

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (2012)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	Jouer à qui perd gagne : l'arc jurassien franco-suisse à la croisée des chemins
<b>Autor:</b>	Woeffray, Bernard
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-957851">https://doi.org/10.5169/seals-957851</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Jouer à qui perd gagne – l'Arc jurassien franco-suisse à la croisée des chemins

BERNARD WOEFFRAY

Aménagiste, urbaplan, ancien aménagiste cantonal neuchâtelois, ancien directeur de l'Association Réseau urbain neuchâtelois (RUN).

**La frontière divise, sans doute. Mais jusqu'à quel point, et ne fait-elle que cela? Elle n'a pas toujours existé, pas toujours là où on la trouve aujourd'hui et son degré de fermeture n'a pas toujours été de même nature. Voilà le point de départ que le Forum transfrontalier, organisation franco-suisse, a adopté pour son cycle de 2010–2011. Il s'est agi de réfléchir aux caractéristiques constitutives de l'Arc jurassien, considéré dans son ensemble.**

## Fluctuation et variation

Au fil du temps, l'espace jurassien a été traversé par diverses frontières linguistiques, religieuses, politiques, qui se sont déplacées au gré des événements, des fédérations et des divisions des populations. Elles ne coïncident avec aucune caractéristique géomorphologique du territoire jurassien. Ce sont les interventions humaines qui, progressivement, ont dessiné un puzzle de voisins régis par des systèmes politiques et culturels différents. Le tracé actuel des frontières est donc le résultat d'un processus long, hésitant, aux épisodes à rebondissements multiples.

Facteur de différenciation, la frontière exprime et traduit des différences politiques et culturelles dont l'ampleur a fluctué au cours des siècles, tout en favorisant une spécialisation des territoires. Mais aujourd'hui, l'heure est à la convergence: des logiques fonctionnelles se sont imposées et développées, en même temps que le statut institutionnel de la frontière est allé s'atténuant, surtout depuis la mise en œuvre des accords bilatéraux instaurant la liberté de circulation des personnes.

## AUD: une agglomération fonctionnelle s'invente

La frontière relie autant qu'elle sépare: nous l'illustrons par deux exemples. Le premier concerne l'Agglomération urbaine du Doubs (AUD). Cette jeune agglomération transfrontalière fédère les villes et localités de La Chaux-de-Fonds et du Locle côté Suisse, de Morteau et de Villers-le-Lac côté France. Cet ensemble fonctionnel d'environ 60'000 habitants est l'un des principaux bassins de production de l'horlogerie suisse, si ce n'est le plus important. Il s'est développé par-dessus la frontière avec une spécialisation de chacune de ses composantes. D'une part, les villes suisses d'altitude du Locle et de La Chaux-de-Fonds sont les sites historiques de production des fleurons de l'industrie horlogère helvétique, rejoints plus récemment par des groupes français du luxe tels que Richemont ou Cartier, qui ont trouvé là un accès au label Swiss made. Après une crise horlogère qui a imposé une mutation structurelle très profonde, ce secteur industriel a connu ces dernières décennies une remarquable croissance, apportant une dynamique nouvelle à la région. D'autre part, les localités françaises de Morteau et de Villers-le-Lac ont

connu une croissance démographique exceptionnelle. Les relations transfrontalières entre les deux croissances, l'une industrielle, l'autre démographique, sont régies en partie par les différences de fiscalité. Le mode d'imposition des entreprises, avec les avantages du Swiss made, favorise l'implantation des entreprises sur le territoire suisse alors qu'il la décourage du côté français. A l'inverse, la fiscalisation des personnes physiques, avec l'attrait des salaires horlogers côté Suisse, favorise la croissance de la population sur le versant français. Autrement dit, un espace fonctionnel existe, dont l'organisation est influencée par la présence de la frontière. Il a ses avantages, mais aussi ses problèmes. Les collectivités publiques françaises voient leur population s'accroître, mais ne bénéficient pas des apports fiscaux nécessaires pour réaliser les équipements et les aménagements correspondants. Et il en va de même des collectivités suisses, dont les apports fiscaux des entreprises ne suffisent pas pour couvrir les frais générés par le développement industriel de la région. Ainsi, en une année, Le Locle a vu son nombre d'emplois s'accroître de plus de mille unités alors que sa population n'enregistrait aucune arrivée nouvelle. Cette situation paradoxale de collectivités publiques en difficulté dans un environnement général de forte croissance économique et démographique est l'un des biais provoqués par la frontière.

Par ailleurs, la spécialisation des espaces – industriel d'un côté, résidentiel de l'autre – se traduit par une mobilité accrue des personnes dans un environnement difficile: altitude, conditions climatiques rudes, infrastructures dégradées, transports publics lacunaires et peu confortables. Autrement dit, pour l'AUD, la frontière est à la fois une ressource, facteur de différenciation profitant aux ménages et aux firmes, mais aussi une source de problèmes majeurs à corriger. A la frontière imperméable d'antan succède une période – de longue durée, espérons-le – d'émergence et de développement d'une agglomération transfrontalière, fonctionnelle, prospère et vivante, capable de conduire des actions suivies et efficaces en matière d'adaptation des réseaux de transport. Mais au-delà, et de manière impérative, il s'agit de prendre en compte les différentiels de développement, en particulier en tentant l'harmonisation des conditions de localisation tant des emplois que des résidents, ou des commerces.

## Une volonté de gouvernance partagée

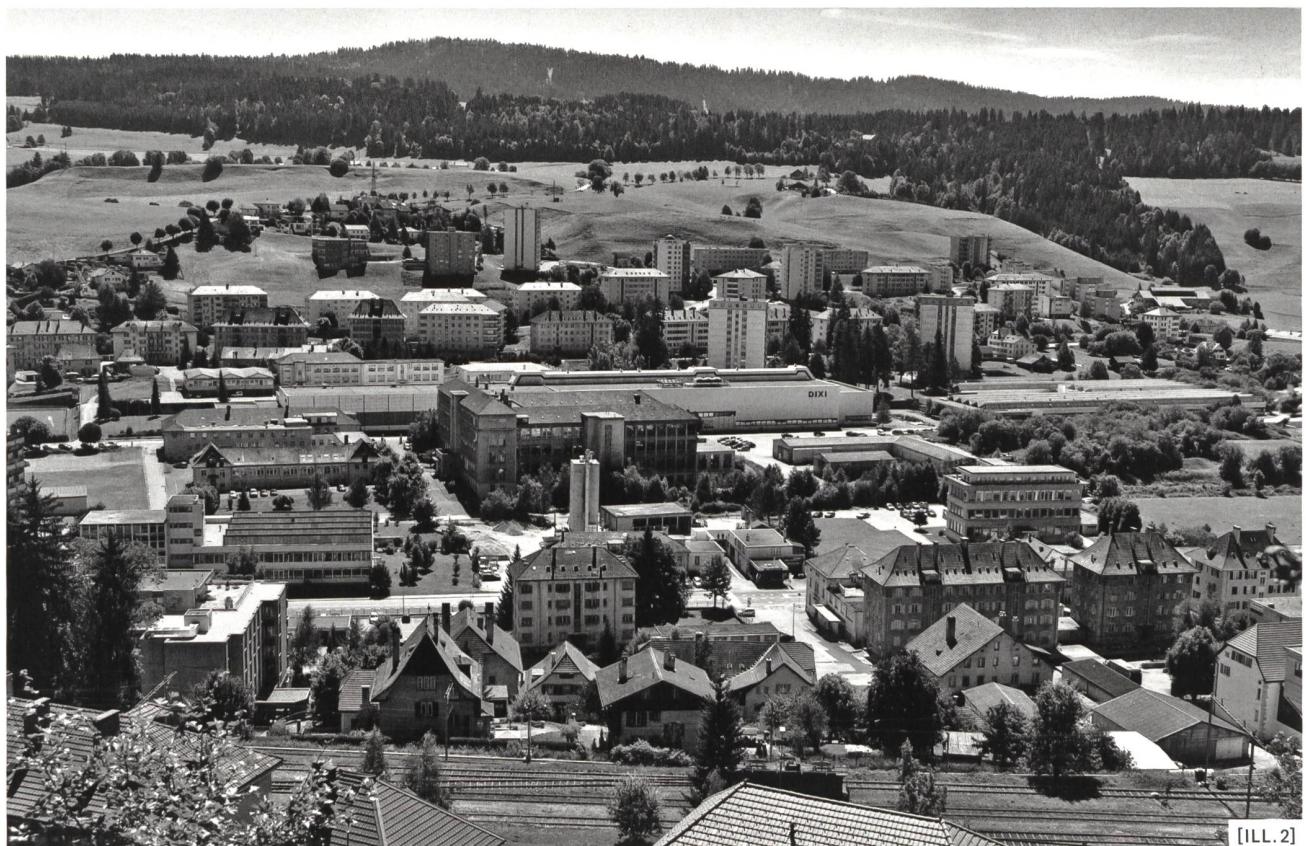
L'agglomération AUD est l'un des deux pôles du Réseau urbain neuchâtelois (RUN), ensemble de 120'000 habitants auquel elle apporte une diversité d'activités et une dimension européenne, ne serait-ce que par son caractère

[ILL.1] Vue de La Chaux-de-Fonds depuis la tour d'Espaçité. (Photo: Emmanuel Urtuzuástegui, 2011)

[ILL.2] Vue du Locle. (Photo: Henri Leuzinger)



[ILL. 1]



[ILL. 2]

transfrontalier. Les axes d'action de l'AUD vont bien au-delà du dossier mobilité. Les collectivités publiques se sont organisées en une association, tirant profit des accords de Karlsruhe pour inventer une gouvernance d'un type nouveau, évidemment partenariale. Pourrait-il en être autrement? Parce que cela est aujourd'hui rendu possible par les orientations politiques nationales, au cœur de l'action publique d'agglomération se trouve l'amélioration des conditions de mobilité dans la perspective d'un renforcement et d'une amélioration des transports publics, une réflexion sur le mode d'urbanisation du territoire d'agglomération, en particulier pour ce qui a trait au développement des centres commerciaux, mais aussi les questions de formation professionnelle ou encore de fiscalité. La problématique fiscale est infiniment délicate et complexe, la marge de manœuvre des collectivités concernées étant très faible, cette compétence appartenant à l'Etat central en France, à la Confédération et aux cantons en Suisse. L'effort principal porte sur la sensibilisation des autorités compétentes en ce domaine. Sans être simple, la question de la formation peut être abordée avec plus de facilité. Il s'agit dans ce cadre, en tenant compte notamment des besoins de l'industrie horlogère, de tirer parti au mieux des différentes et nombreuses institutions formatrices de la région, de manière concertée et coordonnée.

#### Arc jurassien: un schéma des mobilités transfrontalières

Ce que l'AUD vit à l'échelon d'une agglomération, se retrouve à l'échelon de l'ensemble de l'Arc jurassien. La spécialité horlogère en est une des caractéristiques communes principales. La topographie, alliée à une relative imperméabilité de sa frontière, a longtemps freiné la mise en œuvre d'infrastructures de transports performantes.

Or sur ce plan, une révolution est en cours. La mise en service de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône est un événement tardif, mais majeur de l'organisation de l'accessibilité et de la mobilité en Europe. Pour la première fois, une ligne à grande vitesse – pour autant qu'elle soit entièrement réalisée – permettra de relier le nord au sud de l'Europe sans passer par Paris. Elle est susceptible de donner un élan totalement neuf à l'espace jurassien. Le canton du Jura l'a compris depuis longtemps, en visant à développer une liaison en direction de Belfort/Montbéliard par la réactivation du tronçon Delle-Boncourt. Plus récemment, l'institution de coopération transfrontalière Arcjurassien.ch a décidé de mettre en œuvre un schéma des mobilités transfrontalières, prenant en compte l'arrivée de la ligne TGV et faisant suite à la perméabilisation de la frontière. Ce schéma propose des améliorations du système de transports publics et du réseau routier, afin de permettre aux collectivités publiques de saisir les opportunités créées par l'ouverture des frontières. Jusqu'ici, le système des infrastructures lourdes, tant ferrées que routières, s'inscrivait dans le sens des plis jurassiens. Le schéma des mobilités transfrontalières propose de le compléter en ajoutant des franchissements est-ouest, valorisant la perméabilité de la frontière.

#### Vers un avenir responsable

Ces quelques lignes tentent d'illustrer l'engagement de collectivités publiques voisines de part et d'autre d'une frontière, pour la prise en main et la gestion de leur avenir commun. Tout n'est pas simple, mais il existe une réelle possibilité et volonté d'anticiper plutôt que de subir. Les collectivités publiques, à chacun de leur niveau, s'engagent, tirant parti des expériences menées ailleurs et de leur réalité propre.

---

#### CONTACT

b.woeffray@urbaplan.ch

---

#### ZUSAMMENFASSUNG *Im französisch-schweizerischen Jura werden die Weichen neu gestellt*

*Die städtische Agglomeration am Doubs (AUD, Agglomération urbaine du Doubs) vereinigt die Schweizer Region La Chaux-de-Fonds und Le Locle und das französische Gebiet von Villers-le-Lac bis Morteau. Dieser funktionale Raum mit ungefähr 60'000 Einwohnern ist eines der wichtigsten Zentren der Schweizer Uhrenindustrie. Nach einer Krise mit tiefgreifenden strukturellen Veränderungen verzeichnete diese Branche in den letzten Jahrzehnten ein bemerkenswertes Wachstum. Die grenzübergreifenden Beziehungen sind teilweise von den unterschiedlichen Steuergesetzen bestimmt. So ist es für ein Unternehmen steuertechnisch interessanter, sich in der Schweiz niederzulassen, dafür wächst auf der französischen Seite die Wohnbevölkerung. Diese örtlichen Ausprägungen – Industrie auf der einen, Wohnen auf der andern Seite – führen zu erhöhtem Personenverkehr in einem schwierigen Umfeld (Höhe, rauе klimatische Bedingungen, heruntergekommene Infrastrukturen, mangelhafter öffentlicher Verkehr). Im Umfeld dieser Probleme, entsteht eine erfolgreiche, lebendige grenzübergreifende Agglomeration, die sich darum bemüht, das Verkehrsnetz mit effizienten Massnahmen zu verbessern und die Niederlassungsbedingungen für Arbeitsplätze, Einwohner und Handel zu harmonisieren. Was sich in der AUD abspielt, findet man im gesamten Jurabogen wieder. Topografie und Grenze bremsten dort lange Zeit die Realisierung von leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen. Diesbezüglich ist nun eine Revolution im Gange: Die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitslinie Rhein-Rhone ist ein wichtiges Ereignis mit dem Potenzial, der Region ganz neuen Schwung zu verleihen. So beabsichtigt der Kanton Jura, durch die Reaktivierung des Abschnitts Delle-Boncourt eine Verbindung Richtung Belfort/Montbéliard zu schaffen, und die Institution für grenzübergreifende Zusammenarbeit, Arcjurassien.ch, hat kürzlich beschlossen, ein grenzüberschreitendes Mobilitätsleitbild zu erarbeiten, das sich die zukünftige TGV-Linie und die durchlässigeren Grenzen zu Nutzen macht.*