

La zone urbaine Belfort-Montbéliard vue par un économiste franc-comtois

Autor(en): **Saint-Hillier, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **39 (1968)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825218>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La zone urbaine Belfort-Montbéliard vue par un économiste franc-comtois

par M. SAINT-HILLIER, directeur du Centre d'études économiques
de Franche-Comté

Perspectives économiques

Depuis la fin de la guerre, l'élément moteur dans la croissance économique exceptionnelle de la zone de Belfort-Montbéliard a été le développement de l'industrie automobile et plus exactement de Peugeot dont la production annuelle augmentait en moyenne de 11 % et les effectifs de 6 à 7 %. Or malgré la bonne orientation de la firme régionale, il semble vain d'attendre, pour les usines du Doubs, une croissance identique pour les années à venir, ne serait-ce que par suite des décentralisations de fabrication sur d'autres régions. L'industrie de la construction électrique ne paraît pas devoir assurer, à elle seule, le relais de Peugeot ; quant aux autres industries, leur poids régional est encore trop modeste pour permettre l'absorption de la masse de jeunes qui vont prochainement se présenter sur le marché du travail. Certaines études récentes permettent de retenir, comme ordre de grandeur, un accroissement de la population active entre 1965 et 1970 de quelque 17 000 personnes.

Face à cet accroissement prévisible de la demande, l'offre d'emploi émanant des entreprises locales et des services pour les années à venir apparaît comme nettement insuffisante pour éviter le départ des jeunes ou l'accentuation du sous-emploi féminin.

Sous réserve de modifications radicales des prévisions des entreprises ou de faits nouveaux découlant par exemple d'associations ou fusions d'entreprises, l'évolution spontanée de la région de Belfort-Montbéliard assurerait la création de 7 000 à 8 000 emplois supplémentaires de 1966 à 1970, et ce, dans l'hypothèse d'une progression du tertiaire comparable à l'évolution nationale (+ 2 % annuels environ).

Le déficit d'emploi pour la période du V^e Plan est donc évalué à environ 10 000 postes de travail à 60 % masculins.

Dans la mesure où la volonté régionale est d'assurer sur place le plein emploi de ses habitants, la seule solution possible réside en l'implantation d'industries nouvelles et dans un développement du tertiaire permettant de rattraper le retard accumulé depuis vingt ans.

Le développement du secteur tertiaire à un taux supérieur à la moyenne ne pourra être obtenu, à moyen terme d'ailleurs, que par :

- les effets induits d'un renouveau industriel,
- une organisation urbaine plus concertée, selon des lignes directrices permettant de conforter des centres tertiaires attractifs ou d'en créer de nouveaux.

Par ailleurs, une organisation moins anarchique du tissu urbain permettra à une véritable agglomération de 200 000 à 300 000 habitants d'accueillir des services qui jusqu'alors ne disposaient pas d'un « marché » suffisant.

- Un effet dans le domaine des équipements publics structurants et notamment des activités « quaternaires » qui en sont les bénéficiaires (université, hôpitaux, équipements culturels).

Si toutes ces conditions étaient réunies, le pôle industriel pourrait d'ici quelques années amorcer, dans le domaine de l'équipement des services publics et privés, un rattrapage dont la nécessité est de plus en plus impérieuse.

Les implantations d'industries nouvelles sont évidemment la grande préoccupation de tous les responsables régionaux.

On soulignera, tout d'abord, l'unanimité régionale sur cette nécessité, et le plein accord des firmes maîtresses qui, comme tout un chacun, y voient un impératif pour le bon équilibre de la région. Encore faut-il préciser ce qui serait le plus bénéfique à la région, du point de vue du type d'établissement industriel recherché, et de sa localisation souhaitée, cela pour les industries à main-d'œuvre masculine car toutes les industries féminines sont ardemment désirées.

Une vue réaliste des problèmes locaux, et notamment la constatation de l'ampleur des problèmes à résoudre (plusieurs milliers d'emplois à créer) amène à conclure dans la nécessité d'importants établissements industriels, et de grandes usines nouvelles, plutôt qu'une multitude (extrêmement problématique) de petites entreprises.

De cette constatation, découlent deux conséquences importantes :

- la prospection de l'établissement industriel de taille importante (société nationale ou internationale) n'aura quelque chance de succès que si l'on présente l'agglomération de Belfort-Montbéliard comme devant être dans le proche avenir une agglomération rationnellement et globalement pensée, dotée de services et d'une infrastructure d'accueil correspondant aux besoins d'unités de production modernes, et abritant une population de plus de 200 000 habitants, ce qui semble être actuellement le seuil au-dessous duquel les établissements industriels employant une main-d'œuvre nombreuse ne veulent pas descendre ;
- un établissement industriel important exige de vastes superficies, que ne peuvent guère fournir les petites zones industrielles installées ou en cours d'installation à proximité de Belfort et de Montbéliard. Pour l'instant, seule la zone industrielle et portuaire de Bourogne équidistante de Belfort et de Montbéliard offre des surfaces suffisantes, avec son prolongement vers Etupes.

Il ne suffit pas que l'établissement nouveau soit important pour qu'il satisfasse pleinement aux besoins de la région, il faut qu'il s'agisse d'une industrie exigeant le recours à un personnel qualifié, une industrie de haute qualification correspondant à la vocation industrielle de la région pour la mécanique, mais dans toute la mesure possible indépendante de l'industrie automobile ou de la construction électrique.

L'importance de la formation professionnelle dans la région, le fait que presque tous les jeunes gens se présentent au seuil de leur vie professionnelle avec un diplôme technique ; le fait que le développement des firmes maîtresses offre insuffisamment de postes nouveaux demandant une qualification, exigent que les futures implantations

apportent non plus des postes d'O.S. que l'on ne trouve plus dans la région, mais des postes d'ouvriers professionnels, de techniciens, techniciens, supérieurs, etc. Pour susciter ces implantations industrielles nouvelles, la région de Belfort-Montbéliard peut faire valoir de nombreux atouts :

- Une situation géographique privilégiée dans le cadre du Marché commun, sur des grands axes de communications, lesquels, lorsqu'ils seront aménagés, donneront naissance à une industrialisation linéaire dont les exemples à l'étranger ne manquent pas. L'industrialisation pourrait d'ailleurs se produire dès avant la réalisation des aménagements fluviaux, par effet d'anticipation.
- Une main-d'œuvre abondante et particulièrement qualifiée pour les travaux exigeant une haute technicité.
- L'existence de très nombreuses entreprises sous-traitantes, élément qui peut décider l'installation d'entreprises nouvelles. Celles-ci se verraient, en effet, déchargées de tâches que les entreprises sous-traitantes peuvent assurer avec un matériel spécialisé, dont le donneur d'ordre ne dispose pas : c'est cette sous-traitance de spécialité qui depuis quelques années s'est développée aux Etats-Unis et au Japon, qui commence à apparaître en France et que le plan entend encourager.
- Enfin, l'agglomération de Belfort-Montbéliard dispose d'une infrastructure d'accueil qui sans être complète présente déjà des réalisations intéressantes. D'importants projets vont d'ailleurs prochainement voir le jour.

Infrastructures d'accueil

Le développement économique et social du pôle industriel de Belfort-Montbéliard, au cours de ces prochaines années, sera pour une bonne part fonction de la mise en place d'une infrastructure d'équipements publics nécessaires aux industries nouvelles comme aux établissements actuels et aux populations locales.

Dans cette perspective, l'effort régional devra essentiellement porter sur :

- l'aménagement de voies de communications modernes ;
- la constitution de zones industrielles suffisantes ;
- la création d'un noyau universitaire propre à la région ;
- la mise en place d'équipements sanitaires, socio-culturels, sportifs et touristiques.

L'aménagement de voies de communications modernes est le premier impératif régional, car le pôle industriel de Belfort-Montbéliard ne profite pas de tous les avantages de sa situation de carrefour européen, au croisement de l'axe Paris-Bâle et de l'axe économique mer du Nord-Méditerranée. Ce dernier axe notamment doit être matérialisé ces prochaines années par :

1. La réalisation d'une liaison autoroutière joignant Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Besançon, Dôle et Beaune. Cette autoroute européenne, qui se grefferait aux débouchés des autoroutes allemandes, comblerait le grand vide de liaisons auto-

Loterie - SEVA

1 x 100'000

16 autos Fiat

6 Fiat 500 F

6 Fiat 850 S

4 Fiat 124

2x 5'000

10x 2'000

Tirage 2 mai

Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements
ci-dessous et les recommander à vos amis

Boncourt	Hôtel A la Locomotive Salles pour sociétés - Confort	(L. Gatherat) (066) 7 56 63
Courgenay	Restaurant La Diligence Sa cuisine française	(Jean Cœudevez) (066) 7 11 65
Laufon	Hôtel du Jura Chaîne des rôtisseurs - Salle de conférences	(J. Regli) (061) 89 51 01
Moutier	Hôtel Suisse Rénové, grandes salles	(Famille M. Brioschi-Bassi) (032) 93 10 37
La Neuveville	Hôtel J.-J. Rousseau Relais gastronomique au bord du lac Jeux de quilles	(Jean Marty) (038) 7 94 55
Porrentruy	Hôtel du Cheval-Blanc Rénové, confort, salles	(C. Sigrist) (066) 6 11 41
Porrentruy	Hôtel Terminus Hôtel de 80 lits, avec douches - bains - Liff Rest. français - Bar - Salle de conférence	(R. Rey) (066) 6 33 71
Saignelégier	Hôtel Bellevue 3 salles pour noces et sociétés (constr. 1968) 40 chambres avec eau courante, douche, bains, radio et télévision	(Hugo Marini) (039) 4 56 20
Saint-Imier	Hôtel des XIII Cantons Relais gastronomique du Jura	(C. Zandonella-Zibung) (039) 4 15 46
Undervelier 1405	Hôtel des Galeries du Pichoux	(M. Juillerat-Humair) (066) 3 77 77

routières entre les vallées rhénane et rhodanienne. Elle éviterait ainsi que les flux routiers européens ne se détournent de l'axe naturel français au profit de l'axe suisse dont l'aménagement se poursuit rapidement.

Sur le tracé de cette autoroute de liaison, le V^e Plan apportera la réalisation de 13 km. d'autoroute urbaine entre Belfort-Danjoutin et Montbéliard-Exincourt.

2. L'électrification de la voie ferrée Mulhouse-Belfort-Dôle qui sera réalisée en fin de plan. Par ailleurs, on retiendra un projet suisse d'assurer éventuellement le financement de l'électrification de la ligne Belfort-Delle-Berne.
3. L'aménagement au gabarit international de 1350 tonnes du canal du Rhône au Rhin, opération d'intérêt international dont les retards dans la réalisation sont au niveau local cruellement ressentis. Au V^e Plan sont normalement inscrits la réalisation d'un tronçon voisin (Mulhouse-Altkirch) et les acquisitions du terrain Altkirch-Bourogne. L'intérêt de cette réalisation fluviale n'a pas échappé au gouvernement de Berne qui a d'ores et déjà retenu plusieurs hectares de la zone portuaire de Bourogne.

Ce faisceau Nord-Sud, « autoroute - canal - voie ferrée électrifiée » est assurément l'atout spécifique du nœud industriel de Belfort-Montbéliard sur l'axe économique mer du Nord-Méditerranée.

L'aménagement de zones industrielles doit aller de pair avec l'accession Belfort-Montbéliard au rang des carrefours européens. L'étude d'armature urbaine régionale estime que d'ici 1985 près de 1000 hectares de zones industrielles sont à réaliser dans la région de Belfort-Montbéliard. Les zones doivent être localisées à proximité immédiate de grandes voies routières, fluviales et ferroviaires mais aussi à proximité d'un support urbain de telle sorte que les déplacements quotidiens de main-d'œuvre n'excèdent pas 15 à 20 kilomètres.

Actuellement, les zones industrielles sont celles de Belfort-Danjoutin, Valdoie, petites zones industrielles répondant essentiellement à des préoccupations d'urbanisme (décongestionnement du centre ville) et de Bourogne (102 ha.).

Les extensions prévues concernant essentiellement : dans le secteur de Montbéliard, la zone industrielle et portuaire d'Exincourt-Etupes (530 ha.) et au cours du V^e Plan, la réalisation de la zone de Montbéliard-La Lizaine (30 ha.) qui recevra des industries et des entrepôts situés actuellement dans le centre de Montbéliard.

Dans le secteur de Belfort, et en prolongement de la zone d'Exincourt-Etupes, d'importantes réserves foncières ont été effectuées à Bourogne-Méziré (560 ha.) dont la zone portuaire recevra déjà d'importants aménagements au cours du V^e Plan. Par ailleurs, de petites zones industrielles seront aménagées ou étendues au cours du V^e Plan à proximité immédiate du centre de Belfort-Danjoutin (13 ha.) - Bavilliers (12 ha.).

Dans le domaine de l'enseignement, le pôle industriel de Belfort-Montbéliard est caractérisé par un certain déséquilibre entre un équipement du second degré satisfaisant et un enseignement supérieur quasi inexistant.

On compte actuellement dans la zone urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt quatre lycées, trois lycées techniques, quinze CES ou CEG, quatre CET et de nombreuses écoles privées (enseignement général et écoles professionnelles). Le V^e Plan prévoit d'importantes réalisations en ce domaine, et notamment la construction ou l'extension de deux lycées techniques, deux CET, onze CES.

En matière d'enseignement supérieur, Belfort-Montbéliard n'accueille pour l'instant que l'École nationale d'ingénieurs de Belfort (250 élèves ingénieurs de fabrication en construction mécanique et électrique). L'absence de l'université constitue une des grandes lacunes de la région de Belfort-Montbéliard qui accueillera prochainement une section « construction mécanique » du futur « Institut universitaire de technologie » de l'Université de Besançon, laquelle pourrait lorsqu'elle aura dépassé le seuil des 10 000 étudiants décentraliser certains enseignements sur la zone de Belfort-Montbéliard.

Dans le domaine de la construction des logements, il faut souhaiter que le rythme annuel récent (2000 logements pour les deux agglomérations) puisse être maintenu et qu'un équilibre soit établi entre la construction individuelle et les grands programmes tels ceux prévus sur les ZUP de Belfort-Montbéliard ou dans les zones opérationnelles, Audincourt (450 logements), Valentigney (320 logements), Héricourt (405 logements).

La ville de Belfort qui dispose déjà d'une ZUP importante, « Les Résidences », doit en réaliser une nouvelle au cours du V^e Plan (ZUP avenue d'Altkirch, 865 logements). La ville de Montbéliard réalise actuellement la ZUP de la « Petite Hollande » au sud de la ville qui ne doit pas uniquement être considérée comme un ensemble qui offrira 4500 logements mais aussi comme un nouveau centre tertiaire apportant par ses équipements publics et privés un élément positif et structurant pour l'ensemble de la zone.

Urbanisme

Au terme d'une étude des caractéristiques et des problèmes du pôle industriel de Belfort-Montbéliard, il apparaît avec évidence que l'organisation urbaine de ces prochaines années doit être pensée et résolue d'une façon concertée, en se plaçant au niveau de la nébuleuse urbaine de 1967 et dans la perspective d'une future agglomération de près de 400 000 habitants.

Les arguments qui militent en faveur d'une appréhension globale des schémas directeurs d'urbanisme sont décisifs :

- faible distance de centre à centre ;
- communauté de vue et d'intérêts dans l'aménagement des grands axes ;
- imbrication économique très étroite ayant notamment pour conséquence des flux migratoires quotidiens considérables ;
- équipements collectifs ne pouvant être conçus et financés qu'en commun ;
- existence d'une zone socio-économique relativement homogène dont les unités administratives distinctes sont déjà coiffées d'organismes communs, dans les domaines les plus divers (organismes économiques et professionnels, organismes sociaux, culturels, etc.).

La prise en considération de tous ces arguments a logiquement entraîné les pouvoirs publics à proposer une étude d'urbanisme couvrant l'ensemble de l'aire métropolitaine formée par les agglomérations de Belfort-Montbéliard et par les communes environnantes. Les élus de cette région ont adopté vis-à-vis de ce projet une attitude positive et on peut donc considérer comme révolue la période des planifications départementales indépendantes.

Selon quels schémas directeurs orientera-t-on le développement urbain de la future agglomération ?

Il ne peut être question de préjuger les conclusions de l'étude d'urbanisme actuellement en cours, conclusions qui seront soumises aux différentes collectivités locales intéressées. Toutefois, en partant de la situation actuelle, on peut déjà esquisser les différentes hypothèses de développement qui seront soumises au choix des responsables.

La situation actuelle nous montre que l'urbanisation des deux « têtes » Belfort et Montbéliard a été et reste divergente. Celle de Belfort s'est effectuée d'une manière relativement ponctuelle et linéaire, en direction de l'ouest ; dans le Pays de Montbéliard, l'urbanisation a eu pour conséquence l'apparition d'un « semis urbain » dont les points de cristallisation étaient peu développés. Or actuellement, les tendances semblent s'inverser : Montbéliard manifeste une volonté d'urbanisation centrale, le mouvement centripète se concrétisant par la réalisation de la ZUP de la « Petite Hollande », alors que Belfort amorce un mouvement d'urbanisation d'éclatement en commençant à déborder sur les communes environnantes, bien que le mouvement centrifuge soit encore faible.

A partir de cette constatation des mouvements d'urbanisation récente, on entrevoit le problème des structures possibles de l'aire métropolitaine considéré et des diverses options du développement.

Celles-ci devront évidemment tenir compte de l'apparition d'autant de paramètres que sont :

- la réalisation de l'autoroute Belfort-Montbéliard ;
- l'aménagement de nouvelles et importantes zones industrielles et portuaires le long du canal du Rhône au Rhin ;
- l'édification d'un centre tertiaire et la réalisation d'une grande zone d'habitation sur la ZUP de la « Petite Hollande » à Montbéliard ;
- la libération de terrains et bâtiments militaires dans le centre tertiaire de Belfort.

La connaissance de la situation actuelle et des nouveaux éléments structurants qui apparaîtront très prochainement permet de formuler d'une façon théorique les principales hypothèses de développement entre lesquelles un choix devra être opéré.

Une première option consisterait à décider le développement prioritaire d'un pôle, Belfort. Cette option est fondée sur le fait que Belfort possède déjà des équipements et un rayonnement qui en font un centre tertiaire attractif qu'il s'agirait de conforter. D'autres éléments militent également en faveur de cette option telle la situation « charnière » de la ville aux portes de l'Alsace, des Vosges et de la Franche-Comté. Cependant d'importantes contraintes se font jour, telles les difficultés de restructuration du centre et de circulation.

Une seconde option consisterait en un développement préférentiel de Montbéliard dont la ZUP et la ZAD peuvent être un point de fixation de nombreux équipements, d'accès relativement facile. Cette conception, qui aurait pour effet de remédier aux méfaits de l'urbanisation concentrique autour de Belfort et notamment aux risques de congestionnement de la cité, entraînerait l'adoption pour l'agglomération de Belfort-Montbéliard d'une structure bipolaire nettement plus accentuée et plus équilibrée qu'actuellement.

Une troisième option consiste à profiter de l'effet structurant de l'autoroute urbaine Belfort-Montbéliard pour s'orienter vers une urbanisation linéaire sur les 13 km. séparant les deux noyaux urbains. Il y aurait notamment localisations de grandes zones d'habitat et peut-être d'emploi le long de cet axe.

Il existe évidemment d'autres hypothèses, et notamment des formules hybrides entre les propositions précitées. L'étude d'urbanisation en cours permettra de les préciser. Pour l'heure on ne peut affirmer que deux choses :

- qu'il est exclu que le développement de l'un des pôles puisse se faire au détriment de l'autre,
- que l'urbanisation de l'ensemble doit être conçue en commun.

(Réd.) Ce texte, extrait d'une étude terminée en février 1967, a paru dans la revue « Horizons Belfort » N° 62 de juillet 1967.

Problèmes ferroviaires

Nous publions ci-dessous le texte d'une lettre adressée le 15 janvier 1968 par l'ADIJ à l'Office des transports du canton de Berne. Cette lettre fait état de la conférence qui a réuni le 16 novembre 1967 des représentants de la Direction générale des CFF et de notre association. Ajoutons que l'horaire 1969/1971 est en refonte complète et qu'une nouvelle conférence CFF-ADIJ est prévue en été 1968.

A l'Office des transports du canton de Berne
36, rue de la Justice
3011 B e r n e

Monsieur le Directeur,

Nous vous remercions encore une fois de nous avoir donné l'occasion de discuter de vive voix avec la Direction générale des CFF des projets de ces derniers en ce qui concerne la ligne Bâle - Delémont - Bienne et des questions d'horaire en général. La conférence du 16 novembre 1967 a été des plus utiles puisqu'elle nous a appris comment les CFF apprécient la ligne Bâle - Delémont - Bienne, le rôle de cette ligne dans l'ensemble du réseau suisse et son développement futur.

Nous avons pris note que le tracé sinueux de la ligne, ses pentes, le rebroussement de Delémont, ses tronçons à simple voie sont autant