes de ce réseau. La gare de Mérou a beaucoup de dessertes et sera beaucoup desservies. On se rapproche de toute une série d'autres villes : Bâle à 42 mn, Lille 3h30, Lyon 2h19, Paris 2h16, Roissy 2h35, Strasbourg 1h13, Zurich 1h44.

On est dans une logique de marché et l'on a une meilleure accessibilité du territoire évidente. Il n'y a pas d'effet automatique sur l'attractivité. C'est pas parce qu'on est plus accessible qu'on est plus attractif. Après, il faut que le territoire se mette en ordre de bataille pour se vendre et mettre en avant la connexion avec les métropoles, aéroports, Lyon, Paris et le monde Suisse, et en fasse un atout, parce que ça ne suscitera rien spontanément. Personne ne s'installera dans la région parce qu'il y a le TGV. Ce sont des logiques qui n'ont plus cours aujourd'hui.

Il faudra rendre le territoire attrayant. L'idée est de faire une techno-métropole - avec beaucoup de technologie ; on ne renonce pas à l'industrie – et aussi une éco-métropole, où la durabilité aura un beau jeu, avec beaucoup de préoccupations environnementalistes. J'ai trouvé un commentaire dramatique par rapport à cela dont une

conclusion disant que le réseau peu apparaître à certains interlocuteurs comme une somme d'études et de compilations de travaux thématiques visant à obtenir des subventions (pompes à finances), plus qu'une dynamique porteuse de coopération inter territoriale. Ce n'est pas gagné du tout. Peut-être que la métropole Rhin – Rhône c'est un mythe. Encore un qui ne sera jamais une réalité. Tout dépend de ce que l'on va en faire. Il faut aussi rappeler que l'Etat n'est plus intéressé par les contrats métropolitains. C'est une constante du territoire français : on lance des projets, on met tous les territoires en branle, on mobilise beaucoup de monde et puis assez rapidement, on passe à autre chose et on oublie ce qui avait été proposé et finalement ça ne produit rien car en terme d'aménagement. Il faut beaucoup de temps pour que l'on ait des effets, en fin de compte. La comparaison avec la Suisse est cruelle. Les suisses ont fait un plan autoroutier en 1970. Ils sont en train de le terminer. Ils ont pris du retard, mais tout ce qui a été engagé en 70 sera fait au kilomètre près. Chez nous, ce n'est pas dans la culture politique.

Si je fais un zoom arrière, j'ai un troisième champ, avec une vision petite Europe et grande Europe.

Petite Europe, c'est le contexte un peu transfrontalier et grande Europe, c'est la problématique qui relève de la mondialisation.

Il y a également le Rhin supérieur, en gris, et là on a un beau problème c'est le tropisme rhénan. On parlait aussi de Dijon comme ville rhénane. Si vous regardez, vous avez beaucoup de métropoles : Bale, Stuttgart, Francfort, des aéroports, des économies de la connaissance, des fonctions supérieures. Dans l'automobile, vous avez des gens redoutables du genre Mercedes, Audi, et BMW, qui se sont taillés de belles places au soleil de la mondialisation. Vous avez aussi cela dans Pays de Montbéliard et on est un peu dans ce contexte là aussi car on a quand même des densités de population très fortes, beaucoup d'industries. On est quelque part assez proches de ces logiques là et il y a là des rapprochements qui me sembleraient tout aussi intéressants. Par exemple, en matière de TGV, il y a un barreau qui va manquer : c'est Mérou – Mulhouse, mais avec un peu de chance, ce sera fait en 2016. Au-delà, vous avez la liaison Mulhouse – Fribourg – Ambrigo. Fribourg, c'est une ville moyenne, mais elle figure parmi les 14 universités d'excellence, en Allemagne. Elle cherche à recruter des étudiants et des enseignants, dans le monde entier, sur des critères très hauts en termes de sélectivité. Elle a un slogan sur la Harstad Freiburg, donc la ville du soleil, parce que c'est à midi pour les allemands et aussi parce qu'ils ont développé tout une industrie sur le solaire et la durabilité en général. L'un des projets dont on parle beaucoup du côté de Mulhouse, c'est de faire une liaison TGV avec Fribourg. Ce sont les fribourgeois qui ont demandé une ligne TGV jusqu'à Fribourg. Une ligne existe déjà. Elle ressemble beaucoup à la ligne Belfort – Delle, voie unique et voie de fret. On va mettre des TER, la dessus, en 2012. L'idée serait de tirer les TGV jusque là et cela est important pour l'aire Urbaine car cela pourrait faire des rapprochements assez féconds en terme de technologie, par exemple. C'est un exemple parmi d'autres, qui montre qu'il y a certainement des éléments à chercher de ce côté-là.

Il y a un serpent de mer dont on parle depuis 30 ans. C'est la desserte ferroviaire de l'aéroport, qui n'existe toujours pas et serait évidemment extraordinairement utile à l'Aire Urbaine, si l'on pouvait descendre en train directement à l'aéroport, plutôt que de bricoler à partir de Saint-Louis et de prendre la voiture, dont on ne sait plus trop quoi faire, une fois que l'on prend l'avion, et qu'il faut la laisser dans des parkings à des tarifs de parking aéroportuaires.

Un autre élément, dans ce contexte, c'est véhicule du futur. C'est un pôle de compétitivité qui est apparu en même temps que la métropole Rhin – Rhône, mais qui lui, est soutenu par l'Etat qui a remis de l'argent. C'est un pôle modeste puisqu'il y a différentes catégories de pôles et il est dans la catégorie numéro 3, la plus humble : Il reçoit relativement peu d'argent.

Cela veut dire qu'il faut d'abord compter sur ses propres forces. C'est quelque chose d'inédit, on n'a jamais vu cela avant : l'Alsace et la Franche-Comté qui travaillent ensemble. Il n'y a pas d'autre coopération à part celle-ci. C'est complètement surprenant dans le paysage, mais c'est un peu parti du fait qu'il y a l'usine Peugeot Citroën à Mulhouse et une autre à Sochaux, qu'il y a des inquiétudes sur la production manufacturière et qu'il faut entrer dans l'économie de la connaissance. Du coup, on a tout une série d'entreprises de fournisseurs, d'équipementiers et là aussi, il se passe quelque chose d'intéressant, surtout dans le nord. Dans la région de Strasbourg et même au Nord de Strasbourg, il y a beaucoup d'entreprises qui sont des grosses PME ou des établissements qui appartiennent à des grosses PME américaines ou allemandes. Parfois, vous avez des entreprises que l'on pense allemandes, hors ce sont des américaines qui ont un siège pour l'Europe, en Allemagne. Ces entreprises intègrent beaucoup de technologies. Par exemple, il y a le concurrent du FAM, véhicule électrique, dans la banlieue de Strasbourg (système de LORES). On a donc aussi des ressources technologiques plutôt du côté Nord, alors que du côté franc-comtois, on a beaucoup de PMI qui sont assez

modestes, qui manquent un peu de technologies, de capacité à l'exportation, qui ont du mal à suivre les assembleurs quand ils ouvrent une usine ailleurs, dans le monde. Donc là, on retrouve encore ce tropisme en fin de compte.

Le pôle Véhicule du Futur, actuellement essaie de s'ouvrir plus vers l'Allemagne, vers l'Italie, vers le Canada. Il devient un support très important, d'autant que ce pôle porte bien son nom Véhicule du Futur, car il réfléchit de plus en plus à de nouvelles formes de mobilités, et considère que l'avenir, c'est la ville compacte, que l'on peut imaginer d'autres voitures qui ne seraient pas de la propriété privée, mais en location ou qui appartiendraient à des systèmes de vélib' appliqués à l'automobile, avec 0 carbone, électrique, etc. Ce pôle considère qu'il faut faire la ville qui va avec. Si l'on veut sortir de l'automobile traditionnelle, il faut changer la ville. Ce n'est pas l'automobile qui doit muter en priorité, il faut un contexte spécifique pour pouvoir circuler autrement. **On revient donc sur la problématique n°1, qu'est-ce qu'on veut comme urbanisme ?**

Il ne faut pas se faire d'illusion. Il y a un phénomène de surdétermination, c'est-à-dire que l'on a des marges de manœuvre très limitées : Que peut-on faire contre la mondialisation ; que peut-on faire contre la crise économique. On ne maîtrise absolument pas. Et puis, il y a la gouvernance à la française qui est versatile, opaque avec des réformes à la pelle et on ne sait jamais très bien ce que l'on va faire dans les trois mois qui viennent et fondamentalement, malgré la décentralisation. Cette gouvernance est restée très jacobine et tend à le redevenir depuis quelques temps, c'est-à-dire que les décisions sont prises au plus haut niveau de l'Etat et derrière, il faut accepter. C'est complètement à l'encontre des territoires qui gagnent, dont on parlait tout à l'heure, puisque dans la mondialisation, les territoires qui gagnent font des bottom map, c'est-à-dire que ça part d'en bas, du territoire et l'on cherche des articulations sur ce qu'il y a au-dessus. Je pense à Fernand BRAUDEL, historien, qui disait : « si je devais faire de l'aménagement du territoire, je ne ferais pas grand-chose, je regarderais les grandes tendances qui viennent de la base et je les accompagnerais ». Hors aujourd'hui, c'est un peu le contraire, ça tombe d'en Haut.

Donc face à ces limites, il faut créer une communauté de travail, trouver des personnalités charismatiques, trouver des institutions efficaces, construire. Le système cherche à se mettre en ordre de bataille, mais ça peut ne pas marcher et s'effondrer et à ce moment là, on se fait désagréger par les métropoles extérieures.

Il peut y avoir des différenciations à l'intérieur de cet univers régional avec des mailles deux à deux où on peut faire un archétype, quelque chose d'inédit, et cela est offert par de nouvelles opportunités qui apparaissent, que l'on ne pouvait pas faire avant et qui sont jouables.

...Désagréger par les métropoles extérieures comme Paris, Stuttgart, Genève et Lyon, villes très puissantes de manière croissante... On a des villes qui essaient de s'organiser mais sans y arriver : l'axe lorrain, Nancy, Metz, Thionville, Sarrebruck, Luxembourg.

Le Rhin supérieur : Là aussi, il y a aussi beaucoup de mythes. C'est souvent présenté comme une région exemplaire au niveau de la région transfrontalière et il y a beaucoup d'exagération par rapport à cela. Il y a un peu le secteur, Dijon, Besançon, une aire urbaine qui fait un peu le grand écart.

Il y a donc ces métropoles Rhin-Rhône qui commencent à se dessiner en filigrane. Mais si elles n'y arrivent pas, notamment avec le TGV, il sera assez facile d'aller ailleurs. Prenons par exemple, l'offre culturelle : si je suis à 2h15 de Paris, je peux aller faire un petit tour dans la journée à Paris, pour aller voir une expo sympa et je laisserai tomber l'expo qui est à Montbéliard – pour les gens qui ont un peu d'argent, car beaucoup de gens sont captifs, faute de revenus suffisants.

Inversement, des entreprises parisiennes, dans les services, deviennent concurrentes des entreprises locales du fait de ce rapprochement. Donc, on peut se faire aussi « vidanger » par le TGV. C'est un péril potentiel et du coup, à l'intérieur des agglomérations, plus personne ne verra le besoin de travailler ensemble. Cela peut s'émietter et partir complètement en vrille, avec derrière direction électorale genre front national.

Ce qui est assez plausible aussi, ce sont des mailles deux à deux. La DATAR l'avait déjà signalé dans un rapport national de 1994, sur l'aménagement du territoire. On est sur une espèce de nœud potentiel, différentes mailles possibles : L'univers Peugeot-Citroën avec Vesoul, Sochaux, Mulhouse et tous les fournisseurs, univers qui structure tout ce territoire et que bien sûr, il faut continuer à pousser en avant.

Ensuite, on a une autre maille : la perpendiculaire de Mérou. Son axe principal est la LGV, mais à sa perpendiculaire, on a un autre axe ferroviaire en mauvais état. On vient de Delémont en Suisse, Porrentruy,

Mérou, Belfort, Lure, Epinal. Il n'existe pas de liaison ferroviaire pour les voyageurs, actuellement, qui fasse ce tracé, mais il y a une proposition du canton et de la république du Jura pour créer des TER transfrontaliers qui iraient jusqu'à Epinal, en venant de la Suisse. Il y a un axe possible à construire. On peut aussi se souvenir que le terminus du TGV Est, du point de vue Vosgien, c'est EPINAL. On se connecterait sur un autre univers, car le TGV Est offre d'autres possibilités que le TGV Rhin – Rhône. Il faudrait s'entendre avec la Haute Saône, les Vosges, la Lorraine aussi.

Un autre projet est en train de couvrir. C'est le projet du TGV méditerranée. Celui-ci arrive dans la région depuis 2004, en utilisant les voies anciennes. Il y a aussi une branche qui vient du sud, passe par Dijon, et remonte plein nord, vers la Lorraine. L'idée serait de faire basculer ce TGV méditerranée sur la LGV Rhin-Rhône, de le ramener ici, dans l'Aire Urbaine et ensuite, de le faire remonter par le Nord, par le Piémont des Vosges, avec la Gare de Belfort qui retrouverait des trains plutôt intéressants, Lure et Epinal et ensuite l'univers LGV Est. Du coup, on irait beaucoup plus vite en Lorraine depuis la méditerranée. On ne sait pas très bien ce que cela peut produire comme effet.

Je voudrais aussi rappeler un point qui m'avait interpellé lorsque j'avais discuté avec les gens de la chambre de commerce de Bâle. Ils ont fait une espèce de lobby économique pour leur territoire et se sont associés avec le canton du Jura, alors que jusqu'ici, du point de vue économique, ils ne faisaient rien avec les jurassiens. Les Jurassiens sont des francophones, donc ils sont utilisés comme tête de pont par rapport au marché français, pour voir s'il y a des perspectives d'investissements en France. Les jurassiens connaissent bien les français mieux que nous et ils savent leur parler, mieux que nous. Du coup, il faut surveiller les jurassiens, car ils deviennent des gens de plus en plus intéressants parce qu'ils représentent, en plus des leurs, les intérêts de Bâle.

L'archétype, l'idéal serait de faire un système complexe. Il faut emboîter les échelles comme des poupées russes. Quelle marque de fabrique pour l'Aire Urbaine ? Comment identifie-t-on le projet territorial. Faut-il aller jusqu'à un slogan qui permette de dire : nous c'est comme ça qu'on veut exister... il y a quasiment un problème de positionnement marketing.

Autour, on a une zone d'influence au quotidien (tâche verte), donc que met-on au niveau des fonctions ; joue-t-on sur l'étalement urbain, sur la ville compacte ? Comment met-on en place la durabilité. Finalement qu'est-ce que ça veut dire... je suis très frappé par les éco quartiers qui poussent partout en France, mais on y met ce que l'on veut. Il n'y a pas de définition réglementaire de ce que peut être un éco quartier. C'est comme certains technopôles qui ont des entreprises de transport routier... Il y a des choses à chercher là aussi.

Ensuite, il y a différents réseaux interrégionaux. Ceci est très difficile à faire en France car les régions n'ont pas l'habitude de travailler ensemble. Les régions travaillent avec Paris dont elles attendent quelque chose. Travailler entre les régions n'est pas dans les habitudes et cela pose des problèmes culturels. Il faut donc réfléchir plus horizontalement.

Et puis, on a aussi des réseaux transfrontaliers avec les Rhénans, les allemands, les suisses - l'obstacle de la langue - avec aussi des obstacles culturels, car les problèmes sont posés de manière différentes. Ils ont d'autres manières de se représenter l'économie et ont d'autres réglementations aussi. Peut-on trouver des alliances stratégiques ?

Puis, il y a l'échelle monde. L'aire Urbaine existe déjà à cette échelle ?

Il y a GE, ALSTOM, PEUGEOT CITROEN. Donc, elle existe surtout par ses usines et non par ses fonctions supérieures. Y a-t-il d'autres pistes à développer ? Peut-on faire complètement autre chose, qui n'a rien à voir avec la tradition à proprement parlé. Peut-on l'imaginer, penser global, agir localement tel que les japonais dans les années 60. Mais on en est bien là. Il n'y a pas de limite à la manière de penser et de concevoir son avenir et cela passe par des articulations très fortes.

Fin de séance.