

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 38 (1967)

Heft: 5

Artikel: L'aménagement du territoire en relation avec les remaniements parcellaires

Autor: Brunner, Hermann

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825253>

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: 17.04.2026

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

l'objet d'un marché global, qui pourrait être mis au concours en différentes étapes. Tout d'abord des architectes, ingénieurs et entrepreneurs étudieraient les mesures techniques de rationalisation. On procéderait ensuite à la répartition géographique des projets. Enfin la réalisation serait confiée aux entreprises ou groupe d'entreprises offrant les meilleures conditions.

L'aménagement du territoire

en relation avec les remaniements parcellaires

L'aménagement du territoire est un des soucis majeurs des autorités responsables du pays, sur les trois niveaux : fédéral, cantonal et communal.

Pour le Jura, ces problèmes d'aménagement se posent également dans la plupart des communes par suite de l'évolution irréversible que nous vivons actuellement et dont les composantes principales sont :

1. Les bouleversements importants du trafic et des voies de communications (moyens de transport par route et par rail plus modernes et plus lourds, route transjurane, port de Bourogne, saturation des autres voies d'accès en Suisse).
2. La tendance à la décentralisation des entreprises industrielles qui ont toujours plus de peine à trouver de la main-d'œuvre indigène.
3. L'introduction de nouvelles techniques dans l'agriculture qui tendent à rationaliser les méthodes de culture et d'élevage.
4. L'augmentation des loisirs de la population par suite de la réduction des horaires de travail.
5. Le besoin d'un retour à la nature éprouvé par la population des grandes villes, de la région bâloise, biennoise et neuchâtoise.

Cette évolution va poser aux communes du Jura et à leurs autorités responsables des problèmes dont la connaissance et l'étude préalables vont faciliter la solution. Persister à les ignorer risque de provoquer un gaspillage de deniers publics et un mécontentement justifié de la population. Celle-ci attend de ses autorités davantage qu'une simple expédition des affaires courantes mais encore une vue clairvoyante et audacieuse vers l'avenir. La solution de ces problèmes exige une information préalable des citoyens, une connaissance approfondie des conditions locales et surtout beaucoup de persévérance.

Examinons quels sont les principaux problèmes qui peuvent se poser aux communes et quelles en seraient les solutions, basées sur les lois cantonales suivantes :

- Loi sur la réglementation des constructions du 26 janvier 1958.
- Loi sur la construction et l'entretien des routes du 2 février 1964.
- Décret sur les remaniements de fonds bâtis et non bâtis du 13 mai 1965.
- Loi sur les améliorations foncières et les bâtiments agricoles du 26 mai 1963.

Le journal
que vous devez lire...

LE DÉMOCRATE

Quotidien jurassien
du matin

1307

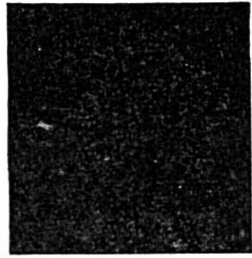
LA JURASSIENNE

Caisse d'assurance-maladie
créée par l'ADIJ, reconnue par la Confédération
est ouverte à tous les Jurassiens

INDEMNITÉS JOURNALIÈRES ET D'HOSPITALISATION
INDEMNITÉS AU DÉCÈS — ASSURANCE-TUBERCULOSE
SOINS MÉDICAUX ET PHARMACEUTIQUES
ASSURANCE-MATERNITÉ — ASSURANCE COLLECTIVE

Présidence : **Delémont**, avenue de la Gare 46, tél. (066) 2 15 13
Administration : **Cortébert**, tél. (032) 97 14 44

1306



**Excursions d'une
journée
accompagnées
au départ
de l'Oberland
bernois**



Les trains spéciaux du BLS vous transporteront confortablement de Berne, Spiez, Interlaken, Kandersteg, etc., à STRESA, LOCARNO via Centovalli et à ZERMATT.

Des instants inoubliables!

Programme spécial par votre bureau de voyages.

1369

Un imprimé
soigné ?



Imprimerie Démocrate SA

1351

Loi sur l'expropriation du 3 octobre 1965.

Loi sur l'utilisation des eaux du 3 décembre 1950.

Décret concernant les contributions de la propriété foncière aux frais de construction de routes des communes du 28 novembre 1955.

Ordonnance concernant la protection et la conservation des sites, de l'aspect des localités et des points de vue du 28 octobre 1911.

A. Communes à développement résidentiel, locatif ou industriel

Les conditions d'un tel développement sont :

Possibilités de travail intéressantes, proximité des voies de communications et des écoles secondaires, impôts communaux supportables, eau potable en suffisance, disponibilité de terrains bien situés à des prix raisonnables, etc.

La solution complète permettant de réaliser un tel développement dans une commune est très complexe et dépend d'une quantité de facteurs divers variant de commune à commune. Je limiterai cet exposé au problème des terrains et remaniements, les autres facteurs n'étant pas de ma compétence.

Définition du terrain à bâtir. C'est un terrain équipé en voies d'accès suffisantes et jouxtant les conduites d'eau et d'égout communales, avec possibilité technique de s'y raccorder directement.

Tous les autres terrains ne sont donc pas des terrains à bâtir.

Pour réaliser l'équipement de terrains ordinaires en terrains à bâtir, l'intervention financière de la commune est attendue par les propriétaires. Dans presque toutes les communes du district, l'autorité suit les projets des particuliers qui ne voient que leur seul intérêt privé alors que l'autorité devrait précéder ces projets par une planification locale dont le minimum indispensable au départ est un plan d'alignement. Cette façon de suivre les initiatives particulières présente les inconvénients suivants :

1. On gaspille le terrain qui est une marchandise irremplaçable.
2. On gaspille des deniers publics.
3. On crée des inégalités injustes entre les propriétaires.

Si au contraire la commune a eu la sagesse de précéder les initiatives privées, elle peut petit à petit investir de l'argent pour équiper les terrains et contribuer à un développement harmonieux de la localité. La loi de l'offre et de la demande joue aussi avec les terrains à bâtir : plus il y aura de terrains équipés ou prêts à être équipés, plus les prix des terrains auront tendance à se stabiliser, ce qui serait une excellente contribution à la lutte contre la spéculation foncière.

La préparation des futurs terrains à bâtir incombe à l'initiative communale et doit se réaliser par étapes :

1^{re} étape : Etablir un plan d'alignement pour un secteur déterminé. Ce plan fixe l'emplacement des futures routes et l'éloignement des constructions à ces routes. Il doit être approuvé par l'assemblée communale et sanctionné par le Conseil-exécutif.

2^e étape : Constituer une coopérative de regroupement de terrain à bâtir englobant tous les propriétaires du secteur considéré. Regrouper les terrains en leur donnant une forme utile pour y bâtir et, en même temps gagner l'assise des nouveaux chemins prévus au plan

d'alignement par une déduction uniforme faite sur tous les terrains intéressés.

3^e étape : Etablir un plan de zones du secteur dans lequel on fixe les hauteurs et genres de constructions autorisés. L'absence d'un plan de zones peut conduire à des situations malheureuses où des blocs locatifs se placent en plein sud de petites maisons familiales ou, ce qui est plus grave, des industries bruyantes et puantes s'implantent dans des zones d'habitation.

4^e étape : C'est le stade des réalisations où l'on construit les routes et les conduites au fur et à mesure des demandes en permis de bâtir. La commune a la possibilité d'exiger une contribution des riverains pour le raccordement aux routes et conduites communales qui s'exécutent dans du terrain de route acquis lors de la 2^e étape.

Ces quatre étapes demandent du temps : au minimum un à deux ans si tout va bien. Il est donc généralement trop tard de vouloir commencer cette procédure lorsque les demandes en permis de bâtir arrivent. C'est une tâche essentielle d'une autorité communale clairvoyante de pressentir un ou plusieurs secteurs assez tôt et de les conditionner par étapes comme je viens de l'indiquer.

B. Communes à chalets de week-end

Le chalet de week-end est une résidence occasionnelle pour les citadins qui cherchent à retrouver le calme de la nature pendant leurs loisirs.

De la part des communes, l'attrait pour ce genre de développement ne peut pas être très grand car en règle générale :

- ce sont des constructions de moindre valeur, d'où une petite taxe immobilière ;
- ce ne sont pas des habitants domiciliés dans la commune, donc pas de taxation fiscale sur leur revenu ;
- si par la suite le propriétaire du chalet vient y habiter toute l'année, c'est qu'il est retraité et que son revenu est à peu près nul ;
- l'éparpillement de chalets dans tous les finages de la commune compromet pour toujours le développement agricole de la commune et fait monter artificiellement le prix des terrains purement agricoles ;
- tous ces nouveaux propriétaires posent à l'autorité communale de gros problèmes d'accès et d'équipement en conduite d'eau et d'égout, sans compter les clôtures et les interdictions.

La solution préconisée est la suivante :

1^{re} étape : Etablir pour toute la commune un plan de zones simplifié comprenant trois zones :

La zone du village et de ses alentours immédiats qui pourrait être une zone de constructions mixtes pour le développement du village.

- La zone de chalets** qui devrait satisfaire aux conditions suivantes :
- un pâturage communal exposé au sud, pierreux et broussailloux ;
 - avoir la possibilité d'y amener l'eau et les égouts ;

- y faire un lotissement et des petits chemins d'accès à sens unique ;
- céder ces terrains soit sous forme de vente ou de cession de droit de superficie ;
- fixer une taxe de séjour annuelle pour renter les investissements communaux.

La zone agricole dans laquelle toute nouvelle construction non agricole a l'obligation absolue de se raccorder par ses propres moyens financiers et selon les règles de l'art au réseau communal d'égouts et d'eau et interdiction formelle de faire un trou perdu.

C. Communes essentiellement agricoles

C'est la grosse majorité des communes du Jura. Chez nous, l'agriculture s'est bien modernisée au point de vue technique (machines, silos, etc.) mais continue à travailler sur une forme de propriété foncière morcelée datant de l'époque de Napoléon I^{er} qui mourut en 1821 à Saint-Hélène ! Les chemins sont dans un état déplorable, le gaspillage de temps et de moyens est énorme et chaque année on calcule que l'agriculture de l'Ajoie subit par cette carence une perte de rendement net de 20 à 30 %. Quant aux forêts privées, elles sont en grande majorité dans un état d'abandon tragique.

Le seul remède efficace et financièrement supportable est une réforme de structure complète par l'amélioration foncière intégrale qui permet de :

1. Regrouper les terrains et les forêts en une forme utile pour l'exploitation mécanisée moderne.
2. Construire un nouveau réseau de chemins agricoles, forestiers et intercommunaux, avec amélioration éventuelle des chemins existants.
3. Assainir les terrains marécageux et corriger les cours d'eau.
4. Construire de nouvelles colonies agricoles (fermes) hors des localités.

La plupart de ces travaux sont actuellement subventionnés en plaine à raison de 70 % (35 % Confédération et 35 % canton), plus une éventuelle participation communale qui se monte généralement à environ 10 % ; donc un total d'environ 80 %. Une telle réalisation est une tâche communale, voir même intercommunale selon les régions. Le programme de travail serait :

1^{re} étape : Le Conseil communal constitué en comité d'initiative (ou un éventuel groupement de propriétaires) demande une orientation générale sur le problème au Service cantonal des améliorations foncières.

2^e étape : Convocation par le comité d'initiative d'une assemblée publique d'information des propriétaires.

3^e étape : Décision communale pour l'établissement d'un avant-projet avec devis estimatif des frais.

4^e étape : Assemblée constitutive du Syndicat d'améliorations foncières avec les propriétaires fonciers et si le résultat de la votation est favorable (double majorité des propriétaires et des surfaces).

5^e étape : Réalisation pratique de l'amélioration foncière intégrale avec regroupement des terres et des forêts, construction des chemins, canaux, drainages, nouvelles fermes, etc.

La durée normale moyenne d'une telle entreprise est de dix ans, ce qui signifie que tous ces travaux sont assez longs et qu'il faut s'y prendre à temps si on désire un jour arriver à un résultat. Il n'est pas du tout nécessaire que ce soit le maire de la commune qui se charge de la présidence du syndicat. Il a déjà suffisamment de responsabilités sans encore endosser celle-là. Un jeune agriculteur, actif et estimé de ses collègues, fait en général très bien l'affaire.

Réalisations d'améliorations foncières en Ajoie :

Fahy (sans les forêts) ; Bure ; Mormont (sans les forêts) ; Courtemaîche.

Communes où l'amélioration foncière intégrale serait indispensable : toutes les autres du district à l'exception de Saint-Ursanne et Montmelon.

Conclusion

Nos voisins de Suisse, de France et d'Allemagne ont fait d'énormes progrès dans le domaine de la planification au cours de l'après-guerre. Il est grand temps que nos populations et nos autorités commencent à se rendre compte qu'il y a un gros retard à combler. L'adage qui dit : « On n'est jamais si bien servi que par soi-même » est particulièrement vrai dans le domaine de l'aménagement et de la planification ; il serait en effet oiseux et naïf de croire qu'on nous imposera le bonheur depuis l'extérieur. Notre structure fédérale et cantonale met à notre disposition des lois, des crédits et une bonne volonté manifeste ; libre à nous cependant d'en faire usage ou pas.

Hermann BRUNNER

Delle, gare internationale

Dans quelques jours — le 28 mai — date de l'entrée en vigueur de l'horaire 1967/69, la gare de Delle prendra le caractère de gare internationale. Cette mutation, qui se préparait depuis plusieurs années, s'inscrit dans le cadre des relations gouvernementales entre la France et la Suisse et trouve son expression dans la modification de l'organisation des services douaniers et ferroviaires du point-frontière de Delle-Boncourt-Porrentruy.

La guerre de 1870, on le sait, entraîna la cession à l'Allemagne de l'Alsace et de la Lorraine. A l'époque, l'Europe tissait la toile de son réseau ferroviaire. La France, amputée de ses régions de l'est, dut revoir la structure de son réseau. La Compagnie de l'Est obtint une concession pour l'ouverture d'une ligne de chemin de fer de Belfort vers Porrentruy. Elle entra en contact avec la Compagnie des chemins de fer du Jura bernois en vue de la création d'une liaison par Delle. Elle finança même en partie la construction de la section de ligne de Delémont à Porrentruy. Une ligne de la compagnie du PLM aboutissait