

# Jurapolis... ville durable

Autor(en): **Chenal, Jérôme**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Défis / proJURA**

Band (Jahr): **1 (2003)**

Heft 1: **Mobilité**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-823881>

## **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.



## Jurapolis



## ...ville durable

**Jurapolis sera une ville durable, une ville idéale fondée sur un principe similaire à celui des villes idéales d'hier, mais répondant aux interrogations socio-historiques d'aujourd'hui, une ville idéale qui s'étendra de Boncourt à Moutier ; linéaire et polycentrique, se développant autour des arrêts d'un tram urbain.**

**Par**  
**Jérôme Chenal,**  
*architecte et urbaniste*  
*(à droite) et*  
**Antoine Voisard,**  
*architecte et urbaniste*  
*(à gauche)*

Le Canton du Jura n'aura plus qu'une ville, Jurapolis, qui prendra le tracé de la ligne CFF comme colonne vertébrale à l'urbanisation et comme réseau de mobilité interne à la ville. Les nouvelles implantations se feront dans le tissu déjà largement urbanisé. Dans Jurapolis, les déplacements se feront avant tout en métro (tram urbain), à pied ou à vélo.

L'urbanisation sera organisée en fonction de ces trois modes de transport ; la ville se densifiera autour des arrêts du métro, ce qui placera ainsi les habitants de Jurapolis à moins de 1000 mètres d'une gare. Les infrastructures et les équipements de la ville et ceux de l'Etat se distilleront « sur » le rail, entre Boncourt et Moutier, passant par Porrentruy, Delémont et récupérant ça et là les terrains des CFF, par droit de superficie, afin de disposer d'un patrimoine « sous contrôle » pour le développement futur de la ville.

Grâce à sa technologie de métro, le transport se fera rapidement sur tout le canton, démultipliant les courts arrêts, desservant ainsi un maximum d'habitants et de travailleurs. Les zones industrielles de Jurapolis seront, comme l'habitat, connectées de manière optimale avec les transports publics.

Dans un premier temps, Jurapolis sera une agglomération, dans l'optique où elle mettra en place et testera un certain nombre de structures décisionnelles et d'outils de gestion, puis la ville deviendra une entité propre. Le projet d'une ville durable a pour objectif l'expérimentation d'un certain nombre de situations et de diverses solutions, que ce soit au niveau de la fiscalité, de la réglementation, de la fusion de communes ou de la redistribution des richesses entre ville et campagne. « Ces idées peuvent prendre différentes formes, elles ont pour but la stimulation théorique dont la solu-

tion définitive offrira d'innombrables possibilités » (Bruno Taut, architecte allemand, 1923). Nous proposons donc une amorce de réflexion, la vision d'une problématique globale ou devant être prise comme telle, une vision en chantier que nous soumettons à la discussion. L'accent est mis ici sur l'aspect de l'utilisation de la ressource sol (le sol peut être assimilé à une ressource naturelle non renouvelable et doit par conséquent être traité comme telle). Cependant, il est évident que l'aménagement de la ville doit permettre d'ouvrir le débat sur la fiscalité, les structures politiques et la gestion raisonnable de l'entier des ressources naturelles, qu'elles soient renouvelables ou non. La mobilité comme cause de l'étalement urbain et de la consommation effrénée des ressources se verra réduite par les mesures mises en place au niveau de l'aménagement du territoire.



*Idée reçue n° 21:  
«La maison individuelle»*

*En vert :  
Jurapolis, une  
anticipation de  
la ville jurassienne  
de l'avenir...*



Imaginer une ville durable présuppose une acceptation de l'axiome qui postule qu'une utilisation modérée du sol mène à une plus grande durabilité. «L'aménagement du territoire de la Confédération, des cantons et des communes a pour mission fondamentale de veiller à une utilisation judicieuse et mesurée de ce bien limité qu'est notre sol» (ARE, Office fédéral du développement territorial, 2000). Il doit en outre veiller à assurer une utilisation des réserves disponibles uniquement dans les territoires déjà largement bâtis, à empêcher une dispersion des constructions et par conséquent le mitage accru du territoire (ARE, Office fédéral du développement territorial, 2000). Il se trouve effectivement que la dispersion des constructions entraîne actuellement des coûts importants, notamment en ce qui concerne la réalisation, l'exploitation et l'entretien des installations d'infrastructures (Conseil Fédéral, 1996). En ce sens, Jurapolis s'inscrit parfaitement dans la perspective de la Confédération concernant la gestion des ressources et démontre qu'elle bénéficie d'une longueur d'avance sur les politiques de gestion du sol des cantons.

Au-delà des conséquences sur la durabilité de la ressource sol, la disper-

sion actuelle des constructions, si elle se poursuit, deviendra de plus en plus difficile à financer (ARE, Office fédéral du développement territorial, 2000). Ceci pose donc un problème économique important étant donné que les constructions dispersées engendrent des surcoûts également dans d'autres domaines d'infrastructures : l'éducation, le social, la sécurité, etc. Jurapolis tente de remédier à cela en postulant qu'une discussion à propos du sol est indispensable, que les communes et le canton doivent prendre conscience de la nécessité d'une révision du développement urbain, compatible avec les critères de durabilité et sans substitution d'une ressource à une autre.

Enfin, Jurapolis devra montrer l'exemple et mettre en place une politique foncière active et cohérente puisqu'une utilisation judicieuse du sol doit passer par le contrôle accru de celui-ci par les pouvoirs publics. Elle devra aussi être un modèle en favorisant les constructions exemplaires dans le domaine du logement collectif afin de démontrer à la population qu'une alternative dense à la maison individuelle est possible.

Une fois Jurapolis réalisée, l'étalement urbain sera maîtrisé et la mo-

bilité géographique sera réduite. Les premiers effets devraient rapidement se faire sentir avec l'arrivée, dans le canton, d'entreprises soucieuses de leur image et désireuses de participer à l'aventure de Jurapolis ville durable. Le projet devient finalement un réel levier à la réflexion et à la planification sur le long terme, mettant les pouvoirs publics dans une situation de pionniers, avec des retombées symboliques et financières importantes, le tout relayé par les médias. Jurapolis offre une spécificité « vendable » qui manque encore au Canton du Jura.

Cet article repose sur une réflexion que les auteurs mènent depuis quelques années déjà, à titre privé. La formation postgrade qu'ils suivent à Lausanne a permis une première mise en forme dans le cadre d'un travail de semestre. C'était l'occasion de prendre le temps de coucher sur papier quelques idées principales.