

# Réalisation d'infrastructures spéciales dans le cadre d'aménagements fonciers : Canton du Jura : A16 et compensations écologiques, nouvel aéroport régional, projet de valorisation de traces de dinosaures

Autor(en): **Simonin, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement = Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire = Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio**

Band (Jahr): **104 (2006)**

Heft 12

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-236372>

## **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.

# Réalisation d'infrastructures spéciales dans le cadre d'aménagements fonciers

## Canton du Jura: A16 et compensations écologiques, nouvel aérodrome régional, projet de valorisation de traces de dinosaures

L'exposé présente un exemple d'application de l'instrument «améliorations foncières modernes» dans le Canton du Jura. La Transjurane a initié une quinzaine de remaniements parcellaires dans ce canton dont deux entreprises à l'ouest de Porrentruy en Ajoie qui sont actuellement en voie de réalisation. Différents autres projets profitent des synergies permises par cet instrument. Tous ces aménagements doivent être placés dans le contexte d'un canton périphérique cherchant à améliorer ses infrastructures et son image, tout en maintenant une agriculture forte et un environnement naturel préservé.

*Der Artikel zeigt ein Anwendungsbeispiel des Instrumentes «Moderne Meliorationen» im Kanton Jura. Die Transjurane hat im Kanton fünfzehn Güterzusammenlegungen ausgelöst, darunter die zwei westlich von Porrentruy in der Ajoie gelegenen, die sich gegenwärtig in der Realisierungsphase befinden. Verschiedene andere Projekte profitieren ebenfalls von der durch dieses Instrument ausgelösten Synergie. Alle diese Unternehmungen müssen mit der peripheren Lage eines Kantons in Zusammenhang gestellt werden, der bestrebt ist, seine Infrastrukturen und sein Image zu verbessern, wobei eine starke Landwirtschaft und eine natürliche Umwelt erhalten bleiben sollen.*

Quest'articolo presenta un esempio di applicazione dello strumento «bonifiche fondiarie moderne» nel cantone Giura. La Transgiurassiana ha dato avvio a una quindicina di raggruppamenti di terreni nel cantone, due dei quali sono tutt'ora in fase di realizzazione a ovest di Porrentruy nell'Ajoie. Vari altri progetti approfittano delle sinergie offerte da questo strumento. Tutte le pianificazioni devono essere collocate nel contesto di un cantone periferico che cerca di migliorare le sue infrastrutture e la sua immagine, mantenendo ciononostante una forte agricoltura e un ambiente naturale preservato.

P. Simonin

### La construction de la Transjurane (A16)

Les Chambres fédérales ont inscrit l'A16 dans le réseau des routes nationales le 1<sup>er</sup> octobre 1984. Cette infrastructure importante pour cette région décentrée de l'Arc jurassien fait office de liaison entre l'A36 dans la région de France voisine Bel-

fort-Montbéliard et l'A5 à Bienne. Dans le Canton du Jura, les travaux ont débuté il y a une quinzaine d'années et vont encore durer environ dix ans. Ils représentent 48 km d'autoroute dans une topographie difficile, dont 22 km d'ouvrages d'art, principalement des tunnels. Le devis est estimé à quatre milliards de francs, avec une clé de répartition 95% Confédération et 5% Canton. Le premier tronçon Porrentruy-Delémont a été ouvert en 1998. L'inauguration des évite-

ments de Porrentruy et de Delémont s'est faite en 2005 en présence du Chef DE-TEC M. Moritz Leuenberger. La plate-forme douanière à Boncourt sera en fonction à fin 2007 et le tronçon Boncourt-Bure suivra en 2010. Quant aux deux derniers tronçons, Bure-Courtedoux-Bressaucourt-Porrentruy et Delémont-Choindez, la planification et les finances fédérales prévoient une ouverture en 2014.

### Deux remaniements parcellaires à l'ouest de Porrentruy

Comme cela s'est fait dans toutes les communes touchées par la Transjurane, le Gouvernement jurassien a donné la possibilité aux communes touchées dans la région de Porrentruy-ouest de réaliser un remaniement parcellaire intégral sur leur territoire. Pour Courtedoux, un remaniement parcellaire intégral avait déjà été réalisé dans les années 1970, sans tenir compte du futur projet de route nationale. Un périmètre restreint obligatoire a donc été envisagé d'entrée. A Bressaucourt, un avant-projet de remembrement intégral a été étudié au début des années 1990. A Porrentruy, les autorités ont renoncé à une formule intégrale, vu la forte opposition des propriétaires fonciers situés dans cette couronne urbaine.

Finalement, deux syndicats d'améliorations foncières ont vu le jour (voir fig. 1). Le Syndicat d'améliorations foncières de Bressaucourt a été constitué volontairement le 12 décembre 1995 (60% des propriétaires et 70% des surfaces). Le périmètre compte 370 ha, 100 propriétaires fonciers, dont une dizaine d'agriculteurs. Par arrêté du 9 juin 1998, le remaniement parcellaire du Creugenat (nom du cours d'eau traversant la région) a été ordonné par le Gouvernement. Le périmètre a été défini en fonction des besoins de la réalisation de la Transjurane et il s'étend sur les deux communes de Courtedoux et de Porrentruy. Le périmètre comprend 360 ha pour 80 propriétaires fonciers.



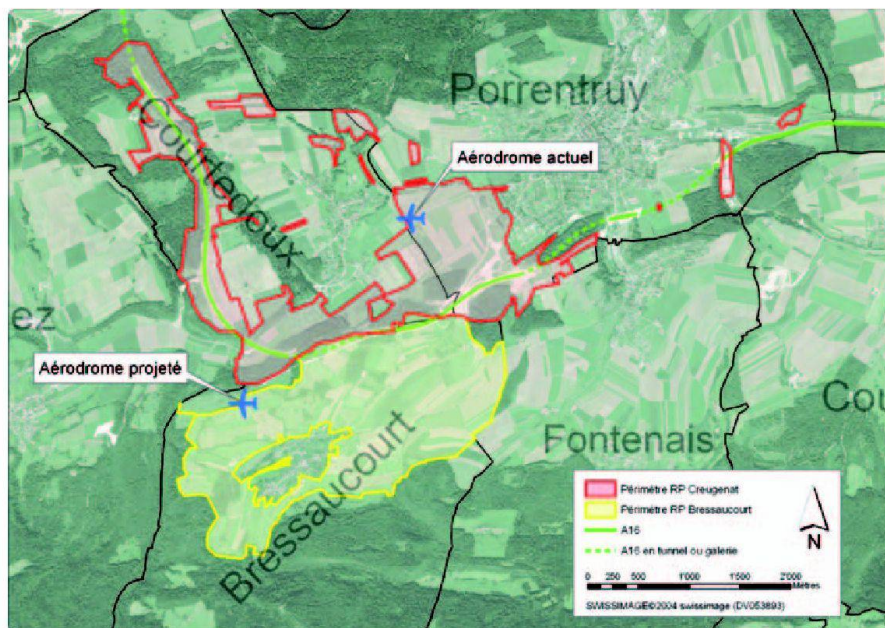


Fig. 1: A16 et périmètres des deux remaniements parcellaires de Bressaucourt et du Creugenat; sites de l'aérodrome actuel et de sa nouvelle implantation.

## Nouveau projet d'aérodrome régional

L'aérodrome régional actuel de Courtedoux-Porrentruy (voir fig. 1 et 2) date de 1947 et pose un certain nombre de problèmes, notamment au niveau de la sécurité et vu son utilisation limitée dépendant de la météo. L'aménagement d'une piste en dur sur le site actuel n'est pas possible. Dans les années 1980, le Gouvernement a désigné un groupe de travail pour étudier des variantes pour une nouvelle implantation de l'aérodrome ajoulot. Le but était de mettre en place une nouvelle infrastructure aéronautique avec une piste en dur de 800 m de longueur. Finalement, c'est la variante de Bressaucourt qui a été retenue au début des années 1990 (voir fig. 1). Le secteur concerné se trouvait alors dans le périmètre provisoire du remembrement de Bressaucourt. Ce nouveau projet, devisé à cinq millions de francs et avec une emprise de 12 ha, a soulevé beaucoup de questions et suscité une forte opposition de la part de la population locale et des associations de protection de la nature (Pro Natura et WWF). Les citoyens de Bressaucourt ont tout de même approuvé le

principe d'implantation de cet ouvrage en votation populaire en octobre 1995, à une très faible majorité (116 oui contre 109 non).

La procédure applicable pour ce genre de projet est la législation fédérale sur l'aviation. Le promoteur du projet, la Société coopérative aérodrome du Jura, constituée en juin 1996, a dû d'abord attendre

la sanction politique fédérale en faveur de son projet avant d'investir des montants importants dans les études de détail et les études d'impact sur l'environnement. Celle-ci a été obtenue dans le cadre de l'approbation du Plan sectoriel des installations aéronautiques (PSIA) par le Conseil fédéral le 18 octobre 2000. Le plan du projet avec EIE, la concession et le règlement d'exploitation ont été mis à l'enquête publique simultanément en 2003. Quatre cents oppositions ont été formulées. Le DETEC a ratifié ces documents en 2005 et le dossier est actuellement à la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement. Les opposants envisagent de porter le dossier jusqu'au Tribunal fédéral. Si tout se passe normalement, les travaux devraient débiter en 2008.

La coordination de cette procédure avec le remaniement parcellaire de Bressaucourt a été assez délicate et exigeante. Les partenaires suivants ont négocié et élaboré une convention pour résoudre les problèmes fonciers provoqués par cette infrastructure: Société aérodrome, Commune de Bressaucourt, Syndicat d'améliorations foncières et propriétaires touchés, Etat. Les points ci-dessous ont été convenus:

- la commune (propriétaire de 90 ha dans



Fig. 2: Aérodrome actuel de Courtedoux-Porrentruy.



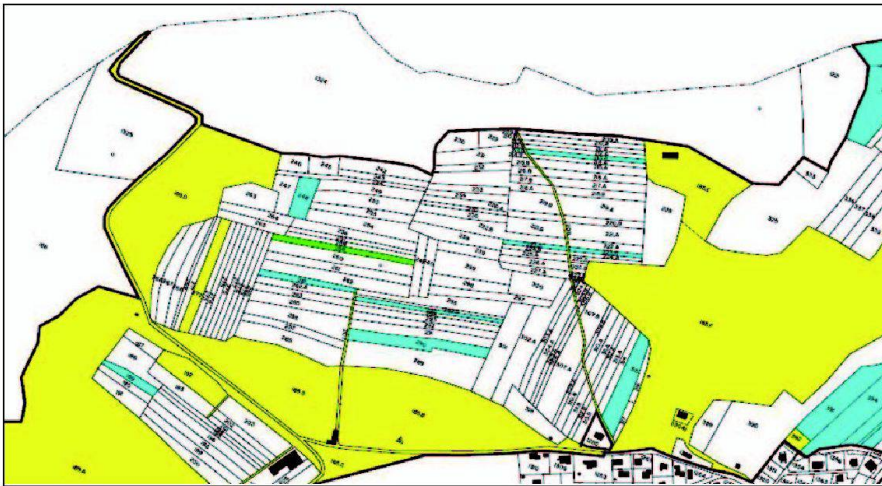


Fig. 3: Ancien état parcellaire dans le secteur du nouvel aéroport.

l'ancien état) demande les 12 ha de terrains concernés dans le cadre du remembrement (nouvel état)

- la commune octroie un droit de superficie à la Société pour 99 ans, avec une location de dix francs par are et par année
- la commune encaisse une taxe unique d'implantation de 200 000.–
- la commune encaisse annuellement des taxes d'atterrissage en fonction du nombre de mouvements à un tarif défini
- l'estimation des terres est fixée forfaitairement à 150 points/m<sup>2</sup> dans le sous-périmètre concerné (moyenne d'environ 60 points/m<sup>2</sup> dans l'ensemble du périmètre)
- les taxes de décharge versées par l'A16 pour les 150 000 m<sup>3</sup> qui seront apportés pour la confection de la planie sont acquises à la commune

Les dispositions principales de cette convention ont passé de justesse la rampe d'une votation communale le 29 avril 2001 (127 oui contre 121 non).

Les figures 3 et 4 donnent un aperçu du projet de remembrement dans le secteur considéré.

### Projet de valorisation de traces de dinosaures

C'est en 2002 que des traces de dinosaures ont été découvertes fortuitement dans le cadre des fouilles archéologiques

de la Transjurane à Courtedoux. Actuellement, trois sites ont été recensés dans le périmètre du remaniement parcellaire du Creugenat. Au total plus de trois mille traces, datées d'environ 152 millions d'années, ont été mises à jour, ce qui donne à cette découverte une importance mondiale. Cinquante personnes engagées par l'A16 travaillent actuellement sur cette thématique. Un groupe de travail désigné par le Gouvernement a planché sur un concept de valorisation de ces découvertes. Le rapport final de mai 2006 est facilement consultable sur le site [www.jura.ch](http://www.jura.ch). Des visites guidées sont organisées (voir fig. 5).

Les contours fins du concept de valorisation de ces traces de dinosaures ne sont

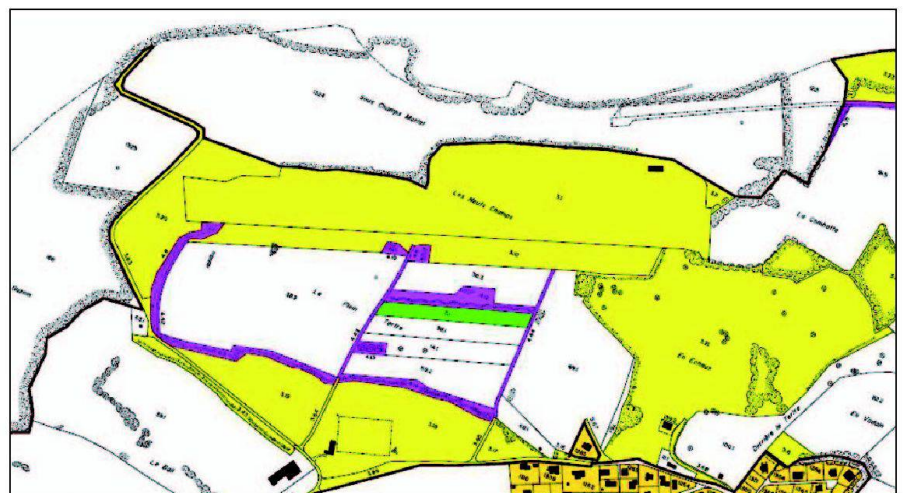


Fig. 4: Nouvel état parcellaire dans le secteur du nouvel aéroport.

pas encore déterminés avec précision. Dans le cadre du remaniement parcellaire du Creugenat, il a été possible de placer des terrains excédentaires de l'A16 dans des endroits intéressants pour le développement de ce projet. Toutefois, en fonction des impacts précis au niveau du foncier, il s'agira probablement de compléter la contribution du remaniement parcellaire, soit par une extension du périmètre (difficile puisque l'entrée en possession a eu lieu en octobre 2006), soit par des acquisitions ou des échanges de gré à gré.

### Déroulement des deux remaniements parcellaires de Bressaucourt et du Creugenat

Le déroulement de ces deux entreprises a été fortement conditionné par les projets décrits ci-dessus et les compensations écologiques A16, ainsi que par différentes problématiques que l'on retrouve de façon assez classique dans les remaniements parcellaires (chemins pédestres, itinéraires cyclables, écologie, cours d'eau, construction de deux colonies agricoles, révision de l'aménagement local). Concernant la protection de la nature, deux aménagements, pris en compte dans les remembrements, méritent d'être relevés en relation avec les compensations écologiques de l'A16. Premièrement, diffé-





Fig. 5: Visite des traces de dinosaures à Courtedoux lors du congrès annuel de l'ASASCA du 1<sup>er</sup> septembre 2006.

rents aménagements pour sauvegarder et revitaliser le site de reproduction de batraciens d'importance nationale de l'étang Corbat à Porrentruy et deuxièmement la revitalisation du ruisseau de Bressaucourt dans la petite plaine en aval du village de cette commune. Pour satisfaire l'ensemble de ses besoins, l'A16 a mené une politique foncière très dynamique (acquisition de gré à gré de 15 ha dans le périmètre de Bressaucourt et de 68 ha dans le périmètre du Creugenat).

Quelques éléments concernant le remembrement de Bressaucourt:

- approbation du projet général par le Gouvernement et l'OFAG: 2004
- nombre de parcelles ancien / nouvel état: 791/219
- entrée en possession du nouvel état en septembre 2005
- devis du projet général: 5 800 000.– avec participation A16 de deux millions de francs
- subventions CH/Ct/com: 38%/38%/7.5%

- frais restants à charge des propriétaires: environ 2100.–/ha
- début des travaux de construction: 2006

Quelques éléments concernant le remembrement du Creugenat:

- approbation du projet général par l'OFROU: 2003
- nombre de parcelles ancien/nouvel état: 300/200
- entrée en possession du nouvel état en octobre 2006
- devis du projet général: 5 900 000.– pris en charge par l'A16
- début des travaux de construction: 2005

### Conclusion

Ces deux expériences, qui ne sont pas terminées, ont démontré une fois de plus la valeur remarquable de l'instrument «améliorations foncières». L'absence d'une forte pression du temps sur ces deux réalisations a permis d'exploiter au

mieux les potentialités de l'instrument et de travailler dans un climat serein avec les nombreux partenaires concernés. Les intérêts publics ont pu être pris en compte de façon optimale, tout en ménageant les intérêts privés des propriétaires fonciers inclus dans les deux périmètres. Il n'y a eu que très peu d'oppositions lors des mises à l'enquête. Aucune affaire n'est allée jusqu'au Tribunal fédéral. Ces dossiers n'ont également pas fait l'objet d'interventions politiques, à l'exception du projet très sensible d'aérodrome. Dans ce contexte, il faut souligner une fois de plus l'importance de la communication, de la concertation, du dialogue et de l'information. Ces principes ont été appliqués avec succès par les organes des deux syndicats d'améliorations foncières.

Le tribut de l'agriculture doit enfin être relevé. Même si aucune exploitation agricole n'a dû cesser ses activités en fonction des projets mentionnés dans cet article, la perte de surface agricole utile (SAU) s'élève tout de même à une cinquantaine d'hectares. A l'échelle helvétique, la perte de terres agricoles se monte toujours à un m<sup>2</sup> par seconde. Les promoteurs du développement durable et de la souveraineté alimentaire en Suisse ont encore un bel avenir.

L'instrument «améliorations foncières» avec remembrement restera encore longtemps l'outil multifonctionnel idéal et incontournable pour atteindre différents objectifs dans un espace de territoire donné.

Pierre Simonin, ing. dipl. EPFZ/SIA  
Responsable des améliorations foncières  
Service de l'économie rurale  
Courtemelon  
CH-2852 Courtételle  
pierre.simonin@jura.ch