

**Service instructeur**  
Direction Générale des Services

**5<sup>ème</sup> Commission - N° 2007/III-56/17**

**Service consulté**

**COOPERATION INTERDEPARTEMENTALE  
TERRITOIRE DE BELFORT/HAUT-RHIN  
RAPPORT SUR LA CONVENTION-CADRE**

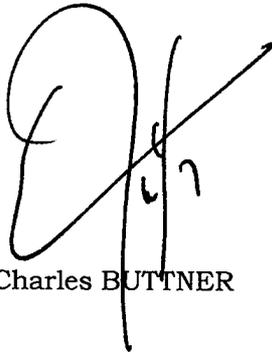
Résumé : *Dans le cadre de la coopération interdépartementale, les instances politiques et les administrations des deux collectivités ont fixé les enjeux, les domaines de coopération, ainsi que les priorités communes de travail et de coopération en terme de constats et de perspectives de partenariat.  
C'est ainsi qu'il est proposé à l'Assemblée de valider la présente convention-cadre.*

Les deux collectivités s'engagent à réfléchir ensemble et à coordonner leurs politiques afin d'assurer une cohérence territoriale au-delà de leurs limites administratives respectives. Elles définissent ainsi une programmation de coopération interdépartementale dans les domaines des services départementaux d'incendie et de secours, de continuité routière, de gestion des pistes cyclables, de coopération transfrontalière, de haut-débit, des Maisons départementales des personnes handicapées, d'accueil des personnes âgées et handicapées, de tourisme.

Ce rapport interdépartemental s'inscrit pleinement dans la coopération politique et technique déjà engagée par le Conseil Général du Haut-Rhin avec ceux du Bas-Rhin et des Vosges ainsi qu'avec nos partenaires transfrontaliers Allemands et Suisses.

Au-delà de la Région Alsace, ce rapport contribue à élargir la réflexion sur l'avenir de nos territoires et à dessiner une grande région pour l'Est de la France.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER



**COOPERATION INTERDEPARTEMENTALE**

**CONVENTION-CADRE TERRITOIRE DE BELFORT/HAUT-RHIN**

*Dans le cadre de la coopération interdépartementale, les Présidents et les Elus des Départements du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin ont décidé de renforcer leurs relations autour d'un projet de coopération.*

*La présente Convention-Cadre a pour objectif d'énoncer les principes de cette coopération, les grandes orientations des politiques communes et du partenariat entre les deux Départements et de fixer les priorités de travail.*

**1. LES ENJEUX**

Les deux collectivités s'engagent en effet à réfléchir ensemble et à coordonner leurs politiques pour plusieurs raisons :

- **Une volonté partagée** : Elles partagent la volonté d'associer les habitants des deux Départements aux choix d'avenir qui les concernent en terme de projets. De même, elles souhaitent échanger sur des enjeux communs, tels que les coopérations entre les **S**ervices **D**épartementaux d'**I**ncendie et de **S**ecours (S.D.I.S), la continuité routière entre les deux Départements, les pistes cyclables, les projets touristiques, la coopération transfrontalière, le Haut-Débit, les personnes âgées et personnes handicapées.
- **La pertinence et la valeur ajoutée du partenariat** : Entre les deux Départements, des questions majeures pour le développement et l'aménagement du territoire sont significatives, telles que celles de la réalisation de grandes infrastructures ou de grands équipements d'intérêt inter-régional et national (TGV Rhin-Rhône, routes et autoroutes...).
- **La nécessité d'une cohérence territoriale** : La décentralisation confie aux collectivités locales la responsabilité d'assurer la cohérence territoriale au-delà de leurs limites administratives respectives, d'où de nécessaires accords de coopération politique et technique. Dans ce cadre, l'engagement des deux Départements permet de conduire des actions concertées au-delà des simples limites territoriales par la mise en place de politiques communes ciblées et de rendez-vous techniques entre Elus et services sur des thématiques similaires et partagées. Il s'agit de donner de la cohérence à l'action mais aussi une cohésion territoriale dans le cadre des axes de travail retenus dans la présente Convention-Cadre.

## 2. LES DOMAINES DE COOPERATION

La présente Convention-Cadre se structure autour de plusieurs orientations de coopération pour enrichir les projets départementaux mais aussi inter-régionaux et nationaux et assurer la continuité des interventions entre les deux départements.

### • **Défendre et encourager une vision d'aménagement des territoires et d'animation touristique sur les domaines ci-après :**

- **La politique touristique** telle que celle de l'aménagement des massifs, du Ballon d'Alsace comme grand site national, de la recherche dans ce domaine d'une communication touristique concertée s'illustrant par exemple par un stand commun de communication à l'occasion de foires ou d'opérations de promotion territoriale,
- L'aménagement concerté de **pistes cyclables** pour assurer la continuité du réseau entre nos deux Départements mais aussi dans le cadre du réseau Eurovéloroute.
- La prise en compte des **liaisons routières** communes entre nos Départements, notamment de la liaison routière entre Masevaux et la Route Nationale 83 et l'amélioration, dans ce cadre, de la viabilité hivernale aux limites départementales par la formalisation d'une convention dédiée au déneigement,
- La mise en œuvre de **la deuxième tranche de la ligne à grande vitesse du TGV Rhin-Rhône.**

### • **Développer la coopération transfrontalière sur les axes suivants :**

- Le réseau métropolitain Rhin-Rhône dans la continuité et l'accompagnement des deux Euro districts (Bâle-Saint-Louis – Lorrach et Mulhouse- Fribourg –Colmar).
- L'élargissement de la réflexion sur les coopérations transfrontalières engagées par les deux Départements.
- La réflexion sur un partenariat entre les deux Départements sur les politiques de coopération avec la Suisse,
- Une recherche de concertation élargie entre les deux Départements et la République et Canton du Jura Suisse.

### • **Mutualiser les moyens et assurer des échanges d'expériences :**

- Dans le **domaine des S.D.I.S** – renforcer la coopération sur des moyens communs de sécurité entre les deux Départements, à hauteur des limites départementales.
- dans le **domaine du Haut-Débit** – assurer un partenariat entre les territoires et rechercher à la fois une couverture maximale voire totale des espaces et de leurs usagers et permettre les liens entre les réseaux respectifs.

### • **Contribuer dans le cadre du développement économique au Pôle « véhicule du futur » :**

Les Départements du Haut-Rhin et du Territoire de Belfort soutiennent activement le Pôle « *véhicule du futur* » dans lequel sont engagés douze collectivités territoriales et l'Etat. Ce pôle a été labellisé le 12 juillet 2005 et regroupe trois constructeurs, 58 équipementiers, 400 fournisseurs, soit 90 000 emplois. Les deux Départements contribuent activement à la fédération des énergies industrielles et technologiques en soutenant le fonctionnement du pôle de compétitivité et les projets d'investissements collaboratifs entre les entreprises, les universités, les centres de recherche et de développement

La stratégie du pôle de compétitivité est d'être le leader français et de niveau mondial du « *véhicule du futur* ». Les projets labellisés impliquant des entreprises, des laboratoires et centres techniques régionaux sous forme de programmes innovants sont co-financés par les deux Départements pour les projets relevant de leur territoire.

### **3\_ LES PRIORITES COMMUNES DE TRAVAIL ET DE COOPERATION :**

#### **→ LES SERVICES DEPARTEMENTAUX D'INCENDIE ET DE SECOURS (S.D.I.S)**

Dans le cadre d'une collaboration entre les Centres de Secours des secteurs de Montreux Vieux et Montreux Château, notre enjeu commun consiste à améliorer la distribution des secours. Il est ainsi prévu de renforcer les liens entre les Sapeurs-Pompiers des Centres de Secours de Montreux Vieux (68) et Montreux Château (90), distants de deux kilomètres seulement.

Cette collaboration prendrait la forme d'une mise en commun des moyens humains des deux unités, de manière à augmenter les chances d'armer les engins de secours avec un effectif conforme aux dispositions réglementaires.

*Dans cette optique et, compte-tenu du contexte d'intervention coordonnée sur ces territoires, il est nécessaire d'établir un point de situation et de définir des perspectives de partenariat entre les deux Services Départementaux d'Incendie et de Secours.*

#### Point de situation sur les réalisations :

Du côté du **Service Départemental d'Incendie et de Secours du Conseil Général du Haut Rhin**, les actions suivantes ont d'ores et déjà été réalisées :

- Le dispositif de transmission de l'alerte compatible avec le CTA-CODIS90 a été mis en œuvre le 28 mars 2007,
- Un crédit a été dégagé pour permettre au Chef du Centre de Secours de Montreux Vieux (68) d'acquérir cinq ensembles d'Équipement de Protection Individuelles (E.P.I : vestes d'intervention, casques, treillis SPF1, bottes, cagoules de feu) et cinq armoires vestiaires.

#### Perspectives de partenariat ... :

Des contacts ont été pris en vue de provoquer des réunions entre les fonctionnaires des S.D.I.S 68 et 90 et les Chefs des Centres respectifs.

Ces réunions permettront de faire le point sur :

- L'identification des personnels qu'il convient d'engager réciproquement dans les deux S.D.I.S,
- La présentation au S.D.I.S du Territoire de Belfort de la notion de double engagement avec, le cas échéant, l'établissement d'une convention de mise à disposition.
- La mise au point des modalités techniques de déclenchement d'alerte entre les deux CTA-CODIS,
- La mise au point d'un planning de manœuvres communes.



## → LA CONTINUITÉ ROUTIÈRE ENTRE LES DEUX DÉPARTEMENTS

Dix-neuf routes départementales franchissent la limite des Départements du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin. Il s'agit, classées selon quatre catégories de trafic, des **Routes Départementales (R.D)** précisées en annexe 1 de la présente Convention-Cadre.

Le *Département du Haut-Rhin* a défini en 2004 une hiérarchisation du réseau routier en quatre niveaux (principal, complémentaire, liaison et desserte). Pour chaque catégorie de route est défini un niveau de service et une politique d'entretien (renouvellement des couches de roulement, marquage horizontal et signalisation verticale).

Le *Département du Territoire de Belfort* a souhaité afficher une autre hiérarchisation. Le renouvellement des couches de surface est programmé après propositions des centres d'entretien, d'un examen visuel de toutes les sections proposées par la cellule de programmation et de réunions de concertation avec l'ensemble des Maires du département (101 communes en trois réunions).

Pour la signalisation horizontale : renouvellement tous les ans des axes marqués (85 % du linéaire du réseau), tous les deux ans des rives et tous les trois ans des marquages spéciaux (zébras).

Le renouvellement de la signalisation verticale se fait au "*coup par coup*".

Pour ce qui concerne les pratiques, l'entretien et l'exploitation des routes de part et d'autre de la limite interdépartementale, le constat est le suivant :

### a. Organisation des services routiers :

En ce qui concerne le *Conseil Général du Haut-Rhin*, La Direction des Routes et des Transports est chargée de la mise en œuvre des politiques d'entretien et d'exploitation.

Trois services sont concernés par la politique d'entretien et d'exploitation des routes :

- Le *Service Entretien, Exploitation et Sécurité* pour la définition des politiques d'entretien et d'exploitation. Ce service prépare notamment les campagnes de renouvellement des couches de roulement ainsi que le marquage horizontal et vertical. Il est également chargé de la gestion du réseau routier départemental et possède un Centre Opérationnel de Coordination Routière, mobilisable en situation de crise routière 24h sur 24.
- Le *Service des Unités Routières* chargé d'animer l'échelon territorial composé de cinq **Unités Routières (U.R)**. Celles-ci encadrent les agents d'entretien et d'exploitation et sont chargées localement de mettre en œuvre les politiques routières du Département. Les Unités Routières limitrophes avec le Territoire de Belfort sont : L'Unité Routière d'Altkirch et l'Unité Routière de Thann.
- Le *Service Administration et Finances* qui est notamment chargé de la gestion du domaine public routier et de la rédaction des conventions particulières qui pourraient se présenter notamment pour la réalisation de travaux communs.

Dans le *Territoire de Belfort*, le renouvellement des couches de surface, les réparations ou entretien des ouvrages d'art et le programme de marquage au sol sont établis par une cellule de programmation placée directement sous l'autorité du Directeur des Routes.

Toutes les autres politiques d'entretien courant dépendent du service d'exploitation routière qui comprend :

- Une *cellule d'exploitation* chargée de la gestion du domaine public (permissions de voirie notamment), des commandes groupées et de l'aspect hygiène et sécurité).
- Une *cellule de gestion* chargée des arrêtés de circulation, comptages, permanence de cellules de crise, statistiques accidents.
- *Quatre centres d'exploitation* routiers assurant l'entretien courant et les opérations de viabilité hivernale.

Ces unités ont l'appui de la cellule financière pour la gestion des consultations d'entreprises, du suivi des marchés.

#### b. Viabilité hivernale

On constate une bonne coordination entre les services hivernaux des deux départements. Des contacts sont pris au plus près du terrain pour que les circuits de déneigement ne s'arrêtent pas à la limite départementale mais se poursuivent jusqu'au première village ou point singulier (carrefour).

Ces dispositions non formalisées à ce jour pourraient être écrites dans une convention spécifique entre nos deux Collectivités, laquelle fera l'objet d'une présentation au cours des prochains mois à nos Assemblées respectives.

#### c. Exploitation des routes

Il convient de renforcer notre coordination en matière de fauchage ou d'exploitation courante. En effet, les modes d'exploitation technique sont différents mais peuvent néanmoins être complémentaires.

Dans le *Territoire de Belfort*, le fauchage, jusqu'à présent confié en quasi totalité au Parc de l'Équipement, pourrait être repris en partie (sur les axes secondaires) par les **Centres d'Entretien Routiers (C.E.R.)**. La politique actuelle consiste à effectuer trois interventions annuelles.

Dans le « *Haut-Rhin* », le fauchage des accotements est réalisé, suivant les sections, par les centres routiers, par le Parc de l'Équipement ou par des entreprises privées.

Une concertation étroite entre les deux Collectivités départementales semble nécessaire pour la définition des programmes de fauchage, notamment pour préciser les calendriers d'exécution respectifs.

#### d. Travaux d'entretien des routes

Il convient entre nos deux Départements d'échanger sur les politiques d'entretien des routes départementales. En effet, les règles sont distinctes.

Dans le « *Haut-Rhin* », la règle applicable dans le domaine de l'entretien routier découle des politiques routières définies en 2004.

Pour le « *Territoire de Belfort* » le règle est (sauf exceptions) de réaliser des enrobés en agglomérations ou sur les axes importants et de s'en tenir à des enduits superficiels hors agglomération.

e. Gestion des routes et du domaine public

En matière de gestion des routes et d'exploitation du domaine public, les contacts concernent actuellement les arrêtés de circulation sur les déviations qui franchissent la limite départementale.

Les perspectives ... :

L'objectif global de coopération entre la Direction des Routes et des Transports du Conseil Général du Haut-Rhin et la Direction des Routes du Conseil Général du Territoire de Belfort en matière de continuité routière consiste à rendre les limites interdépartementales « *transparentes* » pour l'utilisateur de la route.

Il s'agit dans la pratique de coordonner les interventions pour le traitement hivernal et pour l'exploitation courante (fauchage par exemple) ceci pour garantir à l'utilisateur de la route une qualité de service identique au passage de la limite interdépartementale, jusqu'au premier village rencontré.

Il faudra également prévoir une réunion entre services pour dresser, pour chaque route départementale, un état des lieux sur les thématiques suivantes :

- Profil en travers (largeur de la chaussée, accotement),
- Type de revêtement de la route,
- Assainissement,
- Nature des abords,
- Politique d'entretien et d'exploitation spécifique applicable la route considérée.

A l'issue de ce constat, des décisions pourront être proposées aux Assemblées délibérantes, telles que :

- Adaptation de la classification de la route,
- Travaux pour assurer la continuité de l'itinéraire (élargissement, création d'accotement etc...),
- Modification localisée de la politique d'entretien et d'exploitation de la route.

La bonne coordination routière dépend également des contacts pouvant être pris « *au plus près du terrain* ». Il importe ainsi d'organiser deux réunions chaque année (hiver et été) pour préparer et coordonner les interventions des deux services en charge de l'entretien et l'exploitation des routes (SEES et SUR avec participation des Unités Routières d'Altkirch et de Thann pour le Haut-Rhin du Service exploitation ainsi que les trois Centres d'Entretien Routiers concernés pour le Territoire de Belfort).

Il s'agira notamment de passer en revue les thèmes suivants :

- Les conditions d'intervention hivernale,
- L'exploitation des Routes Départementales,
- Les travaux d'entretien des routes,
- La gestion des routes et du domaine public.



## → LA GESTION COMMUNE DES PISTES CYCLABLES

Au cours de ces dernières années, les Départements du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin ont fait du développement cyclable l'un des axes majeurs de leur politique de mobilité douce et de valorisation touristique.

Ces politiques sont désormais bien ancrées dans nos pratiques institutionnelles respectives mais, nos collectivités ressentent aujourd'hui le besoin de s'orienter dans une logique de cohérence et de proposer aux usagers des pistes cyclables une offre élargie et structurée.

Dés à présent, avec la réalisation de l'Eurovélo6 « *Nantes – Budapest* », un axe structurant relie nos deux départements le long du canal du Rhône au Rhin. Sa mise en service est certes récente (quelques mois) et, il serait évidemment prématuré de tirer des conclusions sur le succès que rencontre cet itinéraire. Sa réalisation constitue indiscutablement un exemple de coopération réussie entre nos Départements, mais aussi de tous ceux qui ont participé à ce projet européen.

Les politiques respectivement menées par nos collectivités s'appuient aujourd'hui sur les orientations ou dispositions suivantes :

Dans le *Haut-Rhin*, la politique cyclable départementale mise en œuvre à partir de 1988 a conduit à l'adoption d'un premier schéma départemental des itinéraires cyclables en mai 1990 qui a ensuite été révisé en octobre 2003.

Ce nouveau schéma a pour objectif :

- Un maillage Nord/Sud comprenant un axe le long du vignoble, un axe médian et un autre longeant le Rhin,
- Un maillage Est/Ouest composé de transversales entre l'itinéraire du vignoble et celui du Rhin,
- Un tracé par vallée,
- De développer au maximum les itinéraires en site propre ou sur voie à très faible trafic,
- D'éviter le balisage sur les routes départementales,
- De permettre une continuité du réseau et son utilisation par tous les types d'utilisateurs (ex : personne à mobilité réduite).

Le nouveau schéma représente un linéaire de l'ordre de 340 kilomètres essentiellement en site propre ou sur voie à très faible trafic (carte ci-jointe) qui s'ajoute au 500 kilomètres de liaisons déjà aménagées.

Ce schéma directeur est complété par d'autres politiques en faveur des modes de déplacements doux :

- Desserte des collèges pour les localités se situant à moins de trois kilomètres des collèges et non desservies par nos transports,
- Modifications des bandes cyclables existantes en aménagements sécurisés,
- Subventionnement de l'entretien courant et le financement à hauteur de 90 % des gros entretiens des itinéraires du schéma,
- La mise en place d'un schéma directeur de signalisation directionnelle.

A ce jour, le bilan des réalisations est le suivant :

- Itinéraire en site propre : ..... 211 kms
- Itinéraire en site mixte : ..... 213 kms
- Jalonnement : ..... 60 kms
- Bandes cyclables : ..... 16 kms

Le Conseil Général du *Territoire de Belfort* a lancé sa politique de développement cyclable dans les années 1990. Ses efforts ont prioritairement porté sur l'agglomération belfortaine et ses liens avec le Pays de Montbéliard.

Aujourd'hui, ce sont près de 47 kilomètres de bandes et pistes cyclables (hors ville de Belfort) qui sont ainsi mis à la disposition des usagers. Ce réseau, tout en ramenant évidemment ce linéaire à l'échelle du département, constitue un socle important de cette politique.

Actuellement, la priorité porte sur le développement d'une liaison franco-suisse qui, à l'horizon 2010-2011, permettra d'aller à vélo de Belfort à Porrentruy (soit 38 Kms) et, à plus long terme, jusqu'à Delémont.

Ce programme s'inscrit dans une démarche de coopération avec la République et canton du Jura et, au-delà de l'infrastructure en cours de réalisation, une réflexion est actuellement menée pour mettre au point un programme de valorisation et de développement touristique s'appuyant tant sur la « *franco-suisse* », que sur « *l'Eurovélo6* » et le réseau helvétique de « *SuisseMobile* ».

Anticipant sur la fin de ce programme, le Conseil Général du Territoire de Belfort engagera en 2008, 2009 les études pour un développement du réseau départemental sur les parties Nord et Est du département, aujourd'hui non encore desservies.

#### Les perspectives ... :

Avant de construire toute coopération en la matière, il paraît nécessaire d'avoir un échange d'information et de dresser un état des lieux de nos politiques respectives.

Il s'agit par là d'évaluer au mieux les intérêts d'une démarche interdépartementale, d'en fixer le périmètre et de définir la plateforme d'initiatives et d'actions qui pourrait alors être retenue.

Il est proposé de mener cette démarche dans les mois à venir en se fixant pour objectif d'arrêter les axes de notre coopération en la matière au printemps 2008 au plus tard.

Sans attendre cette échéance, le Conseil général du Haut-Rhin est dès à présent associé à la réflexion que poursuivent le Territoire de Belfort et la République et canton du Jura pour la valorisation touristique de l'axe franco-suisse, le périmètre d'études étant de ce fait élargi au Sundgau.



## → COOPERATION TRANSFRONTALIERE

Le *Territoire de Belfort* et le *Département du Haut-Rhin* entretiennent chacun pour leur part depuis de très nombreuses années des relations étroites avec le Canton suisse du Jura limitrophe.

Dans la perspective d'un éventuel partenariat tripartite et de la mise en œuvre de projets communs, dans le cadre du nouvel objectif coopération territoriale européenne (Interreg IV), il est proposé d'organiser un premier échange d'expériences entre agents des deux collectivités sur les politiques de coopération avec la Suisse.

Le Département du Haut-Rhin se propose de présenter pour sa part les projets menés en collaboration avec les partenaires de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

Dans un deuxième temps, cette concertation pourra être élargie à la République et Canton du Jura et déboucher sur une rencontre tripartite entre membres des deux Assemblées départementales et les représentants du gouvernement de la République et Canton du Jura.



## → LE HAUT-DEBIT :

Les deux Départements ont engagé une démarche de mise en place d'un réseau d'initiative publique, comme l'autorise l'article L 1425-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Par contre, nous constatons que les dossiers ont été engagés pour nos deux Départements à des périodes différentes et qu'il convient d'en tenir compte dans nos perspectives futures.

Le *Conseil Général du Haut-Rhin* est actuellement en cours de construction de son réseau.

La **Délégation de Service Public**, notre D.S.P de type concession a été signée en décembre 2006 avec le groupement LDCollectivités / Est Vidéo Communications pour une durée de 15 ans. La société délégataire Haut-Rhin Télécom a d'ores et déjà été créée.

Le périmètre de la concession est constitué de l'ensemble du département du Haut-Rhin. Le contrat de concession comporte :

- Une tranche ferme (qui concerne la résorption des zones d'ombre avec la mise en service d'un réseau hertzien WiMax).
  
- Quatre tranches conditionnelles, dont deux relatives au dégroupage de NRA et deux à la desserte en fibre d'une part, de **Zones d'Activités Economiques (Z.A.E)** et d'autre part d'équipements publics (essentiellement les collèges).

Pour le réseau Wimax, une subdélégation à **Haut-Débit Réseau Régional (H.D.R.R)** a été prévue : en effet, la Région Alsace a rétrocédé la licence Wimax au Conseil Général du Haut Rhin, lequel met cette dernière à disposition de H.D.R.R.

La tranche ferme ainsi que la tranche conditionnelle relative aux **Zones d'Activités Economiques** ont été alloties. Les phases d'études d'**Avant Projet Sommaire (A.P.S)** pour les différents sites ont été lancées.

Le *Conseil Général du Territoire de Belfort* inscrit le projet Haut-Débit dans le cadre du **Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine (S.M.A.U)** qui couvre géographiquement le Territoire de Belfort, la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt.

Le S.M.A.U a lancé une **Délégation de Service Public (D.S.P)** de type concession avec remise d'ouvrages.

Les objectifs de cette **Délégation de Service Public (D.S.P)** sont sur le bas débit, ou haut débit « *ménages* » qu'est l'ADSL :

- Résorption des zones blanches : couverture de 100 % de la population de l'Aire Urbaine,
- Dégrouper des répartiteurs,
- Viabilisation en fibre optique des zones d'activités d'intérêt communautaire ou départemental,

Options qui sont à chiffrer obligatoirement par les candidats :

- Viabilisation en fibre optique de toutes les zones d'activités de l'Aire Urbaine,
- Dégrouper jusqu'aux sous-répartiteurs,
- Fibre optique jusqu'à chez l'habitant **Fibre To The Home (F.T.T.H)** « *câble de fibre optique à domicile* »

A l'heure actuelle, le S.M.A.U est en phase de négociations avec deux candidats. Le calendrier prévisionnel est le suivant :

- Signature de la convention de **Délégation de Service Public (D.S.P)** : fin mai, début juin 2007.
- Second semestre 2008 : démarrage de l'exploitation du réseau par le concessionnaire.

Les perspectives de coopération ... :

a. La recherche de cohérence sur quatre axes :

La cohérence et la complémentarité entre les deux **Réseaux d'Initiative Publique (R.I.P)** seront recherchées à quatre niveaux :

- La convergence géographique : Les deux Réseaux d'Initiative Publique doivent s'interconnecter en deux points de raccordement optiques distincts qui se sauvegardent mutuellement pour mettre en place une sécurisation,
- La convergence technique : La compatibilité des services des catalogues des concessionnaires sera à assurer au moins sur un sous ensemble significatif : les services passifs sont aisés techniquement à interconnecter (fibre noire) mais, la compatibilité est plus difficile concernant les services actifs (collecte DSL ou lan to lan). C'est surtout pour ce second domaine qu'il apparaît nécessaire de garantir une interopérabilité entre les deux réseaux (pour répondre par exemple aux besoins du secteur automobile en termes d'échanges de maquettes numériques),

- La convergence tarifaire : La mise en place progressive d'une stratégie tarifaire entre nos deux Réseaux d'Initiative Publique (R.I.P) serait pertinente.
- La convergence organisationnelle : Une entreprise souhaitant acheter une liaison point à point entre les deux Départements doit pouvoir trouver une ou plusieurs offres par le biais de l'un ou l'autre des délégataires, sans se soucier du parcours emprunté par son fournisseur de services. Chaque délégataire pourrait alors vendre les services de l'autre sans marge supplémentaire dans le cadre d'une politique de guichet unique. Cela induit comme conséquence que les deux délégataires aient mis en place les procédures de management leur permettant de garantir la qualité de service et les Gestions du Temps de Rétablissement » (G.R.T) sur ces circuits composites.

Ainsi, la convergence sur ces quatre axes peut permettre de constituer grâce aux deux R.I.P des deux Départements un réseau Haut-Débit interdépartemental servant d'appui à la dynamique du pôle « *véhicule du futur* », au développement de nouvelles politiques économiques, de nouvelles activités, de nouveaux services.

b. Le développement des services :

Les questions concernant le développement d'infrastructures et le développement des services étant indissociables, les deux Départements s'engagent à partager leurs réflexions et expériences dans l'optique de :

- Structurer les intervenants sur les territoires respectifs.
- Le cas échéant, faire émerger une filière de compétence interdépartementale.

c. Echanges d'informations et contacts réguliers :

Conscient des enjeux, de la nécessité d'une démarche commune face à la concurrence européenne, voire mondiale, les deux Départements s'engagent dans un partenariat riche d'échanges et de contacts afin de démultiplier les effets des réseaux ainsi constitués.



→ **LES MAISONS DEPARTEMENTALES DES PERSONNES HANDICAPEES (M.D.P.H)**

Leurs principales missions sont :

- De faciliter l'accès aux prestations et services par la création de lieux uniques d'accueil et d'information,
- D'organiser et faire fonctionner une équipe pluridisciplinaire pour évaluer le droit à compensation de la personne en situation de handicap,
- D'abriter la commission des droits et de l'autonomie chargée de l'ouverture de tous les droits aux prestations et services auxquels les personnes peuvent accéder.

De fait, ces Maisons constitueront à terme de véritables têtes de réseau d'une politique départementale et partenariale qui doit assurer une cohérence et une coordination des approches afin de garantir à la personne handicapée un suivi et un accompagnement de son projet de vie dans la durée.

### Les perspectives ... :

La recherche d'une coopération étroite trouve son intérêt autour de trois thèmes :

- Des échanges d'idées et d'expériences notamment dans la phase de construction du dispositif,
- L'échange des jurisprudences de la commission des droits et de l'autonomie,
- La création éventuelle d'outils opérationnels communs.



### → **CONCERNANT L'ACCUEIL DES PERSONNES AGEES ET HANDICAPEES :**

- S'agissant de l'accueil institutionnel, il est proposé une prise de contact entre les deux Départements dès lors qu'un projet de création d'établissement émerge dans une zone frontrière (bassin de vie limitrophe concernant le département du Haut-Rhin/totalité du Territoire) dans le but de rechercher la complémentarité dans l'offre d'accueil et d'éviter toute concurrence entre porteurs de projets.
- S'agissant de l'accueil familial, les axes de coopération peuvent se décliner autour des propositions suivantes :
  - Favoriser l'échange d'informations entre les deux départements en ce qui concerne les disponibilités d'accueil.
  - Proposer des rencontres permettant d'échanger sur le dispositif (modalités d'application de la nouvelle réglementation, les pratiques professionnelles, les procédures d'agrément...).
  - Rappeler les modalités de prise en charge au titre de l'aide sociale départementale : application de la règle du domicile de secours (l'accueil familial étant assimilé à un hébergement en établissement).



### → **DEMARCHE COMMUNE AUTOUR DU TOURISME :**

Les Départements du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin se sont volontairement engagés dans des actions communes en faveur du développement touristique. Nous sommes aidés en cela par la présence d'un site à forte valeur symbolique et touristique : le Ballon d'Alsace qui n'apparaît pas comme une frontière, mais comme un espace de rencontre et de loisirs à destination de nos populations.

Des communes des deux Départements sont membres du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges, nous sommes signataires de la convention interrégionale de massif, nous travaillons ensemble à la promotion touristique de celui-ci et la Maison du Tourisme du Territoire de Belfort confie la réservation électronique des gîtes au Relais Départemental des Gîtes de France du Haut-Rhin.

Par ailleurs, nous sommes fortement et solidairement engagés par le projet d'aménagement du Ballon d'Alsace porté par le SMIBA.

Cette liste n'est pas exhaustive, mais illustre une volonté d'ouverture que la présente convention vise à approfondir et renforcer.

L'heure n'est plus à des territoires repliés sur eux-mêmes. Dans ce domaine particulièrement, nos concitoyens s'attachent peu aux limites administratives dès lors qu'ils pratiquent une activité sportive, culturelle et donc touristique.

Cette convention est l'occasion d'affirmer l'intérêt d'un schéma interdépartemental des espaces, sites et itinéraires de randonnées qui pourrait englober la zone géographique s'étendant du Ballon d'Alsace au Sundgau et au Pays de Delle.

La présente convention se donne comme ambition d'unir nos forces pour faire valoir nos produits touristiques communs et respectifs autour des activités sportives de nature et du patrimoine environnemental et culturel.

Elle se donne également comme objectif de renforcer et amplifier les actions touristiques qui gomment ce qui peut paraître comme une frontière administrative, dans le respect bien sûr des compétences de chacun. Nous pouvons citer ici en exemple la cohérence et la valorisation économique et sportive des chemins et sentiers de randonnées, le Ballon d'Alsace constituant un carrefour européen de l'itinérance avec le croisement des sentiers des GR 5 et 7.



Les deux Départements « *Territoire de Belfort* » et « *Haut-Rhin* » s'engagent ainsi sur les enjeux et les priorités communes de travail et de coopération interdépartementale contenues dans la présente convention.

Belfort, le

Colmar, le

Le Président du Conseil Général du  
Territoire de Belfort

Le Président du Conseil Général du  
Haut-Rhin

Yves ACKERMANN

Charles BUTTNER

**COOPERATION INTERDEPARTEMENTALE**  
**CONVENTION-CADRE TERRITOIRE DE BELFORT/HAUT-RHIN**

- ANNEXE 1 -

- **Trafic > 5 000 v/j :**
  - RD 483 / RD 83
  - RD 419 / RD 419
  
- **Trafic compris entre 1 500 et 5 000 v/j :**
  - RD 110 / RD 2
  - RD 463 et RD 17 I / RD 463
  - RD 103 / RD 3
  
- **Trafic compris entre 600 et 1 500 v/j :**
  - RD 32 III / RD 31
  - RD 14 b II / RD 11
  - RD 32 II / RD 28
  - RD 14 b / RD 26
  
- **Trafic < 600 v/j :**
  - RD 26 / RD 1
  - RD 32 IV / RD 15
  - RD 17 / RD 21
  - RD 26 I / RD 22
  - RD 32 VII / RD 27
  - RD 32 VIII / RD 32
  - RD 32 I / RD 38
  - RD 466 / RD 466.
  - RD 24 / RD 20