

Porrentruy, d'un siècle à l'autre ou la permanence de certaines problématiques

Autor(en): **Chevillat, Jean-Claude**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **117 (1991)**

Heft 24

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77674>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Porrentruy: d'un siècle à l'autre ou la permanence de certaines problématiques

Si pour beaucoup, Porrentruy est une petite cité de quelque 7000 habitants et la deuxième ville du canton du Jura, peu de gens connaissent son passé de cité impériale qui lui a permis de se doter d'atours traditionnellement réservés à de grandes capitales.

PAR JEAN-CLAUDE CHEVILLAT,
PORRENTUUY

Le propos de ce texte est double. Tout d'abord, faire partager l'attrait architectural qu'exerce ce joyau méconnu et un peu à l'écart de la Suisse. Ensuite, saisir l'occasion rare de disposer d'une forte structuration urbaine à si petite échelle pour dégager quelques principes généraux liés au développement qu'induisent les voies de communications sur l'espace des villes.

Si la construction de la route nationale N16, ou Transjurane, va nous permettre d'émettre certaines suppositions sur le devenir de la ville, on ne saurait faire abstraction, dans cette réflexion, d'un phénomène similaire survenu il y a plus d'un siècle, à savoir le passage de l'Orient-Express à Porrentruy.

Pour mieux comprendre les rapports subtils qui lient la morphologie remarquable de la capitale de l'Ajoie à l'histoire du lieu, une description sommaire de la ville s'impose.

Porrentruy se décompose en trois zones principales, bien distinctes, en fonction de périodes différentes d'expansion dans l'espace et dans le temps. Chacune d'elles sera traitée en isolant les caractéristiques nécessaires à notre propos, de manière subjective et dirigée.

Le noyau historique ou les fastes d'une capitale d'Etat

Le noyau historique de Porrentruy est une composition remarquable qui s'étend entre le château et l'ancien collège des Jésuites. La ville ancienne est construite sur le modèle médiéval zähringien des villes du Plateau suisse. Sa particularité réside dans la position de verrou qu'elle exerce d'est en ouest, tout en tirant merveilleusement parti, à fin défensive, de la topographie du site.

De la silhouette du centre historique, on reconnaît d'abord les extrémités, situées chacune en promontoire. Le point le plus haut étant le lieu du pouvoir, à savoir le château des princes-évêques. L'ensemble de la ville est bâti le long de deux voiries reliant les têtes susmentionnées du nord au sud. Les axes principaux sont coupés par des voiries transversales sectionnant l'ensemble de la composition en tranches qui, mises en rapport, forment ce qu'il est convenu d'appeler, en langage mathématique, une progression géométrique de second ordre (fig. 1). Ces voiries transversales permettent de traverser, selon une direction unique, la ville d'est en ouest.

Dès 1528, les princes-évêques de Bâle, fuyant la Réforme qui avait gagné leur ville, vinrent s'établir à Porrentruy et en firent une capitale d'Etat. De cette période subsistent quelques bâtiments remarquables tels que l'Hôtel des Halles, le collège des Jésuites, qui connut en son temps une renommée européenne, ainsi que des hôtels particuliers appartenant aux conseillers des princes d'antan.

La vieille ville fut pendant très longtemps l'espace unique et remarquable dans lequel se développèrent les activités de bâtisseurs des princes-évêques. Sa qualité de capitale lui permit en outre d'acquérir une prestance et un rayonnement peu en rapport avec son échelle.

La Révolution française mit fin à l'existence de l'Evêché de Bâle en tant qu'Etat, et le Traité de Vienne de 1815 rattacha Porrentruy au canton de Berne et à la Suisse. La ville, reléguée au rang de préfecture, connut alors ce que l'on peut appeler sa première traversée du désert.

L'âge d'or de la fin du XIX^e siècle

A la fin du XIX^e siècle, avec la venue du chemin de fer et le passage de la ligne Paris-Milan-Istanbul, la ville connut un deuxième essor. Ce dernier lui permit d'accomplir un développement important et cohérent vers le nord-est, en fonction de tracés préexistants et de l'implantation de la gare. La fin de la Première Guerre mondiale ayant rendu l'Alsace à la France, la

ligne Paris-Milan fut alors déplacée sur Bâle, proche métropole. Ce fut la fin d'une période faste liée au développement induit par cette voie de communication. L'absence d'un pôle de développement frontalier, liée à l'incertitude de l'appartenance territoriale de la trouée de Belfort (la France se situe à environ 12 km) contribua également à la stagnation de Porrentruy comme centre d'activité. Ici commence la deuxième période sombre du développement bruntrutain.

De la prédominance de la propriété individuelle

Depuis 1900, la ville continue de s'étendre sans pour autant développer ses activités et sa population. Ce troisième stade d'urbanisation se caractérise par un doublement de l'emprise au sol, tout en conservant strictement la même quantité d'habitants.

Des efforts de planification furent toutefois entrepris (plan d'extension pour une ville de 15000 habitants par A. Bodmer, 1948), mais ne débouchèrent, dans les faits, sur rien de concret. La manière de construire du siècle actuel correspond plus à un remplissage au coup par coup, selon les espaces vacants à disposition dans la périphérie urbaine, qu'à de réelles stratégies de développement, telles que celles qui avaient constitué la morphologie urbaine de Porrentruy jusqu'alors. En perdant sa qualité de capitale d'Etat, puis de ville étape de l'Orient-Express, Porrentruy perdait également ses illusions de grande dame.

Depuis les années soixante, Porrentruy n'échappe pas au phénomène bien connu de la « zone villas ». C'est d'ailleurs principalement ce type d'affectation qui est à l'origine de l'étalement actuel de la cité. A cause de la topographie légèrement vallonnée du site, la ville se trouve actuellement prise en étau par des tissus peu denses, composés de propriétés privées et pratiquement étanches à toute tentative de nouvelles traversées venant du centre. Ce phénomène de ceinture rigide provoque également le déplacement de nouveaux bâtiments institutionnels en périphérie, générant un trafic pendulaire qui occasionne un conflit majeur avec le verrou formé par la structure historique.

L'étude de l'histoire comme réponse aux problématiques actuelles

L'accroissement actuel de la ville et l'inventaire des projets à l'étude ou en voie de construction dans la région, permettent de dégager « objectivement » quelques certitudes quant à l'avenir proche de la cité.

La construction de la route nationale N16 ainsi qu'une inévitable ouverture de la Suisse vers l'Europe, placent Porrentruy dans une situation favorable à un développement fort et rapide. Cela est d'autant plus crédible que la région dispose - n'ayant pas ou peu participé au développement urbain qu'a connu la Suisse depuis les années cinquante - d'un potentiel d'espaces constructibles intéressant du point de vue économique, du moins pour l'instant.

Si l'urbanisation « baroque » de la fin du siècle dernier s'est opérée sous l'effet de l'impulsion créée par l'introduction d'un axe de communication (voie de chemin de fer), elle a toutefois bénéficié d'une vitesse de construction et de fréquences d'échanges relativement lentes liées à ce mode de transport. Cela permet, entre autres, de concevoir une vision de développement basée sur le long terme.

La question fondamentale à laquelle nous tenterons de répondre est de savoir si l'introduction d'un nouvel axe de communication favorisant des échanges rapides et à fréquences élevées peut encore permettre à une ville de la taille de Porrentruy de maîtriser un développement prévisible à court terme. Par analogie, cette question peut également être applicable à Delémont, l'autre ville du canton.

Une des composantes de la réponse est perceptible dans l'étude des permanences - ou du « genius loci » - présentes dans le site depuis la fondation de la ville et jusqu'à la fin du XIX^e siècle. La période charnière qui nous intéresse plus particulièrement se situe au début de l'extension du XIX^e siècle. L'agrandissement de la ville s'effectue alors à partir d'un système fini et autonome, sur un territoire pratiquement vide.

Urbanisation de la fin du XIX^e siècle : la gare et son influence dans la composition urbaine

A l'époque, l'actuel chemin de la Gare et la rue de Lorette formaient une seule entité qui servait d'accès à un chemin de croix menant les fidèles à travers champs depuis les fossés de la ville médiévale, sis sous l'église Saint-Pierre, à la chapelle de Notre-Dame de Lorette, au pied d'une colline avoisinante.

En 1872, les radicaux, à l'origine des luttes d'influences pour amener la ligne de chemin de fer à Porrentruy, firent placer le bâtiment de la gare au milieu du chemin de croix existant. La porte d'entrée de la nouvelle construction se substituait ainsi naturellement à l'ancienne perspective religieuse pour devenir ainsi l'aboutissement du nouveau « chemin de la Gare ».

L'implantation de la gare est à l'évidence un phénomène de récupération de signe sémiotique. L'appropriation d'un signifiant mystique et initiatique permet alors aux commettants d'associer à l'idée positiviste qu'ils ont de la société industrielle basée sur la libre entreprise celle du « progrès » - technologie du chemin de fer - comme nouvelle religion, ou tout au moins en tant qu'idéologie forte. En quelque sorte, cet emprunt vise à célébrer un capitalisme « flamboyant » devant enterrer les quelques siècles de domination conservatrice et (ou) épiscopale.

L'efficacité de cette récupération est telle qu'il ne subsiste aujourd'hui, à part le point d'arrivée - la chapelle -, plus rien de l'ancien chemin de croix. Si cette démonstration procède évidemment de l'exagération folklorique de la rivalité politique - toujours d'actualité -, entre radicaux-libéraux et conservateurs catholiques, elle n'en reste pas moins très significative des conflits qui animèrent, plus tard, la question jurassienne.

Le principal enseignement que l'on peut tirer de tout cela, est que l'implantation de l'ensemble du complexe ferroviaire est issue d'une volonté politique de marquer et de délimiter le territoire. Quand bien même de nombreuses contraintes topographiques et techniques s'y opposent - le site était et est encore partiellement inondable -, c'est l'idée de s'inscrire dans les permanences et les significations du lieu qui l'emporte.

Où l'on retrouve la mathématique

D'un point de vue urbanistique, il faut constater que l'implantation du chemin de fer a délimité une nouvelle zone urbaine qui commence à partir du

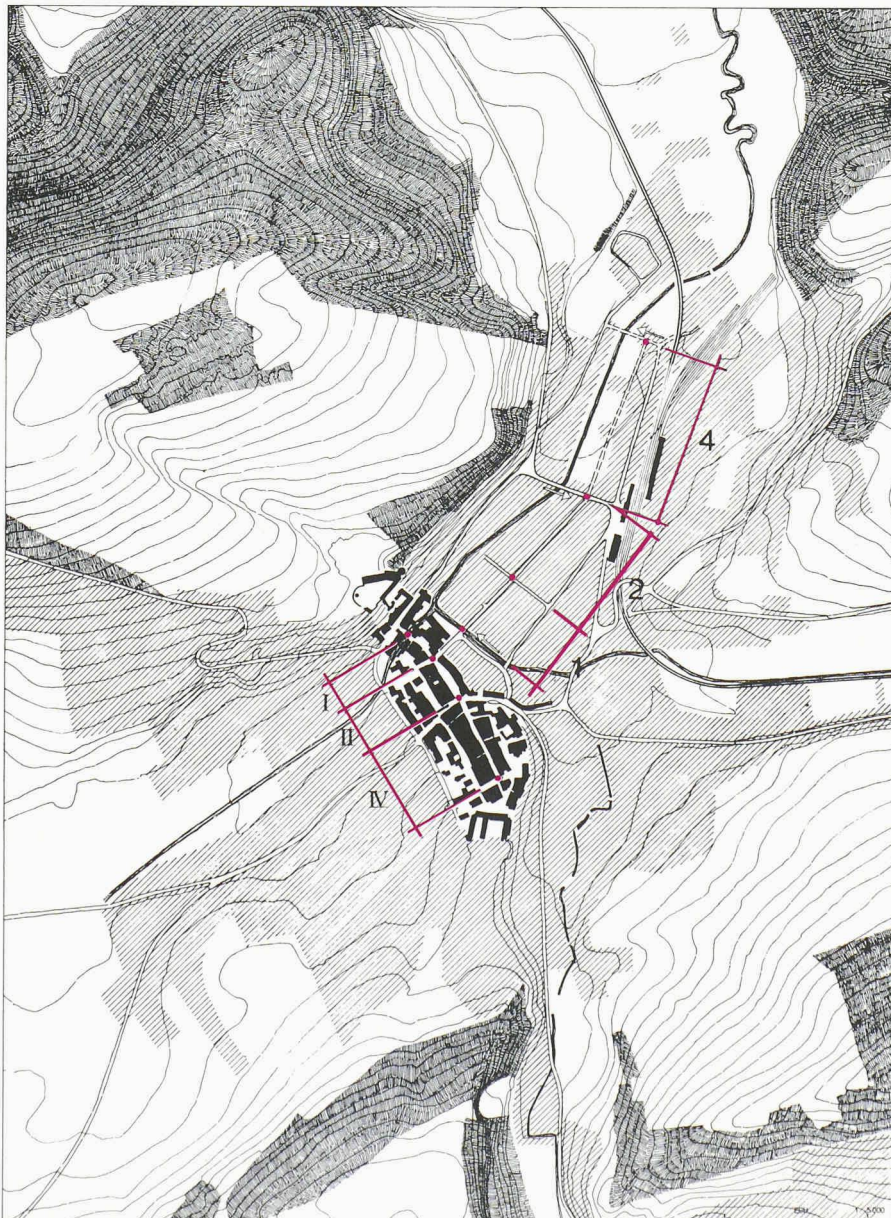


Fig. 1. - Porrentruy: schéma de la composition urbaine de la vieille ville et tissu urbain du XIX^e siècle. (Dessin JCC.)

noyau historique de la ville pour s'étendre en direction du nord, jusqu'aux remblais de la ligne de chemin de fer.

L'épine dorsale de cette nouvelle aire est constituée par la rue Auguste-Cuenin, qui part du fond de la vieille ville – à la fin du premier terme de la progression géométrique reconnue précédemment – en direction du nord. Le chemin de la Gare, issu de la césure de l'ancien chemin de croix, lui est presque parallèle, mais de gabarit nettement inférieur.

Si l'on applique au nouveau territoire les règles de composition gérant la vieille ville, en fixant le premier terme d'une nouvelle progression géométrique de second ordre de façon à diviser l'ensemble de la nouvelle aire en trois parties, on s'aperçoit que la gare est implantée face à un axe perpendiculaire à la rue Auguste-Cuenin et qui se place exactement au bout du deuxième terme de progression (fig. 1).

La finesse de la reprise du concept morphologique de la vieille ville est mise en valeur principalement par le caractère inachevé de cet emprunt. Bien que participant d'une vision globale de la gestion du territoire, le système des voiries formant les axes de composition de la progression géométrique se trouva stabilisé au niveau du deuxième terme de la progression lorsque la période euphorique d'urbanisation liée à l'implantation de la ligne Paris-Milan-Istanbul prit fin.

Plusieurs demeures dites « de maître » prirent ensuite largement possession du damier ainsi créé. Un style que l'on pourrait appeler « néoclassicisme tardif à forte déformation régionale » fit son apparition. Quelques bâtiments

inspirés de l'école de Nancy se construisirent également le long de l'axe principal. Cet éclectisme est la manifestation la plus directe des regards nouveaux que la ligne de chemin de fer amena à Porrentruy.

Notons encore qu'une partie du territoire près de la voirie marquant la fin du premier terme géométrique avait été affectée à un espace libre de construction. Ce « Champ-de-Mars » a permis à une école de s'y implanter dans les années soixante. Si ce fait mérite d'être relevé, c'est qu'à l'heure actuelle, la ville ne dispose plus de réserves suffisantes d'espaces dits d'utilité publique en son centre.

Des années vingt à nos jours

Aujourd'hui, la rue Auguste-Cuenin attend toujours une prolongation en direction du nord qui lui permettrait de devenir l'axe majeur de la ville. Cette adjonction relierait les nouveaux quartiers à forte densité construits en cul-de-sac dans la partie nord de l'aire, dans les années soixante à septante. Depuis la fin de la Première Guerre mondiale, l'urbanisation se confond avec l'addition de petites zones périphériques, au gré des occasions fournies par les disponibilités spatiales. Les réelles stratégies de développement telles que celles qui avaient caractérisé la morphologie urbaine de Porrentruy jusqu'ici sont complètement abandonnées au profit de solutions moins « globalisantes », donc politiquement moins contraignantes, notamment en matière de gestion du parcellaire.

Ce manque de volonté conduit Porrentruy à se comporter dès lors comme une villageoise de province. Il est par ailleurs significatif de constater qu'à

l'heure actuelle, la construction en ordre contigu est totalement interdite par un règlement qui se prétend encore municipal par l'appellation, mais qui est devenu communal dans les faits.

Si l'on peut considérer le plan Bodmer de 1948 (fig. 2) comme un schéma directeur clair et performant, on ne peut que regretter qu'il ne resta qu'une vue de l'esprit. L'application des principes émis pour organiser les circulations sur le côté ouest aurait permis à la ville de résoudre facilement les problèmes de transit liés à la traversée du centre ancien.

Le plus grave apparaît cependant lorsque l'on se rend compte que, depuis les années cinquante, aucune démarche visant à cerner le problème de manière globale n'a été entreprise. Cette absence de vision est d'autant plus fâcheuse que, comme nous le verrons au point suivant, l'implantation de l'autoroute N16 va agir sur l'espace dévolu à la ville de la même manière que la gare le fit au XIX^e siècle.

Transjurane, nouvelle voie de communication, planification des lieux d'échange

L'incapacité actuelle de Porrentruy à se réaliser en tant que ville (comparer l'état actuel au plan Bodmer aux figures 2 et 3) ne lui permet plus de revendiquer l'aménagement de son territoire. Preuve en est l'échec de l'implantation des nouveaux échangeurs destinés à relier la ville à la Transjurane (N16).

Les positions de ces échangeurs n'ont pas été fixées sur la base de considérations liées aux principes de composition urbaine et à la morphologie du site, mais bien uniquement à partir de

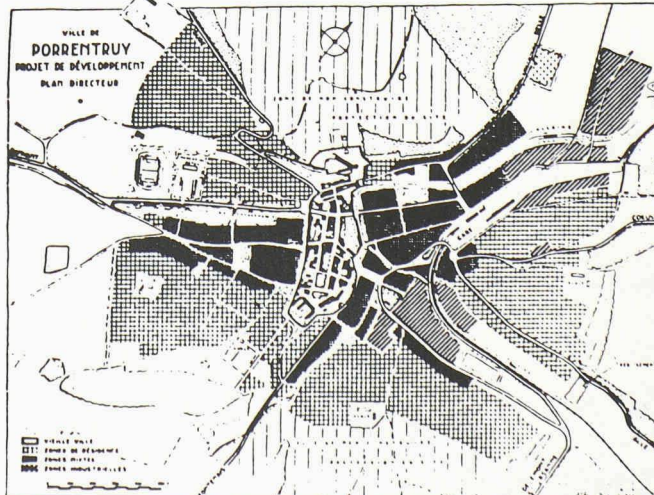
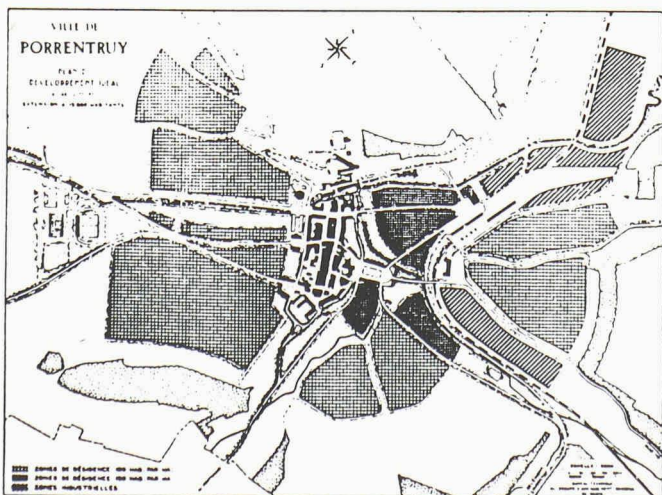


Fig. 2. – Plan directeur A. Bodmer, 1948. Schéma théorique et application au tissu urbain existant.

critères techniques et géologiques. Il en va de même pour l'ensemble du tracé, qui participe plus de l'«exploit technique» visant à résoudre certaines contraintes émanant des sciences exactes, que d'une volonté réelle de construire un lieu.

Il est bon de rappeler ici que l'interaction d'une autoroute et d'un territoire peut être assimilée à une coupure fondamentale de ce dernier. Une illustration simple de ce phénomène est donnée lorsque l'on découpe une carte topographique correspondante au moyen d'une paire de ciseaux. On obtient alors deux zones distinctes. La position dans le territoire des points de liaisons (ponts, passages sous route, échangeurs) que l'on doit ensuite réaliser entre les parties ainsi séparées doit être définie avec soin.

Dans le projet Transjurane, deux échangeurs ont été attribués à la desserte de la ville. Ils sont censés constituer une «ceinture» devant délester le trafic interne. De peur d'en perdre un, Porrentruy n'osa revendiquer le droit de les voir placer selon les lois inhéren-

tes au territoire. D'autre part, ces sites stratégiques, issus de la création d'interfaces d'échanges échappent à toute définition claire. On y trouve actuellement, à l'état de projet, et pêle-mêle : une zone industrielle à accroissement sporadique, un étang de rétention défini comme but d'une promenade romantique – entre la voie de chemin de fer et la zone industrielle ! – à l'est ; une décharge de matériaux et des espaces agricoles à l'ouest.

La configuration actuelle des réseaux de circulations, particulièrement du côté de l'échangeur «est» est contradictoire. Ce dernier permet de canaliser le trafic sur les deux versants opposés de la plaine qui forme l'entrée à la ville. Cependant, ces deux voies se rejoignent rapidement pour déboucher sur le même carrefour distribuant la circulation au pied «est» du centre ancien. Une étude partielle des circulations à partir de ce point a bien été entreprise, mais elle ne pourra résoudre quoi que ce soit si on ne lui permet pas de dépasser le champ d'investigation qui lui a été assigné.

Une fois de plus, les points d'échanges autoroutiers sont vécus comme une fatalité nécessaire, une zone résiduelle où l'on entasse des boîtes métalliques caractéristiques des lieux de l'industrie, alors qu'ils constituent la perception première de la nouvelle image de la ville, particulièrement valable dans ce cas.

De l'enseignement de l'histoire

Si, au siècle dernier, on a pu assister à une lutte acharnée pour obtenir le raccordement de la ville à un axe de transit, on ne peut que constater que ces efforts s'appuyèrent sur une analyse rigoureuse et complète des conséquences induites par cet apport. Le processus d'implantation de la nouvelle autoroute n'a, quant à lui, pas encore débouché sur une remise en cause des principes dirigeant actuellement l'accroissement et la gestion de l'espace urbain. Force est de constater qu'aucune vision directrice n'a été esquissée depuis la décision de construire la Transjurane.



Fig. 3. – Plan de la ville de Porrentruy en 1991.

Par comparaison à ce qui s'est fait dans le quartier de la gare, il devient urgent d'esquisser des intentions devant conduire à une définition des espaces jouxtant les nouveaux pôles d'échanges. Un exemple parmi d'autres est illustré par la figure 4. Ce plan vise à la création d'un espace industriel, en continuité avec les principes émis par Bodmer en 1948. Sa caractéristique majeure est de gérer le territoire de manière globale - positionnement selon le type d'affectation, ensuite remplissage par comblement d'intersites. Il ne peut se réaliser qu'en prenant immédiatement en compte l'ensemble du territoire entre la ville et l'échangeur. On notera encore la position de l'échangeur, plus en accord avec la morphologie du site que la solution actuelle.

Les enjeux de l'an 2000, du principe de la continuité

Si la relation liant urbanisme et autoroute apparaît comme un cas particulier, les villes de la dimension de Por-

rentruy seront de toute manière confrontées à une gestion plus contraignante de leur territoire. Les arrêtés fédéraux en matière de surfaces d'assolements, liés, dans le cas présent, à la compensation des surfaces agricoles et sylvicoles découlant de l'emprise de la Transjurane, vont forcer Porrentruy à modifier sa politique foncière. Si l'expropriation est actuellement un outil urbanistique peu apprécié politiquement - que diable !, un propriétaire est aussi un électeur -, il est acquis que son usage ira grandissant.

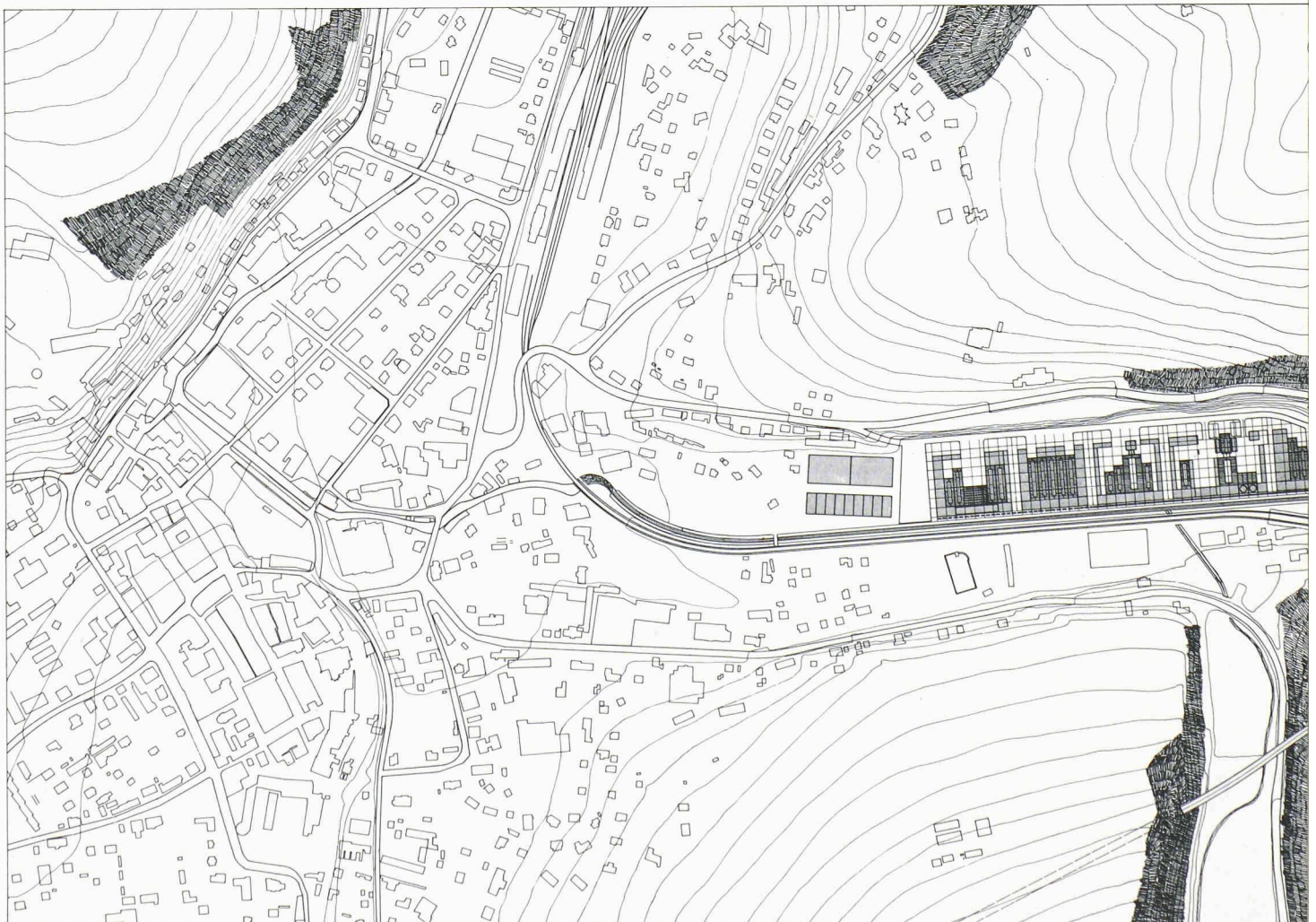
La majeure partie des solutions visant à la gestion future de la ville se trouve dans la densification du territoire déjà construit. L'analyse de la réglementation actuelle fait apparaître des indices d'utilisation du sol dérisoirement bas. Une révision des indices - et du plan d'affectation des zones - constituerait un levier intéressant en matière de gestion du sol. Tout cela ne pourra cependant être mis en œuvre que dans un strict respect des compositions remarquables de la vieille ville et du XIX^e siècle, déjà placées sous les feux d'une spéculation avide de terrains bien situés.

La solution la plus triviale reste cependant celle qui consiste simplement à terminer ce qui a été commencé au siècle dernier. Le secteur de la gare possède encore, dans sa partie nord, un potentiel d'occupation énorme. La figure 5 illustre entre autres une solution qui, en prolongeant la rue Auguste-Cuenin vers le nord, permet d'augmenter le nombre d'habitants d'environ 10%, en fonction des hauteurs de gabarits à appliquer au plan (minimum 4 niveaux).

Pour le solde du territoire, la densification souhaitée ne peut se faire qu'en prenant en compte les réseaux d'équipements et de voiries. Une vision générale de la répartition des types à construire est à envisager impérativement, de façon à limiter les mouvements pendulaires à l'intérieur de la ville. Nous avons vu précédemment les entraves que pose la présence du centre historique à ce propos.

Le gros morceau consiste cependant à mener une politique cohérente de rachat à long terme des parcelles privées abritant des gabarits de faible densité afin de rapprocher du centre les zones devant recevoir des bâti-

Fig. 4. - Projet pour une zone industrielle à l'est de Porrentruy. (JCC, dipl. EPFL, 1985.)



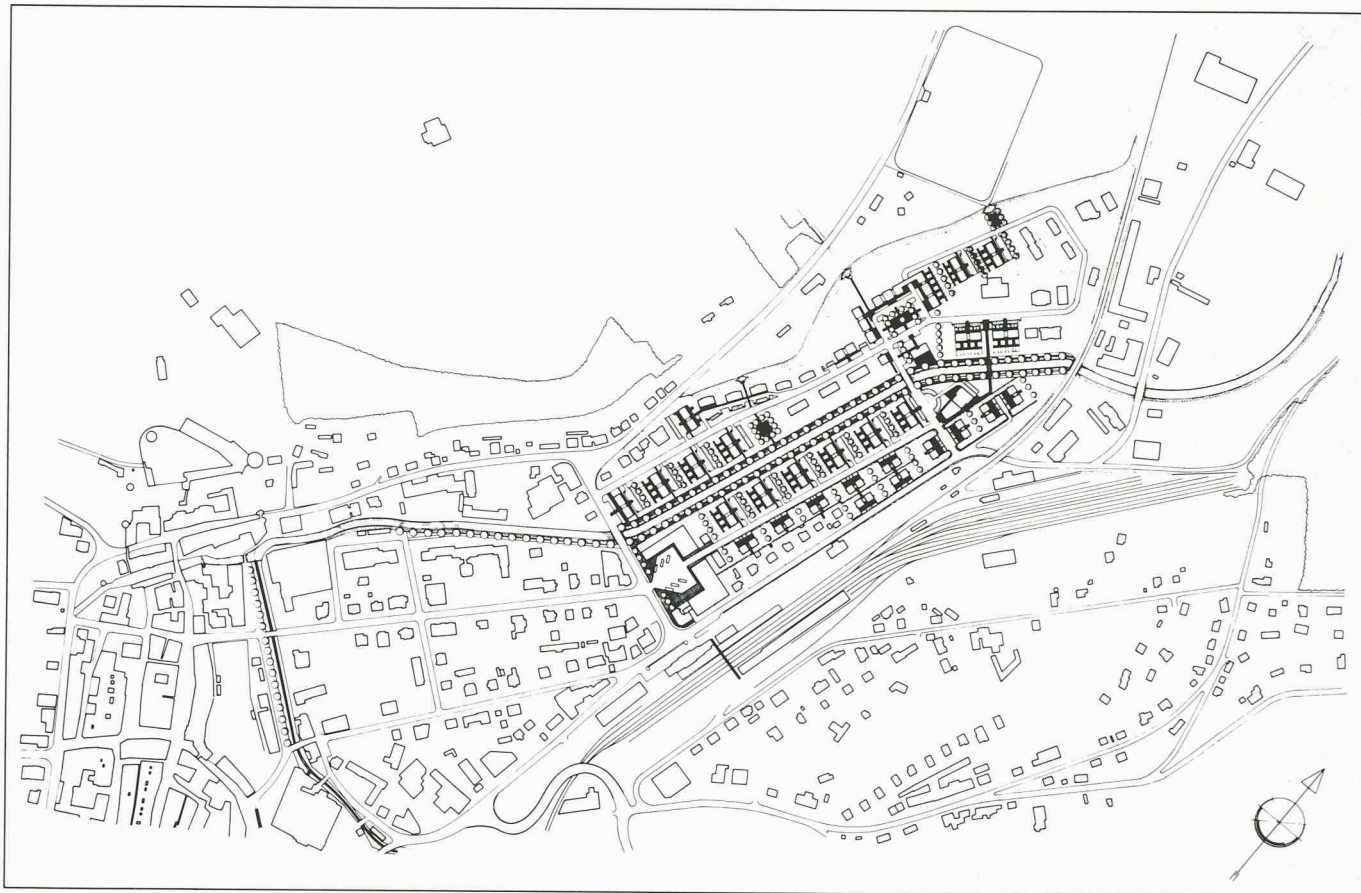


Fig. 5. - Raccordement du quartier de Sous-Bellevue à la ville et densification urbaine. (JCC, EPFL 1984.)



ments institutionnels et d'habitat collectif, actuellement confinés en périphérie. Cette solution dépend particulièrement d'une volonté politique forte et surtout continue. Il devient urgent de stopper la migration des nouvelles institutions en périphérie ; il en va de la vie sociale de la cité.

Le temps de l'autoroute fait entrer Porrentruy dans l'ère de la gestion permanente de son espace. La ville doit se donner les moyens d'anticiper et non plus se contenter de répondre au mieux lorsque le problème se présente. Cela implique un changement fondamental des mentalités individuelles et collectives. Il faut espérer que le percement d'un tunnel sous la montagne qui sépare l'Ajoie du reste de la Suisse va produire le grand courant d'air nécessaire à balayer l'esprit de clocher caractéristique des régions isolées. L'avenir de l'ancienne capitale de l'Evêché de Bâle en dépend.

Adresse de l'auteur :
Jean-Claude Chevillat
architecte EPFL/SIA
Atelier d'architecture et d'urbanisme
Lorette CFF 6
2900 Porrentruy