

Service instructeur

Service du Développement économique,
de l'Enseignement Supérieur et du Tourisme

N° CP-2009-10-2-19

Service consulté

PÔLE VÉHICULE DU FUTUR

Résumé : *Dans le cadre de la politique de soutien aux pôles de compétitivité, il vous est proposé de renouveler notre soutien au pôle Véhicule du Futur en approuvant, en ce qui nous concerne, le contrat de performance 2009-2011 et en apportant un soutien au fonctionnement de l'association de gouvernance à hauteur de 76 500€ en 2009.*

La politique des pôles de compétitivité a été initiée par l'Etat en 2004. Le Département du Haut-Rhin est concerné par trois pôles :

- Alsace Biovalley (Innovations Thérapeutiques)
- Véhicule du Futur,
- Fibres Grand Est.

Après une première phase de fonctionnement, ces pôles sont actuellement en cours de signature du contrat de performance pour la période 2009-2011. Le Conseil Général est sollicité à double titre : d'une part pour signer le contrat de performance, d'autre part pour participer au financement du fonctionnement.

1. BILAN DU POLE VEHICULE DU FUTUR

Le pôle Véhicule du Futur a été labellisé en 2005 en tant que pôle à vocation nationale. Les thématiques du pôle sont :

- l'environnement moteur, notamment la pile à combustible,
- le confort et la sécurité dans l'habitacle,
- le véhicule innovant,
- les systèmes et services de mobilité (système de transport urbain et péri-urbain),
- les projets programme processus de conception,
- les projets programme excellence de la filière industrielle PerfoEst.

La gouvernance du pôle s'est structurée autour d'une association qui a successivement intégré Astrid, puis PerfoEst. Cette association regroupe environ 170 adhérents payant une

cotisation annuelle de 450 € HT. Le Département du Haut-Rhin participe au financement du fonctionnement en allouant une subvention de 45 000 € et en participant à hauteur de 40 000 € au financement du poste de Secrétaire Général.

Depuis son origine, le pôle a labellisé 98 projets, associant 121 entreprises (dont la moitié sont des PME), 80 laboratoires de recherche publique ou de centres techniques pour un investissement prévisionnel de 220 M€. 49 projets sont intégralement financés à ce jour et représentent un investissement de 104 M€. Le Département du Haut-Rhin participe à 5 projets, pour un montant provisoire de 245 000 €. 11 projets bénéficient d'un financement de l'Agence Nationale de la Recherche (ANR), 6 projets du Fonds Unique Interministériel (FUI) et 25 projets sont financés par OSEO.

Le pôle a initié et met en œuvre des partenariats avec les autres pôles de compétitivité régionaux, a signé une charte de coopération avec les autres pôles auto et a noué des liens avec des partenaires européens. Il souhaite renforcer ces partenariats notamment avec l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche et la Suisse. MOBILIS, évènement annuel du pôle, financé à hauteur de 30 000 € par le Département du Haut Rhin, est l'un des moyens déployé pour accroître la notoriété internationale du pôle.

L'évaluation du pôle conclue que les objectifs sont partiellement atteints. Le pôle Véhicule du Futur a réussi à initier des actions sur les axes clés de l'évaluation (dynamique des acteurs et des projets, stratégie, gouvernance, processus projets). Cependant sa stratégie est encore faiblement déclinée sur le plan technologique opérationnel, qui gagnerait à se recentrer sur les thèmes d'excellence régionaux et à décliner une approche d'anticipation technologique plus appuyée. Il est également relevé que sa démarche de labellisation des projets est insuffisamment outillée et manque d'indépendance. Par ailleurs, il lui est recommandé de mettre en place une prospection active et une politique de communication pour ouvrir le périmètre d'adhérents du pôle à travers l'intégration progressive d'acteurs hors filière automobile et d'améliorer la visibilité externe.

2. LA NOUVELLE STRATEGIE 2009-2011

Le pôle a souhaité tirer parti de son expérience et se donner les moyens de revisiter son positionnement et sa stratégie afin d'appréhender et intégrer les évolutions technologiques, socio-économiques et réglementaires actuelles. Ces évolutions favorisent un bouleversement des usages en termes de mobilité.

Cette évolution du positionnement stratégique répond à un triple enjeu :

- appuyer les entreprises les plus dynamiques du territoire intervenant sur les problématiques de la mobilité,
- s'adapter aux évolutions du contexte économique,
- apporter une réponse aux enjeux sociétaux et réglementaires en termes de mobilité qui placent le développement durable comme priorité de premier ordre.

Le pôle souhaite passer d'une logique de réponse aux besoins actuels de la filière automobile, à une logique d'anticipation des besoins du marché de la mobilité, notamment urbaine.

Pour ce faire, il a défini 4 segments stratégiques :

- **solutions de mobilité urbaine et périurbaine**, à savoir anticiper et accompagner la mutation des transports individuels urbains et périurbains vers une organisation reposant sur un bouquet multimodal de solutions de mobilités,

- **systèmes intelligents de conduite**, regroupant l'ensemble des systèmes électroniques et informatiques associés au véhicule intégrant différentes technologies pour créer des solutions de mobilité complètes,
- **véhicules urbains et périurbains**, en développant des véhicules innovants spécifiquement adaptés aux contraintes et aux utilisations urbaines,
- **technologies durables pour les transports terrestres**. En accompagnant les industriels pour les amener à évoluer vers des méthodes de conception et des process de production mieux adaptés aux enjeux des transports futurs.

Cette nouvelle stratégie du pôle fait l'objet d'un contrat de performance, joint en annexe, pour la période 2009/2011. Ce projet de contrat est susceptible de faire l'objet de quelques ajustements ne remettant pas en cause l'économie générale du contrat. Il vous est proposé de l'adopter en ce qui nous concerne et de m'autoriser à signer ce contrat.

3. PARTICIPATION FINANCIERE

Le pôle véhicule du Futur sollicite également une aide financière pour cette même période. Cette aide sera dégressive, les objectifs fixés par l'Etat plafonnent l'aide publique à 50 % du budget à la fin du contrat.

Durant la période 2005-2008, notre participation globale au fonctionnement du pôle s'élevait à 85 000 €/an (cf. supra). Afin de soutenir le pôle tant dans son fonctionnement général que dans l'animation du territoire et en regard également de l'importance de la filière automobile dans le Haut-Rhin, il vous est proposé d'allouer une aide de 76 500 € au pôle Véhicule du Futur pour l'année 2009. L'objectif recherché est de progressivement réduire notre contribution afin d'arriver en 2011 à une contribution maximale de 42 500 € au fonctionnement. Il s'agit en effet de privilégier le financement des projets ayant un impact économique au fonctionnement du pôle qui doit progressivement être assuré par ses adhérents.

Au vu de ce qui précède, je vous propose :

- d'approuver le projet de contrat de performance du pôle Véhicule du Futur et la convention de financement tels que figurant en annexe,
- allouer au pôle une subvention de fonctionnement de 76 500 € en 2009 conformément à la convention de financement jointe en annexe, (programme 108, F728, article 6574, fonction93),
- m'autoriser à signer le contrat de performance et la convention de financement,

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

LE PRESIDENT

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. Buttner', written over a horizontal line.

Charles BUTTNER

CONVENTION POUR LE VERSEMENT D'UNE
SUBVENTION DE FONCTIONNEMENT
au titre de l'année 2009
en faveur de l'Association « Pôle Véhicule du futur »

Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations,

Vu le décret n° 2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2000-321,

Vu le Règlement Financier du Département du Haut Rhin,

Vu la demande de subvention en date du 4 février 2009,

Entre,

Le Département du Haut-Rhin (dossier suivi par le Service du Développement Economique, Universitaire et du Tourisme), sis 100 Avenue d'Alsace - B.P. 20351 - 68006 COLMAR cedex, représenté par le Président du Conseil Général, autorisé par une délibération de la Commission Permanente en date du 24 mars 2006,

ci-après désigné "Le Département"

d'une part,

Et

L'Association « Pôle Véhicule du Futur », sise au Technoland – 15, rue Armand Japy – 25461 ETUPES Cedex, représentée par son Président, Arnold TRAMAILLE,

ci-après désignée " Pôle Véhicule du Futur"

d'autre part,

Il est exposé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE :

L'Association a pour mission la mise en œuvre de tous les moyens nécessaires afin d'atteindre les objectifs définis par le Pôle de Compétitivité « Véhicule du Futur ».

Le pôle souhaite passer d'une logique de réponse aux besoins actuels de la filière automobile, à une logique d'anticipation des besoins du marché de la mobilité, notamment urbaine.

Pour ce faire, il a défini 4 segments stratégiques :

- **solutions de mobilité urbaine et périurbaine**, à savoir anticiper et accompagner la mutation des transports individuels urbains et périurbains vers une organisation reposant sur un bouquet multimodal de solutions de mobilités,
- **systèmes intelligents de conduite**, regroupant l'ensemble des systèmes électroniques et informatiques associés au véhicule intégrant différentes technologies pour créer des solutions de mobilité complètes,
- **véhicules urbains et périurbains**, en développant des véhicules innovants spécifiquement adaptés aux contraintes et aux utilisations urbaines,
- **technologies durables pour les transports terrestres**. En accompagnant les industriels pour les amener à évoluer vers des méthodes de conception et des process de production mieux adaptés aux enjeux des transports futurs.

Les objectifs attendus sont :

- de valider, lancer et obtenir le financement des projets sur les thématiques définies par le Pôle,
- de déployer des moyens de soutien à l'émergence de nouveaux projets,
- de contribuer à la mise en œuvre des projets transversaux (territoires d'expérimentation, intelligence économique, développement international, ...)
- de promouvoir et communiquer sur le Pôle,
- d'initier et développer des partenariats avec d'autres pôles « automobile » en France et à l'étranger,

ARTICLE 1 : **Objet**

Dans le cadre de son soutien au Pôle de Compétitivité « Véhicule du Futur », le Département participe aux dépenses de fonctionnement de l'Association en allouant une subvention annuelle de 76 500 € pour 2009 (programme 108, F728, article 6574, fonction 93).

I - OBLIGATIONS DE LA COLLECTIVITE

ARTICLE 2 : **subvention de fonctionnement**

Pour l'année 2009, le Département du Haut Rhin alloue une subvention de fonctionnement de 76 500 Euros. Cette subvention doit permettre de couvrir une partie des dépenses d'animation de l'Association.

Le cas échéant, le renouvellement de la subvention annuelle de fonctionnement sera concrétisé par la signature d'un avenant.

ARTICLE 3 : modalités de versement

Conformément au règlement financier du Département, la subvention sera versée comme suit:

- un acompte de 50% en début d'exercice, après signature de la convention et sous réserve de la production du budget prévisionnel de fonctionnement équilibré par le représentant légal de l'Association,
- le solde de 50% sur présentation du bilan et compte de résultat de l'exercice 2008.

Les versements seront effectués par prélèvement sur le programme F728, chapitre 65, nature 6574, fonction 93 du budget départemental, et virés au compte CREDIT AGRICOLE FRANCHE-COMTE N° 12506 90100 55026029978 71.

Le comptable assignataire est le Payeur Départemental.

II - OBLIGATIONS DE L'ASSOCIATION

ARTICLE 4 : Reddition des comptes, présentation des documents financiers

L'Association s'engage à :

- a) Communiquer au Département, au plus tard le 30 juin de l'année suivant la date d'arrêt des comptes, ses bilans et comptes de résultats détaillés du dernier exercice, ainsi que le compte d'emploi de la subvention attribuée,
- b) Tenir sa comptabilité selon les normes édictées par le plan comptable des associations et dans le respect des dispositions légales et réglementaires concernant les organismes privés subventionnés par des fonds publics,
- c) Aviser le Département de toute modification concernant ses statuts, sa présidence, ses coordonnées (postales, bancaires,...),
- d) Mentionner le concours financier du Département par tout moyen approprié.

Les modalités de versement et de contrôle de la subvention se feront conformément au règlement financier du Département et le cas échéant, aux dispositions législatives et réglementaires concernant les organismes subventionnés par des fonds publics. Ainsi, le Département se réserve la possibilité de procéder à toute autre forme de contrôle de l'usage des fonds (sur place, avant ou après le versement de l'aide).

Le respect des présentes prescriptions est impératif. A défaut, le Département pourra suspendre le versement de la subvention, voire demander le remboursement des acomptes déjà versés.

III - CLAUSES GENERALES

ARTICLE 5 : durée

La présente convention est valable pendant toute la durée des obligations liées au versement de la subvention au titre de l'exercice 2009.

La durée de validité de l'aide est de un an.

ARTICLE 6 : résiliation de la convention

Le Département se réserve la faculté de résilier de plein droit la présente convention sans préavis ni indemnité en cas de non respect par l'Association de l'une des clauses exposées ci-dessus dès lors que dans le mois suivant la réception de la mise en demeure envoyée par le Département par lettre recommandée avec accusé de réception, l'Association n'aura pas pris les mesures appropriées, ou sans mise en demeure en cas de faute lourde.

La présente convention sera résiliée également de plein droit et sans indemnité en cas de changement d'objet ou d'activité, de faillite, de liquidation judiciaire, d'insolvabilité notoire ou d'impossibilité pour l'Association d'achever sa mission.

ARTICLE 7 : caducité de la convention

La présente convention sera rendue caduque par la dissolution de l'Association.

ARTICLE 8 : remboursement de la subvention

Dans les cas visés aux articles 6 et 7, le Département pourra suspendre le versement de la subvention, voire l'annuler et demander le remboursement des acomptes déjà versés.

ARTICLE 9 : compétence juridictionnelle

Tout litige relatif à l'exécution de la présente convention relèvera de la compétence des tribunaux du ressort du Département du Haut Rhin.

Fait en deux exemplaires
A, le

Le Président de l'Association
« Pôle Véhicule du futur »

Le Président du Conseil Général

Arnold TRAMAILLE

Charles BUTTNER

CONTRAT DE PERFORMANCE

**2009 / 2011
DU**

POLE DE COMPETITIVITE

Pôle Véhicule du Futur

Entre :

- L'Etat, représenté par le Préfet de la Région Franche-Comté, Monsieur Jacques BARTHELEMY et le Préfet de la Région Alsace, Monsieur Pierre-Etienne BISCH
- Les collectivités territoriales suivantes :
 - Conseil Régional d'Alsace, représenté par son Président, Monsieur Adrien ZELLER
 - Conseil Régional de Franche-Comté, représenté par sa Présidente, Madame Marie-Guite DUFAY
 - Conseil Général du Doubs, représenté par son Président, Monsieur Claude JEANNEROT
 - Conseil Général du Jura, représenté par son Président Monsieur Jean RAQUIN
 - Conseil Général du Bas-Rhin, représenté par son Président, Monsieur Guy-Dominique KENNEL
 - Conseil Général du Haut-Rhin, représenté par son Président, Monsieur Charles BUTTNER
 - Conseil Général de Haute-Saône, représenté par son Président, Monsieur Yves KRATTINGER
 - Conseil Général du Territoire de Belfort, représenté par son Président, Monsieur Yves ACKERMANN
 - Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, représentée par son Président, Monsieur Pierre MOSCOVICI
 - Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, représentée par son Président, Monsieur Jean-Louis FOUSSERET
 - Communauté d'Agglomération du Grand Dole, représentée par son Président, Monsieur Claude CHALON
 - Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud Alsace, représentée par son Président, Monsieur Jo SPIEGEL
 - Communauté d'Agglomération Belfortaine, représentée par son Président, Monsieur Etienne BUTZBACH
 - Communauté Urbaine de Strasbourg, représentée par son Président, Monsieur Jacques BIGOT
 - Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul, représentée par son Président, Monsieur Alain CHRETIEN
 - Communauté de Communes de l'Île Napoléon, représentée par son Président, Monsieur Bernard NOTTER

▪ Le pôle de compétitivité : Pôle Véhicule du Futur, représenté par l'association Pôle Véhicule du Futur, association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, dont le siège social est situé 15 rue Armand Japy – 25461 ETUPES Cedex, n° SIRET 487 585 770 00018 code APE 9499Z, ci-après désignée sous le terme « la structure de gouvernance du pôle » et représentée par son Président, M. Arnold TRAMAILLE

situé sur le territoire défini comme suit : Alsace / Franche-Comté

ci-après désigné sous le terme « le Pôle » et représenté par M. Arnold TRAMAILLE

il est convenu ce qui suit :

Préambule

Le CIADT du 12 juillet 2005 a accordé le label « pôle de compétitivité », prévu par l'article 24 de la loi de finances pour 2005, au Pôle Véhicule du Futur. Un premier contrat a été conclu le 26 janvier 2006. A l'issue de l'évaluation conduite durant le premier semestre 2008, le label « pôle de compétitivité » a été confirmé par lettre du 07 août 2008, figurant en annexe 1.

Le pôle de compétitivité Pôle Véhicule du Futur est composé des entreprises, des organismes de recherche et de formation adhérant à l'association Pôle Véhicule du Futur, dont la liste des membres, les statuts et les modalités de gouvernance (et en particulier les modalités de labellisation des projets présentés par les membres du Pôle), à la date de signature du présent contrat, figurent respectivement aux annexes 2 et 3.

La Région Franche-Comté inscrit son soutien au pôle de compétitivité Véhicule du Futur dans le cadre de son schéma régional de développement économique qui s'appuie sur trois priorités majeures d'intervention :

- L'innovation
- Le développement des compétences
- La coopération internationale

De façon générale, l'objectif affiché de l'action de la Région en faveur du développement économique, en Franche-Comté, consiste essentiellement à créer les conditions favorables au développement de l'emploi.

Les indicateurs mis en place par le Pôle devront permettre de mesurer régulièrement et a minima annuellement la bonne réalisation de ces objectifs territoriaux.

Par ses objectifs, sa stratégie et ses actions, le pôle de compétitivité Véhicule du Futur doit contribuer au développement territorial alsacien. Acteur au sein du dispositif régional de l'innovation, mis en place par la Région Alsace, il concourt à la compétitivité nationale et internationale du tissu économique local, à son évolution et à son dynamisme, pour le développement de l'emploi.

En favorisant les synergies entre acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, entreprises et acteurs publics de développement économique, le pôle de compétitivité agit dans le cadre de la mise en œuvre de la politique proposée dans le schéma régional de développement économique de la Région Alsace.

Article 1. Objet du contrat de performance

Par le présent contrat, l'association s'engage, à son initiative et sous sa responsabilité, en conformité à l'objet social de l'association, à suivre la feuille de route stratégique du Pôle décrite à l'article 4 pour atteindre les objectifs technologiques, de marché et de développement énoncés au même article, en mettant en œuvre le programme d'actions précisé à l'article 5 assorti des indicateurs de suivi indiqués à l'article 6. Le Pôle s'engage à mettre en œuvre, à cette fin, tous les moyens nécessaires à la bonne exécution du présent contrat.

En contrepartie, l'Etat, la Région Alsace, la Région Franche Comté et les autres collectivités s'engagent à soutenir financièrement les moyens d'animation nécessaires, tels qu'ils sont décrits à l'article 8 du présent contrat.

Article 1bis. Contrat cadre

Le présent contrat se substitue de plein droit au contrat cadre signé le 26 /01/06.

Article 2. Durée

Le présent contrat prend effet à compter de la date de sa signature et jusqu'au 31/12/2011.

Article 3. Modalités d'exécution du contrat

Les annexes au présent contrat précisent :

- la confirmation de la labellisation (annexe 1).
- la liste des membres par collèges (annexe 2).
- les statuts de la structure de gouvernance du Pôle et les modalités de gouvernance (annexe 3).
- la stratégie du pôle de compétitivité formalisée dans une feuille de route stratégique, indiquant les domaines et thématiques prioritaires, les objectifs, le programme d'actions et les indicateurs associés (annexe 4).
- les zones de R&D (annexe 5).
- la lettre d'intention signée le 31 mars 2009 avec le Pôle I-TRANS (annexe 6).

Les pièces contractuelles sont constituées par le présent contrat, ainsi que par ses annexes.

Article 4. Stratégie du Pôle

La « feuille de route stratégique » du Pôle, approuvée par le conseil d'administration de l'association Pôle Véhicule du Futur, le 31 mars 2009, figure en annexe 4 du présent contrat. Elle inclut notamment, en les justifiant par rapport à l'environnement global du Pôle (environnement concurrentiel, R&D... local, national, et international) :

- 1) les domaines et les thématiques prioritaires du Pôle
- 2) les objectifs technologiques et de marché du Pôle à 3, 5 ou 10 ans
- 3) les objectifs de développement du Pôle et de son écosystème

Après plus de 3 années d'existence, le Pôle Véhicule du Futur a démontré la dynamique des entreprises et des laboratoires de recherche de son territoire, avec de nombreux projets porteurs et structurants, une notoriété croissante pour lui et ses membres (surtout les PME) et une réelle dynamique dans les deux régions (Alsace et Franche-Comté).

Le Pôle Véhicule du Futur a souhaité tirer parti de ses avancées et se donner les moyens de revisiter son positionnement et sa stratégie, afin d'appréhender et intégrer les évolutions technologiques, socio-économiques et réglementaires actuelles. Ces évolutions favorisent un bouleversement des usages en termes de mobilité.

Une évolution du positionnement stratégique pour répondre à un triple enjeu :

- **Adresser les entreprises les plus dynamiques du territoire, intervenant sur les problématiques de mobilité :** Le Pôle s'appuie historiquement sur le tissu industriel automobile du territoire, essentiellement composé d'entreprises traditionnelles, aux capacités d'innovation encadrées par la hiérarchisation de la filière. Ce positionnement laissait de côté un pan particulièrement dynamique de l'industrie locale des transports terrestres : les concepteurs et constructeurs de véhicules non automobile, ainsi que tous les acteurs entreprises et académiques actifs sur les problématiques globales de mobilité.
- **S'adapter aux évolutions du contexte économique :** Le Pôle doit aujourd'hui offrir de nouvelles perspectives au tissu industriel du territoire, fortement touché par la crise du secteur automobile. Le rôle du Pôle, dans ce contexte de crise, ne peut se limiter à répondre aux besoins actuels des acteurs de ce secteur. Il doit contribuer de manière active à construire de nouvelles perspectives pour son tissu industriel, en lui permettant de se positionner sur de nouveaux marchés.
- **Apporter une réponse aux enjeux sociétaux et réglementaires en termes de mobilité qui placent le développement durable comme une priorité de premier ordre** de nombreux facteurs confirment cette tendance : une conscience écologique accrue de la part des usagers, une réglementation réduisant les émissions CO2, et favorable à la limitation de la circulation, qui se met en place aussi bien au niveau national qu'europpéen, une image de marque dont souhaitent disposer les collectivités et entreprises...

Le Pôle souhaite passer d'une logique de réponse aux besoins actuels de la filière automobile, à une logique d'anticipation des besoins du marché de la mobilité, notamment urbaine.

1. Les domaines et thématiques prioritaires du Pôle :

Le Pôle se donne comme ambition de devenir une référence européenne pour la conception, la production, l'expérimentation et le déploiement de solutions de transport léger urbain et périurbain, dans une perspective de développement durable et d'intermodalité.

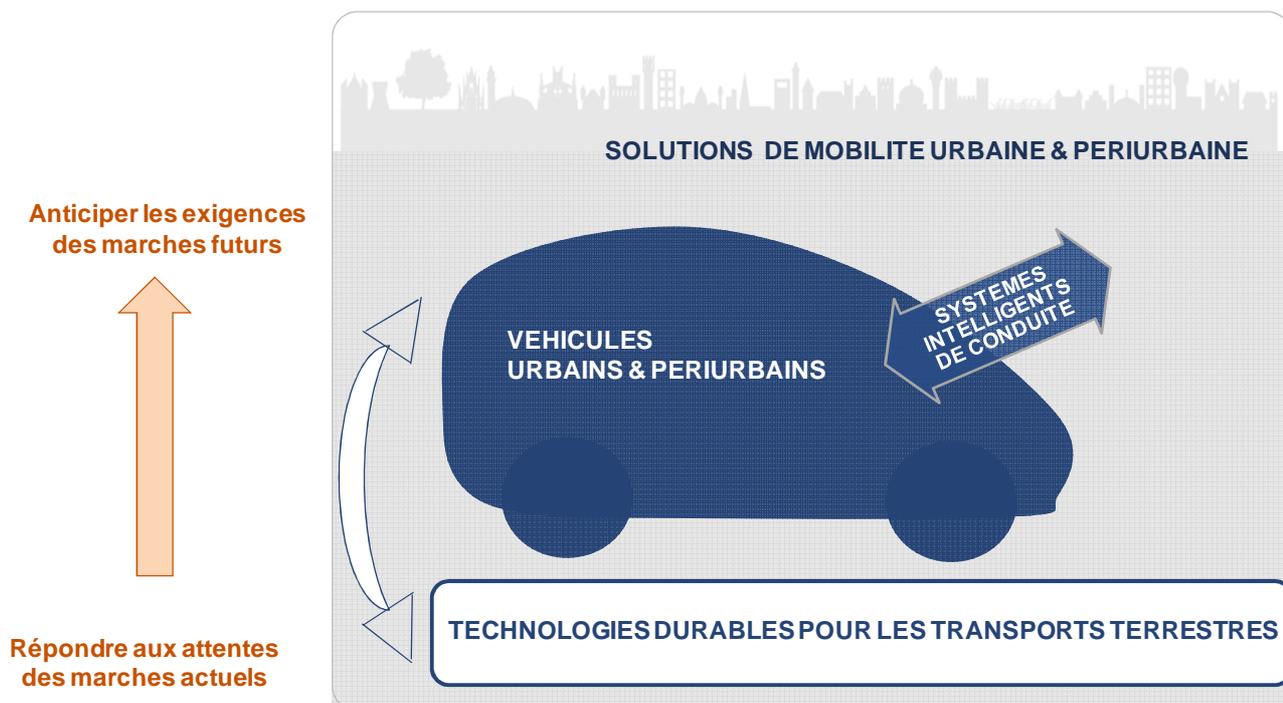
Le Pôle est convaincu que les véhicules qui s'imposeront dans le futur sont ceux qui seront en cohérence avec les nouveaux modes de mobilité. C'est pour cette raison qu'il adopte une approche globale qui comprend plusieurs volets étroitement liés :

- **L'étude et la compréhension des nouveaux modes de mobilité**
- **Le développement de solutions de mobilité urbaine et périurbaine** incluant à la fois :
 - des véhicules propres spécifiquement adaptés aux nouveaux usages
 - des systèmes intelligents de conduite et de gestion des véhicules
- **L'expérimentation sur le terrain, en conditions réelles, des solutions développées**

Le Pôle a défini **4 segments stratégiques** pour se positionner comme architecte des nouvelles solutions de mobilité urbaine et périurbaine. Ces 4 segments stratégiques

- **Solutions de mobilité urbaine et périurbaine,**
- **Systèmes intelligents de conduite,**
- **Véhicules urbains et périurbains,**
- **Technologies durables pour les transports terrestres**

interagissent afin de pouvoir proposer une réponse complète et cohérente au marché de la mobilité urbaine et périurbaine.



Cette focalisation sur le marché de la mobilité urbaine permet de se positionner sur un marché d'avenir, à l'heure où l'industrie automobile connaît une profonde mutation, et de proposer des perspectives supplémentaires à long terme pour les entreprises.

Présentation des 4 segments stratégiques :

<p>Solutions de mobilité urbaine et périurbaine</p>	<p>Ce segment vise à anticiper et accompagner la mutation des transports individuels urbains et périurbains dans lesquels l'automobile constitue le plus souvent une solution, vers une organisation reposant sur un bouquet multimodal de solutions de mobilité, dans une optique de développement durable et d'inter-modalité.</p> <p>Sur ce segment le Pôle focalise son action sur les activités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anticiper et analyser les besoins et les tendances en termes de mobilité • Développer des nouvelles solutions, des modes de transports alternatifs (transport à la demande, co-voiturage) et les modèles économiques associés • Faciliter le choix des solutions de mobilité la mieux adaptée au besoin instantané de l'utilisateur. Il s'agit d'assister l'utilisateur dans l'utilisation des différents modes de transport (solutions de transfert modal, stationnement arrivée / parking d'échange intelligent) en
--	---

	<p>s'appuyant sur la connaissance et la modélisation des mobilités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les flux de trafic • Favoriser l'expérimentation in-situ de solutions de mobilité innovantes.
<p>Systèmes intelligents de conduite</p>	<p>Ce segment d'activité regroupe l'ensemble des systèmes électroniques et informatiques associés au véhicule, qu'ils soient intégrés à ce véhicule (outils d'aide à la navigation, d'aide à la conduite), participent à la communication du véhicule avec son environnement ou qu'ils apportent des services à un ensemble de véhicules de manière externe (outils de maintenance, de gestion de flottes, de réservation / paiement)</p> <p>Sur ce segment, le Pôle se positionne en tant qu'architecte de solutions, intégrant différentes technologies pour créer des solutions de mobilité complètes.</p> <p>Les technologies et les systèmes mis au point ici pourront être utilisés dans les véhicules et transports classiques offrant ainsi un champ de développement élargi aux entreprises qui s'y investiront.</p>
<p>Véhicules urbains et périurbains</p>	<p>Sur ce segment, le Pôle vise à développer des véhicules innovants spécifiquement adaptés aux contraintes et aux utilisations urbaines et périurbaines. Il s'agit en particulier de prendre en compte dans le développement de ces véhicules :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la notion d'usage en milieu urbain / périurbain (utilisation multi-conducteurs, conduite urbaine,...) • la réduction de l'impact environnemental (éco-conception, zéro émission, optimisation de l'espace urbain et périurbain, recyclabilité, ...) <p>Cette stratégie s'appuie sur les capacités d'industrialisation et de fabrication de véhicules spécifiques de petites et moyennes séries.</p> <p>Ce segment illustre la stratégie du Pôle, fondée sur le développement de briques technologiques pour des applications de niche, susceptibles d'être déployées ensuite à l'échelle du marché des transports terrestres, en particulier sur le marché automobile traditionnelle</p>
<p>Technologies durables pour les transports terrestres</p>	<p>Il s'agit ici d'accompagner la filière transports terrestres dans sa capacité à répondre aux mutations structurelles du marché automobile mondial en ouvrant notamment de nouveaux débouchés pour ses acteurs.</p> <p>Sur ce segment, le Pôle accompagne les industriels pour les amener à évoluer vers des méthodes de conception et des process de production mieux adaptés aux enjeux des transports du futur, intégrant notamment les différentes facettes du développement durable.</p> <p>Le Pôle supporte les innovations incrémentales ou de ruptures portées par les industriels de la filière transports terrestres dans les domaines où le territoire dispose de compétences fortes.</p>

L'accès aux marchés de la mobilité urbaine sera conditionné par la maîtrise d'un ensemble de technologies clés afférentes aux problématiques de gestion de flux, d'échanges de données et d'intégration du véhicule dans l'environnement urbain. Au-delà des enjeux techniques, ces technologies devront également apporter une réponse aux problématiques environnementales.

Ainsi le Pôle a identifié **12 technologies prioritaires**, qui constitueront sa feuille de route stratégique et technologique, pour assurer la montée en compétences des entreprises et laboratoires de recherche publics du territoire sur la mobilité urbaine, et la maîtrise des enjeux de développement durable associés.

Solutions de mobilité urbaine et périurbaine 	T1 : Mobilité durable, inter-modalité, gestion de flux
	T2 : Infrastructures spéciales /adaptées
Systèmes intelligents de conduite 	T3 : Intégration de l'électronique embarquée
	T4 : Echanges de données et télécommunication
	T5 : Logiciels et services
Véhicules urbains et périurbains 	T6 : Architecture du Véhicule
	T7 : Design de l'habitacle (IHM et ergonomie cognitive / Décor, qualité perçue, ergonomie confort / Acoustique, thermique et qualité de l'air habitacle)
	T8 : Modes de propulsion propre (Chaînes de traction hybrides et électriques, environnement PAC, GNV)
Technologies durables pour les transports terrestres 	T9 : Ingénierie collaborative et simultanée
	T10 : Matériaux et procédés propres respectueux de l'environnement
	T11 : Environnement moteur
	T12 : Innovation process

 : ce symbole indique le niveau de contribution escompté de la technologie à la problématique développement durable

Si les technologies nécessaires pour réaliser ces solutions de mobilité sont nombreuses, certaines d'entre-elles apparaissent particulièrement clés pour le développement de ces nouvelles solutions :

- Les logiciels d'optimisation du flux et de trafic
- L'intégration de systèmes embarqués (électronique, géo-localisation, communication)
- La conception de véhicules urbains (architecture et design de l'habitacle)
- La mise au point de modes de propulsions propres (chaîne de traction électrique et hybride, GNV,...).

Le Pôle souhaite donc se positionner comme intégrateur de ces technologies afin de proposer des solutions innovantes de mobilité urbaine et péri-urbaine.

En support à ces technologies clés, le Pôle souhaite accompagner les industriels en les incitant à évoluer vers des méthodes de conception et des process de production mieux adaptés aux enjeux des transports du futur (objet du dernier segment : « Technologies durables pour les transports terrestres »).

2. Les principaux objectifs technologiques et de marché du Pôle à 3, 5 ou 10 ans peuvent être résumés comme suit :

- Développer, faire émerger des solutions en rupture avec l'existant au sein des 4 segments stratégiques : 12 technologies clés prioritaires identifiées
- Accompagner les innovations, les optimisations techniques du tissu économique des transports terrestres pour une industrie durable (secteur automobile, ferroviaire, véhicules alternatifs, infrastructures,...).

Le Pôle souhaite donc se positionner comme intégrateur de ces technologies afin de proposer des solutions innovantes de mobilité urbaine et péri-urbaine.

SEGMENT : Solutions de mobilité urbaine et périurbaine 

 : ce symbole indique le niveau de contribution escompté de la technologie à la problématique développement durable

Domaines scientifiques et technologiques	Applications marchés
<p>T1 - Mobilité durable, inter-modalité, gestion des flux</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimisation de la mobilité individuelle ▪ Nouvelles solutions de transport ▪ Optimisation des flux de trafic ▪ Connaissance et modélisation des mobilités urbaines <p>T2 - Infrastructures spéciales / adaptées</p> <p>L'adéquation des services à la demande = l'Observatoire des Mobilistes</p> <p>Au-delà des entreprises et laboratoires de nos régions, la mise en place d'infrastructures impliquant l'Etat et les collectivités rendra nos territoires attractifs pour les acteurs existants de ces nouveaux marchés.</p>	<p>Un marché en fort développement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une augmentation constante dans les grandes villes de la fraction de population sans voiture - Une innovation permanente et une multiplication des solutions de transports individuelles et collectives (Vélib, Tram-train...) - Une disponibilité croissante de terminaux mobiles (téléphone, PDA) <p>=> Des nouveaux business models en cours d'élaboration autour des solutions de mobilité : (Autopartage, Complémentarité train-véhicule individuel....)</p> <p><u>Secteurs d'activités concernés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Télécommunication / Télématique / TIC - Sciences Humaines et Sociales / Sociologie

SEGMENT : Systèmes intelligents de conduite 

Domaines scientifiques et technologiques	Applications marché
<p>T3 - Intégration électronique embarquée</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tests et validation des systèmes embarqués ▪ Intégration de systèmes d'assistance à la conduite <p>T4 - Echange de données / télécommunications</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Communication véhicule-véhicule et véhicule-infrastructure ▪ Systèmes de communication embarquée et de géo localisation <p>T5 - Logiciels et services</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Systèmes d'aide à la navigation ▪ Services mobiles 	<p><u>Attraits du marché et typologie des produits développés</u></p> <p>Le marché se développe beaucoup autour du véhicule « communicant » et comprend des segments à très forte croissance (ex : GPS).</p> <p>Les outils de gestion de flotte et de maintenance sont appelés à se développer dans le même temps que les offres d'autopartage, auxquelles ils sont très liés</p> <p>=> Un enjeu d'accompagnement de l'interconnexion du véhicule dans les 2 dimensions : communication véhicule-véhicule et véhicule-infrastructure</p> <p>=> Un marché de masse, porté également par les nouvelles normes européennes</p>

SEGMENT : *Véhicules urbains et périurbains* 

Domaines scientifiques et technologiques	Applications marché
<p>T6 - Architecture des véhicules</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Conception modulaire ▪ Interconnexion entre modules ▪ Synthèse véhicule <p>T7 - Design de l'habitacle :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ IHM et ergonomie cognitive ▪ Décor, qualité perçue, ergonomie-confort ▪ Acoustique, thermique et qualité de l'air habitacle <p>T8 - Modes de propulsion propre</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Chaines de traction électriques & hybrides ▪ Environnement PAC / hydrogène ▪ GNV ▪ Gestion de l'énergie embarquée 	<p>Le potentiel de marché est double :</p> <p><u>Marchés directs</u></p> <p>Des véhicules de niche : les véhicules urbains propres s'adressent prioritairement à des flottes captives :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collectivités et sociétés délégataires de services publics souhaitant mettre en place un système de véhicule en libre service ou usage - Entreprises assurant un service de proximité (La Poste, coursiers, livraisons urbaines...). - Entreprises et Industriels pour utilisation en site propre <p><u>Marchés indirects</u></p> <p>Les briques technologiques développées dans le cadre de ces véhicules peuvent répondre aux besoins du secteur des transports, mais également à de nombreux autres secteurs : TIC, électronique, électrique, bâtiment, etc.</p>

SEGMENT : *Technologies durables pour les transports terrestres* 

Domaines scientifiques et technologiques	Applications marché
<p>T9 - Ingénierie collaborative et simultanée</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Outils de modélisation et simulation systèmes et métiers ▪ Outils de Knowledge Management <p>T10 - Matériaux et procédés de mise en œuvre propres, plus respectueux de l'environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nouveaux matériaux ▪ Allègement de matériaux ▪ Eco-conception, recyclabilité et recyclage <p>T11 - Environnement moteur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Boucle d'air <p>T12 - Innovation process de production</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des pollutions jusqu'à élimination ▪ Réduction du temps de cycle de production ▪ Réduction du besoin énergétique à la production des pièces ▪ Process adapté aux séries variables 	<ul style="list-style-type: none"> • Toute la filière des transports terrestres

3. Les objectifs de développement du pôle et de son écosystème

Afin d'adresser les enjeux stratégiques et technologiques liés au nouveau positionnement et les attentes de ses adhérents (PME, grands groupes, académiques, collectivités locales), le Pôle souhaite renforcer deux leviers de développement :

- **Un renforcement de l'ancrage territorial au travers de la mise en place d'outils structurants pour le territoire**

Trois types d'outils ont été identifiés pour contribuer à l'ancrage territorial, à l'attractivité et à la visibilité du territoire au niveau national et international, et à la compétitivité du territoire. Ils doivent être renforcés :

- **Des observatoires** et des lieux d'échange: le congrès Mobilis, l'Observatoire des Mobilistes, les conférences internationales Dec'autex et l'observatoire Déc'autex... qui pourront être complétés par un centre de veille « technologies pour la mobilité urbaine »
- **Des plateformes technologiques** ou d'innovation: plateforme Pile à Combustible du CNRT/INEVA, plateforme Centre d'Etude et de Modélisation de la Boucle d'Air, plateformes Harmony et Ercos. Des études d'opportunités sont envisagées pour évaluer la pertinence de mettre en place un plateau virtuel collaboratif d'ingénierie simultanée, une plateforme dédiée à la mobilité urbaine, etc.
- **Des terrains d'expérimentation** : Des premières zones d'expérimentation ont été définies, et les projets Cristal et F-city vont être déployés respectivement à Strasbourg et Montbéliard. Par ailleurs le Club des villes éco-mobiles (Move On City Mobil) associe une quinzaine d'agglomérations au niveau européen.

- **Des partenariats à construire avec les acteurs locaux, nationaux et internationaux**

Le Pôle souhaite développer fortement sa politique de partenariats avec les acteurs locaux, pour renforcer son ancrage territorial, sa visibilité auprès des entreprises locales et favoriser l'accessibilité aux entreprises des compétences clés du territoire (des partenariats accrus avec les centres de ressources technologiques, les agences régionales d'innovation, les CCI, les agences de développement et comités d'expansion...).

Par ailleurs, il souhaite s'associer plus largement à un certain nombre de pôles nationaux et internationaux.

Article 5. Coordination du Pôle de compétitivité avec d'autres pôles français, européens ou internationaux

Du nouveau positionnement du Pôle, il découle une articulation par rapport aux autres pôles de compétitivité qui s'illustre de deux manières, apparues à la suite des échanges du Pôle avec les différents pôles :

Une complémentarité « orientée Marchés » avec d'autres pôles de la thématique transport.

Celle-ci s'exprimera à différents niveaux selon les cas, allant de la simple colabellisation de projets jusqu'au partenariat étroit :

- Elaboration de processus bilatéraux de coopération spécifique, sanctionnés par un protocole de partenariat sur les domaines technologiques et les projets
- Reconduction de la charte de partenariat avec les pôles « Automobile », MOV'EO et Automobile Haut de Gamme
- Colabellisation de projets soumis par les partenaires des pôles concernés

Cluster	Modalités de collaborations envisagées
ADVANCITY	• Colabellisation de projets
AUTOMOBILE HAUT DE GAMME	• Charte de Partenariat interpôles, et partenariat spécifique sur les thématiques systèmes embarqués, process petites séries et matériaux
I-TRANS	• Partenariat spécifique sur 8 thématiques décrites dans la lettre d'intention figurant en annexe, et colabellisation de projets dans ce cadre, en soutien croisé aux acteurs des filières automobile et ferroviaire présents sur les deux territoires
LUTB	• Partenariat spécifique à l'étude sur la thématique de l'intermodalité en milieu urbain
MOV'EO	• Charte de partenariat interpôles, colabellisation de projets dans les domaines technologiques où les deux pôles sont présents

Une complémentarité « orientée technologies » développée avec des pôles focalisés sur un segment technologique défini, et s'exprimant à deux niveaux :

- Elaboration de processus bilatéraux de coopération spécifique, sanctionnés par un protocole de partenariat sur les domaines technologiques et les projets
- Colabellisation de projets soumis par les partenaires des pôles concernés

Cluster	Modalités de collaborations envisagées
FIBRES GRAND EST	Partenariat sur l'axe « Transports » du Pôle fibre, matériaux pour les transports, intérieur véhicule, allègement, composites verts
MATERALIA	Partenariat sur l'axe Automobile de Matéralia, et sur les applications matériaux métalliques et composites, développement durable
MICROTECHNIQUES	Partenariat sur 2 marchés cibles: Transport et Energie, Mesures et Contrôle, dans les 5 thématiques technologiques de Microtechniques. Un projet colabellisé et retenu au FUI en 2008.
PLASTIPOLIS	Partenariats sur les thématiques Ecomatériaux et Produits Intelligents, appliquées au Véhicule Innovant. Un projet colabellisé et retenu au FUI en 2008.
SYSTEM@TIC	Colabellisation de projets sur la thématique Systèmes Intelligents de Conduite
TENERRDIS	Partenariat sur le segment H2, Pile à combustible, et participations croisées aux structures d'animation des segments stratégiques correspondants dans les deux pôles
VIAMECA	Discussions en cours entre les deux pôles. Rencontre planifiée début avril.

L'ensemble des partenariats décrits ci-dessus sont ou seront concrétisés avant fin 2010, par une convention signée avec les pôles concernés.

De même le Pôle a noué des partenariats qui se construisent progressivement avec des clusters européens ou nord américain :

L'Allemagne, l'Italie, l'Autriche et la Suisse sont des pays stratégiques, du fait notamment de leur poids dans l'industrie automobile européenne et/ou de leur proximité géographique avec le territoire Alsace-Franche-Comté.

Le Pôle rencontre régulièrement les clusters listés ci-dessous, afin d'identifier les opportunités de partenariats, et de constituer des projets collaboratifs dans le cadre de projets européens.

Une charte de partenariat a d'ores et déjà été signée fin 2008 avec la CCI du Piémont, qui anime le cluster turinois From Concept to Car.

- **From Concept to Car** – Turin (Italie) convention de partenariat signée en novembre 2008
- **Centre National du Transport Avancé** Canada, convention envisagée en juin 2009
- **AEN** – Karlsruhe (Allemagne), convention envisagée en 2009
- **LEG** – Erfurt (Allemagne), convention envisagée en 2009
- **Bayern Innovativ** – Nüremberg (Allemagne), convention envisagée en 2010
- **AC Ober Österreich** - Linz (Autriche), convention envisagée en 2010
- **Paul Scherrer Institut** – Suisse, échanges universitaires

Pour accompagner les entreprises dans leur développement à l'international, une convention de partenariats avec le CNCCEF (Comité National des Conseillers du Commerce Extérieur de la France) a été signée à la fin 2008.

Le Pôle coopère pour ses développements à l'international avec les agences **Alsace International** et **l'Agence Régionale de Développement de Franche-Comté** et pour les financements européens avec **l'Agence Régionale d'Innovation Alsace** et **l'Institut Pierre Vernier de Franche-Comté** ; le Pôle s'engage à poursuivre et développer les coopérations avec ces acteurs.

Article 6. Programme d'actions du Pôle

Le Pôle met en œuvre le programme d'actions de sa feuille de route stratégique (annexe 4 au présent contrat). Ce programme d'actions précise les acteurs impliqués, les moyens disponibles, les calendriers de réalisation et les indicateurs de suivi associés. Il est mis à jour annuellement.

Le Pôle a croisé les priorités stratégiques de son nouveau positionnement avec les attentes des différentes parties prenantes, ainsi que ses missions génériques en tant que pôle de compétitivité pour définir 8 objectifs prioritaires :

Ambitions	Objectifs prioritaires
Stimuler l'innovation	1. Apporter aux acteurs du territoire une vision prospective sur les évolutions technologiques et de marché qui les concernent
	2. Favoriser l'émergence de projets collaboratifs d'innovation
	3. Construire des partenariats stratégiques avec les pôles nationaux et internationaux pour développer des synergies et des collaborations
	4. Identifier le besoin en outils structurants (plateformes d'innovation, centres de ressources,...) et accompagner leur mise en œuvre
Valoriser l'innovation et soutenir le rayonnement du Pôle	5. Soutenir la création et le développement d'activités nouvelles sur le territoire
	6. Participer au rayonnement international et à l'attractivité du territoire, notamment en tant que territoire d'expérimentation
Soutenir la compétitivité des entreprises	7. Accompagner la montée en compétences des entreprises, notamment via des formations adaptées et des démarches GPEC
	8. Favoriser la diffusion de bonnes pratiques pour l'excellence industrielle des entreprises du territoire

Chacun de ces objectifs a été décliné en actions prioritaires à mener par le Pôle et ses partenaires, échelonnées sur 3 ans.

Afin de suivre son niveau d'atteinte de ces objectifs, le Pôle a prévu de mettre en place un système de pilotage adapté :

- en faisant évoluer sa structure de gouvernance et l'organisation opérationnelle des programmes du Pôle
- en définissant des indicateurs de suivi par objectifs, qui répondent aux exigences nationales ainsi qu'aux enjeux spécifiques et aux problématiques du Pôle et de son territoire.

Article 7. Indicateurs

Les signataires mettent en place un dispositif de suivi au travers d'indicateurs de développement du Pôle et de son écosystème, et d'indicateurs d'impacts technologiques et de marché.

1. Le SESSI, lors de son enquête annuelle, à laquelle le Pôle répondra, collecte des indicateurs communs à tous les pôles, de définition et de caractérisation permettant la mise à jour du tableau de bord individuel du Pôle et la réalisation d'études nationales.

Grâce aux indicateurs collectés, le système statistique public fournira en retour à l'ensemble des acteurs une évaluation des effets économiques du Pôle sur des grandeurs telles que la croissance des entreprises du Pôle, l'investissement en R&D, la productivité des entreprises du Pôle, l'évaluation de leurs parts de marché, la dynamique de l'emploi, etc.

2. Le Pôle fournira également des indicateurs liés aux objectifs qu'il s'est fixés dans sa feuille de route stratégique.

La liste des indicateurs applicables à ce contrat est fournie en annexe 4.

Le Pôle se fixe en particulier les objectifs suivants en termes d'indicateurs assortis de valeurs cibles :

Thématique	Indicateurs	Situation initiale Fin 2008	Résultats prévus A fin 2011
Gouvernance et animation	Nombre d'adhérents au Pôle	150	250
Projets de R&D	Nombre de projets labellisés	86	160
	Nombre de projets financés	48	90
Projets de plateformes d'innovation	Nombre de projets de plateformes labellisés et présentés à financement	1	3
Attractivité territoriale	Nombre d'établissements nouveaux créés en lien avec le Pôle	0	4
PME	Nombre et pourcentage de PME impliquées dans les projets	70 soit 45%	50%
Ressources humaines	Nombre d'entreprises impliquées dans les actions collectives et groupes d'innovation technologiques	35	70
Gestion des compétences	Nombre de formations labellisées par le Pôle	0	4
Développement durable	Nombre de projets labellisés dans le champ du développement durable	53	110
Rayonnement international	Nombre d'entreprises accompagnées dans des actions à l'international	11	25
	Nombre de partenariats signés avec des clusters étrangers	1	6
	Nombre de projets européens	2	8
Financement privé	Nombre de mises en relation de PME avec des business angels et capitaux risqueurs	0	4
Indicateurs d'impact	Nombre de brevets déposés par les membres du Pôle dans le cadre de projets labellisés par le Pôle	Non connu	20

Le Pôle suivra aussi des indicateurs spécifiques aux collectivités :

- En ce qui concerne les entreprises adhérentes du pôle : suivi annuel de l'effectif et du chiffre d'affaires
- En ce qui concerne les entreprises participant à des projets de R&D : suivi annuel de deux indicateurs supplémentaires : effectif de R&D et CA lié aux projets financés.

Article 8. Moyens d'animation du Pôle

Dans le cadre de la mise en oeuvre de leur politique d'innovation et de développement économique et afin de contribuer à l'animation et à l'action du pôle sur le territoire, l'Etat, la Région Alsace, la Région Franche Comté et les autres collectivités territoriales signataires du présent contrat apportent des subventions via des conventions à conclure avec la structure de gouvernance du Pôle, pour des montants indicatifs et dans le cadre d'un budget prévisionnel de cette structure figurant dans le tableau ci-dessous :

Budget prévisionnel en Euros	2009		2010		2011	
	Montant €	%	Montant €	%	Montant €	%
Contribution Etat	150 000	10,2%	150 000	9,7%	150 000	9,2%
Contribution Collectivités territoriales	863 000	58,9%	779 500	50,5%	729 000	44,9%
Financement Animation	375 000		281 500		221 000	
Conseil Régional Alsace	30 000		21 000		16 500	
Conseil Régional Franche-Comté	30 000		21 000		16 500	
Conseil Général du Doubs	40 000		28 500		21 000	
Conseil Général du Jura	15 000		10 500		8 000	
Conseil Général de Haute-Saône	30 000		21 000		16 500	
Conseil Général du Bas-Rhin	15 000		9 500		8 000	
Conseil Général du Haut-Rhin	45 000		31 000		24 500	
Conseil Général du Territoire Belfort	30 000		21 000		16 500	
CU Strasbourg	30 000		21 000		16 500	
CAMulhouse SA	30 000		21 000		16 500	
CABelfort	30 000		21 000		16 500	
CAPMontbéliard	15 000		21 000		16 500	
CA GBesançon	15 000		21 000		16 500	
CCAVesoul	10 000		6 500		5 500	
CAGrand Dole	10 000		6 500		5 500	
Financement Encadrement	488 000		498 000		508 000	
Conseil Régional Alsace						
Conseil Régional Franche-Comté						
CAPMontbéliard						
Conseil Général du Haut-Rhin + SIZIRMulhouse+CCIleNapoléon						
Total financements publics	1 013 000	69%	929 500	60%	879 000	54%
Financements privés (cotisations, cotisations progressives, mises à disposition et ventes de services)	452 000	31%	615 500	40%	745 000	46%
TOTAL TTC : Budget du Pôle	1 465 000	100%	1 545 000	100%	1 624 000	100%

* sous réserve des budgets annuels de L'Etat et des collectivités territoriales.

Ces conventions financières précisent le montant de ces subventions et leurs conditions d'attribution.

Dans le cadre de l'objectif que 50 % des dépenses d'animation soient financées par des ressources d'origine privée, le Pôle s'engage à augmenter progressivement la part de ces ressources d'origine privée à au moins 50 % des dépenses d'animation à la fin de l'année 2011.

La structure de gouvernance du Pôle s'engage à mettre en place d'ici fin 2009 :

- un suivi analytique des dépenses réalisées permettant notamment d'identifier les dépenses correspondant à ses missions de base¹ ;
- un relevé valorisant les apports en nature dont elle bénéficie pour ces missions.

Postes de dépenses	2009		2010		2011	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Dépenses internes :						
Salaires	850 800	58%	867 800	56%	885 200	55%
Frais de déplacement	60 000	4%	63 000	4%	66 000	4%
Frais de structure et frais gestion	161 000	11%	170 000	11%	178 000	11%
Dépenses externes :						
Conseil / expertises	269 000	18%	293 000	19%	319 000	20%
Communication	124 200	8%	151 200	10%	175 800	11%
TOTAL DEPENSES € TTC	1 465 000	100%	1 545 000	100%	1 624 000	100%

Article 9. Evaluation et suivi

L'analyse régulière de la progression du Pôle vers les objectifs figurant dans sa feuille de route reproduite en annexe 4, ainsi que de la bonne réalisation des actions associées, est de la responsabilité première du conseil d'administration de sa structure de gouvernance.

La structure de gouvernance du Pôle tient à disposition des autres parties signataires du présent contrat les informations suivantes, régulièrement mises à jour :

- la liste des membres du Pôle ;
- la liste des projets (R&D, structurants) labellisés par le Pôle
- les éléments détaillés de suivi annuel de chaque projet financé
- la liste et le montant des aides accordées par les partenaires publics ou privés et des contributions des partenaires du Pôle.
- la liste des actions du pôle concourant à la stratégie de développement du territoire.

En outre, un comité de coordination du Pôle, tel que prévu par la circulaire du Premier ministre du 2 août 2005, réunit au moins une fois par an les signataires du présent contrat afin d'en assurer le suivi et d'en préparer les évolutions éventuelles. La structure de gouvernance du Pôle présente au comité, outre les informations mentionnées au paragraphe précédent :

- un bilan de la mise en œuvre de la feuille de route stratégique du Pôle, et en particulier du programme d'actions et de son calendrier, éventuellement réactualisés, assorti de l'état des indicateurs définis à l'article 6 ;
- la liste des projets collaboratifs de R&D et des projets structurants labellisés par le Pôle et les financements correspondants demandés et obtenus ;
- son bilan financier et la répartition entre les financements privés et publics ;
- sa demande de financement actualisée pour l'année budgétaire à venir.

¹ élaborer la stratégie, constituer des réseaux et développer des partenariats de R&D, faire émerger et contribuer au montage de projets, favoriser les contacts entre entreprises et centres de formation pour aboutir à la mise en place de formations spécifiques répondant à certains besoins particuliers, mettre en relation les PME avec des business angels et des capitaux-risqueurs, susciter des actions communes concourant au développement de l'écosystème de l'innovation autour du pôle, contribuer à l'image du pôle, développer des partenariats avec des pôles de la même thématique en France ou à l'étranger, etc...

Le correspondant GTI et le correspondant local GTI du Pôle, le directeur du service des Régions Alsace et Franche-Comté en charge des pôles de compétitivité participent à la préparation de ces comités et sont destinataires de l'ensemble des documents cités ci-dessus.

Le Pôle s'engage à informer le correspondant GTI, le correspondant local GTI et les collectivités locales des projets de changements majeurs de sa stratégie ou des difficultés rencontrées dans sa mise en œuvre. Il signale à ses correspondants GTI et local tout projet de modification des statuts, de la composition des instances dirigeantes (Conseil d'administration et bureau), et des coordonnées du Pôle.

Les financeurs se réservent la possibilité de revoir leur contribution au vu des résultats de l'évaluation qui sera faite.

Dispositions particulières pour les pôles de catégorie 2 :

Un examen des actions entreprises et des résultats atteints est réalisé avant le 30 juin 2010. A l'issue de cet examen, les modalités de soutien financier à l'animation du Pôle peuvent être révisées au vu des actions et améliorations constatées.

Article 10. Demandes d'informations des financeurs publics

Les financeurs publics signataires du présent contrat s'engagent à coordonner de la meilleure manière possible leurs demandes d'informations à la structure de gouvernance du Pôle, afin de réduire la charge administrative afférente pour cette dernière. En particulier, ils s'engagent à ne pas demander de bilan annuel autre que celui constitué par les documents mentionnés à l'article 9.

Article 11. Communication

Dans toute action de promotion qu'il mène en France, le Pôle, notamment sa structure de gouvernance, s'engage à mentionner les soutiens publics dont il bénéficie.
Il utilise le label et le logo "pôles de compétitivité".

Fait à Besançon, en exemplaires, le

Liste des signataires