Les remaniements parcellaires : liés à la construction de l'A16

Autor(en): **Simonin, Pierre / Brahier, Philippe**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Défis / proJURA**

Band (Jahr): **5 (2007)**

Heft 16: **La Transjurane**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-824025

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Les remaniements parcellaires liés à la construction de l'A16

A16 et agriculture

Le 7 mars 1982, le Peuple jurassien s'est prononcé à une majorité de plus de deux contre un en faveur du projet d'une route nationale à travers son territoire. Non sans réticences, mais par solidarité avec les autres secteurs économiques, les associations professionnelles paysannes (Chambre d'agriculture, Sociétés d'agriculture) ont soutenu le projet. Dans le tout-ménage précédant le vote précité, le Gouvernement présentait le volet agricole de la manière suivante: «La Transjurane, telle qu'elle est envisagée avant la mise à l'enquête publique, prévoit de traverser quelque 28 kilomètres de terres agricoles et de pâturages, occasionnant une emprise d'environ 60 hectares. Cela correspond à la superficie enlevée en une année et demie dans notre canton à l'agriculture par l'extension des zones bâties. Les remaniements parcellaires pris en charge dans le cadre de la réalisation de la Transjurane sont de l'ordre de 1'200 hectares. Ils devraient permettre aux agriculteurs une meilleure utilisation du sol; cette dernière compensera économiquement la perte causée par l'emprise de la route. Pour l'agriculture jurassienne, il serait néanmoins souhaitable que des remaniements parcellaires intégraux puissent être partout réalisés. C'est l'avis du Gouvernement, qui les encouragera.»

Vingt-cinq ans plus tard et sur la base des études et réalisations faites jusqu'à ce jour, les impacts de l'A16 sur l'agriculture peuvent être précisés de la manière suivante:

- Emprises sur les terres agricoles:

Pour des raisons politiques, économiques et techniques, le tracé autoroutier emprunte les régions basses du Canton. Malgré le nombre élevé de kilomètres en tunnels, galeries et viaducs, soit 19 km sur 50 km, l'A16 traverse des zones agricoles sur 28 km. Les emprises agricoles définitives de la route et des ouvrages annexes (jonctions, routes d'accès, compensations écologiques, reboisements de compensation) ne sont pas de 60 ha, mais plutôt de l'ordre de grandeur de 250 ha. Un grand pourcentage est composé de surfaces d'assolement. Il n'est pas possible d'évaluer les emprises indirectes (par exemple développement des zones à bâtir).

- Effet de coupure:

De vastes zones agricoles intactes et tranquilles subissent une coupure irréversible avec tout ce que l'effet de barrière peut avoir comme conséquences pour l'exploitation agricole.

- Fermes à proximité du tracé:

L'impact est limité puisqu'une ferme seulement a dû être déplacée.

- Perturbations liées au chantier:

Il s'agit de nuisances réelles mais passagères, puisqu'elles sont limitées à la durée du chantier: trafic de chantier, bruit, poussières, emprises provisoires.

Les remaniements parcellaires ont été présentés à l'agriculture comme compensation aux impacts négatifs du projet autoroutier. En effet, les 17 communes touchées par le tracé de l'A16 n'avaient jamais fait l'objet d'un remembrement à deux exceptions près (Bure et Courtedoux). Or, le morcellement et la dispersion de la propriété foncière rurale sont historiquement très prononcés dans le Canton du Jura. C'est pourquoi, le Gouvernement a soutenu la création de syndicats d'améliorations foncières en vue de la réalisation de remaniements parcellaires intégraux dans les communes concernées.

Mode d'acquisition des terres par les routes nationales

Sur le territoire du Canton du Jura et à de rares exceptions près, l'ensemble des terrains nécessaires aux grands travaux A16 a été acquis par voie de remembrement. Cette procédure comporte de nombreux avantages pour l'ensemble des acteurs, principalement pour le maître de l'ouvrage. En effet, ce dernier peut acheter, de gré à gré, des biens-fonds sur l'ensemble du périmètre du remaniement parcellaire, ce qui évite la spéculation.

Chemin d'amélioration foncière faisant également office d'itinéraire cyclable principal entre Courrendlin et Vicques

Par Pierre Simonin
Ing.dipl. EPF/SIA, responsable des améliorations foncières au Service de l'économie rurale

et Philippe Brahier
Ing. dipl. EPF/SIA, géomètre officiel à Delémont

Aménagement d'une haie dans le remaniement parcellaire de Rossemaison-Delémont Sud-Courtételle-Est

Constitution des syndicats d'améliorations foncières en liaison avec l'A16

Lors de la construction d'une route nationale, deux possibilités sont offertes pour mettre sur pied des remaniements parcellaires. Premièrement, le Gouvernement peut ordonner, par arrêté, l'exécution d'un remembrement dans un périmètre défini (remaniement parcellaire obligatoire). Deuxièmement, les propriétaires eux-mêmes peuvent décider d'une telle réalisation par votation (remaniement parcellaire volontaire).

D'une manière générale, il est préférable de constituer des syndicats de propriétaires sur de grands périmètres de part et d'autre de la route nationale. Les effets sont meilleurs tant au plan du regroupement des parcelles et des exploitations (le Canton du Jura compte les plus grandes exploitations agricoles de Suisse) qu'en ce qui concerne le réseau de chemins à mettre en place.

Dans ce cas de figure, la route nationale participe financièrement au projet sur la base d'un forfait (environ Fr. 800'000.– à Fr. 1'200'000.– par km d'autoroute) qui profite à l'ensemble des propriétaires du périmètre.

Le solde des frais est subventionné par les crédits ordinaires d'améliorations foncières de la Confédération, du Canton et de la commune (au total environ 80%). Quinze syndicats d'améliorations foncières ont été constitués, concernant au total environ 7000 ha et 2500 propriétaires fonciers: Boncourt, Buix, Le Creugenat (décidé par le Gouvernement), Bressaucourt, Alle, Courgenay, Cornol (décidé par le Gouvernement), Boécourt, Glovelier, Bassecourt, Courfaivre, Develier, Delémont-Ouest (décidé par le Gouvernement), Rossemaison - Delémont-Sud - Courtételle-Est et Courrendlin. L'investissement global s'élève à 83 millions de francs.

Protection de la nature et autres intérêts dans les remaniements parcellaires

Indépendamment des études d'impact liées à l'A16, des investigations analogues sont aussi entreprises en liaison avec les remaniements parcellaires, conformément à la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Un nombre important de domaines sont étudiés: milieux naturels (haies, bosquets, talus, zones humides, prairies sèches), cours d'eau, chemins pédestres, itinéraires cyclables, voies historiques, etc.

Ainsi, les remaniements parcellaires, considérés jadis comme des projets à caractère essentiellement agricole, sont devenus des instruments d'aménagement de l'espace rural au sens large, au bénéfice de l'ensemble de la collectivité. Cette tendance est largement confirmée par la nouvelle orientation de la politique agricole décidée au milieu des années 90.

Déroulement de la procédure de remaniement parcellaire

Les syndicats d'améliorations foncières sont placés, administrativement et juridiquement, sous la direction d'un comité local.

L'exécution technique du remembrement est assurée par une commission d'estimation assistée par un ingénieur-géomètre. Celle-ci taxe tout d'abord les terrains selon un certain nombre de critères (valeur agronomique du sol, éloignement, pente, ombrage, hydromorphie, proximité du village, affectation du sol, etc.). Ensuite, cette instance contacte individuellement chaque propriétaire qui peut faire part de ses voeux pour la redistribution des terres. Cette opération doit obéir à plusieurs principes: regroupement optimal, accessibilité, nature et affectation des surfaces échangées, etc. Dès que le projet est agréé, les propriétaires peuvent entrer en possession de leurs nouvelles parcelles.

Conclusion

Le bilan des remaniements parcellaires réalisés en relation avec la construction de l'A16 est globalement positif. Pour chaque tronçon autoroutier, le remembrement s'est avéré représenter l'instrument idéal et la plate-forme adéquate permettant à l'ensemble des acteurs publics de dialoguer, défendre leurs intérêts respectifs et rechercher ensemble des solutions consensuelles, tout en sauvegardant les droits des propriétaires fonciers. Les responsables ont su travailler avec sensibilité, preuve en est que seules quelques affaires ont dû être liquidées au tribunal.

Enfin, avec le recul, on constate que l'A16 a été le catalyseur de vastes opérations d'améliorations foncières non seulement sur le tracé autoroutier. Une certaine émulation a fait que de tels projets ont également vu le jour dans plusieurs communes aux structures foncières anachroniques à l'entrée en souveraineté du canton du Jura.