

## Développer les liaisons ferroviaires transfrontalières dans l'Arc jurassien

### Sommaire

Synthèse	Page 1
L'Arc jurassien franco-suisse	Page 2
Des défis environnementaux et ferroviaires dans chacun des deux pays	Page 3
Donner sa juste place à l'Arc jurassien dans les réponses aux défis environnementaux : améliorer les trois liaisons ferroviaires transfrontalières ou <i>transjurassiennes</i>	Page 5
Des précisions sur les enjeux inhérents à chacune des trois liaisons	Page 5
Cartographie & Le RVAJ et le PMCFC en quelques mots	Page 7

### Synthèse du document

L'Arc jurassien franco-suisse présente une intensité de flux qui reflètent ses dynamiques territoriales : réseaux de villes, pôles de formation, de recherche et de savoir-faire, tourisme et patrimoines... Il reste pourtant mal identifié par les centres de décision, d'autant qu'il est bordé de métropoles internationales qui produisent à son encontre des *effets de contournement*. Ces derniers sont particulièrement ressentis en termes de mobilités ferroviaires transfrontalières.

En Suisse comme en France, les autorités nationales, régionales ou cantonales ont fixé des objectifs ambitieux pour pallier les problèmes climatiques, énergétiques et environnementaux. Elles les ont traduits fortement dans les mobilités et les transports, donnant une place importante au développement ferroviaire.

Or, l'Arc jurassien est doté de trois liaisons ferroviaires transfrontalières qui représentent autant d'enjeux en termes de développement des mobilités durables, à condition d'assurer la qualité et l'attractivité de l'offre et un usage optimal du train : au nord l'axe Paris-Vesoul-Belfort-Delle-Porrentruy-Delémont-Bienne ; au centre la ligne des Horlogers de Besançon à La Chaux-de-Fonds ; au sud une liaison formant un « Y » Dole-Mouchard-Frasne vers Neuchâtel (*via* Pontarlier et Val-de-Travers) et vers Lausanne (*via* Vallorbe). La qualité, qui nécessite des moyens suffisants, repose sur des infrastructures en bon état et performantes, sur une desserte et des horaires adaptés, sur une information et une communication pertinentes.

Sur l'axe nord, la résorption de « l'effet de rupture » France/Suisse est la clé du problème, une plus grande continuité des circulations doit être assurée à Delle et au niveau de Belfort dans la liaison de/vers Paris. Adaptation des horaires et correspondances sont à améliorer, ainsi que l'information.

Sur la ligne des Horlogers, l'enjeu est d'assurer la 2<sup>e</sup> phase de travaux en 2024, d'améliorer la capacité du matériel roulant et, en termes de service, d'adapter les horaires aux besoins et d'informer.

Sur le « Y de Frasne », la revitalisation de l'infrastructure doit être assurée d'urgence aussi bien sur les tronçons situés en France que dans le Val-de-Travers, en Suisse. Au-delà, plusieurs points d'amélioration subsistent : le matériel roulant, le niveau de desserte et la communication.

## 1. L'Arc jurassien franco-suisse

### Un espace en dynamique, porté par des atouts spécifiques

L'Arc jurassien franco-suisse présente une cohérence. En témoignent les flux de travailleurs frontaliers, mais pas seulement. C'est aussi un espace doté de marqueurs spécifiques et d'atouts singuliers.

*Un espace animé par sa population.* L'Arc jurassien franco-suisse dispose d'un poids démographique significatif : 1 760 000 habitants. Il s'agit aux 2/3 de jeunes et d'actifs (15-64 ans). Cette population, malgré la frontière, partage un sentiment d'appartenance nourri des flux d'étude, de travail, de loisirs et de tourisme de proximité. Il est également encouragé par les institutions qui œuvrent à développer les échanges. Le contexte est propice : l'espace jurassien est structuré par un réseau de villes petites et moyennes aux caractéristiques remarquablement similaires de part et d'autre de la frontière.

*Des savoir-faire à la vitalité économique.* L'Arc jurassien bénéficie d'un dynamisme économique fondé sur des savoir-faire d'excellence et, au-delà, d'une « communauté de savoir-faire », avec les chaînes de valeur qu'elle génère. L'emblème en est le savoir-faire horloger et sa reconnaissance par l'UNESCO. Plus largement, l'ensemble des activités du *cluster de la précision*, de micromécanique, de microtechniques, de mesure et de sciences de l'ingénierie offre un tissu économique à vocation internationale. Son industrie est en effet tournée vers l'exportation. Cette dimension n'ignore pas le fort ancrage local de cette économie dans laquelle priment l'inventivité et l'entrepreneuriat, tels qu'initiés par les *artisans entrepreneurs*. Enfin, en termes de perspectives, une étude remise début 2022 à Arcjurassien.org a permis de constater que les entreprises du territoire tablent pour la plupart sur un développement de l'emploi ; malgré le contexte inhérent à la guerre en Ukraine, cette tendance correspond à la volonté de soutien au secteur industriel affichée par les pouvoirs publics.

*Un territoire fertile et apprenant.* La vie socio-économique de l'Arc jurassien franco-suisse est nourrie par des composantes assurant une certaine effervescence. Ce sont d'abord les établissements de recherche et d'enseignement supérieur, réunis au sein de la Communauté du savoir, mais aussi un tissu d'établissements secondaires et de formation professionnelle. Leur dynamisme s'incarne dans les flux, les échanges, les mobilités qu'il génère. L'OSTAJ a recensé 78 000 étudiants dans l'Arc jurassien en 2018, plus d'un tiers dans une formation de type Sciences et techniques, en lien avec la vocation industrielle du territoire. Mais l'identité de l'Arc jurassien franco-suisse comme *territoire fertile* ne s'arrête pas là. Elle réside également dans l'inclination des acteurs à créer des synergies entre eux et entre secteurs d'activités. Le programme Interreg France-Suisse, qui existe depuis plus de 30 ans, favorise - en même temps qu'il en est le reflet - ce fort dynamisme transfrontalier. Le *marathon de la santé (Hacking health)* initié à Besançon donne lieu maintenant à une coopération franco-suisse et internationale. Des espaces de travail collaboratif ou *tiers-lieux* se développent des deux côtés de la frontière. En somme, ce territoire s'empare d'outils qui permettent de susciter des dynamiques sociales, économiques et environnementales, en appui sur la culture héritée de ses modes d'organisation des activités économiques.

*De la qualité patrimoniale à la qualité de vie.* L'organisation en réseau de villes moyennes et petites, imbriquant urbain et rural, est propice à une qualité résidentielle. L'épine dorsale en est le Massif jurassien, peu élevé et accessible, entouré de piémonts également à valeur ajoutée environnementale. Ceci offre un milieu propice au sport nature et au tourisme durable. La prégnance des milieux forestiers, enjeu clé de la biodiversité et du climat (transfert d'humidité, évapotranspiration...), distingue également l'Arc jurassien, valorisé par l'économie du bois. Enfin, l'essor de parcs naturels complète cette lecture d'un patrimoine naturel et culturel spécifique, lui aussi enjeu d'attractivité, avec côté suisse trois parcs et côté français deux parcs naturels régionaux.

*Une dynamique territoriale.* Deux réseaux de villes et agglomérations portent le présent texte : le Pôle métropolitain Centre Franche-Comté (PMCF) côté français et le Réseau des villes de l'Arc jurassien (RVAJ) côté suisse. Ils sont le reflet d'une dynamique territoriale et d'une ouverture à la coopération.

Chacun vient d'élaborer un document stratégique qui traduit une volonté politique d'anticiper les mutations auxquelles contraint le défi des transitions écologiques, économiques et sociales : Vision stratégique pour l'Arc jurassien 2040 (RVAJ, avec [arcjurassien.ch](http://arcjurassien.ch)) ; Stratégie du Centre Franche-Comté à horizon 2027 (PMCF). Les convergences sont réelles entre ces deux stratégies territoriales, sans doute sous l'effet des caractéristiques communes énoncées précédemment. Elles s'illustrent dans une nouvelle approche de l'espace, la recherche d'une attractivité puisant dans la qualité territoriale, une volonté de décloisonnement socio-économique, la recherche de nouveaux débouchés pour les savoir-faire. Cette parenté stratégique hérite aussi des coopérations qu'incarne aujourd'hui la plateforme de coopération transfrontalière [Arcjurassien.org](http://Arcjurassien.org).

### **Un espace pourtant mal identifié et sous-estimé**

L'Arc jurassien franco-suisse est bordé par deux métropoles internationales : Bâle et Genève. Les deux ensembles qui le constituent, en France et en Suisse, sont situés aux franges de leur territoire national. Ainsi, de part et d'autre, les villes et territoires sont objectivement et subjectivement éloignés des centres de décision et en risque de marginalisation par rapport aux développements métropolitains de Bâle, Genève, Berne, Lyon, Strasbourg... Industriel, créatif, inventif, porteur de savoir-faire reconnus, doté d'une identité et de patrimoines distinctifs, l'espace jurassien n'existe pas vraiment « sur la carte » des décideurs. Le phénomène de métropolisation, au profit de métropoles internationales, se traduit sur le plan des mobilités ferroviaires par un effet de *contournement* de l'Arc jurassien.

## **2. Des défis environnementaux et ferroviaires dans chacun des deux pays**

Côté français, une étude Météo France/INSEE publiée en août 2022 montre que la Bourgogne-Franche-Comté figure parmi les trois régions françaises qui seront les plus impactées par le changement climatique d'ici 2050, en particulier dans le Doubs, le Jura, le Territoire de Belfort et la moitié est de la Haute-Saône. La loi Climat et résilience d'août 2021 appelle une transformation de la société qui ancre l'écologie dans le modèle de développement. Elle réoriente la façon de se déplacer, de se chauffer, de gérer les déchets... Elle vise également à *décarboner* l'économie. La Stratégie nationale bas carbone fixe un objectif de neutralité carbone en 2050. Elle s'inscrit dans l'action internationale impulsée avec l'Accord de Paris. En Bourgogne-Franche-Comté, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est en cours de modification pour approfondir sa prise en compte des défis environnementaux, en intégrant les dispositions de la loi Climat et résilience.

Dans le secteur des mobilités, la Loi Climat et résilience vise une augmentation de la part du transport ferroviaire de voyageurs à hauteur de 17 % d'ici 2030 et à 42 % en 2050. La SNCF a répondu à ces ambitions en annonçant un objectif de doublement du trafic ferroviaire de voyageurs dans les années 2030, sans préciser comment y parvenir. L'un des vecteurs ciblés par l'Etat porte sur la réhabilitation des « petites lignes ferroviaires » qui assurent la desserte fine des territoires. La Région Bourgogne-Franche-Comté a signé un protocole avec l'État sur le financement de travaux sur 644 km de petites lignes ferroviaires d'ici 2030. 14 lignes seraient concernées, dont Besançon-Morteau-Le Locle, Frasne-Pontarlier-Les Verrières et Belfort-Delle.

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) a quant à elle fixé la stratégie et la programmation de l'Etat dans les transports pour 2019-2037 :

- . Réduire les inégalités territoriales, renforcer l'accessibilité des villes moyennes et petites aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes ;
- . Renforcer les offres de *déplacements du quotidien*, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux, remédier à la saturation des villes en améliorant leurs accès ;
- . Accélérer la transition énergétique par un rééquilibrage au profit des modes les moins polluants : ferroviaire, fluvial, transports en commun, modes actifs.

Début 2022, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), placé auprès du ministre des Transports, a préconisé de passer des *mobilités du quotidien*, affirmées par la LOM, aux *mobilités de la vie* : l'objectif est de tenir compte également de l'importance des déplacements de moyenne et longue distance. L'accélération de grands projets ferroviaires interurbains a concrétisé cet enrichissement des priorités définies par la LOM.

Côté suisse, le Conseil fédéral s'est fixé comme objectif d'équilibrer le bilan des gaz à effet de serre de la Suisse d'ici à 2050. Pour atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050, il convient de réduire par tous les moyens les émissions générées, et notamment dans le secteur des transports. Ces objectifs se retrouvent par ailleurs dans les stratégies climatiques cantonales, lesquelles contiennent toutes un volet dédié aux mobilités.

Au niveau des Cantons de l'Arc jurassien, plusieurs documents stratégiques ont été élaborés en vue de répondre à la fois à la demande croissante en transports publics et aux enjeux climatiques. Dans le plan climat vaudois, le premier domaine d'action concerne la mobilité, avec l'objectif de mettre en place une politique active de report modal. Cela passe par le développement de « l'offre ferroviaire régionale » ou encore de « l'offre ferroviaire internationale comme alternative à l'offre de l'aviation civile ». À Neuchâtel, la stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 » vise à rapprocher les régions et les agglomérations du canton. Les mesures transfrontalières concernent essentiellement la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Le Col-des-Roches, avec comme objectifs à 2030 : 1) l'électrification de la ligne des Horlogers, 2) la cadence à la demi-heure des trains transfrontaliers entre Morteau et La Chaux-de-Fonds, 3) une mise à disposition d'une offre de transports publics attractive et un encouragement à son utilisation et 4) le maintien du dynamisme économique et industriel et une amélioration de la mobilité des travailleurs pendulaires.

Dans le Canton du Jura, les principes du développement ferroviaire à long terme sont précisés dans la Conception directrice des transports publics (ci-après : CDTP). Parmi ses principes, la CDTP précise vouloir « assurer une connexion de qualité du Jura avec les régions voisines et avec l'offre (inter)nationale » (principe n°5) et « faciliter la coopération avec les régions voisines » (principe n°11). Ces principes se déclinent en objectifs, parmi lesquels figurent le développement des liaisons structurantes vers les 4 pôles voisins, dont Belfort (objectif n°14) et un rabattement efficace sur les nœuds TGV et Grandes Lignes (objectif n°15), l'intégration des solutions pour les frontaliers (objectif n°16), la poursuite de l'intégration supra-cantonale et transfrontalière de la politique tarifaire (objectif n°36) ou encore la mise en place de structures de coopération pour le développement de liaisons transfrontalières (objectif n°37). À la CDTP s'ajoute le projet « Convergence 2026 » qui vise spécifiquement à améliorer l'attractivité de la ligne ferroviaire Belfort – Delle – Delémont. D'importants changements interviendront en effet en France comme en Suisse dès la mise en place de l'horaire 2026<sup>1</sup>. Avec le projet « Convergence 2026 », l'objectif général est d'améliorer l'offre ferroviaire entre Belfort et Delémont, avec notamment une circulation sans changement entre ces deux villes.

S'il n'est pas un canton frontalier, le Canton de Berne est également concerné par les liaisons ferroviaires entre la France et la Suisse. La Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) mentionne ainsi une augmentation marquée du nombre de frontaliers dans le Jura bernois et la région de Bienne. Au niveau ferroviaire, la ville de Bienne et le Jura bernois sont ainsi impactés par la ligne des Horlogers et par la liaison Belfort – Bienne, réouverte fin 2018. Par ailleurs, le projet Interreg « BIENBEL » a pour objectif de mettre en place des actions de promotion pour l'utilisation de la ligne Belfort – Bienne. Il a ainsi vocation à encourager les populations (travailleurs frontaliers et autres usagers quotidiens ou ponctuels) à utiliser la ligne TGV et les transports publics régionaux entre la France et la Suisse.

---

<sup>1</sup> Cette date correspond à une double échéance. Du côté français, elle coïncide avec l'échéance de la convention TER Bourgogne-Franche-Comté 2018-2025 et, du côté suisse, elle correspond à une modification des conditions d'exploitation sur la ligne ferroviaire Bâle – Delémont – Bienne et par conséquent l'ouverture de nouvelles perspectives pour le tronçon Delémont – Porrentruy – Delle.

### **3. Donner sa juste place à l'Arc jurassien dans les réponses aux défis environnementaux : améliorer les trois liaisons ferroviaires transfrontalières ou *transjurassiennes***

Trois liaisons ferroviaires irriguent l'Arc jurassien franco-suisse et nécessitent d'être développées :

- . Le « Y » Dole-Mouchard-Frasne vers Neuchâtel (*via* Pontarlier et Val-de-Travers) et vers Lausanne (*via* Vallorbe) ;
- . La Ligne des Horlogers Besançon - La Chaux-de-Fonds ;
- . L'axe Paris-Vesoul-Belfort-Delle-Porrentruy-Delémont-Bienne.

#### **Leur intérêt, leurs atouts**

Ces trois liaisons ferroviaires présentent un intérêt socio-économique, elles constituent un levier de la lutte contre le dérèglement climatique dans un Arc jurassien en dynamique de développement en termes de population et d'emploi. Des entreprises se sont implantées dans les aires d'influence de ces lignes ferroviaires et de leurs gares. Les flux frontaliers concernent non seulement la bordure franco-suisse, mais aussi les agglomérations situées à une distance plus grande de la frontière, telles que Besançon, Vesoul, Dole, Lons-le-Saunier, Bienne ou Neuchâtel.

D'autres facteurs sont porteurs d'un développement de ces trois liaisons :

- . Essor d'un tourisme durable liant urbain et rural : itinérance, loisirs de plein air, parcs naturels...
- . Essor d'un tourisme urbain et commercial dans les villes desservies par le train, en transfrontalier ;
- . Existence de flux liés à la santé : déplacements vers les hôpitaux ou vers d'autres pôles de santé ;
- . Prégnance des flux domicile-école générant un effet de *rabattement* de jeunes usagers vers les gares.

Ces phénomènes, liés aux réalités vécues par les populations et les acteurs économiques, représentent autant d'usages potentiels. Ils trouvent un écho dans les orientations des politiques publiques des deux côtés de la frontière, telles qu'énoncé précédemment : Loi Climat et résilience, SRADDET BFC, Plans climat cantonaux, Neuchâtel Mobilité 2030, CDTP, CRTU...

#### **La qualité, un enjeu pour favoriser l'usage du train**

Sur les trois liaisons transfrontalières, il y a clairement nécessité d'une qualité de l'offre ferroviaire permettant une réelle attractivité du train. Trop souvent encore, des usagers (salariés, lycéens, étudiants...) témoignent de dysfonctionnements engendrant des retards difficiles à assumer : respect des horaires de cours, de travail... Répondre à cette situation suppose d'agir à trois niveaux :

- . Infrastructures ferroviaires, leur amélioration passe par des investissements significatifs ;
  - . Service, il intègre la desserte (fréquence, horaires adaptés, etc.), la promotion, l'information ;
  - . Concertation entre gouvernance ferroviaire et territoires (agglomérations, villes, usagers...).
- Globalement, il importe qu'il y ait adéquation entre moyens et politiques affichées.

#### **Des précisions sur les enjeux inhérents à chacune des trois liaisons**

##### **L'axe nord**

Il s'agit de l'axe reliant Paris à Belfort *via* Vesoul et Belfort-Delle-Porrentruy-Delémont-Bienne.

*Infrastructure.* La ligne Belfort-Delle a été ré-ouverte en décembre 2018 (électrifiée). Depuis, elle assure le lien avec la ligne CFF Delle-Delémont (et, plus loin en Suisse, Bienne). Sa problématique transfrontalière doit être appréhendée dans sa relation avec la ligne qui relie Paris à Belfort *via* Vesoul.

*Service.* Il y a un « effet de rupture » entre les réseaux français et suisse, entre la polarité belfortaine et la polarité Porrentruy-Delémont. Ceci se traduit par un problème de correspondances sur ce tronçon franco-suisse d'une soixantaine de kilomètres. Il en résulte une fréquentation qui n'est pas à la hauteur des attentes et des potentialités. Il y a un enjeu de coordination des offres et d'adaptation des horaires. Considérée à une échelle plus large, cette problématique de coordination doit s'étendre aux dessertes de la liaison Paris-Belfort. L'évolution de l'offre sur cette dernière est négative et complique les

correspondances. Des difficultés existent sur la liaison Paris-Belfort (Mulhouse). L'infrastructure est sous-utilisée. L'Etat français s'en désengage. Le débat ne peut pas rester au niveau des régions (Grand Est en assure la gestion, BFC y est associée). L'intérêt national et international de cette ligne, auparavant classée Train d'équilibre du territoire (grande échelle), est à remettre à l'ordre du jour.

### **La Ligne des Horlogers, Besançon - La Chaux-de-Fonds**

Cet axe relie l'une des deux principales villes de Bourgogne-Franche-Comté (université, centre hospitalier régional, TGV...) avec le nœud ferroviaire de La Chaux-de-Fonds qui ouvre sur plusieurs lignes ferroviaires et cantons en Suisse : Neuchâtel et la ligne du pied du Jura, les Franches-Montagnes... A moyen terme, d'importants moyens seront investis dans la liaison directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

*Infrastructure.* La Ligne des Horlogers fait l'objet de 2020 à 2025 d'une importante remise à niveau (voies, ouvrages d'art...). Ceci a répondu au départ à un enjeu de survie de la ligne (notamment dans sa partie centrale) et de revitalisation de gares. Ces travaux n'engendrent pas de relèvement de vitesse. Ils s'accompagnent d'une évolution du matériel roulant, qui reste toutefois thermique (diesel).

*Service.* L'enjeu se situe à un double niveau : ajuster l'offre (cadencement, matériel capacitaire, énergie...) ; adapter les horaires. L'offre actuelle reste peu concurrentielle face à la route, d'où un problème d'attractivité ferroviaire. S'y ajoute une perte de correspondance directe avec la gare TGV de Besançon.

Un autre problème se pose, la communication, selon un double enjeu : promouvoir la ligne (inciter à l'usage du train) ; informer (horaires, retards, etc.). Une action concertée entre gouvernance ferroviaire et territoires/villes est nécessaire pour améliorer cette communication envers les usagers et envers les habitants. Les « territoires de la Ligne » ont entrepris de se mobiliser pour agir sur ce plan. Concernant les travaux prévus en 2024, faisant suite à une 1<sup>ère</sup> phase de revitalisation des infrastructures, il apparaîtrait que le financement de l'Etat français fasse l'objet d'une réflexion et ne soit donc pas acquis. Enfin, un enjeu lié réside dans le renouvellement du matériel roulant afin de transporter davantage d'usagers et éviter ainsi les problèmes posés lors des pics de fréquentation.

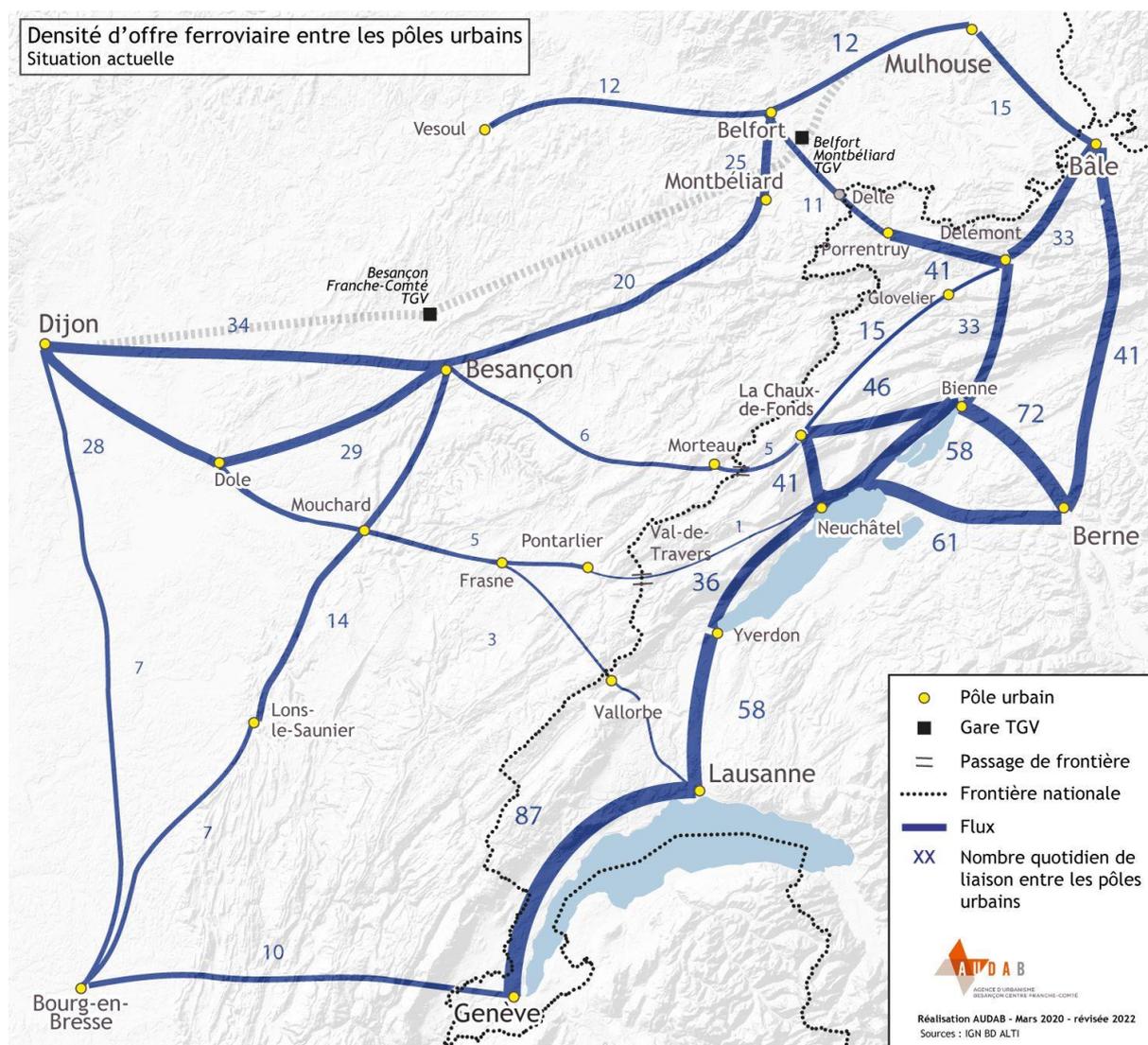
### **L'axe du « Y de Frasne »**

Cet axe a comme particularité, venant de Dole et Mouchard, de se scinder à Frasne : une branche vers Pontarlier, Val-de-Travers et Neuchâtel ; une branche vers Vallorbe et Lausanne. Le nœud ferroviaire de Mouchard assure un lien de ce « Y » vers le sud (Lons-le-Saunier puis Bourg-en-Bresse et Lyon) et vers le nord (Besançon, Nord Franche-Comté, Strasbourg).

*Infrastructure.* Cette liaison est électrifiée, contrairement à la Ligne des Horlogers. Comme cette dernière, son existence est à appréhender en regard d'itinéraires routiers transfrontaliers saturés. Cette ligne ne fait pas pour l'instant l'objet de travaux sur l'infrastructure. Pourtant se pose un enjeu de remise à niveau du tronçon Pontarlier - Val-de-Travers. Plus largement, l'ensemble de l'axe Dole-Frasne-Pontarlier-Neuchâtel pose problème, ainsi que la liaison vers Lausanne. Le besoin de revitalisation de l'infrastructure est manifeste sur les tronçons français et dans le Val-de-Travers. Il engendre une nécessité de financements à la hauteur des problèmes observés.

*Service.* L'offre TGV sur cette ligne a subi un net repli ces dernières années au profit des liaisons internationales par Bâle et Genève. Concernant le TER, cet « itinéraire transfrontalier jurassien » est à promouvoir face aux flux croissants par Bâle et Genève. L'offre ferroviaire transfrontalière par le Massif jurassien reste trop limitée, notamment en raison de la faible capacité du matériel roulant. La liaison Frasne-Neuchâtel est à consolider, avec un enjeu de maintien du financement de la Région Bourgogne-Franche-Comté et des Cantons suisses concernés. L'arrêt de Frasne, nœud ferroviaire, est menacé. Le risque à terme est celui d'une liaison Lyria Paris-Dijon-Lausanne sans arrêt dans l'Arc jurassien. Il existe par ailleurs une tentation de recourir davantage aux services par autocar : cette option se heurte de fait au manque de conducteurs, d'où une dégradation de l'offre globale de transports en commun.

## Les liaisons ferroviaires de l'Arc jurassien, AUDAB



**Le Réseau des villes de l'Arc jurassien (RVAJ)** regroupe 14 communes réparties sur l'ensemble de l'Arc jurassien suisse : Bienne, Delémont, La Chaux-de-Fonds, La Neuveville, Le Chenit, Moutier, Neuchâtel, Orbe, Sainte-Croix, Saint-Imier, Tavannes, Tramelan, Val-de-Travers, Yverdon-les-Bains. Constitué en association, il vise à faire de l'Arc jurassien une région économique et culturelle forte et unie, indépendamment des frontières politiques.

**Le Pôle métropolitain Centre Franche-Comté** réunit 6 intercommunalités : Grand Besançon Métropole, Grand Dole, Espace Communautaire Lons Agglomération, Vesoul Agglomération, Grand Pontarlier, Val de Morteau. Constitué en syndicat mixte, il agit en réseau de territoires pour l'attractivité, le développement d'activités et la transition écologique.

Contacts : [info@rvaj.ch](mailto:info@rvaj.ch) & [pole.centrefc@grandbesancon.fr](mailto:pole.centrefc@grandbesancon.fr)