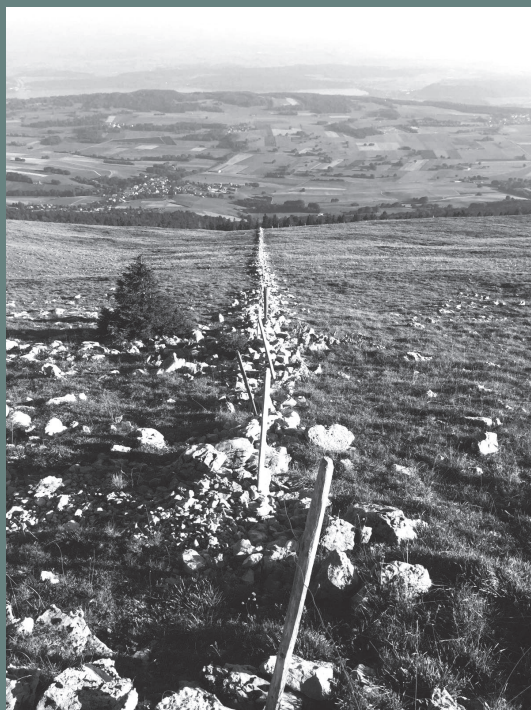


UNE TRACE DANS LE PAYSAGE



DELÉMONT, UNE VILLE DANS LA VILLE-TERRITOIRE JURASSIENNE



UNE TRACE DANS LE PAYSAGE

DELÉMONT, UNE VILLE DANS LA VILLE-TERRITOIRE JURASSIENNE

Enoncé théorique
Séverine Oppliger

Groupe de suivi:
Elena Cogato Lanza
Paola Viganò
Roberto Segà

Ecole Polytechnique
Fédérale de Lausanne

Janvier 2019

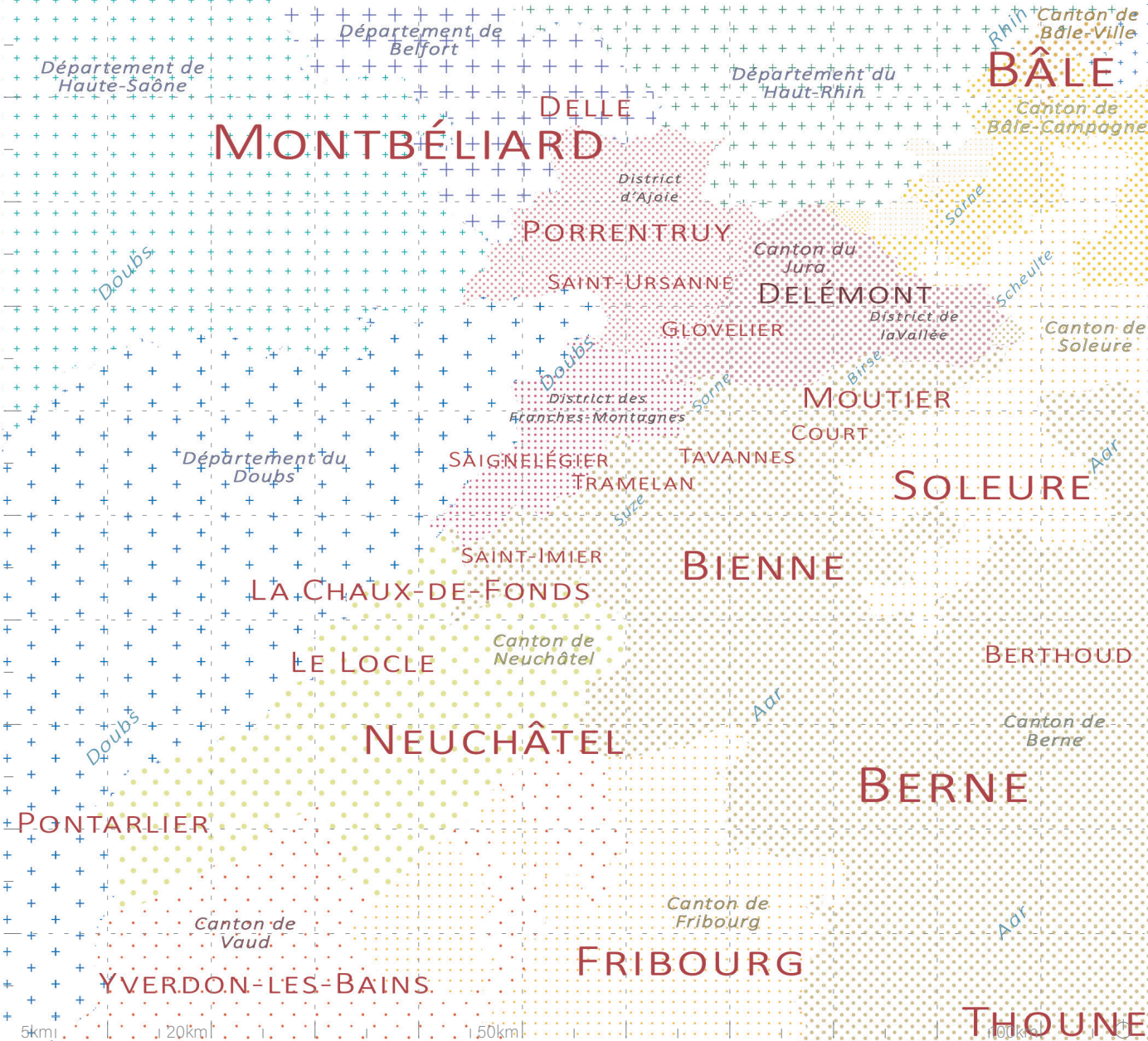


TABLE DES MATIÈRES

6

INTRODUCTION.....	10
MÉTHODOLOGIE.....	12
LA VILLE-TERRITOIRE JURASSIENNE.....	17
LE TERRITOIRE NATUREL.....	19
La topographie, origine d'un isolement marqué.....	19
L'eau, vecteur du développement urbain.....	21
La végétation, texture d'un paysage originel.....	25
Le paysage naturel jurassien.....	29
LE TERRITOIRE CONSTRUIT.....	33
L'évolution historique, témoin d'une croissance à deux vitesses.....	35
Le bâti, une ségrégation en différentes typologies.....	45
Les réseaux, structure du territoire.....	49
Le paysage construit jurassien.....	55
LA VILLE JURASSIENNE COMME VILLE-TERRITOIRE.....	57
Un fonctionnement en trois systèmes.....	57
La campagne urbanisée.....	65

LA RÉGION JURASSIENNE, CONTEXTES ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES.....	69
HISTOIRE DE LA RÉGION JURASSIENNE.....	71
Des Celtes à l'indépendance.....	71
Des antécédents qui sculptent la Ville-territoire Jurassienne.....	73
LES NOEUDS ET CORRIDORS, FORGÉS PAR L'INDUSTRIE.....	77
Le développement des voies de communication, nouvel ancrage au territoire.....	77
L'industrialisation sur le Massif du Jura, des ressources exploitées.....	81
LES VILLAGES ISOLÉS, VICTIMES DE L'EXPANSION DES VILLES.....	89
La «Zone calme».....	91
Entre village et ville.....	92
LE BÂTI DIFFUS, TRACES INDÉLÉBILES DE L'AGRICULTURE.....	97
La modernisation de l'agriculture, révolution à double tranchant.....	99
Le remembrement parcellaire, métamorphose du territoire.....	103
Les impacts sur le paysage.....	104
DELÉMONT, RUPTURES ET CONTRASTES.....	109
CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE, LE TERRITOIRE NATUREL.....	113

ÉVOLUTION HISTORIQUE, DE NOYAU MÉDIÉVAL À VILLE INDUSTRIELLE.....	117
Des origines au Moyen Age, le coeur de la ville.....	117
Du XVI ^e siècle à la première Guerre Mondiale, une ville prospère.....	121
L'Après-Guerre, étalement territorial et explosion démographique.....	127
Un processus de développement qui laisse des traces.....	128
LE BÂTI: JUXTAPOSITIONS DANS LE TEMPS ET DANS L'ESPACE.....	133
Zone 1: Vieille-ville, coeur de la cité.....	139
Zone 2: Pôle industriel à l'Est, déclencheur du développement.....	145
Zone 3: Le quartier de la gare, une image de prospérité du passé.....	151
Zone 4: Entre deux pôles, la zone-tampon.....	157
Zone 5: Extension au Sud des voies, entre commerce, industrie et logement.....	163
Zone 6: La diffusion résidentielle au Nord, une unité faite d'entités.....	169
Une densité singulière.....	173
LES FLUX, LA PERMÉABILITÉ DE LA VILLE.....	177
LA RELATION À L'EAU, ENTRE TIMIDITÉ ET FIERTÉ.....	189
LES FORMES DU VÉGÉTAL, LA VILLE IMPRÉGNÉE DE NATURE.....	199
CONCLUSION: DELÉMONT, UNE VILLE SINGULIÈRE.....	209

RÉPERTOIRES.....	213
BIBLIOGRAPHIE.....	214
CARTOGRAPHIE.....	217
PHOTOGRAPHIE.....	218

INTRODUCTION

10 La région jurassienne a toujours connu un développement à part des autres régions de Suisse. Etant donné sa topographie spécifique, soit une chaîne de montagnes de hauteur moyenne qui s'élève entre deux plateaux, cette région a longtemps eu une position reculée du reste du système urbanistique. Elle s'est par conséquent développée d'une manière propre, devant subvenir à ses besoins seule, en étant parfois traversée mais jamais vraiment connectée. Les conséquences de cet isolement se manifestent encore aujourd'hui : une croissance démographique relativement lente, malgré une accélération avec l'avènement de l'horlogerie au XIX^e siècle; une agriculture qui se développe d'une autre manière que les régions alentours, cherchant de nouvelles méthodes pour subvenir aux besoins d'une population isolée; enfin, des réseaux ferroviaires et routiers qui n'arrivent que tardivement, peinant à franchir les pentes abruptes de cette chaîne de montagnes.

En-dehors des montagnes, les grands centres sur les plateaux ont profité de l'industrialisation et de l'arrivée des voies de communications modernes pour asseoir leur pouvoir sur les villages de taille plus réduite, en contaminant l'espace rural par un tissu urbain industrialisé. Les plateaux, débarrassés des désavantages topographiques de la montagne, ont connu une expansion très rapide et plus vaste que les centres jurassiens s'étalant sur tout le territoire limitrophe. Les montagnes, quant à elles, ont longtemps été contournées, favorisant un développement introverti de son économie. Le bâti s'y est développé en suivant une logique agricole, qui a évolué avec le temps, et qui laisse aujourd'hui encore une trace indélébile dans le paysage construit : une strate de fermes isolées, qui se déposent comme un tableau pointilliste sur le territoire. Elles forment une couche de bâti qui texture les montagnes, une image qui mêle naturel et construit et qui a fait la réputation du paysage jurassien. Cette région s'est développée à une échelle inférieure à celle des grandes villes qui l'entourent, gardant un caractère domestique au sein de ses centres principaux.

Avec l'arrivée du train, puis de l'autoroute, des pôles et villages industriels se sont développés le long des voies de communication, principalement dans les vallées du Nord-Est de la chaîne de montagnes, ainsi qu'aux alentours de La Chaux-de-Fonds. Ces réseaux ont permis à la région de se connecter aux grands axes et centres urbains des plateaux, et ainsi de développer une économie plus extravertie.

D'un autre côté, cette économie basée pendant longtemps sur l'agriculture a dès le départ généré des villages dispersés. Avec l'avènement de l'industrie, ceux-ci se sont retrouvés isolés des grands axes et ont ainsi suivi une évolution plus lente, créant leur propre quadrillage territorial. De tailles identiques, ces villages se répandent sur le territoire, principalement sur la région du plateau chaux-de-fonnier.

11

Résultat, les fermes isolées, les villages ruraux et les centres urbains, trois systèmes de bâti issus de raisons et d'époques différentes cohabitent, se complètent, se contrastent, et créent un urbanisme propre à une région aux conditions particulières. Ils donnent une épaisseur très spécifique à la chaîne de montagnes du Jura. Avec ces systèmes, cette région se lit à plusieurs échelles. Ces contrastes se retrouvent aussi dans les villes qui la constituent. Dans cet enchevêtrement de tissus bâtis, une exception se dessine, à cheval sur deux systèmes: la région de Delémont. Comme une charnière entre la chaîne de montagnes et le plateau par sa vallée particulièrement large, elle permet un développement qui combine les caractéristiques des deux topographies. En effet, elle se déploie non plus seulement sur l'axe principal de la vallée, mais profite des gorges naturelles pour se connecter transversalement.

En tant que récent chef-lieu, la ville de Delémont s'est vue propulsée aux devants de la scène, se voyant obligée d'assumer une nouvelle position de centre, non plus d'une vallée ou même d'une agglomération, mais de tout un canton; Située dès lors au coeur de toute une région, elle est également à l'écart des grandes métropoles telles que celles de Bâle et de Berne. En analysant de plus près la ville, nous remarquons qu'elle vit dans des ruptures, des cohabitations et des nuances, les échelles se mêlent et se confrontent dans toutes les thématiques qui composent la ville. Elle se déploie entre nature et urbanisation, elle vit entre industrie et agriculture, elle est construite de juxtapositions de fragments dans le temps et l'espace, et c'est toute cette série de particularités que cet énoncé tâche de mettre en valeur. Tel un Janus contemporain, le but est de regarder non seulement sur le présent, mais également le passé de la ville, afin de comprendre l'origine des phénomènes observés, de son implantation géographique jusqu'à l'indépendance du Jura, en passant par le développement industriel, pour terminer sur les conséquences visibles actuellement : une ville de ruptures et contrastes, harmonieusement entrelacés.

MÉTHODOLOGIE

12 Cet énoncé est divisé en trois parties distinctes et complémentaires. La première avance des hypothèses relatives à la construction du territoire jurassien selon trois systèmes urbanistiques interdépendants, en partant de l'analyse des territoires naturels et construits du Massif du Jura. La deuxième partie argumente ces extrapolations en déclinant des thèmes relatifs aux trois systèmes de développement du bâti décrits auparavant, tels que l'histoire politique, l'industrie et l'agriculture. Enfin, la troisième partie se concentre sur une mise en évidence des aspects discutés plus tôt dans un contexte plus spécifique, celui de Delémont. Elle met en lumière des confrontations et une lecture en plusieurs niveaux, comme celles de la Ville-territoire à une échelle plus réduite. Cet exemple concrétisera une interaction entre les faits, sous forme de cartographie, et l'imagination, à travers un regard photographique. Les territoires ont besoin de deux types de description : celle qui donne de l'épaisseur, une histoire, celle qui parle de *nous dans notre paysage* ; et celle qui amincit, une description plus abstraite qui *nous raconte aux autres peuples* [Munarin, Tosi, 2002].

La première partie, qui s'intéresse à la construction du territoire du Massif du Jura, cherche à comprendre le système urbanistique de celui-ci avec l'hypothèse d'une ville-territoire. Au-delà des raisons politiques, cette partie générale se concentre sur un développement du bâti selon des critères topographiques et des interdépendances entre des centres urbains. Pour cela, la première étape est de comprendre le territoire naturel sur lequel la population s'est installée, qui se détache des régions limitrophes, formant le cadre de la ville-territoire. En effet, ce territoire naturel se décrit par la topographie, l'eau et la végétation, qui sont des éléments clés qui ont influencé la position, mais également l'expansion du bâti en différents endroits. L'assemblage de ces trois thématiques permet une première hypothèse de schéma urbain puisque, comme dit plus haut, cette région a longtemps été isolée dans son territoire difficile d'accès. En deuxième lieu, il convient de s'intéresser au développement historique de cette région afin de comprendre quelles sont les origines de l'organisation du territoire autour des pôles urbains qui régissent aujourd'hui les relations entre les régions. En même temps, la mise en évidence du système de réseaux démontre qu'il a déterminé le développement de certaines villes au détriment

d'autres : non seulement ces voies de communication ont-elles été créées avec comme but la connexion entre les grands centres urbains, ce qui les a renforcés, mais elles ont également servi d'accroche à de nouveaux points bâtis tout au long de leurs axes. Pour finir, la combinaison de ces couches de bâti et des réseaux, qui forment le territoire construit, avec les strates du territoire naturel permet d'établir la théorie de la Ville Jurassienne, qui se compose de trois systèmes interdépendants mais juxtaposés : celle des « nœuds et corridors », celle des villages isolés, et enfin celle qui donne une texture au territoire, le bâti diffus. Le cadrage s'est effectué d'abord selon la topographie. En conséquence, la chaîne de montagnes apparaît au centre, celles-ci étant entourées de petites parties des plateaux suisse et français, afin de cerner le caractère du Massif. Ensuite, ce sont les pôles urbains qui ont défini le cadrage. En effet, comme expliqué plus haut, la région est concentrée autour de grands centres tels que Bâle, Berne, ou encore Montbéliard. La limite sud du cadrage s'est référée à la fracture visible dans la montagne entre Yverdon-les-Bains et Pontarlier: le vallon de Vallorbe. Celui-ci coupe le Massif du Jura de manière nette, permettant une connexion facile et rapprochée entre la Suisse et la France et brisant une structure faite principalement de vallées dans la partie plus au Nord.

Dans la deuxième partie, nous allons analyser ces trois systèmes selon les conditions immatérielles qui les ont influencées, c'est-à-dire des raisons d'ordres économiques et politiques. Tout d'abord, le système des « nœuds et corridors » est directement lié au développement de l'industrie dans la région, principalement de l'horlogerie qui a fait sa réputation, mais également d'autres types d'économies comme des usines de métallurgie et de machines-outils. Il s'agira donc de mettre ce système en relation avec une histoire de l'industrie jurassienne, cartographiée sur le territoire et appuyée par des statistiques. Le second système est, quant à lui, composé de « villages-dortoirs », ces petites agglomérations à l'écart des grands axes, des villages ruraux à l'origine qui aujourd'hui ne se constituent plus qu'essentiellement de logements. Trop absorbés par les grands centres, ces villages n'ont plus d'activités commerciales ou industrielles qui leur donnaient jadis une autonomie. Il s'agira donc de démontrer cette absence d'activité, mais également d'appuyer l'effet pendulaire

d'une population qui travaille en ville, mais vit à la campagne. Enfin, la troisième couche, celle du bâti diffus, est née du développement expansif de l'agriculture dans cette région, pendant longtemps principale source de revenus. Cette économie de subsistance a vu son évolution et sa modernisation sortir les fermes des villages ruraux, perdues au milieu de leurs terres, établissant une texture sur tout le territoire. Pour finir, une partie sur l'histoire unique de cette région, balancée entre différentes autorités politiques depuis ses débuts, nous amènera à réaliser l'influence des pouvoirs politiques et religieux sur le développement des villes centres, en particulier sur un centre urbain pas comme les autres: Delémont.

La troisième partie s'intéresse donc au chef-lieu du Canton du Jura. Comme pour la Ville Jurassienne, la première étape est celle de l'analyse du contexte géographique de Delémont, le territoire naturel sur lequel la ville s'est déployée, à l'échelle plus large de la vallée. Elle permettra de comprendre les thèmes suivants, comme le développement de la ville autour de son noyau moyenâgeux installé sur une colline, la relation intime avec la nature et la végétation qui l'entoure, ou encore son rapport particulier à l'eau. Ensuite vient l'étude du territoire construit, commençant encore une fois par l'évolution historique de la ville. Celle-ci amènera à différencier des zones au sein du bâti, telles que celle consacrée à l'industrie, au résidentiel, ou au commerce, qui se confrontent et déterminent une troisième thématique. De plus, l'arrivée du train a sorti la ville de ses murs, faisant apparaître un nouveau centre autour de la gare, qui se veut aujourd'hui l'image de la capitale et qui contraste avec le noyau moyenâgeux à caractère encore très domestique, renforçant cette particularité de la ville à se partager entre deux pôles. La prochaine étape est l'étude des réseaux, qui dévoile deux manières de traverser Delémont, à pied ou en voiture, ce qui amène des perceptions très différentes et représentatives de flux à deux vitesses, entre grands axes et espaces publics. Ces cheminements ont également été contraints par un autre aspect naturel : la rivière. Celle-ci fait l'objet de la cinquième thématique traitée dans ce chapitre sur Delémont. En effet, la relation à l'eau se voit tantôt timide, comme dans la partie centre de la ville où elle paraît invisible, ou tantôt marquée, comme les travaux réalisés pour lutter contre les inondations

et la transformation radicale du tracé de la Sorne. En vieille ville, elle est accentuée par la volonté de mettre en valeur les sources d'eau, avec de récents travaux pour rouvrir des canaux, ou de nombreuses fontaines anciennes qui ont fait la réputation touristique de la ville. Enfin, nous serons amenés à parler de la prédominance de la nature dans le contexte jurassien. C'est l'interpénétration de la nature, la forêt et les champs agricoles, avec la ville qui fait la particularité de Delémont. Celle-ci est présente dans la ville sous différentes formes, telles que les parcs artificiels, les arbres isolés, ou encore les potagers et les jardins des maisons individuelles, structurant les espaces publics et la vie des habitants. Ainsi, après avoir analysé les pleins, la mise en avant des vides veut pousser à une imagination des espaces que l'on traverse lorsqu'on découvre la ville, une géographie mentale qui forge un souvenir et qui donne une impression spécifique de Delémont.



LE TERRITOIRE NATUREL

LA TOPOGRAPHIE, ORIGINE D'UN ISOLEMENT MARQUÉ

C'est la topographie particulière du Jura qui est à l'origine de ses différences de développement. En effet, cette chaîne de montagnes du Nord-ouest de la Suisse, qui s'élève entre le plateau suisse et le plateau français, a toujours eu une position reculée par rapport aux régions limitrophes. Ses pentes abruptes ont fait d'elle un élément difficilement franchissable, plus souvent contourné que traversé. La première phase d'analyse consiste donc à regarder comment se distingue cette chaîne de montagnes des régions qui l'entourent, mais aussi quelles sont les variations en son sein. Différents conditionnements héréditaires ont formé le territoire, en composant avec des situations et des racines indissociables d'un lieu qui forgent le développement urbain.

19

Le Massif du Jura, par rapport aux plateaux alentours, est une sorte de barrière physique à cheval entre la Suisse et la France. D'orientation Nord-Sud, avec une incurvation vers l'Est, elle marque la frontière entre les deux pays, servant également de zone tampon naturelle. Elle sépare le plateau suisse et le plateau français, comme une petite partie de montagne qui se serait détachée des Alpes. Le Massif est ainsi entouré d'une topographie calme, qui met en évidence la région mouvementée du Jura.

Côté Est, le plateau suisse traverse le pays, s'étalant du lac Léman au lac de Constance. Il englobe de grands centres urbains comme Lausanne, Fribourg, Berne, Zürich et Saint-Gall. Cette grande part du territoire de Suisse Centrale, qui se confronte directement avec les Alpes, est caractérisée par beaucoup de lacs. Dans la région jurassienne, les lacs de Neuchâtel et de Bienne forment une zone tampon entre la topographie calme du plateau et celle plus accidentée de la Chaîne du Jura.

Du côté Ouest de la chaîne de montagnes, le plateau français s'étale du Rhin au Rhône, de Bâle à Lyon. De retour sur un dénivelé plus modéré, avec quelques collines mais pas de montagnes élevées, le plateau est coincé entre les Vosges au Nord, le Jura à l'Est, le Massif Central à l'Ouest et les Alpes au Sud. Il comporte également de grands centres urbains, comme Bourg-en-Bresse, Dijon, Besançon,

Belfort et Montbéliard. Il est structuré par le Doubs, une rivière qui forme une rupture dans le paysage plat, notamment avec ses sources du Chapeau Rouge et de la Loue.

20

Et entre ces deux plateaux se trouve le Massif du Jura. Long d'environ 340km, son altitude varie principalement entre 600 et 1300m, avec des pointes jusqu'à 1700m dans sa partie sud. Il se détache des Alpes à partir de Chambéry, et s'étale lentement jusqu'à l'Ouest de Zürich, à cheval entre la Suisse et la France. La limite nationale est bien marquée par la vallée abrupte du Doubs le long du district des Franches-Montagnes, avant que la chaîne de montagnes ne se tourne vers l'intérieur de la Suisse à la hauteur de l'Ajoie, laissant cette région du côté du plateau français. La largeur maximale du Massif est de 65km, entre Neuchâtel et Besançon. Sa partie Est, du côté du plateau suisse, est la plus élevée et abrupte. Appelée « Haute-Chaîne », elle forme une barrière nette en arrière-plan des lacs de Bienne et Neuchâtel et se divise en vallées parallèles dans le Nord-Est, avant de se désagréger petit à petit aux environs de Aarau. Ces vallées suivent toutes l'orientation du Massif et sont connectées par des gorges naturelles dans un axe Nord-Sud, qui permettent la traversée des montagnes. Côté Ouest, la Haute-Chaîne se transforme en de vastes plateaux dont l'altitude varie entre 600 et 800m, avant de se défaire en faisceaux formés notamment par le Doubs et le Rhône.

Cet énoncé théorique s'intéresse à la partie de la Haute-chaîne qui s'étend de Delémont à Pontarlier. En effet, cette partie de la montagne est caractérisée par un système de vallées parallèles qui structurent le Massif jurassien, donnant des propriétés uniques à son urbanisme, habité par une population qui s'est vue contrainte de s'adapter à la topographie et vivre dans l'isolement. Une rupture se crée au niveau de Pontarlier et Yverdon-les-Bains, là où la gorge de Vallorbe, d'une taille importante, sectionne la montagne et crée un point de passage entre les deux plateaux, accentuant l'isolement de la région intérieure. Du côté de Delémont, cette vallée plus large que les autres a permis un développement qui rappelle celui des plateaux, lui donnant un caractère de charnière entre le système du plateau et celui de la montagne. Au centre, les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, posées sur un haut-plateau intermédiaire dans les montagnes, semblent être le point culminant de ce cadrage. Les deux villes servent d'aimants entre les différentes vallées, attirées par ce noyau urbain.

L'EAU, VECTEUR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Les rivières et les lacs permettent de repérer des différences dans la topographie, donc dans le paysage et les systèmes urbanistiques. La population s'ancre généralement sur les points d'eau, ressources importantes pour les habitants, pour l'agriculture, mais également pour l'industrie. Le territoire jurassien ainsi que les plateaux sont structurés par de nombreuses sources d'eau.

Du côté du plateau suisse, les rivières s'étalent sur le territoire, la topographie plate permettant un écoulement plus diffus, avec des sources qui se ramifient de tous les côtés. L'eau profite de l'espace à disposition pour s'étaler, devenant une ressource pour une très grande surface habitée. Tout le territoire est zébré par les sources, alimentant de nombreux lacs qui complètent cette vaste étendue. L'une des rivières principales de notre cadrage sur le plateau est l'Aar, qui descend depuis le lac de Thoune, traverse Berne, rejoint le lac de Bienne et part ensuite en direction de Soleure et du Rhin. Il faut cependant rappeler ici une vaste opération d'aménagements hydrauliques réalisés au cours des XIX^e et XX^e siècle dans le but de limiter les inondations, notamment les crues de l'Aar, ainsi que de libérer des terres en les asséchant, ce qui a permis aux villes adjacentes de gagner du terrain sur les lacs notamment. Cette correction des eaux du Jura a grandement changé le dessin de l'Aar, aujourd'hui canalisée en de nombreux endroits, et volontairement redirigée vers le lac de Bienne qu'elle ne traversait pas auparavant.

Ce système d'eau diffuse se retrouve également dans la partie nord de la chaîne du Jura, notamment dans la vallée de Delémont qui, comme dit plus haut, s'élargit davantage que les autres vallées, laissant plus de liberté à l'eau pour cheminer. A Delémont se rencontrent trois rivières venant de vallées différentes. Il s'agit de la Sorne, de la Birse, et de la Scheulte. La première prend sa source vers Les Genevez et arrive par des gorges naturelles jusqu'à Glovelier, à l'extrême Ouest de la vallée de Delémont, avant de remonter celle-ci en direction du chef-lieu. La seconde prend sa source dans



5km

20km

50km

100km



la vallée de Tavannes, au pied du col de Pierre-Pertuis, et s'écoule en direction du Nord, tirant profit des gorges de Court et de Moutier pour se diriger tranquillement vers Delémont. La troisième, elle, naît dans le village du même nom au fond du Val Terbi, la partie Est de la vallée de Delémont. Ces trois rivières se ramifient sur le paysage jurassien, semblant perforer la montagne qui paraît moins difficile à franchir et bien plus perméable aux flux. La vallée de Delémont se démarque, semblant être à cheval entre le système du plateau et de la montagne, comme une charnière au sein du Massif jurassien.

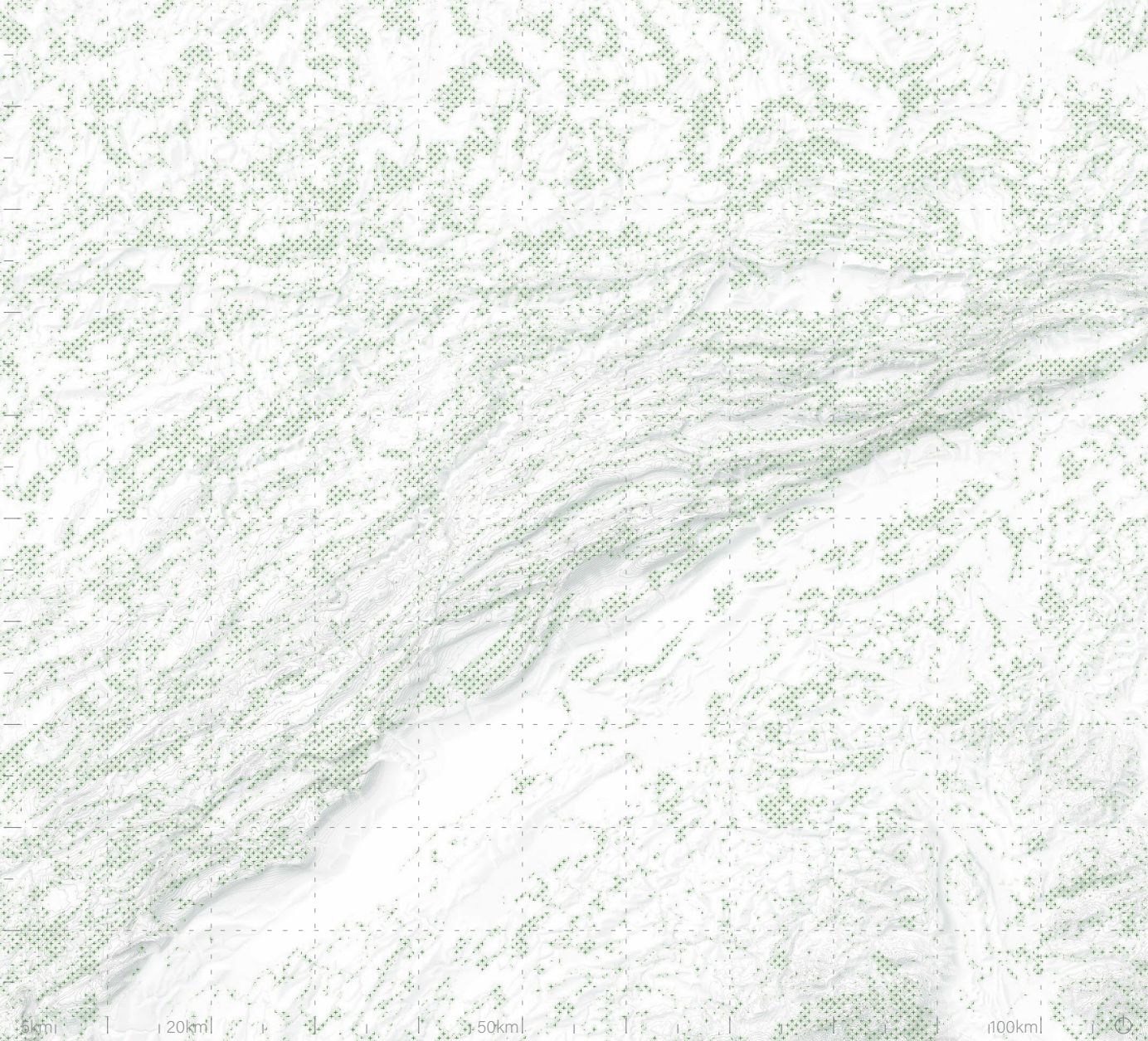
En revanche, dans la partie Sud de la chaîne de montagnes, plus haute et avec une topographie plus calme, les rivières sont davantage rectilignes, suivant des directions prédéterminées et n'ayant pas beaucoup de liberté pour s'en éloigner. Ceci est dû aux vallées plus étroites et longilignes qui convergent vers La Chaux-de-Fonds, avec notamment la Suze qui se retourne à hauteur de Bienne. Le Doubs, quant à lui, creuse une vallée profonde qui délimite la frontière entre la Suisse et la France, donnant une structure au paysage et une orientation au plateau chaux-de-fonnier qui, lui, n'a pas de rivières. Le Doubs décrit lui aussi un trajet particulier puisque, à hauteur de la ville médiévale de Saint-Ursanne, il fait un coude et repart en direction de la France, créant un faisceau entre Montbéliard et Besançon. Il s'agit de la seule rivière sur la chaîne du Jura côté français dans notre cadrage, jouant ici le rôle de limite du Massif à l'Ouest.

La transition entre le plateau suisse et la chaîne de montagnes se fait par les lacs de Bienne et Neuchâtel, qui ont un impact fort sur cette région puisqu'ils définissent une barrière entre les deux topographies. Sachant que l'eau attire le bâti, un axe de développement se forme généralement le long de ces ressources précieuses. Dans ce cas, l'axe se retrouve coincé entre l'eau et la montagne, profitant d'un léger plat pour s'installer et disposer d'une position entre forêt et eau. De plus, ces lacs séparent le territoire en deux, puisqu'il faut contourner ces étendues difficilement franchissables. Ils forcent les voies de communication à longer le Massif du Jura et à profiter du seul passage ouvert entre les lacs de Bienne et de Neuchâtel pour rejoindre le centre de la Suisse. Le territoire est donc tracé, orienté, ces difficultés de connexions entre le plateau et la montagne renforçant l'isolement du Jura.

 courbes de niveau

 rivières

 lacs



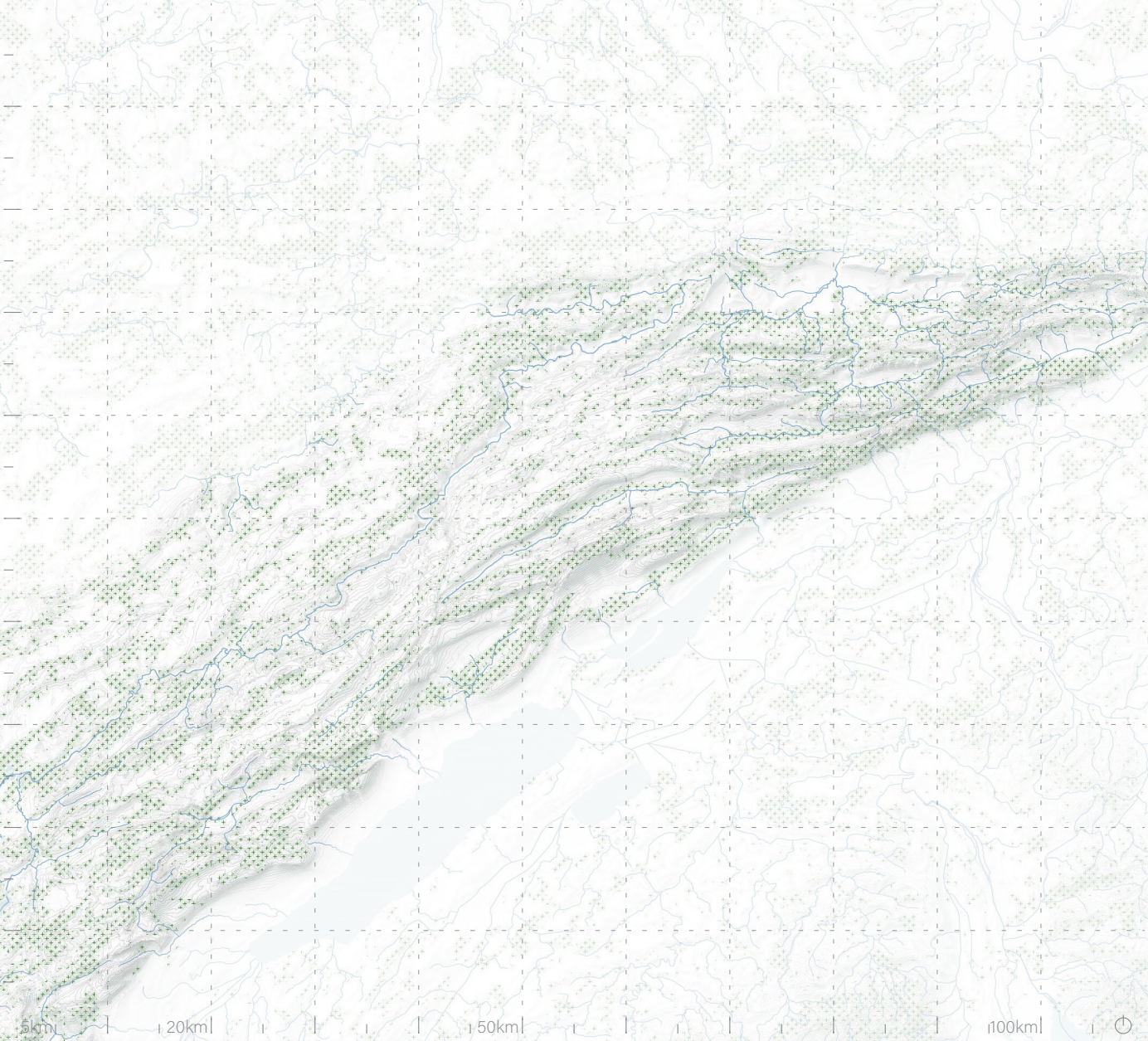
LA VÉGÉTATION, TEXTURE D'UN PAYSAGE ORIGINEL

Le nom de « Jura » signifiait « Forêt sombre » au temps des Celtes. Dès ses débuts, la région était réputée pour sa forêt dense, qui occupait une grande partie du territoire. Cette forêt fait encore aujourd'hui partie intégrante du paysage jurassien, elle cadre les vallées et habille le plateau, elle est le fond d'une image calme et naturelle de cette région. Elle souligne le relief, fait la limite entre les plaines et les crêtes, indiquant plus une pente qu'une altitude. Mais elle influence également la position du bâti et des industries, qui profitent du bois comme source d'énergie, créant parfois une barrière difficile à franchir. Elle peut donc être un véritable indicateur de l'établissement d'agglomérations, soulignant des poches à des endroits précis de la topographie.

Cette présence abondante se distingue déjà sur une carte à grande échelle. En effet, sur le plateau suisse, la végétation est plutôt étalée, diffuse, sorte de pointillisme qui correspond à la topographie plate, lui permettant de se disperser. Dans la partie montagneuse, la forêt est plus dense, et surtout elle se développe sous une autre forme. Elle suit la direction des vallées, formant ainsi de longues lignes étalées le long des courbes de niveau. De plus, elle est principalement présente sur les pentes raides et évite soigneusement les crêtes des montagnes. Ce phénomène se ressent particulièrement le long de la côte est de la Haute-Chaîne, car elle suit les lacs et forme une troisième barrière longiligne, avec la topographie et les lacs, entre le paysage « haut » et le paysage « bas » de notre cadrage. Sur le plateau chaux-de-fonnier, et en direction des vallées plus au Nord, la végétation se répartit en taches de tailles différentes, retournant ainsi au système de la forêt qui se diffuse sur la surface d'un territoire plat.

Il faut cependant souligner qu'en Suisse, la population a pendant longtemps déforesté librement, jusqu'à ce que sa protection soit inscrite dans la Constitution Fédérale en 1874. Le bois était très utilisé au XIX^e siècle, notamment comme source d'énergie pour l'industrie, pour la construction de maisons, ou encore pour le chauffage, ce qui a fait que la surface de forêt a considérablement diminué. Ceci explique cette diffusion sur le plateau, là où la topographie n'était pas un obstacle pour déforester, mais aussi où les pôles urbains, grands consommateurs de bois, se sont déployés. A l'inverse, des lignes de végétation persistent sur les pentes abruptes du Jura, là où il était plus compliqué, et peut-être moins utile également, de gagner de la surface pour construire ou cultiver.

Entre le bâti et la forêt se trouve une autre couche qui quadrille le paysage jurassien : celle des champs cultivés. Occupant les plaines, mais également les crêtes, cette texture agricole imprègne le paysage d'une entité rurale qui est restée ancrée au fil des siècles dans cette région isolée des centres urbains. Mosaïque de couleurs, structurée par une grille de haies vives et de chemins, cette économie quadrillée sur le territoire est pendant longtemps restée la ressource principale de la population jurassienne. Elle reste très présente dans le paysage aujourd'hui, malgré l'urbanisation et l'industrie. Elle se développe même en hauteur, puisqu'une seconde couche de ces terres cultivables se trouve au sommet des crêtes jurassiennes, au-delà de la forêt, avec un panorama sur toute la région. Au niveau cartographique, cette texture agricole contraste parfaitement avec la forêt puisqu'elle accentue les zébrures qui suivent la direction des vallées, qui orientent le paysage dans une direction prédestinée. En contraste, comme dit plus haut, la forêt est moins présente sur les plateaux. Son absence est comblée par de vastes taches de champs cultivés, qui profitent de l'espace libre et de la topographie calme pour s'étaler sur tout l'horizon.



LE PAYSAGE NATUREL JURASSIEN

Le territoire naturel est l'un des facteurs principaux de conditions d'établissement des centres bâtis. Dans le cas de la chaîne de montagnes jurassienne, il est possible d'approximer le positionnement des villes grâce à une carte de la topographie, de l'eau et de la végétation. En effet, la combinaison de ces trois couches, décrites en détail auparavant, permet de définir dans notre cadrage quatre typologies avec des conditions naturelles différentes, qui ont influencé le développement de toute cette région.

La première de ces typologies englobe les plaines au creux des vallées. Celles-ci, définies par un terrain plat, suivent un axe renforcé par la topographie, les pentes limitrophes et les rivières. Cette situation permet l'établissement permanent de villes et villages, dont les expansions sont facilitées par la topographie horizontale, et où l'agriculture peut occuper de vastes étendues. Généralement, une rivière s'écoule au creux des vallées, offrant une ressource d'eau aux agglomérations qui s'y rattachent, mais également un potentiel d'énergie motrice, pour les moulins et plus récemment diverses usines, ainsi qu'une source permanente pour l'irrigation des champs cultivés.

La seconde est celle des pentes des montagnes et collines : elle ne permet qu'un établissement plus difficile du bâti. De plus, la forêt occupe ces pentes et la déforestation sur des terrains escarpés est compliquée. Sur la carte, la végétation permet donc de mettre en évidence les pentes du terrain qui ne peuvent que difficilement être habitées et délimite des poches dans lesquelles le bâti pourrait s'inscrire.

 courbes de niveau

 rivières

 lacs

 forêts

La troisième typologie est celle qui prend de la hauteur, qui reste peu discernable mais qui est le plus intimement liée au paysage jurassien: la strate des crêtes, là où la forêt laisse la place à de nouvelles étendues de champs qui quadrillent ces sommets oubliés par les villages. En effet, comme il est difficile d'y accéder et par conséquent de développer un réseau efficace, la couche de bâti qui s'y installe ne peut être que diffuse, déconnectée des voies de communications principales et sans ressources d'eau. Elle surplombe toutes les vallées, comme une force invisible qui façonne et contrôle le tableau jurassien.

Enfin, sur le plateau chaux-de-fonnier, le terrain naturel laisse plus de possibilités au bâti de s'établir. Sa topographie calme facilite l'expansion des maisons et de l'agriculture, n'ayant que très peu de pentes qui rendent l'habitat difficile. Cependant, l'absence de rivières, qui servent généralement de guide à l'établissement urbain, a généré une orientation confuse du territoire, le bâti se diffusant davantage que dans les vallées et les fermes cohabitant avec les villages, comme un pointillisme dans le paysage.



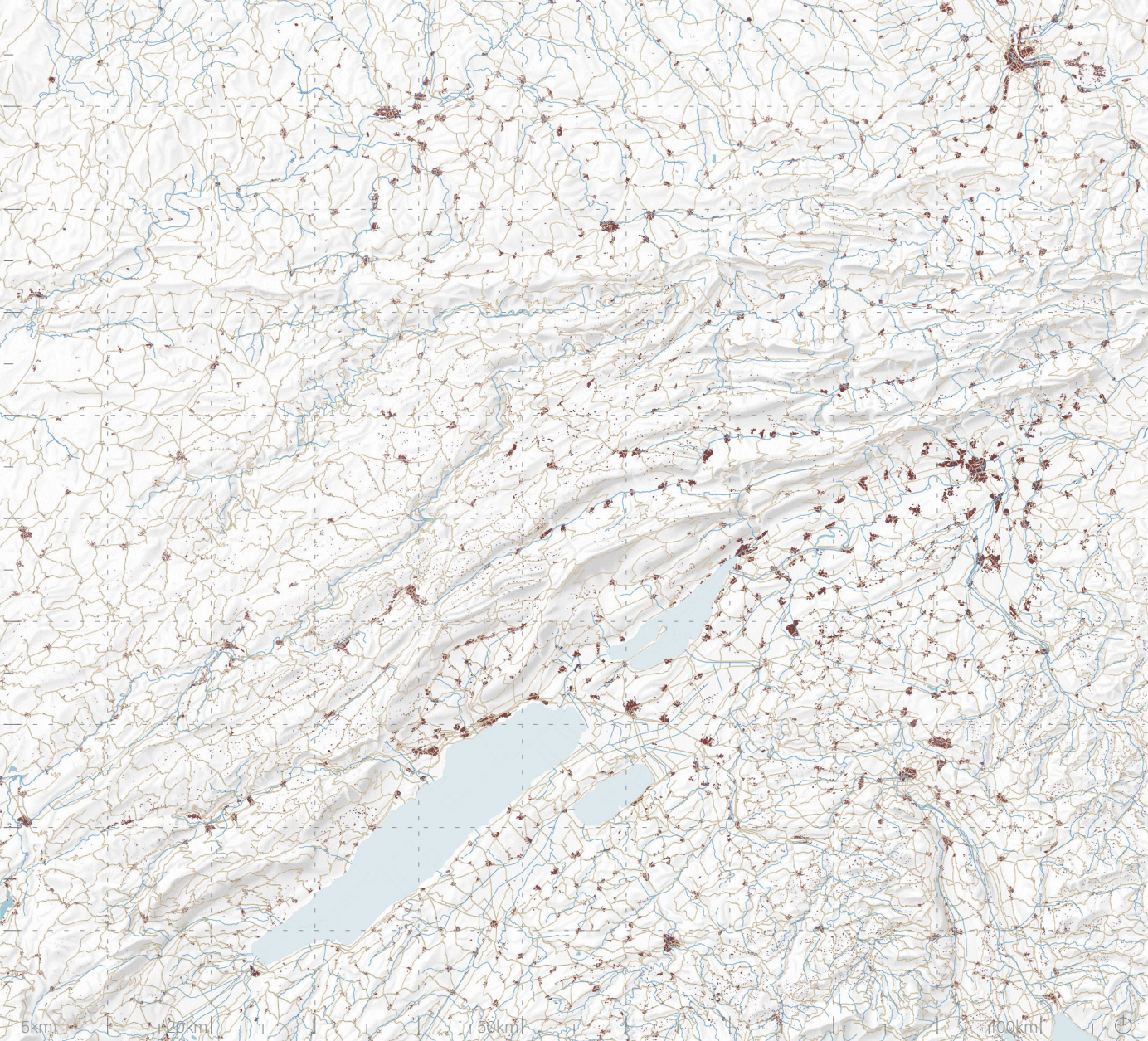
LE TERRITOIRE CONSTRUIT

Dans les conditions spécifiques du Jura, en tant que chaîne de montagnes établie entre deux plateaux, le bâti a non seulement été obligé de s'adapter aux conditions topographiques difficiles comme les pentes abruptes et les vallées, mais il s'est aussi développé dans une optique introvertie étant donné sa position reculée. Déconnectée des principaux pôles urbains, la région jurassienne a développé un schéma urbanistique différent. En effet, le manque de connexions avec l'extérieur a limité le développement démographique, avec comme conséquence une collaboration entre les centres de taille moyenne comme Delémont, Moutier et La Chaux-de-Fonds, plutôt qu'une concentration autour d'un noyau urbain principal. Dès lors, les agglomérations se sont distribuées dans toute la région, entraînant une diffusion du bâti sur le territoire. Pour comprendre les origines de ce phénomène, il convient de regarder en premier lieu le développement historique du territoire construit, ce qui permettra de mettre en évidence la différence entre le système jurassien et celui des plateaux.

33

« La différence avant d'être un état est un processus, souvent conflictuel, au travers duquel advient dans le temps et l'espace ce qui diffère. »

[Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, p.1]



5km

20km

50km

100km

©

L'ÉVOLUTION HISTORIQUE, TÉMOIN D'UNE CROISSANCE À DEUX VITESSES

La première couche représente l'état du bâti en 1860, avant l'arrivée du train. Sur les plateaux, les concentrations de bâti sont relativement homogènes, quelques centres urbains tels que Berne, déjà capitale de la confédération à ce moment-là, Bâle ou Soleure, se détachant de l'implantation générale du bâti. Pour le reste, au-delà des agglomérations qui se situent aux environs des principaux pôles, les villages sont généralement de la même taille, diffusés sur tout le territoire. En 1850, 90% des Suisses vivent encore dans des villages de moins de 2'000 habitants [ETH Studio Basel, 2005, volume 2, p.440]. Il est à ce moment-là encore difficile de comprendre quels sont les schémas de développement urbain, où sont les pôles autour desquels le bâti gravite, quels seront les axes principaux. Sur la chaîne de montagnes, en revanche, un autre phénomène se développe indépendamment. Une couche de bâti diffus apparaît, des petits points de maisons isolées qui se concentrent sur tout le territoire et structurent le paysage. Ce sont généralement des fermes, principale ressource de l'économie de la chaîne de montagnes. Le territoire jurassien étant déconnecté des plateaux par les pentes encore difficilement franchissables, la région a vu naître un grand nombre de fermes, pour subvenir tant bien que mal aux besoins de la population. Etendant au maximum leur emprise, elles se sont diffusées sur tout le territoire, afin de couvrir et cultiver le plus de champs possibles. Ce phénomène est surtout présent sur le plateau chaux-de-fonnier, là où l'absence de rivière a perturbé la disposition du bâti.

La deuxième couche est celle du bâti vers 1930, lorsque les effets du réseau ferroviaire, arrivé à la fin du XIX^e siècle, se sont déjà faits ressentir. Le train a notamment permis à l'industrie de se développer, densifiant les grands centres qui sont désormais connectés les uns aux autres. Ce phénomène se constate particulièrement sur les plateaux : le bâti est très consistant autour des pôles urbains, devenus désormais villes, avec l'apparition de nouveaux centres comme Bienne, qui a connu un bel essor industriel, Neuchâtel située au bord du lac, mais aussi Fribourg qui fait graviter toute une région

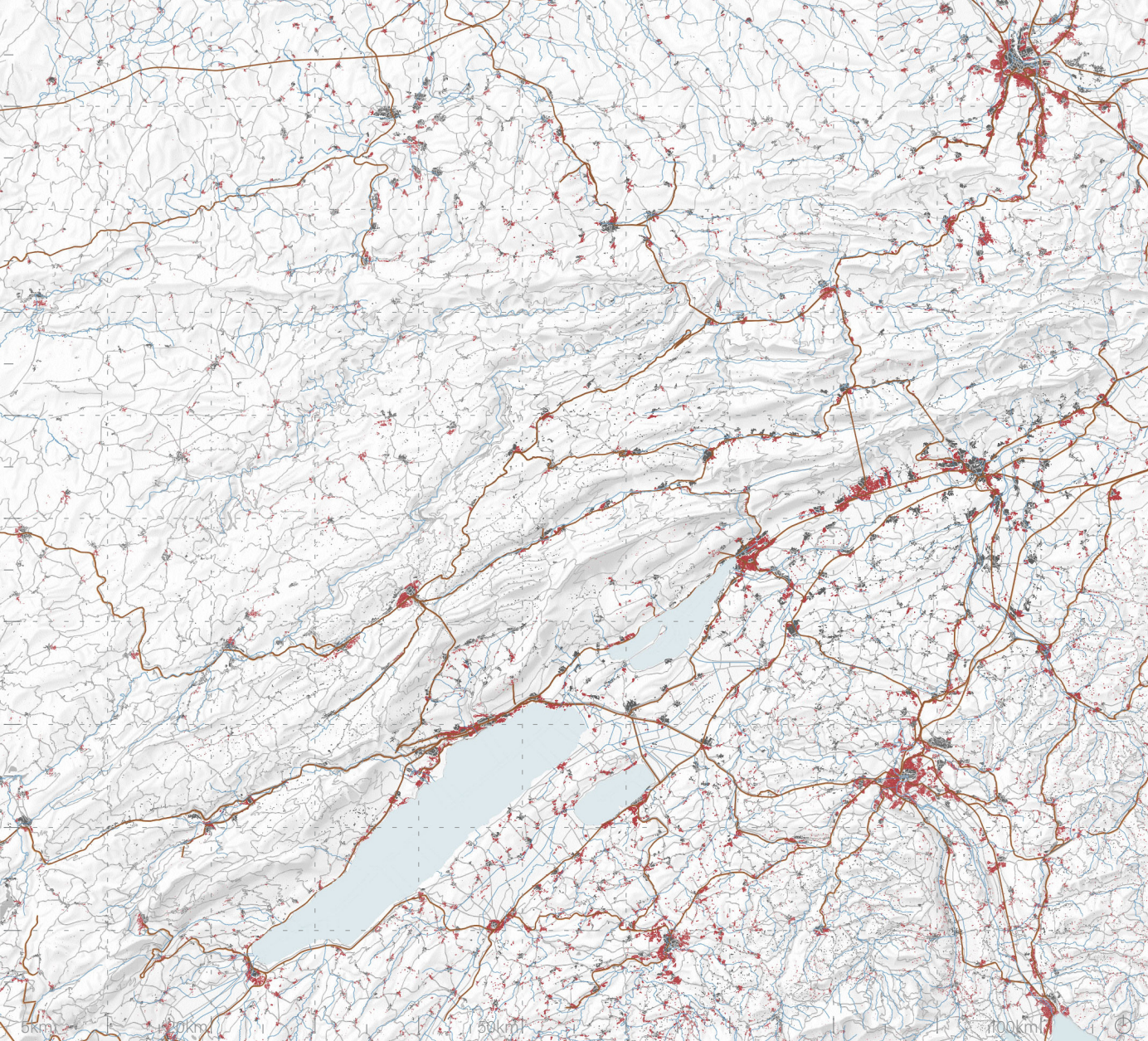
 courbes de niveau

 rivières

 lacs

 bâti 1860

 routes



en pleine expansion autour d'elle. De plus, une barrière le long du flanc Est des montagnes du Jura se profile, coincée entre les lacs et les pentes abruptes, suivant un axe ferroviaire qui relie Bâle à Genève. Côté français, les pôles ne sont pas autant affirmés qu'en Suisse, même si une concentration en multitude de petits centres autour de zones importantes, telle que celle de Montbéliard, se profile. Sur le Massif du Jura, le développement est plus lent. On note une explosion de la surface bâtie de La Chaux-de-Fonds et du Locle, villes poussées par le succès de leur industrie horlogère, amenant de nombreux emplois et créant un pôle d'attraction pour les petits villages limitrophes. Les vallées qui tendent vers ces centres, telles que celles de Tramelan et le vallon de Saint-Imier, connaissent un développement axial. Des villages qui s'étirent le long des voies de communication créent une ville linéaire à petite échelle, attirée par le rayonnement des cités horlogères. Du côté de la vallée de Delémont, une forte expansion se fait dans les villages alentours et dans la ville, où l'industrie fait son chemin. Le développement ici s'étale sur toute la surface, profitant de la plaine large qui permet une expansion sur un axe Est-Ouest, mais également dans la direction Nord-Sud. Entre ces points de concentration, le bâti ne se développe que très peu, soulignant un phénomène d'exode rural de la montagne vers la plaine, notamment en direction de centres qui ont explosé comme Bienne ou Bâle. Ce phénomène d'exode s'applique également au sein même du Jura, puisque l'avènement de l'industrie dans de petits villages comme Saint-Imier ont fait bondir le développement du bâti autour de ces micro-pôles économiques.

La troisième couche est datée de 1980, période de crise après l'effervescence des Trente Glorieuses, qui a vu les centres urbains littéralement exploser en-dehors de leurs capacités. C'est la période du développement des villages périphériques, la « banlieue urbaine », l'apparition de villages-dortoirs. Ceci se dévoile sur la carte par une densification du bâti aux alentours des pôles tels que Berne, Bâle ou Montbéliard, créant des répliques miniatures de ces villes puisque la plupart de leurs périphéries ont atteint la taille de 10'000 habitants. Cette période forge l'image de ceinture attirée par les grands centres, alors que la campagne, de son côté, ne se voit que très peu densifiée. Le développement





5km

20km

50km

700

©

urbain se dirige vers le polycentrisme, le paysage suisse se dessine. Un système dans lequel des pôles de grands diamètres créent un réseau invisible d'interconnexions se détache du territoire, attirant au passage des villes de plus en plus importantes, et délaissant en arrière-plan un bâti très diffus, comme une texture sur le paysage construit. En France, Montbéliard devient un centre de gravité très important, alors que d'autres villes se profilent dans une concentration plus faible que sur le plateau suisse. Il s'agit d'un phénomène de concentration davantage marquée que du côté suisse, qui évolue entre de très grands centres et d'autres de tailles moyennes à petites. Sur le Jura, le phénomène se répète, mais à une échelle réduite : le bâti se concentre autour de pôles de gravitation qui s'étaient déjà démarqués dans la période précédente, tels que La Chaux-de-Fonds, Le Locle et le vallon de Saint-Imier, confirmant leurs statuts de centres régionaux. D'autres petits centres commencent à prendre de l'importance également, tels que les villages situés en Haute-Sorne, à l'extrême Ouest de la vallée de Delémont, ainsi que dans les alentours de Saignelégier qui se place sur un axe de transit important, et dans la vallée de Moutier qui développe une industrie propre. Entre eux, le bâti n'a quant à lui pas évolué, les fermes restent éloignées de cette civilisation en plein boom technologique. Fait à souligner, la ville de Porrentruy, dans le canton du Jura, semble suivre le cheminement du plateau français, avec un système de petits villages en gravitation autour de la ville. Cela rejoint la précédente analyse de la topographie, puisque la chaîne de montagnes se tourne vers l'intérieur de la Suisse à la hauteur de Saint-Ursanne, laissant Porrentruy du côté du plateau français. Delémont, quant à elle, semble être une articulation entre le système de la montagne et celui du plateau. En effet, elle est bien ancrée dans une vallée, mais la largeur notable de celle-ci lui permet de développer un système d'agglomération multiaxial, un centre urbain autour duquel gravitent des villages périphériques qui se rallient à ce noyau urbain, contrairement aux autres vallées qui suivent un développement axial. La ville est positionnée sur un croisement entre un axe Est-Ouest, l'orientation principale de sa vallée, et un axe Nord-Sud, reliant Bâle à Bienne grâce à des gorges, des percements naturels dans les montagnes qui facilitent la perméabilité des réseaux.

 courbes de niveau

 rivières

 lacs

 trains

 autoroutes

 nationales

 routes

 bâti 1860

 bâti 1930

 bâti 1980



5km

50km

50km

700m

©

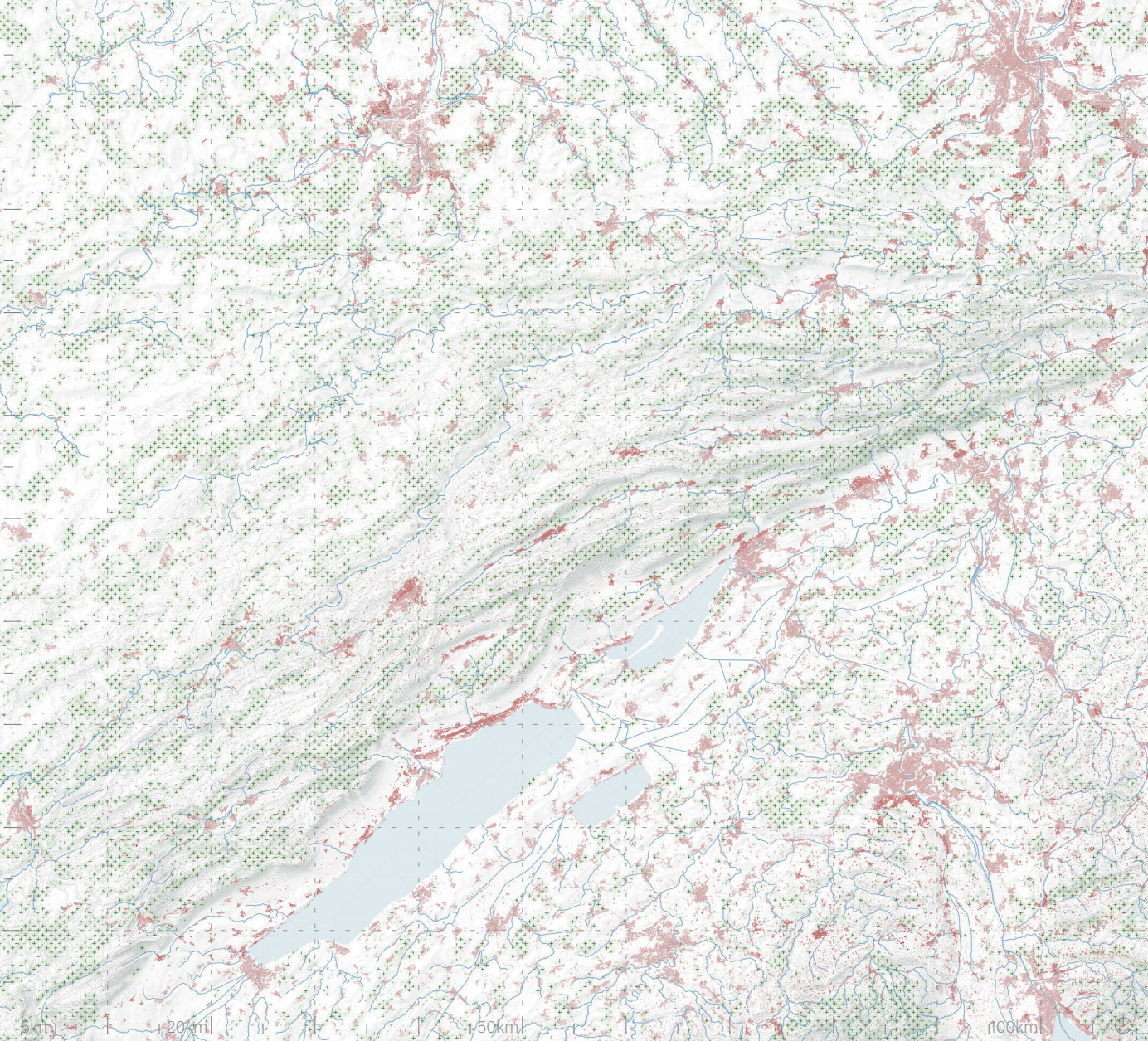
Enfin, la dernière couche symbolise l'état du bâti aujourd'hui, qui tend vers la densification après l'étalement des Trente Glorieuses. Il se concentre autour des pôles déjà dominants dans les années 80, ancrant définitivement leur statut de points centraux dans le territoire. Cette strate forme en général une ceinture autour du bâti existant, phénomène de l'expansion périphérique, que l'on essaie aujourd'hui de contenir avec la densification. Ce bâti renforce les bandes qui se formaient le long d'axes, comme celle qui descend de Soleure à Yverdon-Les-Bains le long du flanc Est de la montagne, mais aussi celles qui se développent dans les axes des vallées jurassiennes, plus petites. Entre eux, le bâti diffus ne bouge plus. Cette couche survenue depuis les années 1980 finalise l'aspect du territoire d'aujourd'hui : sur les plateaux, les grands centres urbains comme Berne, Bâle et Montbéliard, se détachent nettement du reste du bâti, se confrontant à une échelle internationale. D'autres pôles se développent plutôt sous forme de ceintures, de villes-linéaires, telles que les connexions entre Soleure, Bienne, Neuchâtel et Yverdon-les-Bains. Entre ces noyaux, un pointillisme s'est développé, des villages qui remplissent les espaces entre les villes, comme une isotropie qui se détache de ce système. Côté France, le pointillisme se marque encore davantage, les villages étant de tailles comparables et le remplissage entre eux n'est que très peu présent. Sur la chaîne de montagne, nous retrouvons les mêmes systèmes, avec le détachement de centres comme Delémont, Moutier, La Chaux-de-Fonds et Le Locle, et celui du développement de villes linéaires, qui se produit à une échelle réduite par rapport aux plateaux, comme notamment la prolifération d'agglomérations dans la vallée de Sonceboz-Sombeval et Saint-Imier où les villages se succèdent tout au long de l'axe, établissant une connexion entre Bienne et La Chaux-de-Fonds. Entre ces deux systèmes, seuls quelques petits villages ont réussi à trouver leur place, le paysage se remplissant plutôt d'un bâti très diffus qui couvre l'ensemble du territoire, principalement dans la partie haute du Jura. Les axes sont donc davantage marqués, on reconnaît une orientation forte du territoire construit.



La Révolution Industrielle n'a pas changé la centralisation. Au contraire, elle l'a accentuée. Mais elle a également effacé les frontières de la ville, qui s'est déployée sur l'espace rural et a changé le paysage en l'industrialisant. L'urbanisation est passée d'un développement cellulaire autour des centres à un développement polynucléaire, qui s'accroît sur les périphéries. La dissolution des centres a engendré la dissolution des périphéries, qui deviennent de nouveaux centres. Les grandes villes ne sont plus que des lieux de vie diurne, condensant le travail, le commerce et diverses activités. Les villes ont perdu leur caractère rassurant avec l'explosion du bâti et des technologies, pendant que la périphérie s'enrichit. Cette accentuation des périphéries est un phénomène récurrent dans les villes de la deuxième moitié du XX^e siècle. A cette époque-là, les villes sont vues comme des « monstres », grises et polluées par l'industrialisation, fuies par la population qui est à la recherche d'un retour à la nature. Dans la foulée, cette époque a vu nombre d'utopies urbanistiques comme notamment la théorie de la Garden City, cette petite ville qui pousse en périphérie des grands centres urbains, offrant un noyau vert pour un nouveau mode de vie aux familles, entre le travail et la nature. Bien que cette théorie n'ait pas connu de vrais exemples en Suisse, nous ressentons malgré tout une influence dans la manière de penser des urbanistes à ce moment-là. Cette théorie a notamment poussé à la dispersion du bâti sur le territoire, à la reconstruction de nouveaux noyaux sur d'autres bases [ETH Studio Basel, 2005, volume 1].

« A Zwischenstadt of a more network-like structure will no longer have one large functional centre, but numerous functionally and symbolically diversified centres which will mutually supplement each other and, when taken together, make up the essence of the city »

[Sieverts, 2003, p.26]



LE BÂTI, UNE SÉGRÉGATION EN DIFFÉRENTES TYPOLOGIES

Après avoir vu comment le bâti a évolué avec le temps, amenant petit à petit à la définition de plusieurs types de relations, il faut retourner aux couches du territoire naturel pour comprendre le choix du lieu d'implantation des agglomérations. Comme nous l'avons expliqué plus tôt, la topographie, l'eau et la végétation ont une influence directe sur l'établissement des civilisations, au-delà des influences politiques et religieuses. Dès lors, en comparant la carte du territoire naturel de la région avec celle du bâti actuel, nous constatons que les quatre typologies jurassiennes relevées plus tôt, la plaine, les pentes, les crêtes et le plateau chaux-de-fonnier, développent également quatre systèmes urbanistiques différents.

La première typologie est celle de la plaine. Comme dit dans l'analyse du territoire naturel en fonction de l'eau, les vallées de la région Nord-Est de la chaîne du Jura sont toutes structurées par les rivières, qui sont des points de repère pour le bâti. Une source d'eau offre beaucoup d'avantages à un village : elle est utilisée comme ressource pour les habitants et l'agriculture, mais également pour les industries, que ce soit sous forme directe ou utilisée en tant qu'énergie motrice. Les rivières ont développé les villes, telles que l'implantation de la verrerie à Moutier et la sidérurgie à Delémont qui ont amené beaucoup d'emplois et donné une attractivité à ces pôles, ces deux types d'industries ayant besoin de l'eau comme source d'énergie. Le Doubs constitue une exception à cette règle de la rivière comme point d'attache d'agglomérations, car son étroite vallée, aux pentes très abrupte et boisées dans sa partie haute n'a permis que peu de développement urbain. Du côté suisse, seule la ville médiévale de Saint-Ursanne s'est établie dans le coude que la rivière décrit à son extrême Ouest, ainsi que les petits villages de Goumois, Soubey et Ocourt qui profitent de petits écartements de la vallée le long du cours d'eau pour s'y établir. Ainsi, la plaine est le lieu d'implantation des centres urbains, ceux-ci pouvant s'étendre et profiter d'accès facilités par la topographie.

 courbes de niveau

 rivières

 lacs

 forêts

 bâti crête

 bâti pente

 bâti plaine

La deuxième typologie est la crête, sur les sommets jurassiens. Le développement du bâti dans les plaines, au creux de la topographie resserrée des vallées, a permis l'installation d'un autre type de constructions très fréquentes : la ferme isolée sur la crête, espace laissé libre, avec de grandes surfaces qui permettent l'étalement des cultures. Ce système de bâti isolé est séparé de la plaine par une forêt relativement dense qui fait office de zone tampon entre les deux modes de vie, villageoise en plaine et isolée sur la crête. La quasi-totalité des sommets jurassiens est occupée par des fermes. Le phénomène s'accroît davantage vers le Sud, aux alentours d'Yverdon-les-Bains, notamment en raison d'une topographie moins abrupte et de crêtes plus étalées.

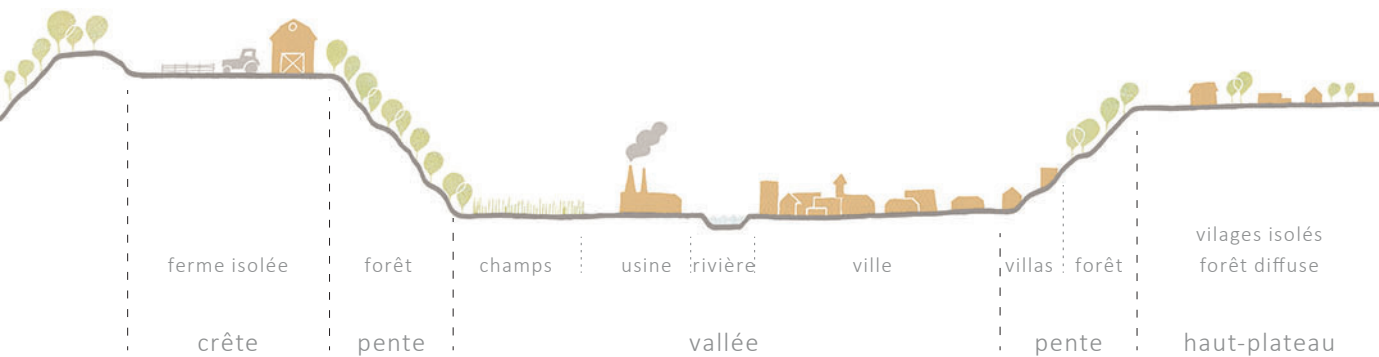
La troisième typologie se situe entre les deux premières. Il s'agit de la pente, contrainte topographique à laquelle il a fallu s'adapter, car l'établissement urbain y est difficile. La plupart du bâti se situant dans ce secteur correspond soit à la périphérie des villes, avec principalement des quartiers de villas individuelles, développés à partir des Trentes Glorieuses, soit de bâti plus isolé, en général de type agricole. Dans les vallées, la plupart des villages présentent une partie de bâti en forte pente, établi perpendiculairement à l'axe de la vallée. Cependant, la majorité de la pente est encore occupée par la forêt, trop inaccessible pour être déboisée. Cette présence forte de la nature a fait la réputation des paysages jurassiens.

Enfin, sur le plateau chaux-de-fonnier, l'absence de cours d'eau a provoqué un étalement du bâti, plus concentré en certains endroits, n'ayant pas de point auquel se rattacher. Ainsi, de petits villages homogènes se sont implantés sur tout le territoire. La topographie plate a encouragé cette expansion. La forêt, quant à elle, occupe une part importante du paysage, bien qu'elle soit plutôt disséminée en de petites taches, coupant le paysage de champs cultivés et de prairies d'élevages s'étendant à perte de vue.

En conclusion, les grandes villes se trouvent en plaine, profitant d'une position avantageuse pour les accès et réseaux, de la place pour s'étaler et des sources d'eau. Dans notre cadrage, les grandes villes

se situent donc davantage sur les plateaux que sur la chaîne de montagne, comme en témoignent Bâle, Berne, Soleure, Fribourg et Yverdon-les-Bains. Sur le Massif jurassien, les centres se retrouvent soit au cœur des vallées de la région Nord-Est, tels Delémont et Moutier, soit sur le haut-plateau, avec La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Le bâti diffus se situe principalement sur les crêtes, sous forme de fermes isolées, avec de grandes étendues que le tissu urbain ne parvient pas à coloniser. Sur le plateau chaux-de-fonnier, les villages sont dispersés sur toute la surface, sans point d'attache où se concentrer et trop éloignés des principaux centres pour en ressentir l'attraction et se développer. Le bâti dans les pentes, quant à lui, est plutôt celui des « villages dorts » aux alentours des grandes villes. La pente colonisée se retrouve également le long des lacs, là où l'espace plat est très restreint. Neuchâtel, par exemple, a parfaitement su composer avec la topographie. Dans ce cas toute la ville est dans la pente, mais ce sont généralement plutôt les quartiers résidentiels, les villas individuelles qui ont moins besoin de connexions directes avec la ville que les industries ou les commerces et qui profitent de la hauteur pour la vue et plus d'ensoleillement.

Le bâti suit donc plusieurs facteurs : la topographie, avec une structure entre plaine, pente et crête ; topographie qui influence le tracé des rivières, donc des points de rattachement du bâti, mais également la densité de la forêt, qui définit des poches dans lesquelles le bâti peut s'installer. Ces critères permettent déjà de visualiser le bâti selon des zones propices à l'accueil d'agglomérations. Généralement, l'établissement de constructions ne dépasse pas la limite établie par la forêt dans la région jurassienne, sauf dans le cas des fermes isolées auxquelles sont rattachées des terres agricoles.





LES RÉSEAUX, STRUCTURE DU TERRITOIRE

Un autre thème, directement lié au développement du bâti, est celui des réseaux. Ceux-ci sont créés pour relier les pôles urbanisés, qu'ils ont eux-mêmes contribué à densifier car les voies de communication attirent les entreprises, mais ils ont aussi généré un autre type d'habitat: des villages qui s'implantent sur ces axes et se développent économiquement et démographiquement.

Selon le livre du Canton de Berne sur les bases de l'aménagement, le tracé des réseaux est particulier dans la région jurassienne. En effet, celle-ci était déjà ignorée par les Romains, qui préféraient la contourner en longeant la Haute-Chaîne côté Est. La seule voie romaine attestée dans cette région reliait Bienne à Delémont, en empruntant les cols ou gorges naturelles qui permettaient le passage, avant de continuer en direction de Porrentruy ou Bâle (Augusta Raurica). Par la suite, les tracés de nouvelles voies au XIII^e siècle par les Zähringen, dynastie de ducs qui a fondé les villes de Fribourg, Berthoud et Thoune, ont structuré la région d'une manière indélébile. En effet, le réseau ferroviaire établi au XIX^e siècle par le canton de Berne a suivi ces voies anciennes, notamment la ligne entre les trois nouveaux pôles, présentant une attractivité pour les villages alentours encore aujourd'hui. Ces villes, créées par titres de noblesse des Zähringen, ont amené de nombreuses petites agglomérations ainsi qu'une agriculture à haut développement [Canton de Berne, 1973]. Le tracé ferroviaire a matérialisé la stratégie de la Suisse qui profite de l'important couloir de transit entre l'Italie du Nord et le Nord de l'Europe notamment, mais également entre l'Allemagne et le Sud de la France. Ainsi, les grands axes, tels que celui du Gotthard ou du Lötschberg, étaient prioritaires dans les stratégies de développement. Les régions reculées, comme le Jura, difficiles d'accès et avec un intérêt moindre pour le transit de marchandises, ont ainsi été reliées tardivement, pénalisant leur développement économique et industriel. Il en a été de même pour le développement de l'autoroute, qui n'a été terminée qu'en 2016 dans le Jura, les autorités privilégiant d'abord les connexions entre les grands pôles sur le plateau.

Les réseaux sont des flux, des échanges immatériels qui se manifestent sous une forme physique, une infrastructure qui crée un espace réel et des connexions, mais aussi des barrières [ETH Studio Basel, 2005, volume 1]. Structurant le territoire, les réseaux ont des géométries bien distinctes. Les autoroutes se reconnaissent grâce à leurs arrondis, une couche qui ne se fie que guère aux aléas de la topographie, mais plutôt qui accélère une perception de flux rapides par leurs tracés flottant sur le territoire; les terres agricoles, quant à elles, ont un maillage quadrillé qui reprend la mosaïque des champs. Enfin, les réseaux urbains ont une tendance radioconcentrique, ils naissent des centres et se déploient ensuite sur toute la surface à partir de ces noyaux [Mangin, 2004].

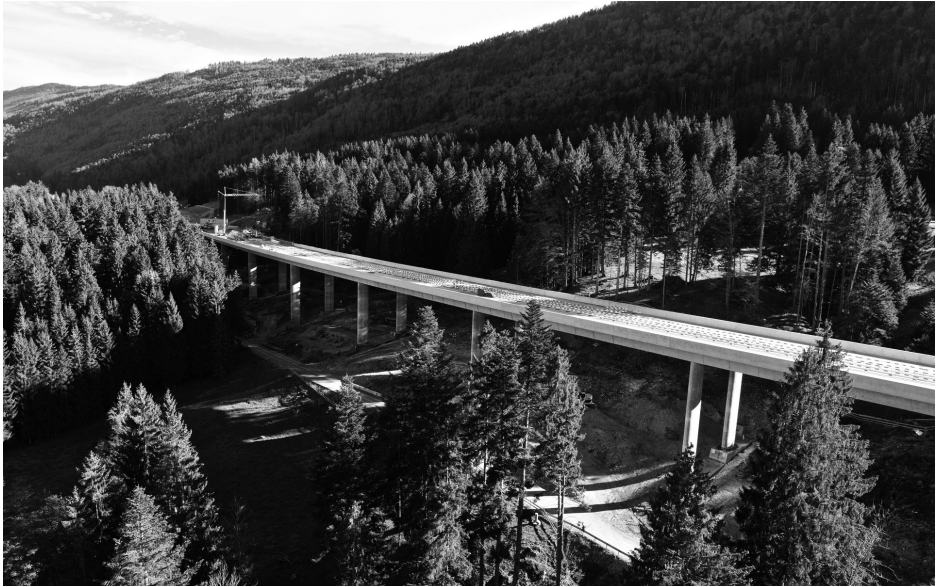
Sur le plateau suisse, par exemple, nous pouvons constater un système radioconcentrique du réseau routier. En effet, les routes partent en étoile des principaux centres urbains tels que Berne et Soleure, phénomène encore accentué par les autoroutes. Le bâti se rattache à ces axes, formant des villages de périphérie qui sont parfois de la taille de villes. Des axes perpendiculaires à ce développement en étoile permettent de relier les autres villages avec les pôles et de créer une structure de grille secondaire qui quadrille le territoire. Ainsi les systèmes de réseaux, avec les constructions, se présentent sous forme d'une toile d'araignée. Le maillage se resserre davantage en s'approchant des centres urbains et se dilate lorsqu'on s'en éloigne, accentuant l'effet « aimant » des pôles. Sur le plateau français, le même système concentrique se développe autour des pôles, principalement au nord où se trouvent les grands centres urbains comme Montbéliard et Belfort. À l'inverse, sur la partie du plateau entourée du Doubs, là où il n'y a plus de grands centres, le maillage se retrouve plus étiré, les connexions sont moins présentes. Enfin, sur la montagne, nous ressentons le dénivelé dans le tracé des réseaux routiers : les axes se démarquent dans les vallées, avec des routes qui suivent la direction naturelle, accentuant davantage l'orientation du territoire au sein de cette topographie et renforçant le positionnement du bâti sur les rivières et les axes. Sur le plateau chaux-de-fonnier, le maillage des routes présente un aspect plus régulier, profitant du terrain plat pour tracer les chemins les plus directs et s'étaler. Dans les pentes, les routes décrivent des méandres pour absorber au mieux le dénivelé. Le maillage se dilate dans le sens de la montagne, on observe des directions prédestinées pour ces axes, s'étalant dans une géométrie davantage rectangulaire que carrée, contrairement aux zones de plateaux.

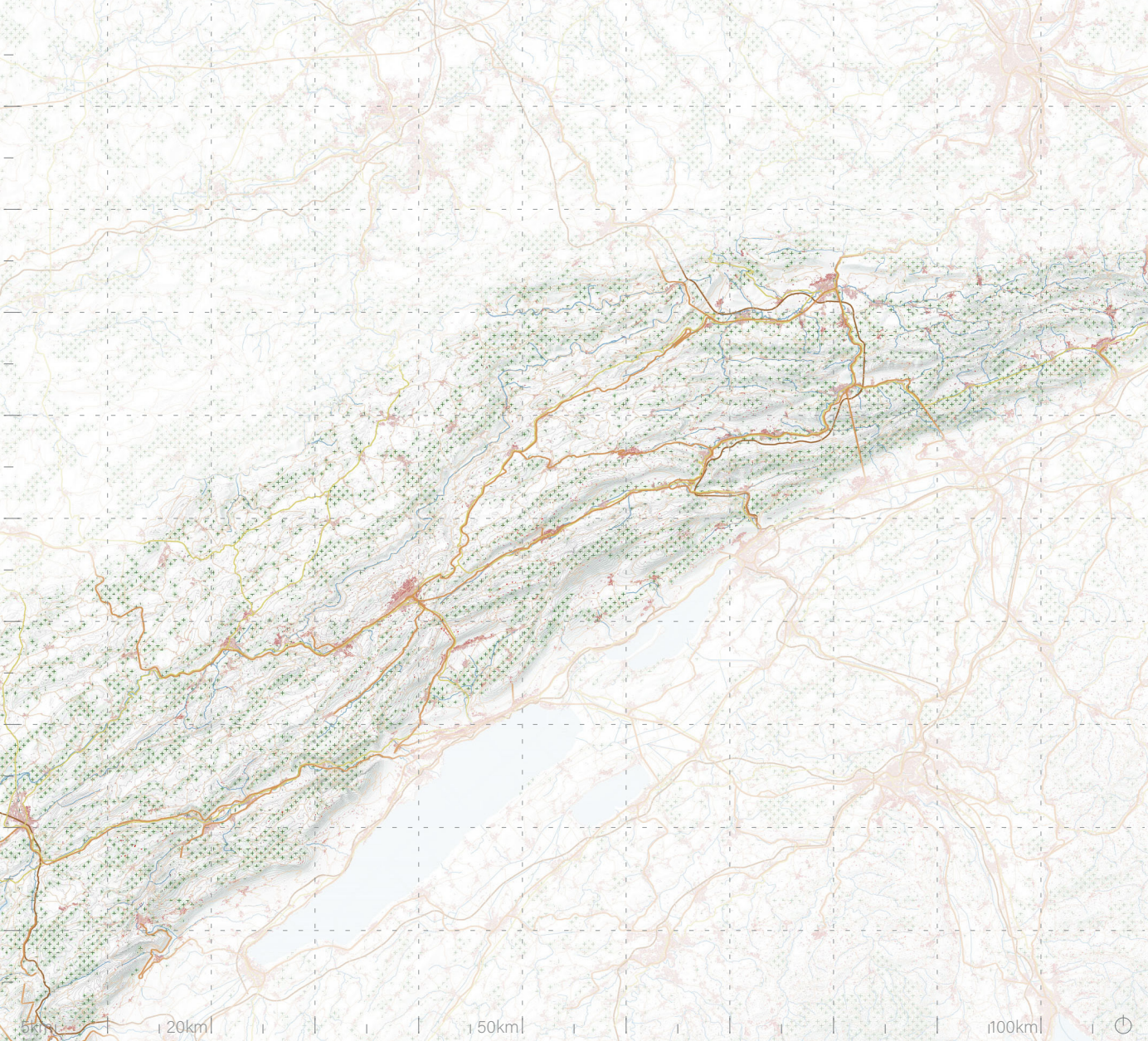
Le développement du réseau autoroutier a contribué à marquer les différences entre les régions topographiques, isolant davantage la région jurassienne, car les connexions ne sont arrivées que tardivement, et actuellement uniquement dans le Nord de la région. Sur le plateau suisse, le maillage d'autoroutes relie les pôles urbains, principalement autour de la capitale fédérale. Un autre quadrillage de routes nationales complète celui-ci en reliant les axes, permettant un développement en toile d'araignée du réseau et couvrant ainsi une large partie du territoire entre les pôles. Côté français, le réseau des autoroutes est très large aux alentours du Jura, puisque contrairement au système polycentrique de la Suisse, les autoroutes se développent en étoile autour d'un unique noyau qui est la capitale nationale. Par conséquent, il n'y a que très peu d'axes autoroutiers à proximité du Jura, compensés par beaucoup de routes départementales et nationales qui rejoignent le réseau suisse. Du côté du Massif jurassien, l'autoroute n'est présente que dans le Nord, où elle contourne les montagnes en profitant des gorges naturelles qui relient les différentes vallées, provoquant parfois des détours au tracé. Elle donne l'impression de l'écoulement d'une rivière, qui décrit des méandres. L'autoroute paraît s'adapter à la topographie, contrairement aux plateaux où elle flotte sur le territoire. Du côté du plateau chaux-de-fonnier, il n'y a pas d'autoroutes, mais des routes principales qui créent un maillage très large et allongé dans l'orientation de la montagne.

Le réseau ferroviaire a été une autre étape très importante dans le développement urbain. Comme nous l'avons vu plus haut, il a permis la croissance économique et démographique des grands centres, amenant des industries importantes, mais il a également permis de relier des endroits plus isolés dans les vallées. Le tracé des lignes de train, beaucoup plus que les routes, subit la topographie: il est difficile pour ce réseau d'absorber les pentes, surtout pour les lignes à haute vitesse. Sur le plateau suisse, les voies de chemin de fer jonglent avec la contrainte des lacs, en les longeant. Les lignes contournent ainsi les lacs de Bienne, de Neuchâtel et de Morat, en profitant d'un entre-deux pour relier Neuchâtel au plateau suisse. Grâce à son territoire plat, le réseau est beaucoup plus étoffé sur le plateau, comme toutes les autres thématiques développées jusqu'ici, les contraintes topographiques étant moindres,

favorisant les trajets les plus courts comme lignes directrices. Sur la chaîne de montagnes, il n'y a pas de connexions existantes avec le plateau français, la pente étant trop raide dans la vallée du Doubs, ce qui réduit énormément les possibilités de liaisons avec le voisin et rallonge les trajets, privant la région d'échanges économiques importants. Dans les vallées, ces contraintes topographiques se retrouvent également, les lignes suivant les axes naturels dans la plaine pour éviter les surcoûts de construction à travers les montagnes. Ainsi, le réseau ferroviaire suit la même forme de maillage que le réseau routier, soit sous une forme serrée sur le plateau, plus large et allongée sur la montagne. Ce type de réseau avec des connexions moins fréquentes freine aussi le développement de certaines parties du Jura au profit d'autres, ce qui a notamment accentué l'exode rural des montagnes vers les pôles urbains.

Une différence notoire entre le réseau autoroutier et le réseau ferroviaire se manifeste dans leurs conséquences sur le développement urbain. Le réseau ferroviaire a amené l'agrandissement d'agglomérations tout au long de son axe, créant un nouveau type de villages-linéaires, alimentés par l'industrie. L'autoroute, quant à elle, ne fait que relier les grands pôles, n'attirant pas de nouvelles constructions sur son tracé, pôles industriels mis à part. Ainsi, le premier se développe selon un « *réseau capillaire* », avec des perméabilités et des échanges osmotiques tout au long de son parcours, alors que le second se présente comme un « *tuyau* » imperméable, duquel il faut sortir par des « *robinets* » disséminés à proximité des grandes villes [Viganò, Secchi, 2011].





LE PAYSAGE CONSTRUIT JURASSIEN

55

Quand on observe le territoire construit, trois typologies se détachent: le secteur du plateau Suisse, de la chaîne de montagnes, et du plateau français. Chacune développe son type d'urbanisme : sur le plateau Suisse, le développement des réseaux rayonne autour de grands pôles urbains. Entre eux, le bâti est plutôt homogène, réuni dans des points de taille moyenne. Sur le plateau français, la concentration autour de noyaux est encore davantage marquée par des grandes agglomérations, comme celle de Montbéliard, qui attirent tout le bâti limitrophe, accentuant l'attraction autour des pôles et les différences d'échelles entre les types d'agglomération. La chaîne du Jura, quant à elle, développe des villes de taille plus réduite en suivant une topographie plus difficile. Sur le plateau chaux-de-fonnier et les crêtes, le bâti se diffuse, n'ayant pas de point d'accroche. Dans les vallées parallèles de la région Nord-Est, les villages s'étalent le long d'un axe prédisposé dans l'orientation de la vallée, une route principale sur laquelle viennent se greffer les maisons et les industries. Delémont, grâce à sa vallée plus large et à sa position au croisement de deux axes, un dans l'orientation de la vallée Est-Ouest, et l'autre qui suit les gorges naturelles Nord-Sud, se permet de se développer de manière plus concentrique également. La ville est traversée par deux axes principaux, et n'a pas de direction promise dès son implantation. Elle est la charnière entre le système de développement du bâti sur un plateau et dans une vallée au cœur de montagnes. C'est donc la topographie qui a influencé le mode de développement urbanistique à son départ, créant des systèmes différents au sein même d'une région isolée avec un développement différent.

 courbes de niveau

 rivières

 lacs

 forêts

 trains

 autoroutes

 nationales

 routes

 bâti crête

 bâti pente

 bâti plaine

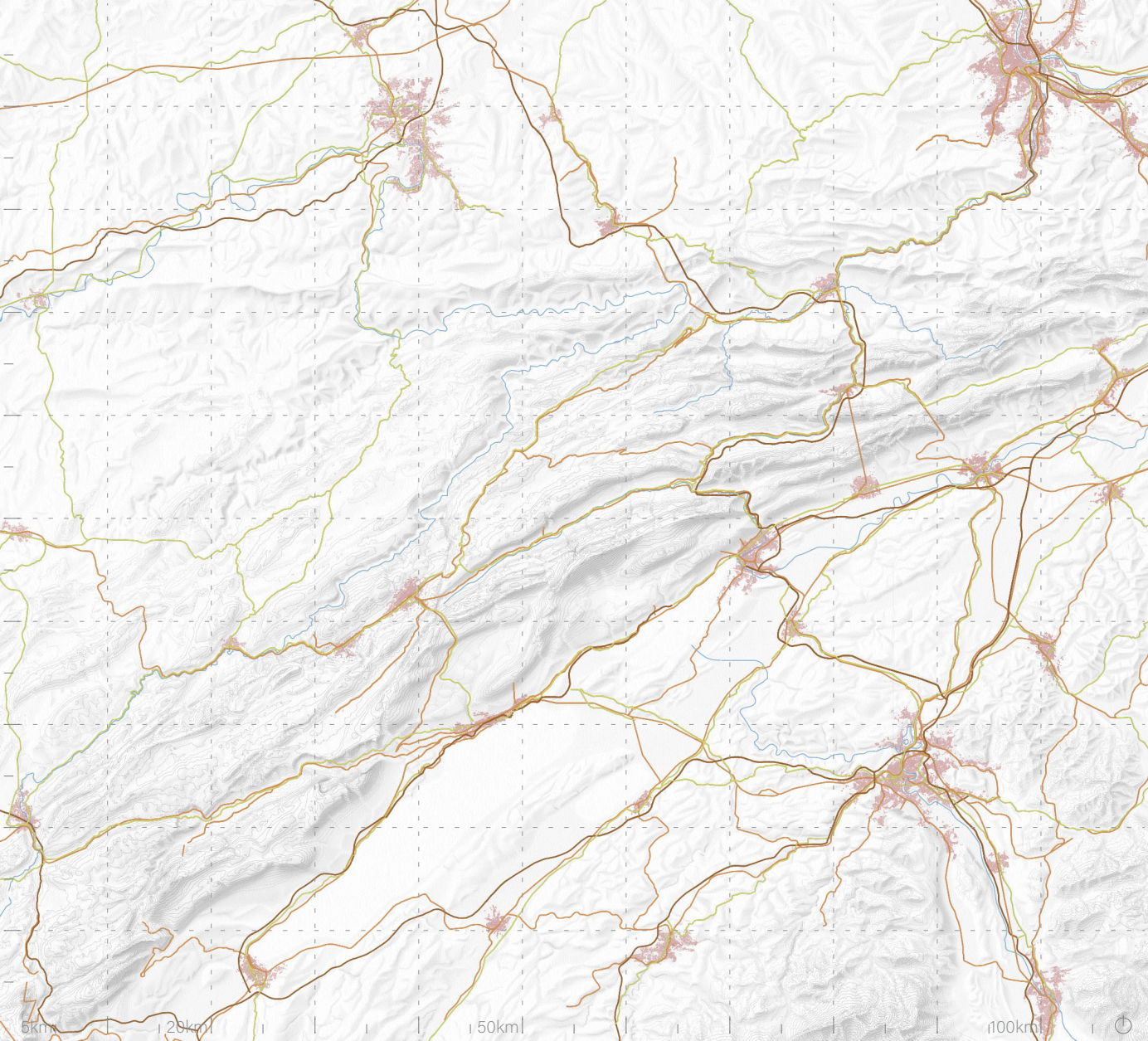
LA VILLE JURASSIENNE COMME VILLE-TERRITOIRE

57

Si l'on regarde de plus près le territoire jurassien, ainsi que les plateaux limitrophes, nous pouvons constater que l'urbanisme se déploie selon trois systèmes, qui cohabitent et se complètent. Le premier est celui qui met en évidence les pôles urbains, avec des voies de communications qui ont à leur tour attiré toute une chaîne de bâti, formant aujourd'hui des villes linéaires le long de ces axes. Le deuxième système est composé de villages isolés. Il façonne le remplissage entre ce quadrillage de réseaux à grande vitesse et de bâti. Ces villages ne sont pas directement connectés aux voies de communication et peignent un tableau pointilliste sur tout le territoire. Le dernier système est composé de bâti qui se diffuse sur toute la surface disponible. Eléments isolés, ils semblent flotter sur la carte, là où les villages dispersés n'ont pas colonisés la surface. Ces trois systèmes se retrouvent sur tout le territoire de notre cadastre, mais ils se déforment sur la région jurassienne. En effet, la confrontation avec le territoire naturel évoqué auparavant a dilaté ces systèmes, les a modifiés, la topographie a conditionné le développement urbain. Ainsi, la région longtemps isolée du Jura s'est retrouvée raccordée à ce système, se rapprochant un peu des pôles, le tissu urbain a colonisé la campagne.

UN FONCTIONNEMENT EN TROIS SYSTÈMES

Le premier système est celui des «nœuds et corridors». Il regroupe les centres urbains et les voies de communication importantes qui les relient. Il contient donc les trois principaux pôles de notre cadastre, Berne, Bâle et Montbéliard, ainsi que les grandes villes telles Bienne, Neuchâtel et Yverdon-les-Bains. Les centres sont reliés par les réseaux à haut trafic que sont les autoroutes, les routes nationales et les voies ferrées. Mais ce système contient également des villages ou villes de tailles plus réduites, qui se sont suspendus à ces voies de communication, formant ainsi un lien fort avec ces couloirs en tant qu'étapes entre deux destinations. Ces villages linéaires, le long des grands axes, déploient tout un quadrillage construit sur le territoire. Ce système se développe en grille sur les territoires plats, les villes se transformant en étoiles urbanisées et connectées. Les prémices de ce système de centres urbains interconnectés se voient déjà à partir de la fin du XIX^e siècle, avec l'arrivée du train et l'expansion



de l'industrie qui l'accompagne, développant les pôles en constituant une attraction économique pour ces régions et les villages limitrophes. Par la suite, le renforcement de ces connexions n'a fait qu'asseoir le pouvoir central des pôles, les villes amenant les réseaux et vice-versa, dans une symbiose entre industrie et démographie. Séparé des conditions naturelles, ce réseau semble se détacher du territoire, comme une couche d'hyper-connectivité qui flotte sur le paysage. Pour la Chaîne du Jura, ce système est d'une importance capitale, puisque c'est lui qui la rattache aux autres régions et qui lui a permis de sortir de son isolement. Cependant, il se déforme en rencontrant cette topographie mouvementée. En effet, les voies de communication ont suivi les orientations des vallées, obligeant le réseau à s'adapter aux contraintes topographiques. A cette échelle-là, la région jurassienne paraît ainsi connectée aux grands centres, malgré des contraintes topographiques qui ont empêché la connexion avec la France au niveau du plateau chaux-de-fonnier. De plus, les détournements faits par les réseaux, comme l'autoroute qui emprunte les gorges entre les vallées, sont un autre signe que cette région est géographiquement difficile d'accès. Sur le Massif, les principaux pôles connectés sont les points centraux des vallées, tels que Delémont, Moutier, mais aussi La Chaux-de-Fonds et le Locle, ces deux derniers développant un urbanisme qui tend désormais à s'étaler sur la route les reliant. En mettant en évidence ces pôles, nous remarquons notamment que le système de nœuds est plus lâche sur la montagne que sur les plateaux. Moins de centres urbains se sont développés à cet endroit, à cause de la topographie et de l'arrivée tardive des connexions. L'isolement de la région a eu une influence négative sur le développement démographique et industriel. La région gravite autour de pôles de taille moyenne tels que Delémont (12'500 habitants), Moutier (7'500) et La Chaux-de-Fonds (39'000) [OFS, 2016]. Celles-ci collaborent, se partagent les tâches, les intérêts économiques et les industries, formant une ville-territoire basée sur des interdépendances entre des centres moyens. A l'inverse, sur les plateaux, les réseaux et le bâti gravitent autour d'un seul très grand centre, attirés par l'importance de Bâle, Berne ou Fribourg, qui régissent les relations au sein de leurs régions. Les pôles du Massif forment un triangle entre Delémont, Moutier et La Chaux-de-Fonds, qui englobe un quadrillage marqué de villes linéaires. Le bâti se diffuse le long des axes, les villages s'enchaînant sur ces voies de communication qui les rattachent à l'extérieur. Les limites entre les villages deviennent floues.



courbes de niveau

trains

autoroutes

nationales

villages sur axes

ville



Le deuxième système constitue le remplissage entre ces pôles, des villages isolés qui se sont développés en arrière-plan des grands centres urbains. Avant l'arrivée des grandes connexions, le bâti était relativement diffusé en de petits centres sur tout le territoire. Ce système est donc le résultat d'un développement à deux vitesses, entre l'accélération des grands pôles urbains et la croissance lente des villages qui a suivi son cours, qui a résisté à l'absorption par les villes. Suivant un réseau de routes principales plutôt homogène sur le territoire, en particulier sur les plateaux où il quadrille l'ensemble du paysage, les villages isolés sont de tailles relativement identiques. Ne semblant pas se rattacher à des points particuliers, ils sont interdépendants mais isolés également. Aux alentours des grands centres urbains, ces villages deviennent des « villages-dortoirs », absorbés par l'attractivité économique des villes, perdant parfois tout commerce de proximité et ne servant que de logement aux pendulaires. Ce phénomène se ressent particulièrement du côté de Fribourg et Berne, là où la topographie a permis un développement plus aisé du bâti, mais aussi l'explosion des centres urbains et des activités économiques, entraînant la croissance démographique avec eux et tapissant tout le territoire d'un pointillisme prononcé, le plein devenant plus dense que le vide. Cependant, en zoomant sur la région jurassienne, une rupture sensible se crée. En effet, un vide dans ce système se déploie sur le Massif du Jura, les villages isolés n'y apparaissant que très peu, alors qu'ils prolifèrent sur les plateaux. Ceci s'explique par la topographie, les hauteurs étant difficilement accessibles. On observe un trou dans le plan urbanistique sur les crêtes et les pentes trop abruptes du territoire. De plus, comme dit plus haut, le plateau chaux-de-fonnier n'a pas de cours d'eau qui structure le territoire, rendant plus difficile la concentration de bâti autour de points centraux et accentuant la diffusion de la population. Cependant, dans ce système réadapté aux conditions du Massif jurassien, une exception se détache aux alentours de Delémont. En effet, cette vallée démontre encore une fois sa position de charnière, puisque sa plaine élargie a permis l'étalement d'agglomérations, certaines se retrouvant isolées des axes, mais toujours à proximité du centre. Ainsi, quelques villages-dortoirs apparaissent, attirés par le centre économique de la région.

 courbes de niveau

 rivières

 lacs

 villages isolés

 routes



Enfin, le dernier système est celui du bâti isolé. Il remplit les derniers espaces libres entre les grandes villes, les principaux axes de communication et les villages isolés, en donnant une texture de fond au territoire, qui absorbe uniformément le bâti. Ce système est composé de petits bâtiments qui ne se rattachent à aucun réseau de routes principales ou de voies de communication importantes, ceux-ci semblent complètement isolés et détachés du monde urbain qui les entoure. Souvent, ce sont des fermes, isolées sur leur propriété, qui ont besoin d'espace pour vivre. Auparavant concentrées dans les villages, les fermes se sont petit à petit éloignées des agglomérations, pour des raisons que nous détaillerons plus tard. Profitant du moindre espace libre pour se développer, cette texture habille même les espaces laissés creux par les villages, comme les pentes relativement raides et les crêtes des montagnes. Sur les plateaux, le bâti diffus reste vague. Il est peu présent car les espaces sont déjà utilisés par les villes, les axes et les villages isolés. Cependant au sud de Berne, en se rapprochant de la Suisse Centrale, le bâti diffus est tellement dense qu'il forme un pointillisme très rapproché et puissant sur le fond des cartes, remplissant tout intervalle possible, semblant même surpasser la surface des villages alentours. Ceci est rendu possible car la région est exempte de villages à cause de la topographie difficile, à la naissance des Alpes. Du côté du plateau français, le bâti diffus est moins présent, ce constat appuyant encore une fois la forte attractivité des grands centres urbains comme Montbéliard qui absorbe toute la région. Sur la chaîne du Jura, en revanche, ce système diffus est comme la texture de base de ce territoire; présent principalement sur les crêtes des vallées, il s'étale également sur toute la surface du plateau chaux-de-fonnier, profitant des larges étendues vides et horizontales de ces sommets peu denses. A ce niveau, le village isolé apparaît comme une exception dans le paysage de fermes dispersées. Ce système est ce qui a fait la particularité du paysage jurassien, des fermes isolées qui se dévoilent sur tout le paysage, si proches mais pourtant si lointaines, révélant les traces indélébiles d'un passé agricole qui structure encore le mode de vie d'une population qui a toujours été isolée des autres.



LA CAMPAGNE URBANISÉE

La région jurassienne fonctionne comme une ville-territoire qui s'étend sur toute la partie Nord du Massif du Jura. Elle a mis en place un système propre de bâti, qui s'est étalé sur tout un territoire et a dû s'adapter à des conditions particulières pour se développer. Ce système se définit par des conditions topographiques qui l'ont poussé à s'isoler, mais également par des tensions et des dépendances avec les réseaux limitrophes. Sa proximité avec la nature l'a également déformé, s'y raccrochant et la combattant parfois. Le résultat est un développement du bâti qui fonctionne selon trois couches, des systèmes indépendants mais qui, pourtant, ont besoin l'un de l'autre pour fonctionner, un assemblage résultant d'un contexte interprété avec différents critères. La région entière se construit comme une unique ville, avec de petits pôles qui collaborent et créent une urbanisation continue, un tissu qui quadrille toute la surface des montagnes. Elle vit d'interconnexions, de confrontations entre des échelles de bâti différentes qui contribuent au fonctionnement de la région, entre fermes isolées, villages dispersés et pôles connectés.

Le territoire est en train de se couvrir d'un tissu urbain, une maille régulière qui, petit à petit, absorbe les éléments ruraux et engendre le paysage agricole construit. Les espaces ruraux sont colonisés par la ville, qui explose et disperse ses fragments autour d'elle, dans une périphérie qui à son tour va se déployer. Le paysage jurassien, lui, n'est ni ville, ni campagne. Il est les deux à la fois [ETH Studio Basel, 2005, volume 1]. A l'image de la ville diffuse et la campagne urbanisée du territoire vénitien, qui sont toujours entrelacées bien qu'elles aient des compositions génétiquement différentes [Munarin, Tosi, 2002], le Jura est un enchevêtrement de systèmes qui s'enlacent, se complètent et parfois même se repoussent, formant un tout propre à la topographie jurassienne mouvementée.

De plus, tout comme le territoire suisse, le Jura n'est pas divisé mais composé [ETH Studio Basel, 2005, volume 2]. Il est fait d'un ensemble d'entités, catégorisées ici selon trois systèmes urbanistiques, bien que ce soit la combinaison des trois strates de bâti qui compose un tout. Les systèmes sont

 courbes de niveau	 trains	 bâti diffus
 rivières	 autoroutes	 villages isolés
 lacs	 nationales	 villages sur axes
 forêts	 routes	 ville

indépendants, mais ne peuvent fonctionner séparément. Ces trois systèmes se confondent même parfois, ils se contaminent car ils sont nés des mêmes racines topographiques, telles que l'orientation des vallées qui prédestine la direction des agglomérations, de la végétation et de l'eau, mais également des fermes isolées, repoussées sur les hauteurs. Le paysage et les formes bâties s'interpénètrent, ne formant plus qu'un seul territoire construit uniforme [Sieverts, 2003].

Par son contexte de peuplement, une topographie difficile, balancé entre différentes autorités politiques durant toute son histoire, le Jura a développé un nouveau mode d'habiter et de produire, entraînant avec lui une autre manière de coloniser un territoire. Palimpseste qui change continuellement, il faut prêter attention aux petits détails qui s'accumulent pour prédire la direction vers laquelle cet urbanisme particulier est en train de tendre, en tant qu'accumulation de signes et de traces révélatrices d'un processus dessiné par la main de l'homme. Le résultat est une idée de ville nouvelle, qui est en train de prendre forme à l'échelle de toute une région. Comme si les grands axes qui structurent le territoire jurassien étaient les axes d'une ville, reliant les pôles importants pour son fonctionnement, comme si les routes principales étaient les rues de quartiers, ce qui se dessine sous nos yeux est une nouvelle forme d'urbanisation, une « autre ville », la Ville Jurassienne.



La ville-territoire jurassienne est composée de 3 systèmes urbanistiques interdépendants. Au-delà des critères topographiques, telles que les plaines, les crêtes, les plateaux, mais également la présence de l'eau et de forêt décrite dans la partie précédente, ces systèmes ont aussi été formés par des critères moins visibles, plus difficilement décelables, tels que des raisons économiques et politiques. Celles-ci expliquent en partie la disparité de développement entre les plateaux et la chaîne de montagnes, mais elles révèlent également des variations au sein-même de la Ville-territoire Jurassienne. Le chapitre suivant est ainsi divisé en 4 parties. Le premier paragraphe, pour amener le contexte politique, se concentre sur l'histoire de la région, balancée entre plusieurs autorités qui ont souvent changé le statut des principaux centres et avec eux leur influence, leur développement économique et leur expansion urbaine. Ensuite, les 3 autres parties reprennent les systèmes mis en évidence dans le territoire jurassien, c'est-à-dire celui des nœuds et corridors, celui des villages isolés et, enfin, celui du bâti diffus, afin de voir quels sont les autres strates économiques qui s'y rattachent et qui accentuent les différences entre ces trois systèmes.

HISTOIRE DE LA RÉGION JURASSIENNE

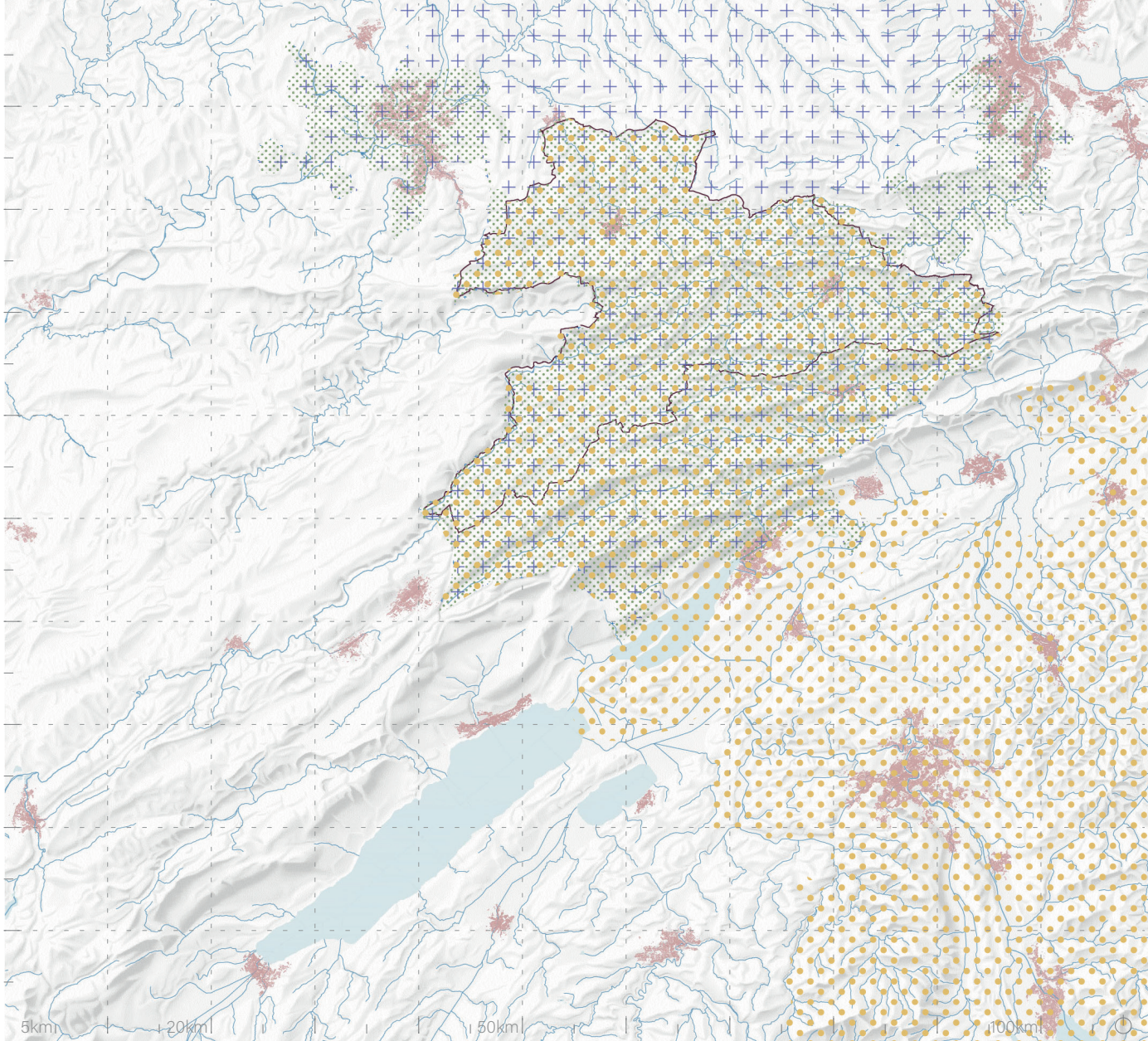
DES CELTES À L'INDÉPENDANCE

Selon Isabelle Roland, la région était colonisée par des tribus celtes, notamment les Helvètes et les Rauraques, chassés de leurs terres par Jules César en 58. Ensuite, les Burgondes leur succèdent au Ve siècle, profitant de la fin de l'Empire Romain d'Occident pour s'établir en Suisse Romande, avant de s'effacer sous les coups des Francs en 534. Puis, les Mérovingiens et ensuite les Carolingiens s'installent et laisseront derrière eux une empreinte permanente dans la linguistique et le droit. A cette époque arrive la christianisation et la construction de deux monastères de grande influence : Saint-Ursanne en 600 et Moutier-Grandval en 650. Après le démantèlement de l'Empire de Charlemagne, le royaume de Bourgogne s'empare de la Romandie en 888. En 999, le dernier roi de Bourgogne donne le monastère de Moutier-Grandval à l'Evêque de Bâle. Grâce à des appuis germaniques, celui-ci conquiert également les établissements religieux de Saint-Ursanne et de Saint-Imier. Riche de l'or du commerce fluvial sur le Rhin, l'Evêché s'étend des Vosges au Plateau Suisse et jusqu'au lac de Bienne. Il acquiert la ville de Porrentruy et son règne est à son apogée en 1300. En 1501, Bâle et son arrière-pays entrent dans la Confédération. Dès lors, l'Evêque n'a plus que peu de pouvoir politique et ne contrôle que quelques seigneuries jurassiennes. En 1517 arrive la Réforme protestante, entraînant avec elle plusieurs seigneuries et affaiblissant l'Evêché de Bâle. L'Evêque s'installe à Delémont, puis à Porrentruy en 1528. Devenue résidence principale des Princes-Evêques, Porrentruy accueille un couvent de Capucins, mais elle voit aussi la construction du collège des Jésuites par l'Evêque Blarer de Wartensee en 1591. La ville possède alors également une imprimerie, ce qui assoit le côté culturel de la cité. Undervelier et Courrendlin voient arriver la sidérurgie qui fera la prospérité de la région jurassienne jusqu'à la deuxième Guerre Mondiale. Entre 1618 et 1648, la Guerre de Trente Ans déchire l'Europe. Les Suédois ravagent l'Ajoie, causant d'importants dégâts, notamment aux terres agricoles et aux fermes. L'Evêque s'enfuit. Les Suédois sont chassés par les Français, qui enchaînent les pillages pendant des années. La peste et les famines provoquent aussi de lourdes pertes démographiques. Entre 1678 et 1792, l'Europe vit une expansion économique avec la montée du courant des Lumières. La situation devient

délicate pour les principautés. De plus, des révoltes paysannes s'organisent en Suisse, touchant également le Jura. En 1789, l'effervescence révolutionnaire française atteint rapidement l'Evêché, très attaché à la France. En 1792, l'Evêque est déchu, remplacé par la République Rauracienne autoproclamée. Elle ne sera qu'éphémère, puisque en 1793 déjà, la région est rattachée à la France sous le département du « Mont-Terrible », avec Porrentruy comme chef-lieu. En 1800, le Mont-Terrible est annexé au département du Haut-Rhin, peinant à subsister seul. C'est l'époque des petits propriétaires exploitants, les terres agricoles sont léguées aux mains des paysans après la Révolution afin de stimuler la productivité. Des traces de ce passage français resteront, comme le système fiscal et le cadastre. A la chute de Napoléon, le Congrès de Vienne scelle en 1815 le rattachement du Jura au canton de Berne. Les premières tensions internes d'origine religieuses apparaissent rapidement, le peuple jurassien étant catholique et le peuple bernois protestant [Roland, 2012]. De plus, un esprit de cohésion naît et grandit au sein du peuple jurassien, qui se sent baladé par les autorités [Canton de Berne, 1973]. En 1917 apparaît le premier mouvement séparatiste dans le Jura, mais il ne s'impose pas. A la fin de la deuxième Guerre Mondiale, les frustrations politiques s'expriment avec le « Réveil Jurassien » en 1947. Le peuple jurassien possède dès lors son drapeau et obtient la reconnaissance de Berne. Plusieurs groupes indépendantistes se forment, jusqu'au plébiscite d'autodétermination du 23 juin 1974. Celui-ci aboutit à la création d'un nouveau canton suisse, comprenant la partie Nord du Massif. Composé des trois districts d'Ajoie, de Delémont et des Franches-Montagnes, le canton du Jura entre officiellement en souveraineté le 1^{er} janvier 1979, période difficile avec la crise horlogère et la perte de nombreux emplois [Roland, 2012]. Le nouveau canton voulu par le peuple jurassien correspond à la première modification territoriale en Suisse depuis 1833 [Jarne, Schuler, 2010].

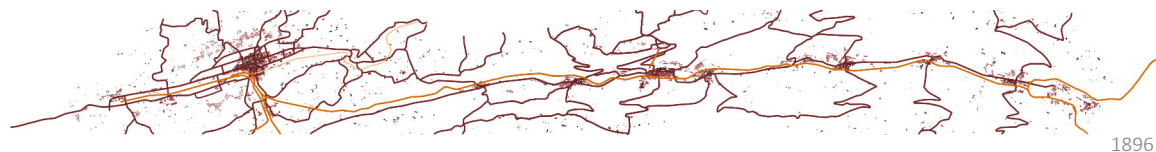
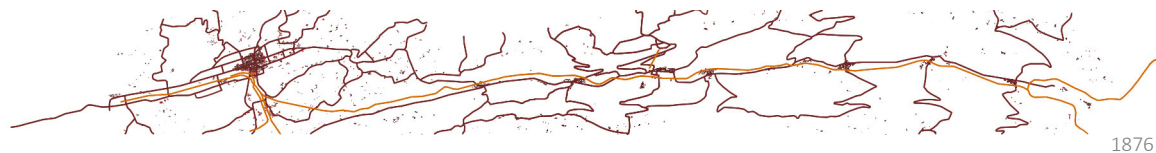
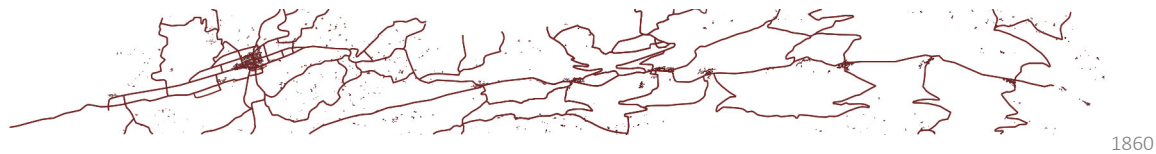
DES ANTÉCÉDENTS QUI SCULPTENT LA VILLE-TERRITOIRE JURASSIENNE

Ainsi, cette région jurassienne s'est vue baladée entre différentes autorités dès ses débuts. La plupart du temps éloignée des pouvoirs centraux, son développement économique et industriel en a souffert. Victime de nombreux pillages et de guerres, notamment sous le régime français entre 1793 et 1815, la région a subi de grosses pertes économiques et baisses démographiques, l'empêchant de concurrencer les régions limitrophes et l'isolant davantage. Puis, lors de l'annexion du Jura par le canton de Berne, la région a été laissée en marge des grands centres, subissant l'attraction des pôles tels que Bienne et Berne. Le Jura s'est vidé, la population migrant vers les centres économiques, les crises étant fréquentes surtout au XX^e siècle. Les nombreux changements de statut des villes jurassiennes ont perturbé leur développement. Porrentruy a été la résidence principale de l'Evêché de Bâle, mais également le chef-lieu du Département du Mont-Terrible. Cependant, elle n'a jamais connu de vraie industrialisation et est restée en arrière-plan du développement économique de la région. Ainsi, elle s'est vite retrouvée dépassée par des villages industrialisés au XX^e siècle, notamment par Saint-Imier grâce à l'horlogerie, mais aussi Delémont grâce aux différentes industries qui s'y installent. Par la suite, lors de la création du Canton du Jura, Delémont est proclamée chef-lieu, se trouvant catapultée d'une échelle domestique à l'échelle de la Suisse. Auparavant ville isolée dans une région périphérique, elle s'est vue en quelques années propulsée centre de toute une région, mais aussi sur la scène nationale. De plus, Delémont est la seule capitale d'un territoire institutionnel située sur le Massif jurassien, elle devient un point d'accroche pour cette région longtemps isolée [Jarne, Schuler, 2010]. Ce changement de statut a provoqué une métamorphose urbanistique puisque la ville veut désormais exister à l'échelle nationale. Le quartier de la gare, comme une porte d'entrée du canton du Jura, est la plaque tournante de nombreuses connexions avec le centre de la Suisse, mais aussi la France. Comme se développent d'autres villes importantes, n'occupant généralement pas une position géographiquement centrale dans l'unité territoriale qu'elles dominent, mais plutôt une position à la frontière d'entités naturelles, socio-économiques ou culturelles très diverses [Canton de Berne, 1973], Delémont connaît un bel essor.



Elle profite de l'influence des grands centres à proximité, tels que Bâle et Bienne, tout en gardant un caractère proche de la nature, ancrée dans le paysage jurassien. Ce nouveau statut de Delémont et l'attraction économique qui en résulte a également fait grandir les villages limitrophes, mais ceux-ci se transforment petit à petit en « villages-dortoirs ».

Les villes de la Chaîne de montagnes du Jura se complètent, fonctionnant en collaboration. Delémont joue la carte économique, profitant de sa proximité avec de grands centres telles que la métropole rhénane, mais également avec la couronne d'urbanisation autour de Berne, capitale fédérale. Porrentruy, quant à elle, a gardé son statut de ville culturelle, accueillant aujourd'hui différentes écoles, dont l'unique lycée cantonal. Bien que celle-ci ne se situe géographiquement pas sur le Massif, elle fait partie du canton du Jura, qui lui garantit des relations avec les autres villes jurassiennes. Le chef-lieu du district des Franches-Montagnes, Saignelégier, se concentre plutôt autour du tourisme, profitant du paysage typique ainsi que de son statut de centre de loisirs en plein air pour développer des activités en relation avec la nature. Mais la collaboration s'étend en-dehors des limites politiques du canton du Jura, puisque Moutier, avec ses nombreuses industries dont celle des machines-outils et sa verrerie, participe à l'économie de la région. La Chaux-de-Fonds attire encore les travailleurs et les étudiants grâce à son statut international de capitale horlogère. En arrière-plan, des villages dispersés complètent ce système de collaborations entre les villes, remplissant les espaces entre les axes et garantissant un ancrage au territoire. Les fermes isolées complètent ce tableau pointilliste, en rappelant le caractère rural d'une région qui a longtemps subsisté par l'agriculture. Ainsi, telle une ville à l'échelle de toute une région avec différents pôles d'activités spécialisés, des villages qui absorbent les rejets des villes et un système de bâti diffus qui complète la texture du territoire, les entités jurassiennes vivent ensemble grâce à leurs différences, partageant le travail et cherchant à renforcer les réseaux qui les relient. La Ville-territoire Jurassienne, grâce à une étroite collaboration, peut aujourd'hui concurrencer les grandes métropoles limitrophes.



LES NŒUDS ET CORRIDORS, FORGÉS PAR L'INDUSTRIE

Comme dit précédemment, le premier système de la Ville-territoire Jurassienne est celui des « nœuds et corridors », qui connecte la région aux différents pôles limitrophes. Il est né du développement industriel dans les grandes villes et le long des axes de communication, qui ont renforcé des centres déjà préétablis par des contextes politiques, mais qui ont aussi créé de nouvelles extensions des pôles de bâti sur les réseaux routiers et ferroviaires. Le train est arrivé peu après l'avènement de l'horlogerie et d'autres industries, renforçant celles-ci grâce aux nouvelles possibilités de transport, démultipliant les usines le long de ces axes, qui ont à leur tour amené avec elles l'extension des agglomérations. De plus, l'arrivée d'usines a non seulement changé l'urbanisme de la région, mais également l'image des différentes agglomérations. En implantant des bâtiments productifs au milieu de fermes vernaculaires, l'industrialisation a changé le visage typique et rural du paysage jurassien.

77

LE DÉVELOPPEMENT DES VOIES DE COMMUNICATION, NOUVEL ANCRAGE AU TERRITOIRE

Bien que la chaîne de montagnes du Jura soit considérée comme une région périphérique de la Suisse [ETH Studio Basel, 2005, volume 3], elle est idéalement située au centre de plusieurs influences urbaines. Comme dit plus haut, Delémont profite de sa nouvelle position de centre pour se rapprocher des grandes métropoles alentours, telles que celle de Bâle-Mulhouse-Freiburg et la couronne autour de Berne, afin de bénéficier de leurs économies prospères. De l'autre côté, Porrentruy fait la transition avec la France, à proximité de grands pôles économiques tels que Montbéliard et Belfort, atout majeur pour l'industrie jurassienne. La Chaux-de-Fonds et le Locle, quant à elles, se rattachent à Neuchâtel, autre centre important qui ouvre la voie sur le centre de la Suisse et la région lémanique. Aujourd'hui, de grands efforts sont faits pour renforcer les connexions avec ces centres économiques, et ainsi faire prospérer le territoire jurassien.

— routes 1860	■ bâti 1860	■ bâti 1987
— train 1876	■ bâti 1876	■ bâti 2018
— train 1896	■ bâti 1896	
	■ bâti 1931	

C'est cet attachement aux pôles limitrophes qui a permis à l'industrie jurassienne de se développer. En effet, le Jura possède un paysage guère propice aux transports : « *Ce ne sont pas tant les altitudes, relativement modestes, qui s'opposent aux déplacements que la continuité des lignes de relief et la rareté des points de passage* » [Rérat, 1973, p.14]. De plus, une densité démographique très faible n'améliore pas la volonté de créer des transports dans ce tissu si peu dense qui n'attire pas les investisseurs. Selon Isabelle Roland, le Jura était durant longtemps traversé et non pas desservi par les voies de communications. On ouvrait de nouveaux réseaux principalement destinés aux grands pouvoirs aux alentours plutôt que pour la commodité des gens de cette région. Les pentes raides des montagnes jurassiennes ont toujours été difficiles à franchir, ralentissant le commerce, jusqu'aux grands travaux des années 1740 et 1750. A cette époque, une rupture avec le système romain se crée, les routes passent dès lors par les vallées et non plus par les sommets. Ainsi, les routes des gorges de Moutier et de Court sont ouvertes, respectivement en 1745 et 1752, facilitant les flux de marchandises. Une autre grande étape de cette période de travaux fut la restauration de la voie historique entre Porrentruy et Delle en 1744, propice à de nouvelles relations internationales. Lors de la période française de l'histoire jurassienne, les routes étaient dans un état déplorable. En revanche, on plante massivement des arbres le long de ces voies de communication, plus de 29'000 rien qu'en Ajoie, donnant l'impulsion à l'arboriculture et un caractère particulier aux routes sinueuses du Jura. Encore aujourd'hui, de nombreux arbres patientent aux entrées des agglomérations, bien ancrés dans le paysage naturel jurassien. Et ce n'est qu'en 1821 qu'on ouvre une voie de circulation entre Glovelier et Saint-Brais, faisant les connexions avec La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel [Roland, 2012].

Cette position isolée a freiné le développement des réseaux: le train n'a traversé entièrement le Jura qu'en 1877, alors que la toute première gare de Suisse ouvrait ses portes en 1845 à Bâle. Malgré cette arrivée tardive, le réseau ferroviaire a joué un rôle majeur dans le processus d'industrialisation des vallées du Nord-Est du Massif jurassien. Il a provoqué l'extension des agglomérations, principalement grâce à l'industrie, développée tout au long de son réseau, créant une continuité de villages-axes

au creux des vallées jurassiennes. L'ouverture de ces nouvelles voies de communication a permis aux industries d'écouler plus facilement leur production, mais également d'acquérir des matières premières moins chères à l'étranger. En témoigne la carte de l'évolution du bâti dans le vallon de Saint-Imier, de 1860 à aujourd'hui. En 1860, avant l'arrivée du train, les agglomérations sont de tailles homogènes, mise à part La Chaux-de-Fonds qui prospère déjà grâce à son horlogerie. En 1896, soit une vingtaine d'années après l'ouverture des lignes ferroviaires, les villages ont doublé de superficie, le bâti se déployant dans les périphéries des noyaux anciens. En 1931, le bâti se densifie au sein des agglomérations, se rapprochant davantage des centres. A Sonceboz, le bâti a rejoint le hameau de Sombeval, ne formant désormais plus qu'un village. Une bande de constructions s'est aussi formée le long des voies. Les nouveaux bâtiments sont de grandes tailles, signes de constructions industrielles. Puis, jusqu'en 1981, les agglomérations continuent leur développement, les constructions remplissant les derniers espaces disponibles dans les centres, avant de s'étaler en périphérie, comme le met en évidence le développement de Saint-Imier. On observe une bande de bâti tout au long de l'axe ferroviaire, les limites entre certains villages ne se distinguant que difficilement. Enfin, de cette époque à nos jours, la superficie des agglomérations n'a plus beaucoup augmenté, le tissu bâti s'étant plus intensifié qu'étendu.

Au-delà de cet effet d'urbanisation, le train devient dès l'achèvement de la traversée du Jura une connexion internationale. En effet, après l'annexion de l'Alsace par l'Allemagne en 1871, les Français privilégient le passage par Porrentruy pour rejoindre le Nord de l'Italie afin d'éviter Bâle, accessible uniquement par le territoire ennemi. Cette période a donné un élan à l'industrie jurassienne, les trains se démultipliant dans la région. Elle fut de courte durée, car en 1918, au sortir de la première Guerre Mondiale, l'Alsace redevient française et l'Ajoie se retrouve à nouveau en périphérie des grands axes [Roland, 2012]. L'autoroute Transjurane, quant à elle, n'a été intégrée au plan routier national qu'en 1984, soit vingt ans après la mise en service du tronçon entre Lausanne et Genève. Sa construction a duré plus de 30 ans. Ce développement tardif du réseau autoroutier, qui a eu des conséquences sur le développement de ces régions, a également protégé son industrie de la concurrence [Jarne, Schuler, 2010].



L'INDUSTRIALISATION SUR LE MASSIF DU JURA, DES RESSOURCES EXPLOITÉES

Le rattachement de la région jurassienne aux pôles limitrophes par les voies de communications a été décisif pour le développement de l'industrie jurassienne. Delémont, Porrentruy, La Chaux-de-Fonds, mais aussi Bienne et Neuchâtel sont devenues les nouvelles portes d'entrées pour l'économie du Massif jurassien. De plus, les réseaux se sont recouverts d'une bande de villages industrialisés, créant un quadrillage d'interdépendances sur tout le territoire jurassien, avec des axes marqués dans les vallées. Au-delà de l'agriculture, l'horlogerie a donné une réputation internationale à la région. Cependant, d'autres productions, parfois même plus anciennes, ont également alimentés l'économie jurassienne, lui permettant de limiter l'impact des crises horlogères.

81

Avec l'arrivée du chemin de fer et l'expansion de l'horlogerie venue de Genève, l'industrialisation s'est accélérée dans le Jura. Vers 1860, l'activité industrielle explose. Cependant, 40% de la population travaille encore dans l'agriculture ou la sylviculture [Roland, 2012]. Depuis la crise mondiale des années 1970, l'Arc Jurassien a pris le virage de la technologie, se spécialisant dans des industries de précision et de technologie de pointe, telle la microélectronique. Il est passé d'une économie introvertie, avec notamment l'agriculture, à une économie très extravertie, internationale, qui exporte le savoir-faire suisse [Jarne, Schuler, 2010]. Aujourd'hui, le secteur économique jurassien est dynamique, avec des entreprises renommées, orientées vers l'exportation. Cette tendance à l'exportation apparaît déjà au XIX^e siècle, avec des industries telles que le textile, la métallurgie, l'horlogerie et les machine-outils, productions qui intéressent une clientèle principalement étrangère. Une particularité de la région jurassienne est son abondance de matières premières, ce qui a amené notamment l'industrie du bois, la verrerie, la sidérurgie alimentée par les mines, les carrières et les gravières pour fabriquer le béton [Canton de Berne, 1973].

Le bois se trouve en abondance dans le Jura. Les forêts recouvrent jusqu'à 36% du territoire productif de cette région au début du XX^e siècle [Koller, 2003]. Elles ont permis la création de nombreuses industries comme des scieries, des entreprises spécialisées dans la construction de chalets ou de plaques isolantes par exemple, mais aussi une fabrique de cellulose à Delémont. Le bois est également une ressource importante en énergie. Il est directement lié à l'apparition de la métallurgie et de l'industrie du verre, qui ont besoin de fonderie et de fours. Ceux-ci étaient construits grossièrement car on se déplaçait lorsque la forêt des alentours était épuisée. La déforestation massive de la Chaîne de montagnes a été accélérée par l'arrivée de l'industrie, laissant encore aujourd'hui des traces dans le Jura, telles les zébrures sur les hauts des vallées inaccessibles à la déforestation. Le bois des forêts était également nécessaire aux villes pour construire et chauffer. Les maisons citadines étant en bois et les incendies fréquents, il fallait aussi souvent reconstruire. Au XVIII^e siècle, la forêt était également un obstacle pour le paysan, qui s'efforçait de la faire reculer pour gagner des terres de culture et d'élevage [Canton de Berne, 1973]. Comme dit dans la première partie, il a fallu une intervention politique pour freiner la déforestation, et ainsi sauver ces forêts qui font la réputation des paysages jurassiens depuis le temps des Celtes.

L'eau, autre ressource abondante dans la Chaîne de montagnes, est utilisée comme énergie motrice dès le début des activités industrielles, mais aussi artisanales. Ainsi, de nombreuses usines se sont installées dans les cluses, le long des rivières, profitant du courant fort et régulier [Canton de Berne, 1973]. En témoignent l'industrialisation au long de la Birse dans les gorges de Moutier et Court. L'eau a par la suite également produit de l'énergie électrique, de petites centrales s'implantant le long des rivières dès 1880. Enfin, de petits moulins parsemés ont fait la prospérité de nombreux meuniers. Dans la partie en amont de Saint-Ursanne, un recensement du début du XVIII^e siècle dénombre une centaine de moulins sur le Doubs [Koller, 2003]. Toutes ces petites industries sont éparpillées en points le long des rivières jurassiennes, le cliquetis de l'eau accompagnant le bruit des forges et des moulins. Mélangeant paysage industriel et artisanal, ces traces de l'histoire commencent à disparaître avec le temps, petit à petit abandonnées ou devenues inactives.

La verrerie est un exemple d'industrie qui utilise les ressources naturelles, car elle a besoin de beaucoup de bois pour alimenter ses fourneaux. De plus, on trouve du sable vitrifié au Nord de Tavannes. Cette industrie ne se développe que tardivement (XVIII^e siècle) car les débouchés sont moindres dans la région, le verre étant considéré comme un produit de luxe. De petites entreprises s'installent dans des endroits où le bois ne peut être transporté ailleurs, comme le long du Doubs, où les verreries prolifèrent. Les plus importantes sont Essert-d'îles, Biaufond et Lobschez. Cependant, le défrichement du Clos-du-Doubs a commencé bien avant l'arrivée de ces industries, plus précisément lors de l'implantation du monastère de Saint-Ursanne vers 600 [Roland, 2012].

Si la sidérurgie s'est grandement développée dans la région jurassienne, c'est grâce à la présence de bancs de pisolites peu profonds, facilitant l'exploitation jusqu'au XVIII^e siècle, où les mines apparaîtront. De plus, les forêts et les rivières offrent des conditions idéales à l'implantation de fourneaux pour la production du fer, avec le bois et les lavoirs [Roland, 2012]. Les mines jurassiennes exploitent de la limonite depuis l'époque romaine, tout un réseau souterrain est créé sous Delémont, traces d'un palimpseste qui ne se décèlent aujourd'hui presque plus. Au Moyen Age, de petites entreprises se chargeaient de l'extraire et de la fondre. Les premières vraies fonderies n'apparaissent cependant qu'aux XVI^e et XVII^e siècles à Undervelier, Courrendlin et aux Rondez, le Prince-Evêque de Bâle voulant redresser les finances de la principauté [Koller, 2003]. En 1838, le premier haut-fourneau est construit à Delémont. En 1846, Von Roll, grande entreprise soleuroise, installe ses activités sidérurgiques à Choindez, sur la Birse. La sidérurgie jurassienne connaît son apogée dans les années 1850, avec la construction des chemins de fer. Cependant, la crise arrive vers la fin des années 1880. Le fer local ne concurrence plus le fer étranger, fabriqué avec de la houille faisant baisser les coûts de production [Roland, 2012]. L'exploitation se prolonge toutefois jusqu'en 1926, puis reprend brièvement pendant la deuxième Guerre Mondiale. Seules les entreprises des Rondez à Delémont et Von Roll à Choindez survivent, cette dernière ayant racheté toutes les autres fonderies [Canton de Berne, 1973]. Cette industrie a laissé des traces sur le territoire jurassien, notamment avec des usines de taille importante qui se dressent dans le paysage, côtoyant les rivières et la forêt, mais également avec des appellations de lieux-dits, tels que Les Lavoirs au Nord de Bassecourt, la Blancherie à Delémont et Les Forges à proximité d'Undervelier.

L'horlogerie a profité de l'abondance d'industries métalliques et de machines-outils de précision pour s'implanter dans la région. C'est une industrie précieuse, car elle n'occupe que peu de place, n'utilise que peu de matières premières et d'énergie, elle ne produit que peu de nuisances et emploie beaucoup d'ouvriers, bien formés et bien payés. Elle a cependant deux principaux désavantages : elle est sujette à des crises spécifiques et ne stimule que peu d'autres industries en relation avec la sienne, mis à part celle des machines-outils de précision, qui se développe notamment à Bienne, dans la vallée de Tavannes et à Moutier [Canton de Berne, 1973]. Le succès fulgurant de l'horlogerie est directement lié à la géographie jurassienne. En effet, pour des raisons topographiques et climatiques, l'agriculture ne pouvait s'y développer que dans des proportions limitées. De petites industries à domicile se sont implantées, les habitants profitant d'un travail sur commande pour bénéficier d'un autre revenu et occuper les longs mois d'hiver. C'est la naissance des paysans-horlogers, principalement établis dans des villages autour de Saint-Imier au XVIII^e siècle. Cette industrie fera la prospérité de la région. En témoigne l'école d'horlogerie fondée à Saint-Imier dès 1866, en réponse aux besoins des premières usines et des chemins de fers qui exigent la précision dans la mesure du temps. L'industrialisation horlogère dans la région se développe en plusieurs étapes, qui vont chacune changer le visage de la région. La première concentration d'horlogers dans le Vallon et aux alentours, comme à Reconvilier, Cormoret et Cortébert, se fait à la fin du XIX^e siècle. Par la suite, des entreprises spécialisées dans les fournitures apparaissent, notamment à Bévillard et Moutier. Puis, de nouvelles fabriques d'horlogerie inondent la région, notamment à Tavannes et Tramelan, progressant ainsi petit à petit dans les vallées parallèles du Nord-Est du Massif. Grâce aux chemins de fer, l'horlogerie peut s'exporter et s'installer à Bienne, se rapprochant ainsi du centre du pays et facilitant les connexions internationales. L'horlogerie disposait d'une main-d'œuvre que l'effondrement de l'industrie textile, pourtant prometteuse à Bienne, avait libérée. Les entreprises d'horlogerie vont se multiplier à Bienne [Canton de Berne, 1973].

Selon les bases de l'aménagement du Canton de Berne, il y eut trois étapes de développement de l'industrialisation horlogère. La première phase a été celle de la proto-industrialisation, une économie qui se compose de très petits ateliers disséminés dans les milieux ruraux, gérés par un marchand manufacturier, sorte d'entrepreneur qui offre le travail à domicile [Koller, 2003]. On les appelle les paysans-

horlogers, qui ont fait la richesse des débuts de l'horlogerie. Puis vint la production en fabriques sous forme de manufactures, les employés travaillant au même endroit, mais sans machines, permettant une production uniforme sous surveillance. Enfin, les usines se sont développées avec la mécanisation de la production [Canton de Berne, 1973]. L'industrialisation a commencé au début du XIX^e siècle dans les grandes villes, là où la tradition artisanale proliférait. Au Jura, l'industrialisation a été amenée par des familles bien plus tardivement. Elle est née d'impulsions de particuliers, des personnes ayant grandi dans la région qui se sont formées dans les pôles économiques suisses avant de revenir travailler dans leurs terres natales [Canton de Berne, 1973]. Si ces trois étapes ont influencé le secteur économique, elles ont également changé l'architecture des bâtiments horlogers, métamorphosant les paysages jurassiens. Au départ, l'horlogerie était invisible, occupant les habitants dans les maisons rurales durant les longs mois d'hiver. Petit à petit, les nouvelles habitations se dotent de grandes fenêtres très resserrées au dernier étage, marquant sur la façade les ateliers d'horlogerie qui nécessitent beaucoup de lumière. Enfin, les premières usines horlogères apparaissent, s'établissant dans les petits villages. De taille moyenne, cette nouvelle architecture sous forme de bâtiment haut et étroit avec de grandes fenêtres pour bénéficier d'un maximum de lumière [Cortat, 2014] contrastait avec les toits imposants des fermes et leurs petites fenêtres pour limiter les pertes de chaleur, dans le climat rude des Franches-Montagnes. Enfin, la poursuite de l'industrialisation amena davantage de bâtiments qui furent souvent réunis en de grands ensembles modernes, contrastant énormément avec le caractère domestique et rural des constructions adjacentes et laissant des traces indélébiles dans le paysage jurassien.

Ce tournant économique a changé l'apparence des villages selon le type d'industrie qui s'y est installée. Dans le vallon de Saint-Imier, exemple notoire du succès fulgurant de l'horlogerie au XIX^e siècle, les petites exploitations se trouvent en nombre considérable en 1889, et encore en 1965 malgré la concentration en de plus grandes entreprises [Canton de Berne, 1973]. Comme dit plus haut, une des particularités caractéristiques de l'industrie horlogère est sa répartition avec de petites fabriques qui s'intègrent dans le tissu bâti du village, avec cependant une architecture particulière, se détachant du

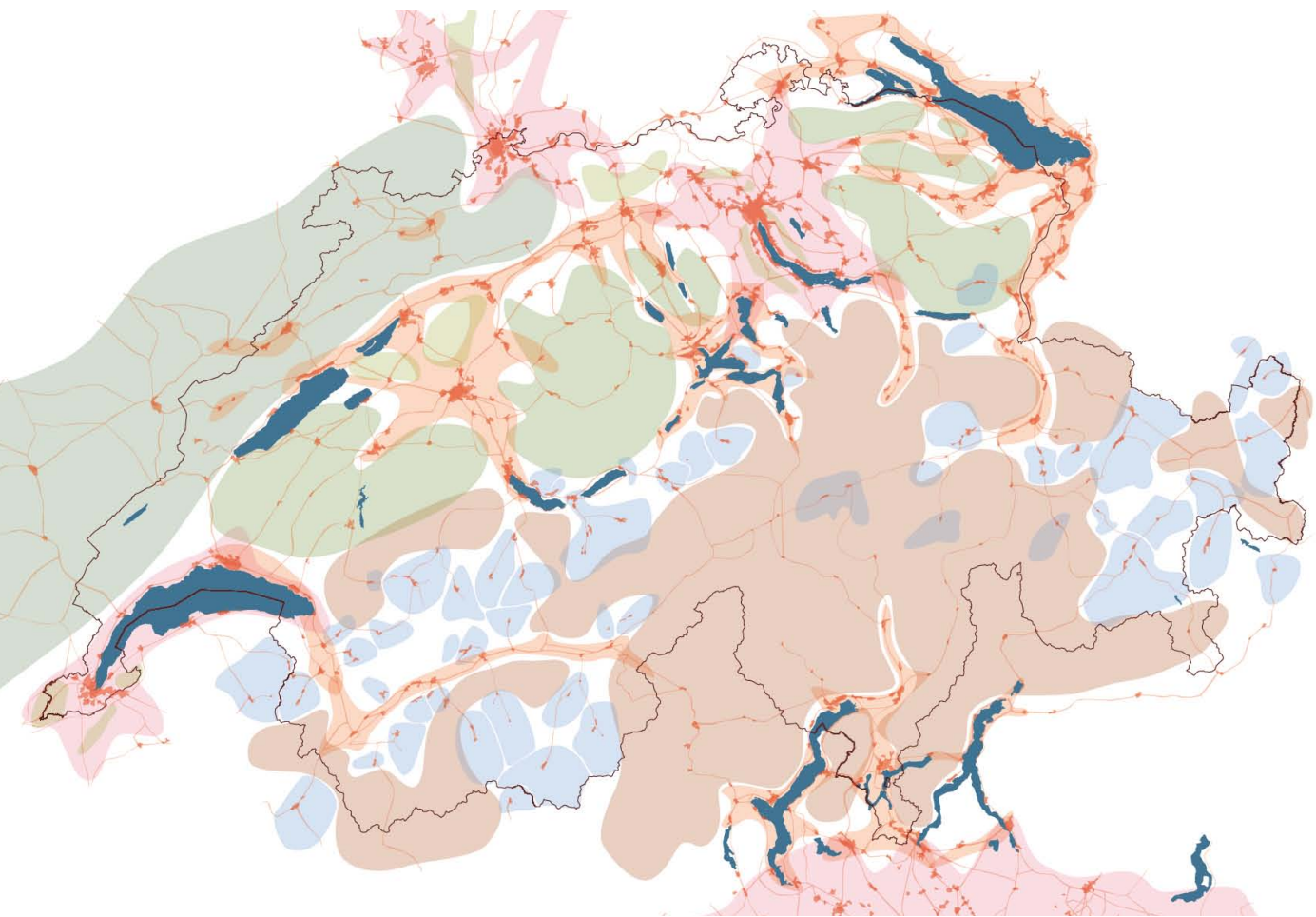
vernaculaire rural jurassien. Cette expansion du marché de l'emploi au coeur de Saint-Imier a également favorisé le développement des villages alentours tels que Renan, Sonvillers, Villeret, Cortébert et Corgémont, créant une bande d'agglomérations tout au long de l'axe de la vallée. Aujourd'hui, cette voie de communication se retrouve jonchée d'habitations, les agglomérations s'enchaînent et se ressemblent, les limites entre les villages deviennent floues. A Moutier, les grandes exploitations sont dominantes. Implantées de façon linéaire au fond de la vallée, elles contrastent avec le reste de la ville. Elles profitent de l'énergie hydraulique fournie par la Birse, nécessaire au fonctionnement des usines à l'origine. Une verrerie s'y établit en 1840. Plusieurs fois agrandie, elle a fait la prospérité de la ville. D'autres industries, telles que celle des machines-outils, s'implantent entre 1880 et 1914, complétant cet amas de constructions à grande échelle et formant aujourd'hui un tissu à part entière au Sud de la ville, semblant aspiré par les gorges de Court [Canton de Berne, 1973]. A Delémont, les débuts de l'industrialisation arrivent avec le train, qui engendre l'implantation d'usines aux Rondez, développant tout un quartier de logements ouvriers à proximité des voies. Entre 1870 et 1910, le réseau ferroviaire contribue au développement de nombreuses petites industries, représentant des activités diverses. Les exploitations et les habitations se côtoient, réussissant à conjuguer résidentiel et industriel dans une même ville, une mixité qui était à l'origine courante dans les villages jurassiens, à l'exemple de Saint-Imier. Seuls des secteurs de petites maisons des années 20 n'ont pas été touchés par l'implantation industrielle, témoins encore aujourd'hui de la puissance de la révolution qui a non seulement changé l'économie mondiale, mais également le visage des villes.

En conclusion, cette multitude d'industries a non seulement permis la prospérité économique de la région jurassienne, mais elle a également accentué les caractéristiques d'une ville-territoire, qui s'étale sur toute une région. D'abord, comme dit plus haut, des villes linéaires se sont formées le long des voies de communication des vallées du Nord-Est du Massif, en particulier dans le vallon de Saint-Imier qui relie Bienne à La Chaux-de-Fonds. Celles-ci renforcent le système de nœuds et corridors qui connecte la région au centre de la Suisse. Ensuite, chaque zone de la région a développé sa propre

industrie, en fonction des ressources naturelles présentes, accentuant les collaborations entre les villes et cette idée d'une région qui vit selon une multitude d'entités, de cellules différentes qui s'assemblent pour former une unité cohérente, capable de résister aux crises spécifiques qui touchent les secteurs industriels. Enfin, au-delà des relations entre les différents pôles, mais aussi des villages issus de ces connexions, cette industrialisation a également modifié le visage de nombreuses agglomérations, envahies par des usines de tailles variables selon le type d'industrie. Ainsi, la région jurassienne qui avait jusqu'alors une image très rurale, s'est développée entre nature et industrialisation, ambiguïté encore présente aujourd'hui dans le paysage. La région rurale s'est peu à peu urbanisée avec des flux venus des réseaux, grignotée par la ville proche qui explose et déploie son tissu urbain sur la campagne, à la recherche d'autres ressources.

LES VILLAGES ISOLÉS, VICTIMES DE L'EXPANSION DES VILLES

Le second système qui compose la Ville-territoire Jurassienne est celui des villages isolés. La position périphérique de la région qui a longtemps pénalisé le développement économique et démographique laisse encore aujourd'hui des traces dans le système urbanistique du Jura. Reflétant une image de région toujours reculée dans la nature et à développement faible, le Massif du Jura est qualifié de « Zone Calme » par le Studio Basel en 2003, définition qui se mêle désormais avec la théorie de la Ville-territoire déployant son système sur la chaîne de montagnes. Aujourd'hui connecté aux pôles par le système des nœuds et corridors, le développement industriel et économique a également épargné certaines agglomérations. Les villages isolés, éloignés des principales voies de communication reliées aux grands centres, n'ont pas vécu le même accroissement. Leur évolution plus lente dévoile aujourd'hui les traces d'une cette croissance à deux vitesses. Les villages, de dimensions homogènes, sont parsemés sur le territoire, interagissant avec le réseau de routes principales qui quadrille le Massif Jurassien. A l'origine villages ruraux, ceux-ci ont perdu beaucoup de leur caractère agricole pour devenir des villages-dortoirs, qui se vident inexorablement de tout type d'activité, occupés par les pendulaires adeptes d'un mode de vie à la campagne et d'un travail en ville. Les anciennes fermes sont transformées en appartement, et de nouvelles maisons contemporaines poussent dans les champs alentours, preuves d'un patrimoine agricole unique qui se perd.



LA « ZONE CALME »

La région jurassienne est souvent considérée comme une entité à part dans l'économie suisse. En effet, elle est classée comme une « Zone calme » dans le Portrait Suisse dressé par Studio Basel en 2005. Par ces termes, le Studio Basel décrit une région qui s'avance comme un parc naturel dans la couronne urbaine de Berne, atteignant les limites de la ville. Elle véhicule une atmosphère de station urbaine, avec les avantages de son paysage et son attrait touristique, comme une zone de loisirs à ciel ouvert. Elle se joint à l'habitat urbain, mêlant nature et ville, substituant les zones vertes des centres limitrophes. Les zones calmes ont deux caractéristiques propres : elles s'étendent sur de grandes surfaces, comme un seul paysage, et ont une agriculture typique toujours présente [ETH Studio Basel, 2005, volume 3]. Même si cette description semble correspondre à la région jurassienne au premier abord, elle se confronte désormais à la Ville-territoire décelée jusqu'à maintenant. En effet, des traces de son passé de région reculée restent ancrées dans ses gènes. La région vit encore beaucoup avec la nature, elle se compose d'une grande quantité d'espaces verts qui ont fait la réputation du paysage jurassien. Elle ne comporte pas de pôle urbain suffisamment grand pour concurrencer à lui seul les centres limitrophes, telles que la métropole rhénane et la couronne autour de la capitale fédérale. Cependant, l'adjectif « calme », selon le dictionnaire, se définit comme étant « exempt d'agitation, de mouvement, de bruit, de perturbation », voire également « qui manque d'animation, d'activité » [Larousse, www.larousse.fr, décembre 2018]. La région jurassienne vit de petites impulsions qui, une fois réunies, forment un ensemble capable de vivifier tout un territoire. Il existe aujourd'hui tout un réseau de relations entre les entités qui composent ces systèmes. Parfois visibles, comme le développement des voies de communications et des industries, ces interactions peuvent également être plus difficilement perceptibles, telles les relations politiques et administratives entre les principaux centres de la région. Ainsi, l'Arc jurassien est une région industrialisée où prévalent les espaces verts. Les espaces entre les agglomérations centrales sont des communes rurales à faible densité et de petits centres urbains ou industriels [Jarne, Schuler, 2010]. Malgré son caractère de barrière, qui fait front aux

villes du plateau suisse d'un côté, et aux métropoles françaises de l'autre, la Chaîne de montagnes du Jura se perméabilise, elle s'ouvre petit à petit à une économie plus extravertie. La région est aujourd'hui en plein réveil, rassemblant ses entités en une unité dynamique et entreprenante.

ENTRE VILLAGE ET VILLE

A côté des agglomérations du système des « nœuds et corridors », une partie des villages jurassiens n'est pas directement connectée aux grandes villes, car ils sont trop éloignés des principaux réseaux de communication. Ils se retrouvent isolés entre les grands axes, livrés à eux-mêmes, tentant de préserver leur caractère agricole. Victimes de la trop grande attractivité des villes, ils perdent petit à petit les activités qui faisaient autrefois leur prospérité et peinent à subsister. Ils se composent principalement de logements, souvent même dépourvus d'écoles et de magasins de proximités. Les anciennes fermes sont transformées en habitation, les périphéries des villages voient l'arrivée de maisons individuelles. Dès lors, leur visage rural est défiguré par des constructions contemporaines, déconnectées du contexte, contrastant avec le vernaculaire et les images typiques de la région. Ils deviennent des villages-dortoirs, désertés la journée. Une séparation spatiale de l'habitat et du travail se dessine, alors qu'auparavant il y avait la mixité des usages dans chaque village [Munarin, Tosi, 2002]. Ce système pendulaire amène une transformation lente et peu visible des « Zones Calmes ». Les maisons désertées sont prises d'assaut par des nouveaux habitants faisant de longs trajets quotidiens et les villageois commencent également à travailler à l'extérieur. Les anciennes fabriques et halles sont transformées, perdant leur caractère typique, et les zones à bâtir se multiplient pour donner aux nouveaux arrivés la possibilité de construire des habitats « citadins », étalant la surface de ces agglomérations. Dès lors, ces régions ne sont pas menacées d'évidement, mais elles sont exposées à une forte pression [ETH Studio Basel, 2005, volume 3], non seulement foncière mais également sociale. Les villages ont perdu leur âme d'antan, le passé agricole semble disparaître petit à petit, effacé d'abord par l'industrie dès le

XIX^e siècle et, aujourd'hui, dépassé par l'expansion du secteur tertiaire et par l'attractivité des grandes villes. Ces agglomérations restent dispersées sur la région jurassienne, principalement en Ajoie et dans la vallée de Delémont, formant de petits centres nés à des époques diverses, plutôt sous forme de hameaux de moins de 15 maisons aux Franches-Montagnes. Ils se dessinent en structures linéaires, le long d'une route déterminée par la topographie [Roland, 2012].

La démographie dans la région jurassienne a fortement fluctué avec les années. La croissance est régulière jusqu'en 1860, les petits villages se formant de manière uniforme sur tout le territoire. En 1880, une crise à l'échelle nationale fait fuir la population vers d'autres contrées plus prospères. Puis, jusqu'en 1910, le retour à une haute conjoncture amène une vague de main-d'œuvre étrangère qui stimule le développement de la production industrielle [Canton de Berne, 1973]. C'est cette explosion de l'économie qui a creusé les différences dans les systèmes de la Ville-territoire Jurassienne, l'industrie se concentrant dans les villes et autour des axes de transports, laissant en arrière-plan les villages déconnectés des voies de communication. En témoigne l'évolution démographique de la région, qui illustre l'exode rural qui a vidé les montagnes jurassiennes. Le premier recensement de la population, en 1850, apporte plus de précision sur la population exacte des villes. Porrentruy compte 2880 habitants, se détachant nettement de Delémont, car elle bénéficie encore de son ancien statut de résidence de l'Evêque. La densité est frappante dans les régions de paysans-horlogers, dans les vallées du Nord-Est. Entre 1850 et 1880, la démographie fait un bond grâce à l'arrivée du train, qui attire de nouvelles industries dans la région. On observe une concentration dans les pôles qui se développent industriellement, comme Saint-Imier. Ailleurs, en-dehors des centres, les petits villages se vident petit à petit, victimes de l'exode rural. Le Jura a été un réservoir à main-d'œuvre durant l'industrialisation. Porrentruy, avec 5600 habitants est toujours plus peuplée que Delémont, qui en compte 3000. Jusqu'en 1910, les pôles situés sur l'axe Bâle-Delémont-Bienne se développent, alors que les régions plus reculées telles que les Franches-Montagnes et le vallon de Saint-Imier se dépeuplent, victimes

de la crise agricole et industrielle. Saint-Imier stagne à 7750 habitants, Porrentruy en compte 6600, rattrapée par Delémont qui arrive à 6200 habitants. Entre 1910 et 1940, Bienne et le vallon de Saint-Imier souffrent beaucoup de la crise, ce dernier perdant 4500 habitants. Le caractère mono-industriel de la région a entraîné de graves conséquences. La crise ralentit l'exode rural et maintient la population dans les montagnes. Bien que la démographie n'ait pas progressé dans les villes, celles-ci se sont considérablement étendues en surface. Les prix du foncier augmentent, chassant les habitats individuels dans un rayon de 10 kilomètres autour des centres. C'est le début des périphéries. Delémont, forte de ses 6600 habitants, dépasse Porrentruy et Saint-Imier, devenant le principal centre de la région. Ailleurs, la dispersion est intense, les industries se disséminent sur le territoire. Durant les Trente Glorieuses, les centres s'accroissent davantage grâce à la haute conjoncture, stimulant avec eux les périphéries. Delémont passe la barre des 10'000 habitants en 1970, acquérant par la même occasion le statut officiel de ville [Canton de Berne, 1973].

Le train a également joué un rôle dans la répartition de la population sur le territoire. Avant l'arrivée du réseau ferroviaire, la population était uniformément répartie sur le territoire, sauf à Berne qui était déjà la capitale de la Confédération. Les villes et villages avaient la même dimension, sans concentration notable. Les lignes ferroviaires de montagne ont favorisé l'exode, alors qu'on pensait qu'elles y maintiendraient la population. Les habitants ont quitté le vallon de Saint-Imier pour aller à Bienne, alors en pleine expansion économique. La Ligne Delle-Bienne a également entraîné un exode des jurassiens. La voie ferrée a fait naître une tendance à la concentration autour de pôles centres, ainsi qu'à l'évidement des régions plus reculées. Le même phénomène se répète avec la construction des autoroutes au début des années 1960 : les industries et les surfaces commerciales se sont implantées près des jonctions, les centres villes se retrouvant peu à peu vidés de leurs activités [Canton de Berne, 1973].

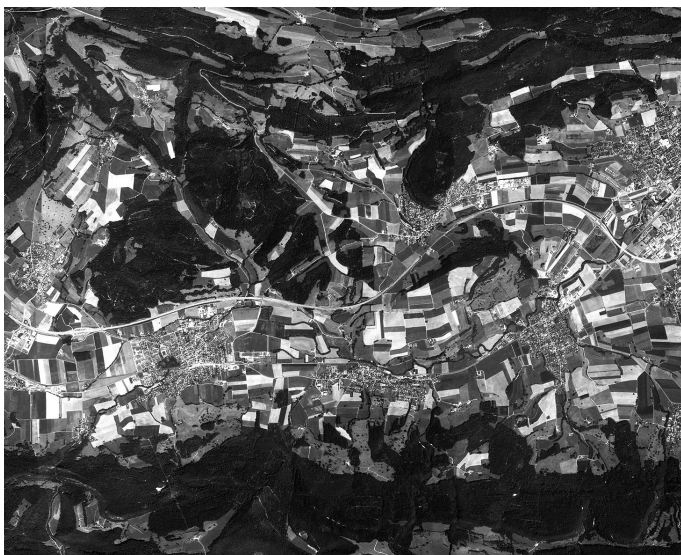
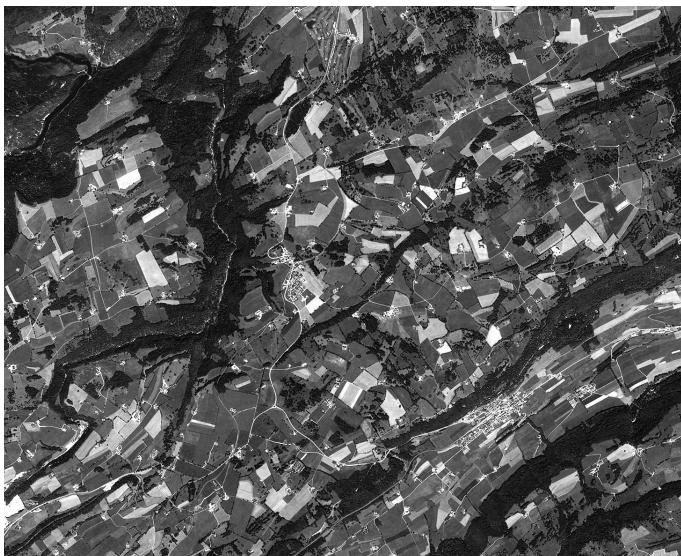
Pour finir, cette tendance à l'effet pendulaire provoque un déséquilibre entre les systèmes, les villes absorbent lentement les campagnes, défigurant le paysage jurassien rural. La trop grande attractivité des pôles change le fonctionnement des villages isolés. Ce système est le témoin d'un passé, d'une vie avant l'industrialisation, qui subsistait ancré dans son contexte territorial, proche de ses traditions. Par le passé, la mixité entre habitat et travail se trouvait à petite échelle, au sein même des villages. Désormais, les activités se sont éparpillées à une échelle bien plus vaste. La réalisation de nouvelles zones spécialisées, telles que les zones industrielles ou les nouveaux lotissements, n'a pas interrompu les liens, la mixité et la promiscuité, mais l'a transformé dans un rapport de nécessité entre les zones habitées et productives [Munarin, Tosi, 2002]. Désormais, avec l'arrivée de l'industrie dans les régions reculées, la ville étale son réseau sur la campagne, absorbant le moindre recoin d'une région qui se perméabilise davantage. Etant devenu une aire de délasserment pour les zones urbaines limitrophes, le Jura est aujourd'hui sorti de son isolement et se retrouve absorbé par les grands centres. Ce qui a été profitable au système des nœuds et corridors, qui ont besoin de cette connexion aux centres, se retrouve néfaste pour l'arrière-plan des villages isolés sur le territoire, celui-ci étant en pleine mutation suite à sa nouvelle perméabilité. Ces villages gardent un ancrage au contexte agricole de la région, ils restent attachés à son passé et transmettent son histoire.

«Instead of talking dismissively about urban sprawl, we could recognise that there is a fine-grained interpenetration of open space and built form and see the open space as the binding element, with its new creative potential.»

[Sieverts, 2003, p.49]

LE BÂTI DIFFUS, TRACES INDÉLÉBILES DE L'AGRICULTURE

Le bâti diffus est une des caractéristiques des paysages jurassiens. Ce troisième système de la Ville-territoire Jurassienne est principalement lié à l'agriculture, une ressource économique longtemps primordiale dans le Jura. Dans la région, des fermes se sont établies sur tout le territoire, transformant les balades en une suite de découverte d'habitats isolés, perdus dans la nature. Ce phénomène n'est cependant pas récent. La position reculée de la région jurassienne par rapport aux centres a forcé ses habitants à subvenir à leurs besoins. Ainsi, comme le climat et la géologie de la région n'étaient pas favorables à une agriculture prospère, les fermes se sont multipliées, cherchant un maximum de place pour étendre leurs terres. Ce phénomène de dispersion s'est encore accentué avec le remembrement des parcelles et la modernisation de l'agriculture qui ont petit à petit éloigné les fermes des villages où elles se concentraient auparavant. De plus, le Jura est la seule contrée rurale et agraire qui n'a pas été réinterprétée en Suisse, ni par l'exode rural ni par la mutation urbaine. La stagnation de son développement paraît alors être une faiblesse, mais elle contient une force d'inertie inaccoutumée face à la déstabilisation régionale. On y devine encore la manière dont la campagne suisse était organisée par le passé [ETH Studio Basel, 2005, volume 3], notamment par des éléments paysagers tels que les haies vives et les murs de pierres sèches, ainsi que par la séparation en villages éparpillés et en fermes isolées, matérialisant le caractère rural du paysage jurassien.



LA MODERNISATION DE L'AGRICULTURE, RÉVOLUTION À DOUBLE TRANCHANT

Le Jura n'est pas favorable à l'agriculture. Les terres sont pauvres et rocheuses, lourdes, rendant l'autosuffisance impossible et provoquant des famines, notamment en 1816. Pour faire prospérer leurs exploitations, les paysans se sont tournés vers l'élevage. Aussi, en plus d'avoir aidé l'expansion de l'industrie et le développement d'agglomérations sur la Chaîne de montagnes du Jura, le chemin de fer a également amélioré les conditions de l'agriculture. Les paysans ont pu importer des produits alimentaires pour compléter la production locale et exporter davantage de bestiaux [Roland, 2012]. Ce succès de l'élevage sur le Massif explique la présence encore aujourd'hui de nombreux animaux dans la campagne jurassienne, se baladant dans les prés, notamment sur le plateau chaux-de-fonnier. Cette présence a contribué à la réputation de « Zone Calme » vue précédemment, une région proche de la nature qui prend la forme d'un parc à l'échelle de tout un territoire.

En 1793, 60% de la population vit encore de l'agriculture, contre 50% en 1860 et seulement 30% entre 1900 et 1941 [Roland, 2012]. Ce déclin a été provoqué par l'arrivée de l'industrialisation, qui a attiré une part de la main-d'œuvre et a retardé la modernisation de l'agriculture dans le Jura, mais plus tard également par le phénomène de paysans-entrepreneurs qui réunissaient de nombreuses petites exploitations en une seule, plus grande et plus moderne, nécessitant moins de main-d'œuvre grâce à la motorisation des techniques agricoles. Ainsi, en 1888, les exploitations comptent entre 4 et 6 hectares de terres. Au début du XX^e siècle, on observe une légère baisse du nombre d'exploitations, mais le phénomène des paysans-horlogers ralentit cette tendance. La moyenne est à 7 hectares par exploitation. En 1975, après une grosse expansion économique, la région compte encore 2100 exploitations avec une moyenne de 18 hectares. Avec l'augmentation du niveau de vie, les jeunes jurassiens qualifiés partent en quête de travail au sein des pôles urbains. Pour les remplacer, la main-d'œuvre étrangère afflue [Roland, 2012]. De plus, la crise horlogère apporte un renfort de main-d'œuvre de paysans-horlogers, constituant à l'époque 12% de la population active [Commission agricole du Rassemblement jurassien, 1978]. En 2010, la région ne compte plus que 1000 exploitations. Cette diminution de plus de 50% a un impact

considérable sur le paysage, les terres étant redistribuées en parcelles de grande taille, changeant la mosaïque de couleurs qui peignait le territoire. La moyenne passe à 40 hectares par exploitation, devenant la plus élevée de Suisse [Roland, 2012]. Cette différence s'explique par la grande part de surface fourragère nécessaire pour subvenir aux besoins du bétail, l'élevage étant l'activité majeure de l'agriculture jurassienne [Commission agricole du Rassemblement jurassien, 1978]. En revanche, une grande différence dans le nombre de parcelles s'est creusée entre les différentes régions du Jura : sur le plateau chaux-de-fonnier, la moyenne est de 5 parcelles par exploitation. En Ajoie, elle est de 16, et de 11 dans la vallée de Delémont, ce qui signifie une augmentation de superficie des champs par l'effet du remembrement [Roland, 2012], entraînant dans la région des Franches-Montagnes un isolement plus marqué des fermes, centrées sur leurs terres. L'habitat dispersé est omniprésent sur le plateau chaux-de-fonnier. De plus, les fermes y sont en moyenne plus anciennes (XVI^e-XVII^e siècles) que dans le Nord du Massif jurassien (XIX^e-XX^e siècles) [Roland, 2012]. Comme vu précédemment, la topographie joue un rôle dans cet étalement sur le plateau. En effet, l'absence de cours d'eau dans les Franches-Montagnes a provoqué une diffusion du bâti sur tout le territoire, manquant de points d'accroche favorables à une agglomération de bâti. Dans les vallées, le manque de place généré par la pente a repoussé les fermes sur les crêtes. Aussi, les fermes isolées ont été favorisées par le défrichement et l'autonomie au sein des exploitations [Roland, 2012]. Enfin, cet élément isolé, autonome et stable est l'image de la commune, qui a fait le succès du développement Suisse : interdépendances, mais surtout différences et autonomie qui, une fois unies, font la force du pays [ETH Studio Basel, 2005, volume 2].

En Suisse, la modernisation de l'agriculture a permis le transfert de main-d'œuvre vers le secteur industriel. Au Jura, l'effet inverse se produit, puisque l'implantation industrielle est arrivée avant la modernisation agricole. Des usines se sont installées dans les villages ruraux, exigeant rapidement des mesures protectionnistes des habitations vernaculaires. Les salaires élevés de l'industrie ont attiré une grande partie de la main-d'œuvre agricole. La révolution technique de l'agriculture jurassienne, qui se motorise, n'arrivera que dans les années 1960, à une période de haute conjoncture. De plus,

des inégalités de revenus apparaissent, entraînant la surenchère des terres agricoles avec l'arrivée des entrepreneurs citadins, ce qui bouleverse la vie rurale [Commission agricole du Rassemblement jurassien, 1978]. L'agriculture dans le canton du Jura s'est perfectionnée en partie grâce à des associations de personnes morales et de mode de pensées. La Société Economique du Canton de Berne est créée en 1759, à l'époque des débuts de l'Europe des Lumières. Leur but était d'améliorer l'agriculture, du point de vue de sa morale, mais aussi pour sa prospérité productive. Cette société a revu l'exploitation et les techniques agricoles, telles que l'organisation du champ et du terroir [Canton de Berne, 1973]. Par la suite, au XIX^e siècle, la région vit la naissance d'un courant physiocratique qui croyait en l'agriculture comme source de richesse, ce qui a poussé le canton à la pointe de la technologie agricole [Crevoisier, 2012].

On voit ici les débuts d'un aménagement du territoire rural, dans le but d'améliorer la productivité dans une région peu propice à l'agriculture. Mais cet aménagement aura également de grosses conséquences sur le paysage jurassien. En effet, à ses débuts, l'aménagement du territoire agricole se faisait par le remembrement parcellaire, le drainage, la construction de chemins et l'implantation d'exploitations agricoles hors habitat, qui ont donné un nouveau visage à la région. Aujourd'hui, l'aménagement moderne est plus général, il construit des bâtiments non-agricoles et des voies de communications, amenant encore une autre épaisseur au palimpseste jurassien [Canton de Berne, 1973].



LE REMEMBREMENT PARCELLAIRE, MÉTAMORPHOSE DU TERRITOIRE

« C'est le remembrement qui a caractérisé le XX^e siècle plutôt que le morcellement parcellaire. »

103

[Grosjean, 2012, p.67]

Le remaniement des parcelles fut un changement radical d'une structure millénaire du terroir et de l'habitat jurassiens, encore dans le système de l'assolement triennal et des champs ouverts et allongés. Le paysage est passé des parcelles en lanières avec un habitat villageois, aux fermes isolées avec un terroir géométrique et arrondi [Canton de Berne, 1973]. Les champs en lanières entraînaient une perte de temps dans les aller-retours, mais ils ont également été un frein à la mécanisation. Plusieurs causes sont à l'origine de ces morcellements dans le Jura. Après la période française, les paysans ont accès à la propriété, les terres sont passées en mains privées. Le but était de stimuler la production. Mais, au lieu de cela, les parcelles se sont retrouvées encore davantage émiettées, revendues par les propriétaires. Ce phénomène de morcellement a été accentué par la tradition de léguer les terres par les héritages divisés, entre générations d'agriculteurs, les dispersant encore davantage sur le territoire [Roland, 2012]. La solution pour améliorer le rendement était de remanier ces parcelles et de procéder à un regroupement, avant de les redistribuer entre les paysans. Ces remaniements de terrains ont été instaurés dès 1918 puis cette opération difficile a observé une pause avant de reprendre au milieu du XX^e siècle [Roland, 2012]. Cependant, dans certains villages, ce remembrement a tardé ou ne s'est jamais fait. Aujourd'hui, les paysans refusent d'investir du temps et de l'argent pour une opération que ne serait que guère plus efficace pour leurs productions. Ils s'arrangent de gré à gré pour redistribuer les terres, ou alors se les louent dans un contrat tacite [Commission agricole du Rassemblement jurassien, 1978].

LES IMPACTS SUR LE PAYSAGE

104

Les remaniements changent le nombre et la taille des parcelles, mais également leur orientation. Le paysage est transformé, la mosaïque de couleur s'est simplifiée, l'orientation du territoire n'est plus la même. Les remembrements ont aussi contribué à un autre genre de modification du paysage. En effet, ils ont provoqué le déplacement géographique des exploitations agricoles, qui construisent des installations modernes au centre de leurs terres désormais réunies, loin des réseaux modernes embarrassés de la circulation routière. C'est la prolifération de fermes isolées. De plus, avec la modernisation de l'agriculture, silos, hangars à machines et étables ultra technologiques ont fait leur entrée dans le paysage jurassien [Roland, 2012]. Les anciennes fermes jurassiennes se retrouvent trop à l'étroit pour accueillir cette modernisation. Leur état global se dégrade, la plupart des constructions ont besoin d'un assainissement. Les locaux sont trop petits et peu adaptés à une nouvelle rationalisation du travail. La plupart des agriculteurs investissent dans la ferme, délaissant le logement, ou construisant une maison à côté. La protection du patrimoine rural entre alors en jeu, pour assurer l'intégration des nouveaux bâtiments au sein des villages traditionnels [Commission agricole du Rassemblement jurassien, 1978]. Durant la période de remembrement, de nouveaux chemins en béton ont été construits sur des tracés différents, provoquant une accélération de la modernisation et un changement complet du paysage vernaculaire. Aujourd'hui encore, celui-ci est marqué par divers éléments témoignant d'une structure agricole passée, qui a depuis fortement changé. Ainsi les haies vives, de nombreux chemins et routes, mais aussi des murs en pierre sèche (moellons ou dalles de calcaire, sans mortier) autour des terres privées morcellent le paysage, barrières ponctuelles qui structurent le territoire [Roland, 2012]. Ce sont des éléments typiques qui dévoilent le palimpseste agricole de la région.

Au-delà de l'élevage, un autre type d'agriculture a fait prospérer la région : l'arboriculture. Comme vu précédemment, la période française amena une plantation massive d'arbres le long des routes jurassiennes, ce qui a donné l'impulsion à cette forme de culture. Cependant, le Massif du Jura voit aujourd'hui la création de lotissements en périphérie des villages isolés, provoquant la disparition

de la grande majorité des couronnes de vergers qui jadis entouraient les agglomérations. Le nombre d'arbres a considérablement diminué, passant de 236'000 en 1888 à 80'000 en 2006. Avec eux disparaît une partie de l'image agricole de la région. Des différences dans la méthode agricole sont aussi apparues sur la chaîne de montagnes, aussi en fonction de la topographie, diversifiant les paysages et les agglomérations. Dans la vallée de Delémont et en Ajoie, l'habitat est regroupé et dense, avec des champs autour et la forêt en périphérie. Sur le plateau chaux-de-fonnier, les localités ont des structures lâches, l'habitat est dispersé et la dimension des communes reste la même. Parfois, les champs sont structurés en lanières, avec des villages étirés dans des axes [Roland, 2012].

Ainsi, les nombreuses évolutions dans le domaine de l'agriculture ont influencé le paysage jurassien. A travers l'évolution de l'élevage, le remembrement des terres et la modernisation des techniques agricoles, avec notamment la motorisation qui a considérablement réduit les distances, le territoire agricole jurassien est devenu un palimpseste où les vieux textes superflus brillent encore à travers le nouveau. Des traces d'un passé subsistent encore, notamment par les éléments paysagers qui auparavant structuraient le paysage et désormais semblent perdus, mais aussi par la protection d'une architecture vernaculaire qui essaie tant bien que mal de survivre, celle des fermes isolées. De plus, une économie de tourisme s'est développée autour de ce paysage jurassien, qui véhicule une image de nature tranquille et reposante. En effet, la région invite aux loisirs d'extérieurs ainsi qu'aux sports, été comme hiver. De nombreux sites naturels et parcs nationaux sont devenus les moteurs de ce patrimoine qu'il faut protéger, non seulement pour ses qualités paysagères mais également pour son aspect productif. Il faut donc éviter l'étalement des points urbanisés, résister à la ville qui déploie gentiment son tissu urbain sur la campagne, pour faire persister ce système de bâti diffus. Perchées sur les crêtes, là où les agglomérations ne se sont pas installées, les fermes isolées font également partie du patrimoine peignant l'image de la région. En effet, elles sont les belvédères du paysage jurassien : *«[...] fixer dans le territoire les points d'où il sied de le contempler : c'est là le rôle des belvédères qui, tout en fournissant un angle de vision et en privilégiant un regard, réduisent le spectacle à une scénographie, mieux, à un diorama.»* [Schaffert, Descombes, 1991, p.144]



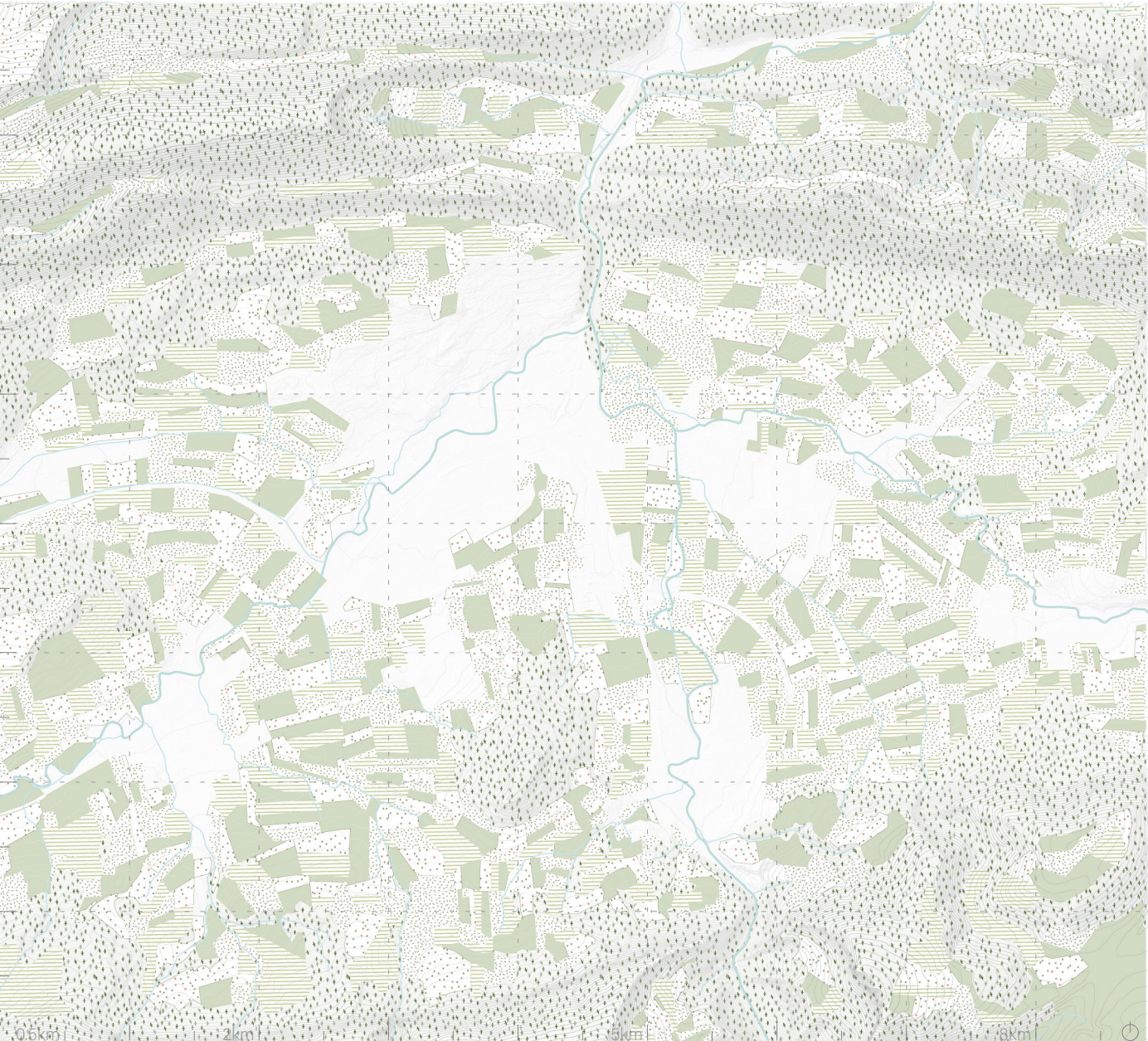
Delémont s'est construite au fur et à mesure d'expansions par à-coup, créant de nouvelles zones qui se superposent et s'entrelacent, à cheval entre des ambiances et des fonctions différentes. Ces fragments juxtaposés sont nés de contextes dissociés, combinant des échelles et des caractères opposés, qui s'articulent dans une harmonie équilibrée au sein de la ville, « *une pratique de l'enchevêtrement qui débouche sur la possibilité de rencontres* » [ETH Studio Basel, 2005, volume 1, p.170].

Comme dans le cas de la Ville-territoire Jurassienne, le contexte naturel a été un facteur déterminant pour l'évolution de Delémont, établissant un nombre important de relations à diverses échelles. Tel que dit précédemment, sa vallée large lui a permis un développement urbain qui se rapproche de celui des plateaux. Mais l'évolution historique de la ville, dont le noyau médiéval s'est positionné sur une petite colline naturelle, témoigne également de l'omniprésence des éléments géographiques à échelle plus réduite. En effet, le développement urbain a su non seulement s'adapter à la topographie, mettant en évidence la cohabitation forcée du bâti avec la pente, mais aussi aux éléments composants le paysage, tels que la forêt dense encerclant l'agglomération, les champs agricoles envahissant les espaces inoccupés et l'eau qui s'écoule continuellement au cœur de Delémont. Cette dernière a déterminé la morphologie de la ville, puisqu'elle a été un élément important pour le développement de l'industrie, mais aussi pour l'évolution de l'urbanisme qui s'est efforcé de franchir cette barrière naturelle. Enfin, la proximité de la nature condense la ville, avec les champs agricoles qui l'entourent et la forêt qui est omniprésente, réduisant les besoins en zones vertes au cœur de la ville. Ce paysage jurassien dans lequel Delémont est ancrée établit un repère visuel qui n'est jamais très loin. Ainsi, comme dans la première partie, la première analyse à faire pour comprendre le chef-lieu jurassien est celle du territoire naturel dans lequel Delémont s'est implantée, avant de s'intéresser à l'évolution historique de la ville, pour finalement aborder chaque thématique de plus près. Comme Koolhaas le décrit dans sa définition de la *Generic City*, il y a trois éléments qui composent les paysages : les routes, les bâtiments, et la nature. Ils coexistent dans des relations flexibles, sans raisons, dans une diversité organisationnelle spectaculaire. Il peut y avoir les trois, un qui prédomine et un autre qui s'efface davantage, mais le pire reste quand les trois sont absents. « *The best definition of the aesthetic of the Generic City is "free style"*. » [Koolhaas, Mau, Sigler, OMA, 1998, p. 1254]

En combinant toujours une approche cartographique et schématique avec une approche plus sensible vis-à-vis des ruptures et contrastes qui se confrontent dans la ville, imagée par des photographies, la lecture de la ville se fera entre faits et imagination. Il faut donner de l'attention aux éléments peu visibles pour en déployer toutes les potentialités, la mise en évidence de détails pouvant dévoiler des phénomènes plus généraux.

« On longe les limites, on les traverse pour chercher les moments d'inflexion, là où ça change, là où un léger signal du sol, une infime dépression attirent l'attention et les pas. On marche, on attend et on cherche, trouvant ça et là des repères pour y accrocher sa propre géographie sentimentale. [...] On marche alors pour « sentir » les temps et les rythmes cachés de la ville et de son territoire, ces pulsations qu'aucun plan savant, qu'aucun relevé, même le plus minutieux, ne pourra décrire ni mesurer. »

[Tironi, 2011, p.18]



CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE, LE TERRITOIRE NATUREL

Delémont est au cœur d'une vallée encadrée de forêts et recouverte d'un tapis de champs multicolores. Elle crée une percée dans le paysage jurassien, emmenant le regard au loin, guidé par les collines bordées de nature. Le noyau médiéval de Delémont s'est implanté sur une de ces terrasses naturelles, à 430m d'altitude, au milieu de la vallée. A cheval entre la plaine dans sa partie basse et la pente dans sa partie haute, la ville se retrouve partagée entre les champs agricoles et une barrière de forêt dense. La nature est très présente dans le paysage delémontain, la ville est noyée dans une mosaïque de couleurs qui renvoie au caractère agricole de la région. Le passant, au cœur de la ville, jettera toujours un regard vers la forêt au loin, qui se détache entre deux bâtiments. Le vide, plus que le plein, subjugue la vallée.

« Ici, le paysage libère la pensée. Pittoresque sans grandiloquence, il garde cette mesure qui repousse à la fois l'affirmation oppressante des montagnes et la prostration béate des plaines : une juste répartition des domaines du relief et du firmament. Aux longs enneigements et à l'éclosion tardive des sommets, répond en bas la procession des primevères et des cardamines qu'avril déroule sur l'épaule des collines. »

[Erismann, Chausse, 1958, p.5]

Au Nord de la ville, des gorges creusent la montagne, permettant la perméabilité des flux en direction de Bâle. Au Sud, une autre percée amène à Moutier puis Bienne. Trois rivières se rencontrent à l'Est de la ville : la Sorne, qui traverse l'agglomération d'Ouest en Est ; la Birse, qui arrive par le Sud, et la Scheulte, qui se faufile gentiment à l'Est. Ces sources d'eau, forces tranquilles de la plaine, structurent le bâti qui s'est implanté à proximité. Souvent accompagnées par les réseaux, elles renforcent l'orientation de la vallée, créant une croix d'axes Nord-Sud et Est-Ouest, urbanisés, divisant le territoire

 courbes de niveau

 rivières

 forêts

 champs





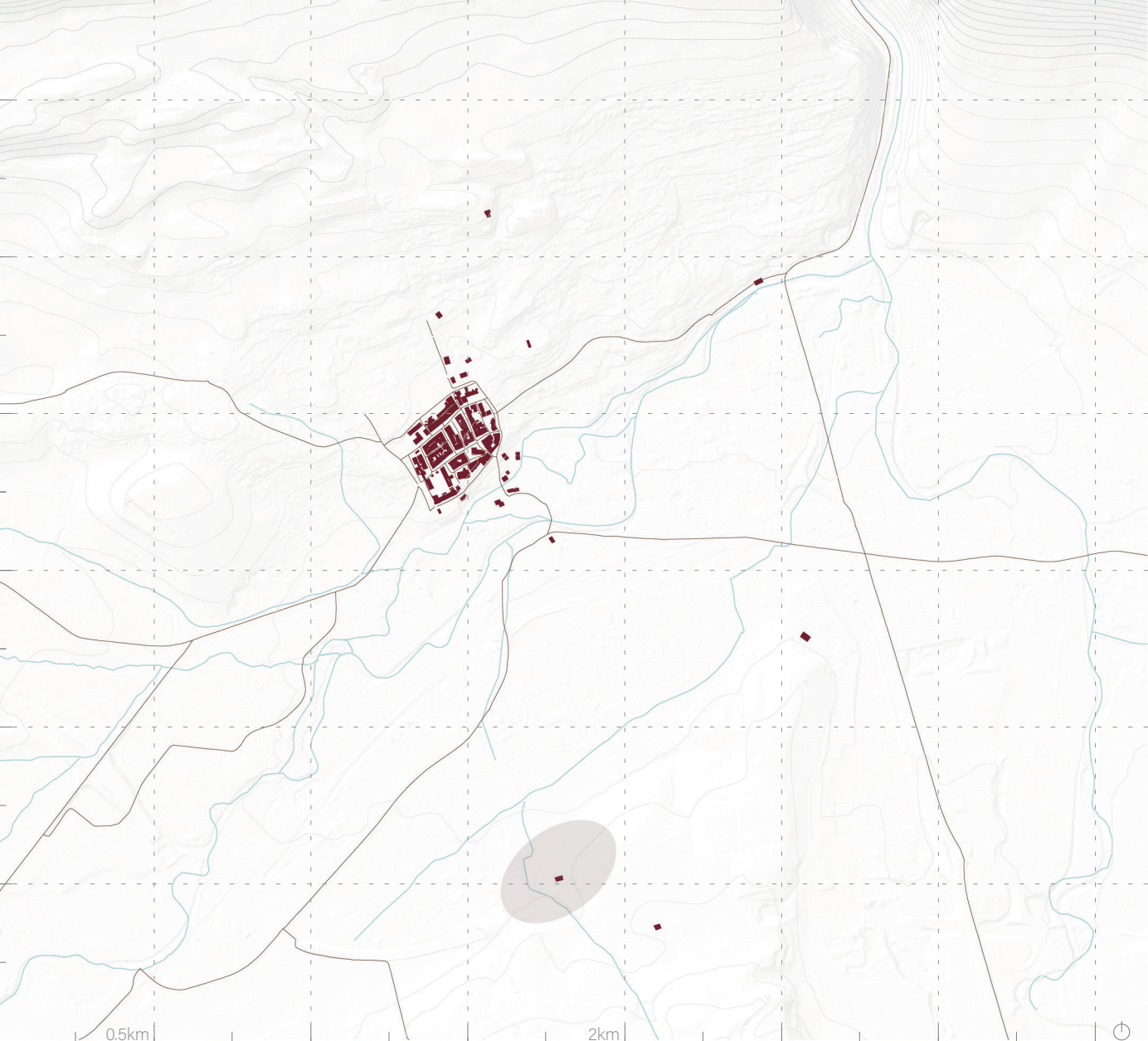
ÉVOLUTION HISTORIQUE, DE NOYAU MÉDIÉVAL À VILLE INDUSTRIELLE

Ce cadre géographique a influencé le développement du bâti. En effet, d'abord installée sur la plaine ouverte à l'horizon, au croisement entre la vallée et les axes s'éclipsant dans les gorges, la communauté delémontaine s'est par la suite déplacée plus au Nord, sur une terrasse naturelle, dressée telle une couronne au sommet de la colline entre champs et forêts. A la fin du XIX^e siècle, la ville éclate et sort de ses murs : La gare est construite en plaine, nouveau point d'accroche qui donne naissance à tout un quartier industriel dans la partie Est de la cité. Dès lors, une rupture s'opère entre le noyau médiéval et le noyau moderne, que l'Avenue de la Gare tentera de relier au XX^e siècle. Cette étape se fait en franchissant un obstacle naturel, la Sorne, qui rythmera les expansions de l'urbanisme. Entre agriculture et industrie, la ville se propage en périphérie, dépassant la barrière créée par les voies ferrées, grignotant toujours davantage le territoire naturel. Le tissu se densifie, le noyau se soude. Cette succession d'expansions laisse aujourd'hui des traces dans Delémont, expressions de phénomènes qui ont divisé l'agglomération en différents secteurs, correspondants aux étapes historiques du développement de la ville.

117

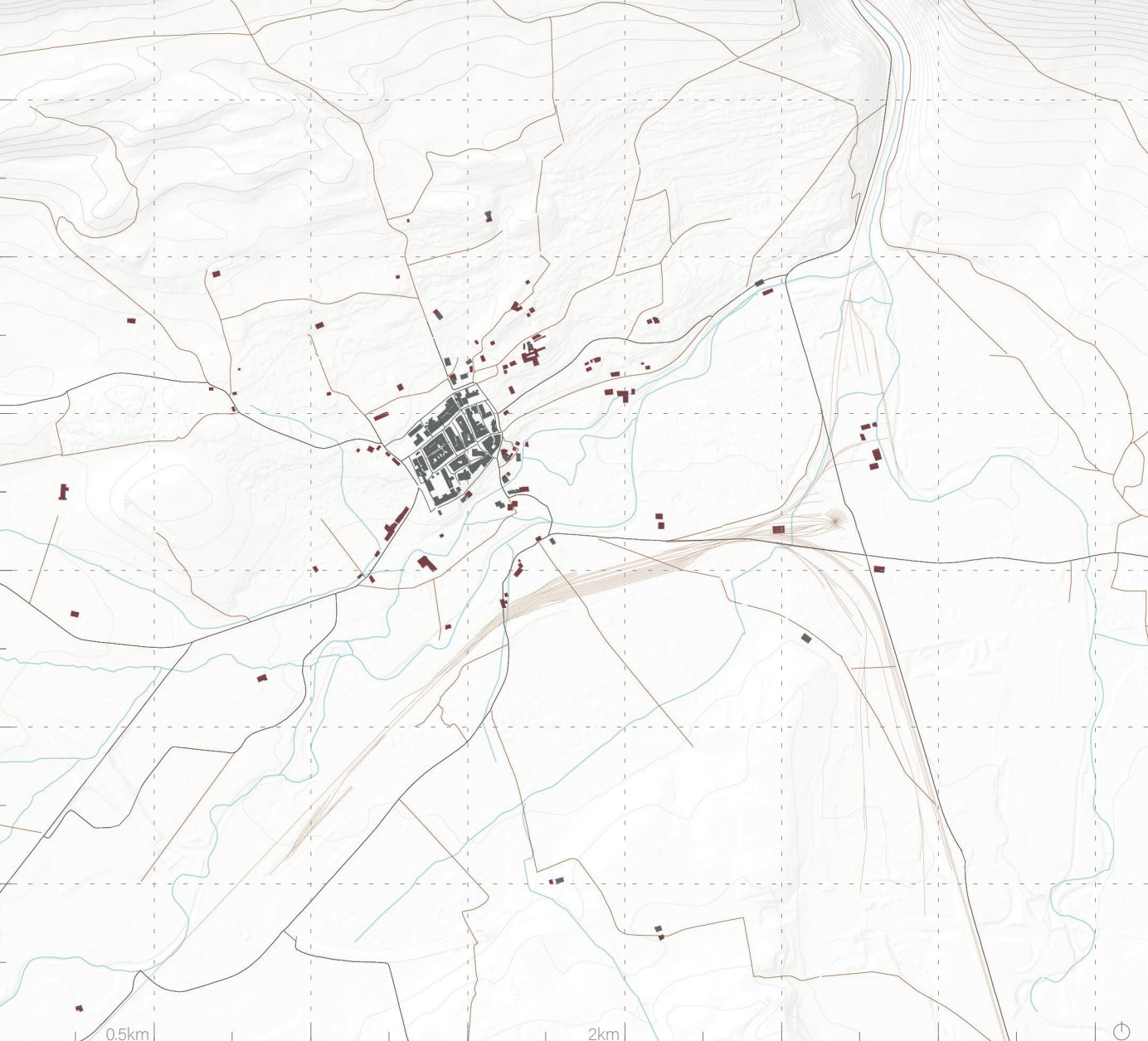
DES ORIGINES AU MOYEN AGE, LE CŒUR DE LA VILLE

La région de Delémont est déjà habitée à l'Âge du fer. Une communauté s'est établie à la Communance, au cœur de la plaine, laissant le regard glisser sur toute la vallée. Située au croisement des axes jaillissant des gorges, elle profite d'une position entre flux et tranquillité. Les constructions sont peu nombreuses, seules quelques fermes et une chapelle habillent la plaine, comme de petits dés d'urbanisation jetés au creux d'une topographie inondée de nature. Delémont apparaît dans des documents pour la première fois en 736, citée à cet emplacement encore provisoire. En effet, en 850, la communauté se déplace sur une colline un peu plus au Nord, ancrant définitivement l'histoire de la ville en un point du territoire, préférant la hauteur et son horizon dégagé. Entre le XI^e et le XIII^e siècle, un noyau urbain se développe à cet endroit, devenant une agglomération médiévale qui vit entre fermes et artisanat [Rais, 1956]. La ville n'est reconnue qu'en 1289 par l'Empereur Frédéric II, se voyant



attribuer le droit de construire des maisons de 40 pieds de large par 80 pieds de profondeur (12x24m), unité qui habille encore aujourd'hui les façades de la vieille-ville nuancées de couleurs, délavées par les années. A cette époque se construisent aussi des biens communaux et les enceintes autour de l'agglomération, conférant un statut de ville à Delémont et lui donnant l'apparence d'une couronne qui trône sur toute la vallée [Pellaton, Nouss, 1983].

Les villes du Moyen Age ont en général un plan très fonctionnel, adaptant aux données topographiques un schéma géométrique souple, propre à chaque territoire. Aucune rigidité, aucune oppression ou dureté ne se ressent lorsque l'on se balade dans ces noyaux, mais plutôt une harmonie avec ce qui croît naturellement, avec les besoins individuels de l'homme. De larges rues et places de marché créent des espaces publics qui animent la ville. Les canaux étaient à ciel ouvert, laissant l'eau courir dans les rues jusqu'au XIX^e siècle [Canton de Berne, 1973]. La moitié Sud de la vieille-ville de Delémont constitue le noyau primitif datant du XIII^e siècle. Puis, elle s'est étendue en direction du Nord, structurée par deux artères longitudinales et cinq perpendiculaires, plus étroites, formant un carré presque parfait dans le paysage immaculé. La ville a vécu plusieurs incendies dévastateurs qui ont défiguré son apparence originelle. Le premier, en 1487, ravage entièrement la bourgade. Seules quatre maisons et une église résistent à cet épisode sombre de l'histoire delémontaine [Erismann, Chausse, 1958]. Deux autres incendies, l'un vers 1675 et l'autre en 1829, modifient encore le motif du tissu bâti, ainsi que l'architecture des vulnérables bâtisses. La ville a toujours abrité de nombreuses granges et écuries, ancrée dans un contexte agricole qui transperçait les murs d'enceinte et imprégnait la bourgade. L'actuelle place Roland-Béguelin, nommée auparavant « Place Brûlée », a vu plusieurs maisons et granges partir en fumée en 1829. A cette époque, il y avait encore 40 granges, 74 greniers et 83 étables dans la ville [Roland, 2012]. Certaines subsistent encore de nos jours, bien qu'ayant perdu leur fonction d'origine. Elles sont reconnaissables grâce à leurs grandes portes typiques de granges, massives et silencieuses, qui résistent aux années.



DU XVI^e SIÈCLE À LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE, UNE VILLE PROSPÈRE

Au XVI^e siècle, la ville devient coquette, soutenue par l'Evêché de Bâle qui se porte bien. Elle s'habille d'une image de prospérité et de tranquillité. Les fontaines sont érigées, éléments richement décorés qui font encore aujourd'hui sa réputation en structurant la bourgade et les espaces publics. Les maisons sont rénovées, les rues sont claires et dégagées. Au XVIII^e siècle, une deuxième phase d'expansion renforce le caractère de Delémont, après un XVII^e siècle trop assombri par la peste et la Guerre de Trente Ans pour que la ville puisse se développer. Ainsi, on érige un château entre 1717 et 1721, d'un style qui se situe entre le classique et le baroque, sur un ancien manoir bâti au XIV^e siècle par des souverains de l'Evêque. Il forme un quartier à lui seul, avec ses nombreux petits bâtiments, gardant une échelle familière. En 1724, les rues sont pavées, accentuant l'image florissante de la ville, qui s'active sous le bruit des chariots et des sabots des chevaux. Enfin apparaissent l'hôtel de ville en 1745, puis l'église en 1764, deux ancrages forts pour la ville. Des investissements sont également faits dans l'aménagement des routes, ce qui accroît le trafic de marchandises [Pellaton, Nouss, 1983]. La rue des Moulins offrait déjà à cette époque une liaison privilégiée entre la ville et la plaine. Le bâti s'établit le long de cet axe de sortie, formant des rubans de maisons adjacentes. Le tracé de cette rue est modifié au XIX^e siècle afin d'adoucir la pente et de permettre aux diligences de l'emprunter plus facilement. Dès lors, des industries se développent à cet endroit, tels que les moulins qui lui donneront son nom, mais aussi des fourneaux, une blancherie et une scierie [Rais, 1956].

En 1792, l'Evêque de Bâle est chassé par les Français, période de guerre et d'appauvrissement qui va marquer la région jurassienne [Rais, 1956]. La construction de la gare en 1875 constitue le nouvel élan dont la ville avait besoin, entraînant une phase prospère de développement industriel et urbain. Cette période voit la ville sortir de ses murs, abattant les portes qui l'enfermaient dans le noyau médiéval. Les fossés qui protégeaient la ville deviennent des rues qui, plus tard, se transformeront en promenades bordées de platanes, embellissant la ville et donnant un environnement plus sain et

 courbes de niveau

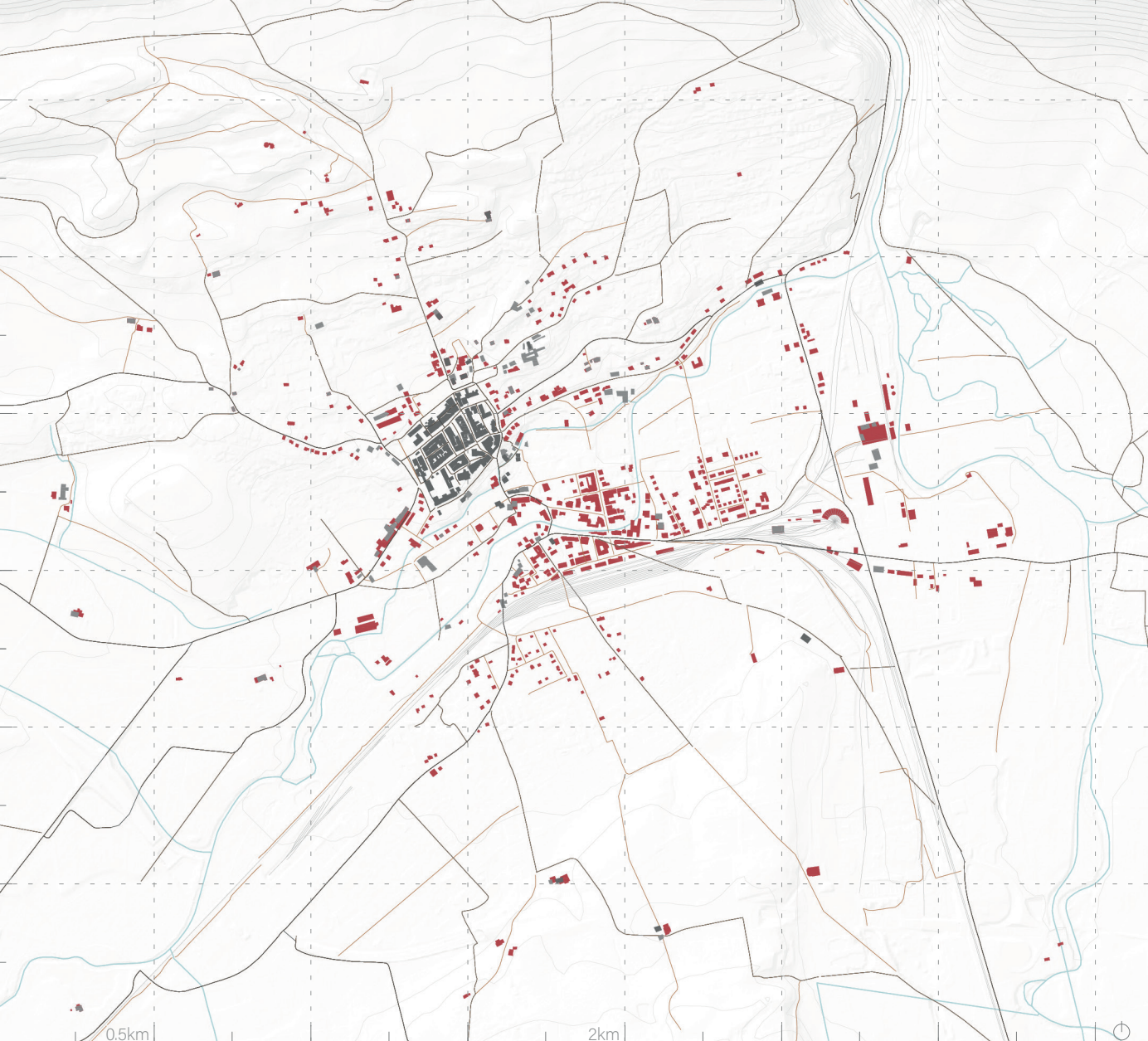
 routes 1820

 bâti 1820

 rivières

 routes 1880

 bâti 1880



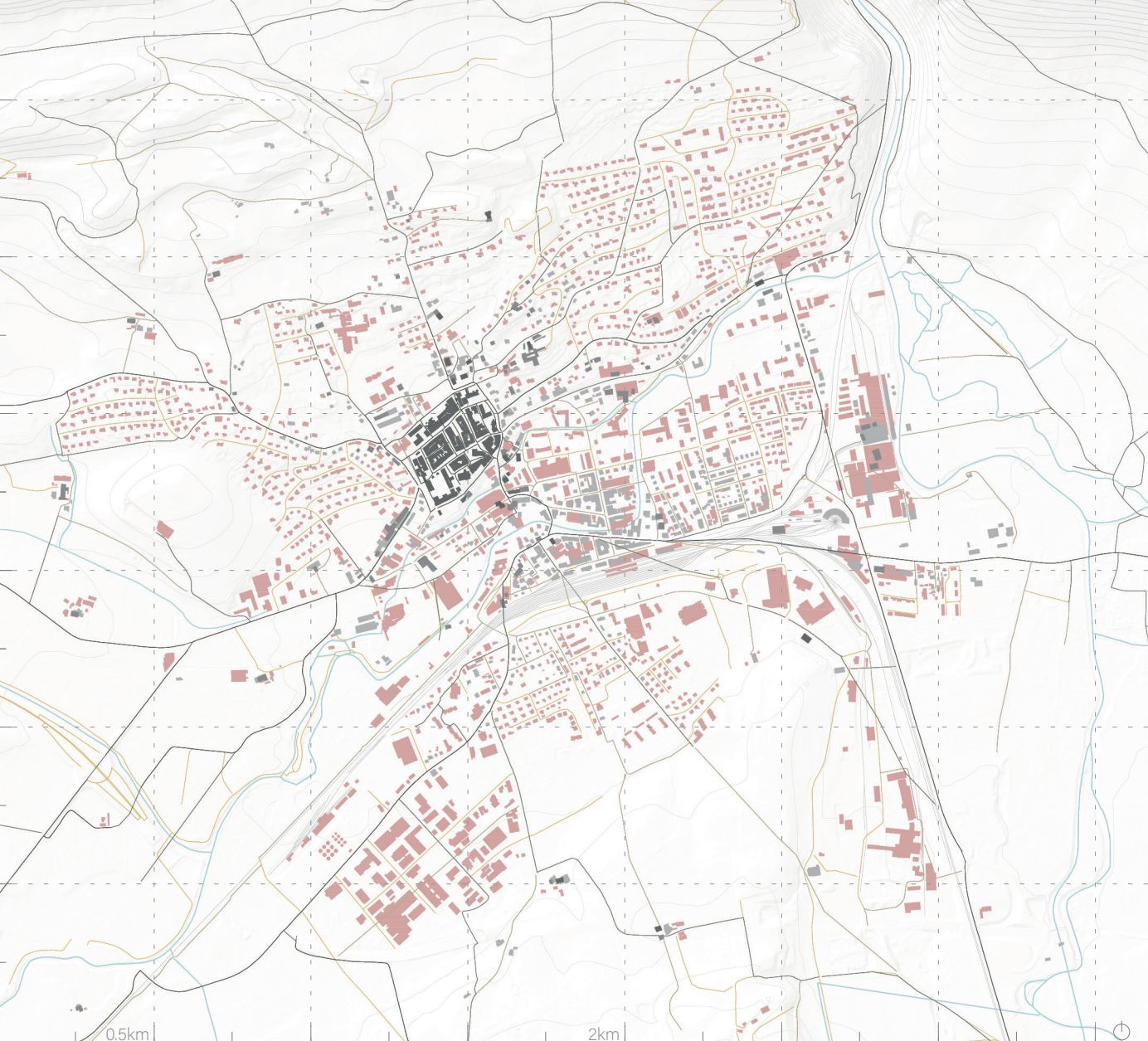
des zones de détente aux habitants. Ainsi la promenade Sur-le-Grioux qui longe le rempart Sud de la vieille-ville, aussi mur de soutènement, formant un front imposant visible de loin. Au sommet de ce mur un belvédère, aménagé à l'emplacement de l'ancien cimetière autrefois adjacent à l'église, accessible par d'imposants escaliers construits en 1929. Aujourd'hui, cette place ombragée s'ouvre sur toute la ville et le paysage jurassien en arrière-plan.

« [...] face à l'ample mouvement de la plaine que cerne tout autour le rempart des montagnes bleues. Ici, l'espace s'ouvre en même temps aux perspectives humaines et à l'envol des songes... »

[Erismann, Chausse, 1958, p.6]

Depuis l'arrivée du train et jusqu'à la première Guerre Mondiale, Delémont vit une période intense, loin de la sérénité de la bourgade du Moyen-Âge. Le réseau ferroviaire provoque le développement de l'industrie, créant de nouveaux quartiers de logements ouvriers au Nord-Est de la gare, animés par des familles fraîchement arrivées de la campagne. Ces quartiers gardent encore aujourd'hui les traces d'un passé industriel prospère, avec différentes typologies toujours décelables entre les nouveaux fragments du monde moderne, telles que des casernes, des immeubles, des maisonnettes, mais également de petites fermes. De plus, ces logements étaient tous pourvus d'un petit jardin qui les séparaient de la rue, renforçant cette proximité avec la nature qui se manifestait déjà par des champs et potagers au sein de la ville. Ces zones vertes sont encore présentes aujourd'hui, accentuant le charme de ces quartiers chargés d'histoire. A l'Est, la fonderie prend son envol avec l'arrivée du train, entraînant dans son sillage la métallurgie et l'industrie des machines-outils. Elle est implantée entre les voies ferrées et la rivière, encerclée par des flux continus, en harmonie avec son activité. Ainsi, dès 1880, un nouveau noyau urbain s'est formé entre Delémont et Courroux, véritable élément structurant pour l'urbanisme, point d'ancrage de la ville dans le territoire et dans l'histoire. Comme vu précédemment, tout un réseau de mines s'est développé sous la ville, participant à une industrie

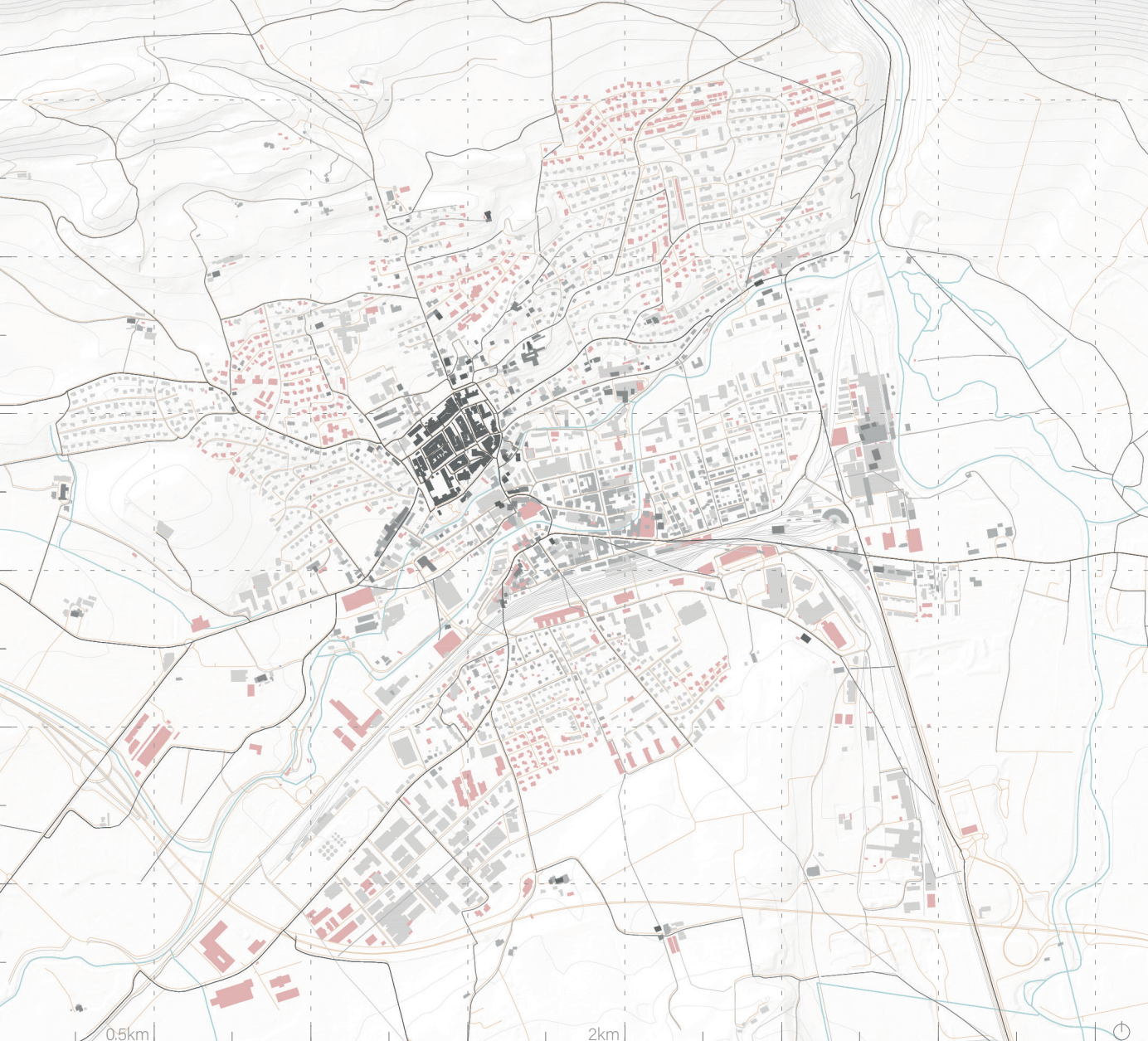
- | | | |
|--|---|---|
|  courbes de niveau |  routes 1820 |  bâti 1820 |
|  rivières |  routes 1880 |  bâti 1880 |
|  train |  routes 1920 |  bâti 1920 |



prospère qui a enrichi la région. Au XX^e siècle, plus de 190 puits de mine transpercent encore les terres. Aujourd'hui, l'unique trace de ce passé est le bâtiment de la tête d'un puits de mine qui se dresse à l'entrée de Courroux, symbole d'un virage important dans le cheminement de la ville. L'horlogerie est une autre industrie qui a participé au développement économique delémontain. Elle arrive en 1880 dans la capitale jurassienne, parsemant l'agglomération de petites usines qui côtoient les villas et les fermes [Daucourt, Donzé, 2010].

A la fin du XIX^e siècle apparaît l'Avenue de la Gare, ligne droite qui file de celle-ci vers les hauts de la ville, rejoignant la toute nouvelle route de Bâle. Si cette artère importante n'a pas relié de manière directe les deux pôles de la ville, c'est parce qu'un projet de tram lui était lié, l'axe de celle-ci a été conçu pour absorber la pente. Ce tracé a engendré la construction en 1877 d'un nouveau pont sur la Sorne, étape symbolique puisque celle-ci n'était jusque alors franchie qu'au niveau de la Maltière. Engendrant un tissu quadrillé entre le noyau ancien et le pôle industriel, cette artère devient la colonne vertébrale de la ville. De nombreux bâtiments bourgeois s'implantent sur cet axe. La ville était fortement ségréguée au début du XX^e siècle, la population pauvre confinée dans le noyau médiéval devenu insalubre alors que les plus riches descendaient vers les connexions animées. Cette époque a marqué l'image de la ville, certains bâtiments richement décorés trônent encore sur l'Avenue de la Gare, témoins d'un passé bourgeois et prospère. Cependant, le ruban de bâti qui longe très vite l'artère cache derrière lui un vide. Des champs cultivés pour subvenir aux besoins de la population s'étendent entre les pôles de bâti, mais ceux-ci seront lentement grignotés par l'arrivée de l'industrie. Ainsi, en à peine 30 ans, la ville est passée d'un noyau médiéval, enfermé dans des murs, à une cité ouverte à une économie prospère, engendrant un nouveau noyau industriel qui signe les débuts d'un nouvel urbanisme entre deux pôles. Delémont se renforce au centre d'une région, mais également les agglomérations l'entourant, car elles profitent aussi de cette avancée de l'industrie [Daucourt, Donzé, 2010].





L'APRÈS-GUERRE, ÉTALEMENT TERRITORIAL ET EXPLOSION DÉMOGRAPHIQUE

En 1923, de grands travaux de correction de la Sorne sont entrepris, libérant les terres au Sud pour permettre l'urbanisation. Ils marquent le début de l'expansion de la ville au Sud des voies ferrées, qui jusqu'alors représentaient une barrière pour le développement de la ville. Ce franchissement des voies constitue une autre étape symbolique dans l'histoire de Delémont, qui se retrouve à nouveau sur les terres de sa communauté d'origine. Des passages à niveaux, des ponts et des passerelles piétonnes sont construits, connectant les deux parties de la ville, comme de petites coupures dans l'axe rigide des voies. Après la deuxième Guerre Mondiale arrive une nouvelle explosion immobilière, engendrée par un bond démographique et la recherche du confort moderne. Un autre pont est construit à l'actuelle Rue de l'Avenir, connectant le quartier de logements ouvriers à l'Avenue de la Gare et densifiant le tissu en établissant la continuité au cœur de la Ville Basse. Le progrès passe par la modernisation, qui lentement envahit toute l'agglomération au détriment du patrimoine. Car la vieille-ville commence à être oubliée, isolée sur sa colline, trop loin des centres d'activités. De plus, dans les années 1970, la crise et le zoning engendrent une spéculation immobilière autour de la gare, entraînant une explosion de l'intérêt pour les aires périphériques et la gentrification du noyau médiéval. De nombreux bâtiments patrimoniaux disparaissent, victimes de sociétés immobilières et d'investisseurs privés aveuglés par le profit [Daucourt, Donzé, 2010]. La ville voit une extension considérable de sa surface, les limites des espaces géographiques et naturels ont éclaté, le tissu urbain déborde sur la campagne, tout s'accélère [Canton de Berne, 1973].

En 1979, la ville de Delémont est officiellement proclamée chef-lieu du nouveau canton du Jura, propulsée sur la scène nationale jamais côtoyée auparavant. Dès lors, les urbanistes mettent la priorité sur l'établissement d'un plan d'aménagement local qui se devra de réunifier la ville, tout en lui donnant une image digne de son nouveau statut. Entre densification et espaces publics repensés, ces efforts d'aménagement vaudront à la ville de recevoir le prestigieux Prix Wakker en 1998. Aujourd'hui, entre



complexes commerciaux et maisons bourgeoises, la partie centrale de la ville est arrivée à sa capacité maximum. La croissance se stabilise, l'effervescence s'éteint. L'urbanisme se concentre désormais sur la partie Sud de la ville, encore partiellement déconnectée par la barrière ferroviaire. Avec pour ambition de compléter une image moderne de Delémont, une agglomération digne de son rang national de chef-lieu.

UN PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT QUI LAISSE DES TRACES

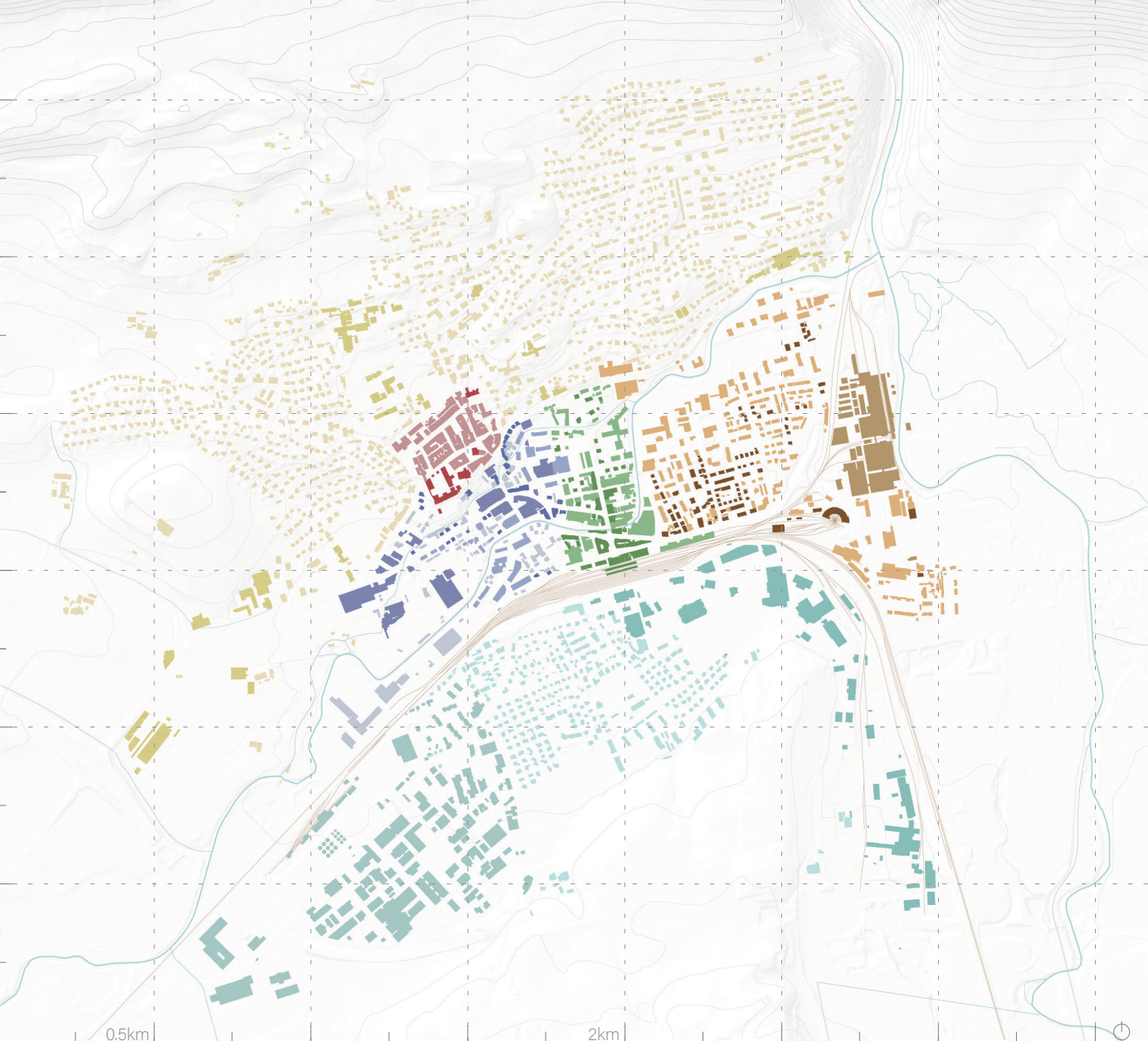
Ainsi, en 100 ans, la population de Delémont a quintuplé, passant de 2'000 habitants en 1870 à 11'700 en 1970. L'une des raisons principales de cette explosion est l'exode rural, la population de la ville étant essentiellement issue du prolétariat industriel. Delémont confirme son statut de capitale [Daucourt, Donzé, 2010]. La ville essaie de moderniser son image, afin d'assumer son rôle de porte d'entrée du canton du Jura, opérant un saut d'échelle dans son bâti. Cependant, la population stagne depuis les années 1970. Elle a en effet augmenté de moins de 1'000 habitants en presque 40 ans, alors que les communes limitrophes ont vécu une augmentation plus marquée, profitant de l'attrait du centre urbain.

En analysant le territoire vénitien, Munarin et Tosi décrivent une densification dans le temps qui peut se faire selon plusieurs processus. Il y a celui qui consolide le tissu en remplissant les espaces libres, les interstices de l'existant; un autre qui s'étend, lie des noyaux avec une maille urbaine se plaçant le long d'axes existants; mais aussi par l'épaississement, en occupant les espaces libres sur les fronts de rue, ou en ajoutant une autre ligne à l'arrière de l'existant afin de renforcer, et non pas redéfinir, le caractère et le tissu de la zone; enfin, celui qui ajoute de nouveaux fragments de tissus à l'existant, sans chercher une relation avec le noyau, entraînant un processus d'insularisation [Munarin, Tosi, 2002]. La région de Delémont a connu tous ces processus de densification. Les étapes successives d'expansion ont d'abord poussé la ville à se diviser, avant de se réunifier grâce à l'importance

urbanistique donnée au quartier bourgeois de la Gare, créant des différences marquées dans les zones de la ville. Aujourd'hui, et après une période d'expansion périphérique massive dans les années 1970 qui a entraîné l'insularisation de quartiers résidentiels, l'urbanisme est synonyme de densification, on cherche à remplir les moindres recoins disponibles et à unifier les réseaux. Dans la couronne qui entoure le chef-lieu, les agglomérations ont profité de l'attraction de celui-ci pour se développer et absorber les flux, non seulement commerciaux, mais surtout pendulaires, gonflant leur population et s'étalant davantage dans la plaine. Ainsi, les limites des villages ont explosé et sont désormais peu lisibles. Les agglomérations s'emmêlent, les axes se peuplent sur toute leur longueur, Delémont devient le cœur d'une étoile urbanisée.







LE BÂTI, JUXTAPOSITIONS DANS LE TEMPS ET DANS L'ESPACE

La conséquence de ce développement par phases successives est la répartition du bâti en différentes zones sur le territoire de la commune. Chaque période a vu une nouvelle fonction s'installer dans l'agglomération : le Moyen-Age a développé le noyau historique, le cœur de la ville; la période industrielle a créé un pôle d'activités à l'Est de la ville, avec un tissu de logements ouvriers, mais il a également contribué à faire prospérer le quartier de la gare, aujourd'hui principalement commercial; la période de l'Après-Guerre a vu la ville exploser, des quartiers résidentiels sont projetés dans toute sa périphérie et au-delà de la barrière des voies ferrées. Ce processus d'insularisation a étalé l'agglomération entre la plaine et la pente. Il a également créé une bipolarité entre la vieille-ville et la gare, phénomène qui est encore très présent aujourd'hui malgré les efforts conséquents de ces dernières années pour développer prioritairement l'entre-deux, une zone tampon qui se perd entre immeubles et maisons bourgeoises. La ville s'articule aujourd'hui entre de petits pôles spécialisés, qui rappellent le fonctionnement de la Ville-territoire Jurassienne. Ces entités changent non seulement en termes de fonctions, mais également dans les ambiances qui y règnent, rythmant les déplacements au sein de la ville. Entre échelle domestique et échelle industrielle, entre la nature calme et le centre animé, Delémont est rempli de nuances qui se dévoilent au fur et à mesure de signaux effacés ou réanimés.

133

En traversant la ville, une succession de sensations différentes se dévoilent. Le quartier de la gare, porte d'entrée du chef-lieu, ouvre sur la partie dynamique de la ville, avec des commerces, des restaurants et des espaces publics qui deviennent des lieux de rencontres animés. Plus haut, le secteur de la vieille-ville est composé de séquences de bâtisses qui s'assemblent en un tissu continu, empreintes d'un centre historique qui s'est construit par juxtaposition de fragments. Une dimension domestique apparaît, avec de nombreux espaces publics qui rythment le tissu, entourés d'habitations de tailles modestes. Entre la gare et la vieille-ville se trouve une zone tampon, un entre-deux qui jongle entre maisons bourgeoises et complexes de magasins. Ce secteur n'appartient ni au centre, ni à la périphérie de la ville, il se prélassait lentement le long de la Sorne au rythme de développements propres. Plus au

 courbes de niveau

 rivières

 train

 zone 1: vieille ville

 zone 2: pôle industriel

 zone 3: gare

 zone 4: zone-tampon

 bâtiments XVIII^e siècle

 bâtiments <1950

 bâtiments <1950

 logements collectifs

 zone 5: villas <1950

 zone 5: zone industrielle

 zone 5: zone commerciale

 commerces

 zone 6: résidentiel

 zone 6: bâtiments publics

 bâtiments <1950

Nord, des quartiers résidentiels se sont étalés sur toute la pente, créant aujourd'hui un pointillisme marqué sur la carte, comme si la ville se diffusait en rencontrant la nature à sa périphérie. Des maisons isolées, entourées de jardins privés, créent une homogénéité faite d'individualités. De nombreux éléments se répètent, gardant un fonctionnement identique dont seule l'apparence varie. De retour dans la plaine, le quartier de logements ouvriers et le pôle industriel structurent toute la partie Est de la ville. Nés d'une explosion de l'industrie à la fin du XIX^e siècle, ils conservent des traces qui semblent gelées dans un temps passé, porteurs d'une histoire qui a façonné le visage de Delémont. Au Sud, de l'autre côté des voies ferrées, un quartier de villas des années 1920 donne le pas à l'implantation d'une zone résidentielle florissante, bordée de champs au Sud, côtoyée ensuite par une zone commerciale à l'Est et une zone industrielle à l'Ouest. L'étalement de la ville est encore timide de ce côté, régulé par les voies ferrées qui filtrent le développement.

Ainsi, certains fragments qui composent la ville semblent flotter, comme s'ils étaient originaires d'un autre contexte ou d'une autre époque. Des relations se créent, des éléments se confrontent. A Delémont, le bâti tend plus à la juxtaposition qu'à la composition. Il faut comprendre le processus qui a généré ces formes, ou alors les formes qui ont généré ce processus de fragmentation [Munarin, Tosi, 2002], afin de cerner le caractère particulier du chef-lieu jurassien, ancré entre tradition et modernité.









ZONE 1 : VIEILLE-VILLE, CŒUR DE LA CITÉ

Articulé entre 2 grandes rues d'orientation Sud-Ouest Nord-Est et 5 rues perpendiculaires principales, le centre historique suit un plan fonctionnel et simple qui pourtant fait varier les perceptions et les émotions. Le regard alterne entre percées visuelles qui réduisent tout le centre en un fragment de temps et de petites rues qui épaississent le caractère du lieu. Les axes traversants assurent la perméabilité aux flux, alors que les rues plus étroites, se découvrant par curiosité, sont lieu de fragments de vie s'appropriant l'espace public. Le bâti est réuni en blocs rectangulaires au centre et en bandes aux limites, ce dernier formant les murs de la ville. Un rythme régulier divise ces alignements de bâtisses en de petites maisons, généralement de 6 ou 12 mètres de large, une dimension souvent constatée dans les anciennes cités médiévales. Les hauteurs des maisons s'alternent légèrement, accentuant un effet de juxtaposition, une entité faite d'unités agglomérées. Les couleurs des bâtisses, délavées par le temps, renforcent la dynamique des rues, encore accentuée par des fenêtres qui semblent se balader sur les façades, capricieuses et insoumises. Ces bâtisses à échelle domestique contrastent avec les imposants bâtiments publics construits au XVIII^e siècle qui créent des exceptions dans l'orthogonalité presque parfaite de la cité médiévale, comme des ancrages expressifs dialoguant avec les petites habitations qui les encerclent et qui sont non moins pleines de vie. Car l'Hôtel de ville s'incline légèrement, retrouvant un axe Est-Ouest, comme une charnière à laquelle la ville s'accroche. Trônant au croisement des axes principaux, il devient le premier élément imposant visible lors de l'entrée dans la vieille ville par l'Est, accueillant chaleureusement le visiteur. Son prestige est non seulement défini par ses dimensions et son architecture, mais aussi par son orientation qui crée une rupture dans le tissu bâti et génère des places, dilatation d'espaces qui semblent se mouvoir au fil des ajouts du temps. L'Eglise, quant à elle, est située dans la partie Sud, reprenant l'orientation de l'Hôtel de ville. Elle brise la ligne de bâtisses qui peint le visage de la vieille-ville au Sud, un ensemble de maisonnettes étroites qui vivent de la juxtaposition entre éléments anciens et plus récents. Son clocher, repère visible depuis toute la ville, se dresse tel un phare qui contrôle le territoire. Juste à côté, le château trône dans l'angle

139

Sud-Ouest de la vieille ville. Son plan qui semble se dilater contraste avec le tissu dense des blocs du centre. Entourant une grande place qui vit aujourd'hui au rythme quotidien des cris des écoliers, il fait partie des murs de la ville, sa silhouette imposante sur la colline est visible de loin. A l'autre bout, dans l'angle Nord-Est, un bâtiment de style gothique flanqué d'une tour bâtie au XIII^e siècle fait écho au clocher et au château, comme un dialogue, une réunification des extrêmes de la cité.

Les éléments, de prime abord uniformes et répétitifs, forment des séquences d'intensités variables qui font tout le charme de la ville. Des coagulations et une pluralité de fragments apparaissent au fur et à mesure de la découverte. C'est une ville qui se lit dans la durée, un palimpseste donc chaque recoin fait découvrir les textes passés. Entre évidences et détails cachés, la ville raconte son histoire à celui qui veut bien l'écouter. Les dimensions raisonnables des bâtisses génèrent une ambiance domestique dans ce centre historique, qui paraît chaleureux et soigné. Le mélange entre les échelles contribue également à cette sensation qui fait battre le cœur du chef-lieu jurassien. Car le trône du château a laissé la place aux bancs d'écoliers, le parlement est adossé à une ancienne ferme et de petits jardins privés ponctuent la vieille-ville de verdure.

« Le passant, l'automobiliste pressé auront vite fait de parcourir la vieille ville du levant au couchant, par la rue du 23-Juin. Quelques minutes y suffisent, et à peine un peu plus si l'on veut prendre connaissance de la rue de l'Hôpital, parallèle, et des ruelles perpendiculaires qui relient ces deux-là. Mais Delémont veut une autre sorte d'approche, plus amicale, attendant avec patience que les choses parlent, car le langage de cette ville est celui de la discrétion. Il faut s'arrêter, regarder, se laisser persuader.[...] Les étroites façades [de la rue du 23-Juin] accolées sont toutes à lire, de bas en haut, et sur plusieurs d'entre elles on découvre des détails architecturaux de qualité, des fenêtres à meneaux ouvragées, un linteau millésimé, une niche abritant un saint personnage. Que l'on s'attarde à la hauteur des toits, voilà qu'apparaissent, entre les mansardes, ces deux étranges murs de refend, comme de grosses marches d'escalier qui protègent la maison du feu. »









ZONE 2 : PÔLE INDUSTRIEL À L'EST, DÉCLENCHEUR DU DÉVELOPPEMENT

Au XIX^e siècle, l'industrie du fer bat son plein. Instiguée par l'Evêque Blarer de Wartensee au XVIII^e, la métallurgie exploite à cette époque tout un réseau de mines sous la ville, formant un monde souterrain qui vit au bruit des marteaux, rendus silencieux au-delà par la barrière de la terre. Encore davantage stimulée par l'arrivée des chemins de fers, l'industrie rythme la ville au début du XX^e siècle, déployant des ondes d'énergie sur tout le territoire. L'arrivée d'autres activités, telles que la coutellerie, la machine-outil, mais aussi l'horlogerie, amène à la création d'un nouveau quartier d'habitations ouvrières au Nord-Est de la gare, animé par des familles paysannes en quête de prospérité. Les entreprises se chargeaient à cette époque de loger les employés qui accouraient depuis la campagne, attirés par des promesses d'emploi et de vie meilleure. Dès lors, plusieurs types d'implantations populaires voient le jour : « *Les immeubles raccordés aux foyers d'urbanisation adjacents existants, les constructions inscrites dans un secteur pavillonnaire, les bâtiments situés à proximité des pôles d'emploi, et, pour certains, isolés sur des terres agricoles. Quelques réalisations s'apparentent à des fragments de micro cités-jardins, souvent de la dimension d'une rue, et se trouvent maintenant diluées dans le tissu pavillonnaire.* » [Daucourt, Donzé, 2010, p.159]. Ces quartiers reflètent la modestie des constructions qui les composent. Les gestes sont simples, le bâti suit une grille de rues, tels de petits points qui s'éparpillent sur la plaine, entre la Sorne et les voies ferrées, entraîné par les flux énergétiques qui aguerissent la ville. Plusieurs typologies se retrouvent encore aujourd'hui : des maisons individuelles apprêtées, avec des jardins emplies de verdure et d'intimité, réservées aux employés haut-placés ; des habitations mitoyennes, formant des lignées de bâti qui habillent la rue de couleurs contrastées, succession d'individualités qui forment un microclimat plein de vie; mais aussi des immeubles, de période plus récente, qui paraissent copiés maintes fois sur le paysage, ainsi que de petites constructions qui étaient autrefois des fermettes. Elles respectent toutes une distance à la rue, laissant de la place à de petits jardins qui font la transition entre le public et le privé, écrins de verdure qui dégagent une ambiance calme et reposante. Pour la plupart pignon sur rue, les habitations semblent renfermer une autre vie à l'arrière des parcelles, épaississant le caractère du lieu. Ainsi, de prime abord, le quartier paraît répétitif, isolé des flux, parfois

 courbes de niveau

 rivières

 train

 zone 2: pôle industriel

 zone 2: fonderie

 bâtiments <1950

même déboussolant. Cependant, en le parcourant, chaque rue dévoile une autre typologie, chaque bâtisse dialogue avec le voisin, offrant des ambiances particulières au regard. Le quartier se transforme en un collage de clichés, de constructions qui auraient coagulé au fil des années. Chaque maison a un passé propre, comme une intimité gardée secret entre ses murs. Ainsi, c'est tout un petit monde formé d'individualités qui se réunissent en un quartier unifié, auparavant parmi les plus peuplés de la ville.

De vastes friches persistent entre le quartier ouvrier et la rivière, côté Nord, ainsi qu'au Sud-Est, isolant la zone des nuisances des industries. Celles-ci forment la limite Est de la ville, comme stoppée par la Birse. Cette grande étendue de constructions ressemble à une barrière infranchissable, entre la ville et les champs agricoles, elle fait front à la nature et à la rivière qui la longe. Les bâtiments, construits en plusieurs étapes, témoignent d'un passé auparavant riche, agglomération de fragments d'époques et de styles différents. Entre hangars à colombages et usines de verre, la zone est un trésor d'architecture qui vécut au rythme des machines. Aujourd'hui plus silencieuse, cette micro-ville recèle encore les cicatrices d'un passé bruyant et animé. Cette vaste amplitude contraste avec le quartier de logements ouvriers, serein, fragment d'une micro cité-jardin née de l'euphorie de l'industrie.









ZONE 3 : LE QUARTIER DE LA GARE, UNE IMAGE DE PROSPÉRITÉ DU PASSÉ

151

Le quartier de la gare est la porte d'entrée de la ville. Delémont affirme sa nouvelle position de chef-lieu en urbanisant davantage les alentours de ce quartier. De gros efforts y ont ainsi été faits depuis les années 1980. Entre commerces, lieux de vies et de détente, le quartier de la gare est articulé autour de l'Avenue de la Gare, véritable colonne vertébrale de la ville, et longue percée vers le paysage jurassien végétalisé. Les alentours directs de la gare sont densifiés, le bâti se structure en îlots qui suivent les tracés des rues, comme des petites entités dont chacune a une autre histoire à raconter. Aujourd'hui très cosmopolite, car les successions d'époques de spéculation ont détruit une grande partie du patrimoine vernaculaire bourgeois qui, par le passé, était à l'image d'une ville prospère et chaleureuse. Quelques bâtiments richement décorés se montrent encore timidement entre les immeubles de logement des années 1980, comme des monuments qui rappellent une béatitude passée. Cependant, une particularité de ce quartier lui donne une unité: les locaux commerciaux qui s'imposent à tous les rez-de-chaussée, donnant vie à l'espace public qui se transforme en centre commercial à ciel ouvert. Entre vitrines et terrasses, les badauds déambulent dans les rues au rythme de la ville et des saisons. De l'autre côté de la rue transversale de l'Avenir subsistent encore quelques riches villas entourées de vastes jardins, résistant à la pression de la modernité, témoins de la période de prospérité industrielle. Elles sont séparées de la rue par de hautes haies qui imperméabilisent le passage, mais aussi le regard, protectrices d'une histoire bien gardée. Aujourd'hui, ces propriétés introverties se confrontent à des bâtiments publics, des usines et des parkings, fragments alimentés par la modernité.

La mixité était auparavant indissociable des villes. On y trouvait des commerces, de l'industrie, de l'artisanat et de l'habitation. Parfois même tous réunis sur la même parcelle, ils étaient comme les battements de cœur de la cité. Le rez-de-chaussée, côté rue, était destiné aux petits magasins, ouverts à l'espace public, attirant clients habitués et flâneurs curieux; l'arrière de la parcelle était dédié à

 courbes de niveau

 rivières

 train

 zone 3: gare

 bâtiments <1950

l'artisanat, petit monde à l'abri des regards et des agitations de la ville; et enfin les étages, affectés au logement, au-dessus de la rue animée. La mixité donnait de la profondeur à la rue, contenue par une façade renfermant des univers qui coexistaient. Désormais, la mixité est uniquement verticale, s'élevant d'un bloc au-dessus des parcelles: les magasins sont restés au rez-de-chaussée, en dialogue direct avec la rue; les bureaux, à l'étage, ont remplacé l'artisanat, bénéficiant des avantages du centre-ville mais n'ayant pas besoin de se connecter aux espaces publics, tels des dynamiques introverties s'enfermant derrière la façade; enfin, tout en haut, on retrouve les logements, qui s'éloignent au maximum des nuisances et du passage de la rue. Il n'y a plus de transition douce entre public et privé, les deux s'évitent. Aujourd'hui, les bâtiments occupent toute la parcelle, par souci de rentabilité. Il n'y a plus d'immeubles retirés sur les parcelles, et donc de dilatation de la rue. Les bâtisses dévoilent toute leur capacité en un geste urbain, cette deuxième couche à l'arrière qui créait une superposition de fonction, de sensations, ce système caché par la façade qui contenait un autre monde ne se retrouve plus [Sieverts, 2003]. A Delémont, seules quelques petites villas bourgeoises trônent encore au centre de leur parcelle, entourées d'arbres et de jardins, conservant tant bien que mal le caractère domestique du chef-lieu jurassien. Petit à petit absorbé par les immeubles à plus haute rentabilité, ce patrimoine étouffe, les bijoux de la ville peinent à garder leur place au soleil.









ZONE 4 : ENTRE DEUX PÔLES, LA ZONE-TAMPON

La zone-tampon est le résultat de la croissance entre deux pôles de Delémont, entre le noyau moyenâgeux et la zone industrielle. Située entre le rempart Sud de la vieille-ville et la Route de la Mandchourie, elle ne se construit que timidement jusqu'au milieu du XX^e siècle. Au Moyen-Âge, la rue des Moulins était pourtant un axe important pour le trafic de marchandises, se voyant animée par de nombreux ateliers artisanaux et bâtisses agricoles. Dès les années 1920, à l'époque de l'explosion du quartier de la gare, quelques riches villas trouvent place dans cette zone, entourées de petits champs agricoles. 30 ans plus tard, des constructions de taille supérieure s'installent dans le quartier, comme des bâtiments industriels ou des lignées de maisons mitoyennes, encerclant les petites bâtisses qui semblent figées dans un temps passé. Ces nouvelles implantations constituent les débuts d'un quartier qui jongle entre les échelles, animé de contrastes et de cohabitations qui l'empêchent de se donner un visage particulier. A l'avènement du canton du Jura, une grande attention sera portée à cette zone. Afin de donner une échelle propre et une nouvelle identité au chef-lieu, les alentours directs de la gare sont entièrement réaménagés et plusieurs complexes commerciaux sont construits entre l'Avenue de la Gare et la vieille-ville dans les 10 ans qui suivent l'entrée en souveraineté. Puis, dans les années 1990, la densification et les espaces publics sont les priorités de l'aménagement. Des parcs et des places sont revitalisés dans ce secteur et des friches sont édifiées. Ces efforts d'aménagement, ainsi qu'un tout nouveau mode de réflexion qui engage une étude îlot par îlot et une proche collaboration avec les propriétaires, vaudront à la ville de recevoir le Prix Wakker. Dans les années 2000, la partie Ouest de la zone tampon, proche de la vieille-ville, se densifie avec l'arrivée de nouveaux complexes commerciaux et d'immeubles de logements, qui portent ombrage aux anciennes villas bourgeoises. Un saut d'échelle s'opère au sein de cette zone qui prend de la consistance, entre la vieille-ville à caractère domestique et aux maisons de dimensions modestes, et le centre rythmé d'anciens bâtiments bourgeois.

 courbes de niveau

 rivières

 train

 zone 4: zone-tampon

 logements collectifs

 commerces

 bâtiments <1950

Se languissant le long de la Sorne depuis des siècles, ce quartier s'est fortement densifié ces dernières années dans sa partie Sud, dégageant une image imprécise: à cheval entre grands magasins, immeubles de logements et petites maisons bourgeoises, il se perd entre le centre et la périphérie. Gardant des traces du passé, il évolue aujourd'hui aussi en direction de l'image d'une ville moderne tournée vers l'économie. Au Sud-Ouest, l'arrivée se fait par le pont de la Mandchourie qui percute de hauts immeubles cachant dans leur arrière-cour des terrains verts au bord de la rivière. La transition entre la gare et la vieille-ville a toujours été difficile, les deux échelles se confrontant en un point encore flou qui peine à assumer son rôle de médiateur. Le visiteur se perd entre confrontations et contrastes, toujours ancrés dans ce secteur.









ZONE 5 : EXTENSION AU SUD DES VOIES, ENTRE COMMERCE, INDUSTRIES ET LOGEMENT

163

Le développement urbain au-delà des voies ferrées ne s'est fait que très tardivement. Les rails formaient une barrière non seulement aux flux, mais aussi aux activités, concentrées dans le centre dynamique et densément habité. De plus, la Sorne qui se plaisait à inonder la plaine de la Communance lors de fortes pluies ne fut contenue qu'en 1923. Dès lors, on assista dans cette plaine à une prolifération de villas bourgeoises faisant écho au quartier de la gare. Ces petits points de bâtiments, tous richement décorés, étaient entourés de végétation, entre potagers privés et champs agricoles, loin des tourments et des nuisances de la ville qui s'industrialisait. Aujourd'hui ce quartier de villas, souvent rénovées ou remplacées, a perdu son image prospère d'antan. Quelques-unes persistent cependant, résistant aux outrages du temps et de la spéculation immobilière. De ce fait, architecture bourgeoise et contemporaine dialoguent et se partagent les espaces. Cependant, une caractéristique commune à une grande partie de ces bâtisses structure le quartier : de hautes haies qui coupent le regard, isolant au maximum les propriétés de la rue et du voisinage, les rendant introverties, aboutissant à des quartiers très resserrés. L'implantation de ce quartier résidentiel est une exception dans le tissu urbain, où les villas se concentrent principalement au Nord, sur les hauts de Delémont, solidement ancrées dans les pentes, à la recherche de l'ensoleillement et du calme de la nature proche.

Le développement de villas individuelles se poursuit jusque dans les années 1970, époque à laquelle une zone industrielle est créée à l'Ouest du quartier résidentiel. Quelques petites villas déjà établies se confrontent à des usines d'échelle supérieure, qui bientôt envahiront tout le quartier. Cette zone industrielle définit la limite Sud-Ouest de Delémont, imprégnée de la campagne mais rattachée à la ville. Aujourd'hui, la zone est très aérée, respirant grâce à de nombreux terrains encore libres de constructions. Quelques rares villas côtoient encore l'agitation des usines, la plupart du temps emballées dans un écrin de verdure. Cette zone industrielle est désormais séparée des champs agricoles par la courbure de l'autoroute, qui la délimite et filtre l'expansion urbaine.

 courbes de niveau

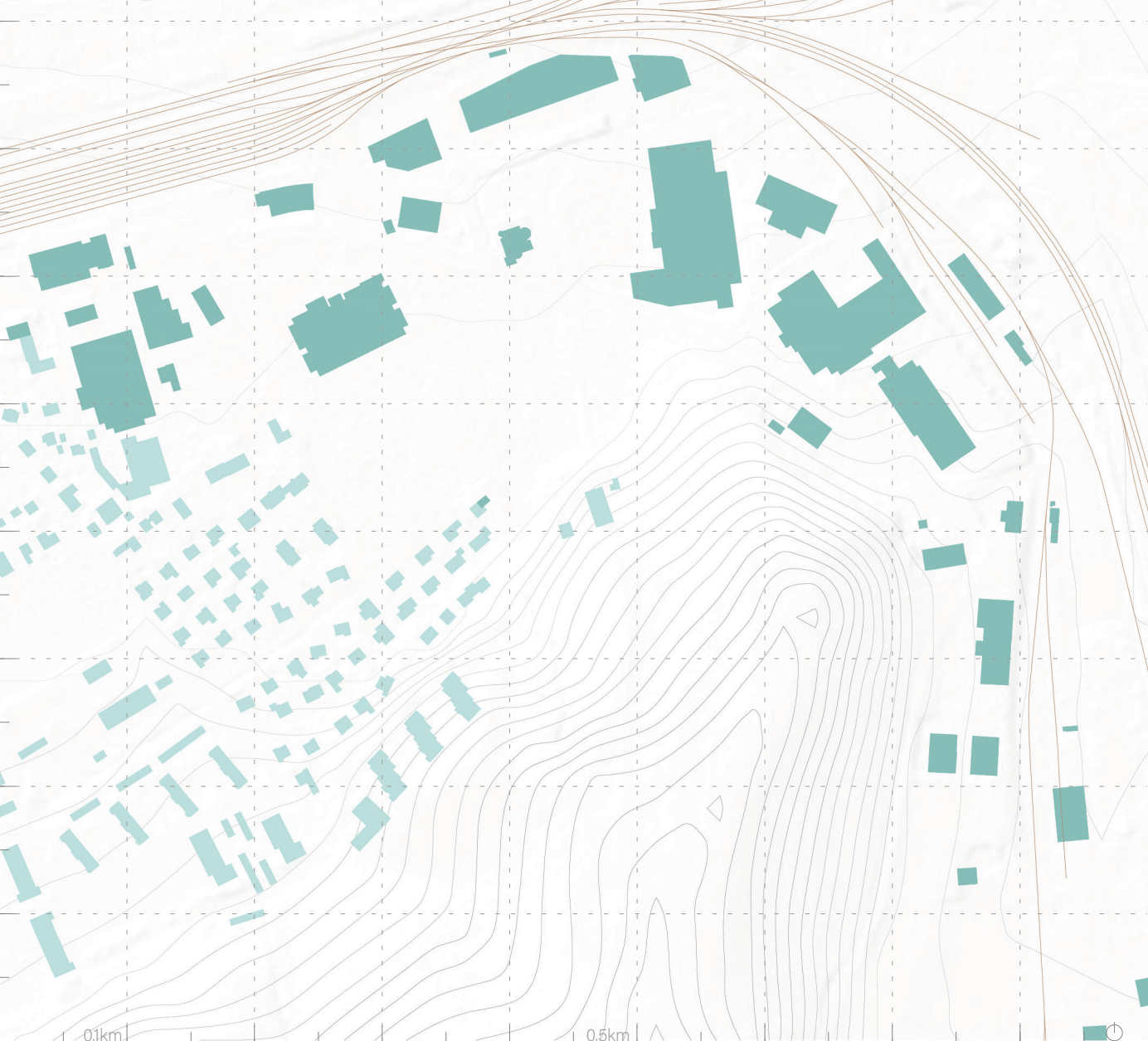
 rivières

 train

 zone 5: villas <1950

 zone 5: zone industrielle

 zone 5: zone commerciale



0.1km

0.5km



Du côté Est du quartier résidentiel, seules quelques fermes isolées cohabitent avec une grande gravière et des commerces, dans une valse de flux quotidiens et continus. Ce n'est que dans les années 1990 que le secteur verra apparaître des bâtiments publics et commerciaux s'agglomérant le long des rails. Des champs séparent cette zone de celle des quartiers de villas, l'isolant davantage. Ce secteur d'activités est aujourd'hui une priorité dans le programme de développement communal.

Aujourd'hui, ce secteur au Sud des voies paraît toujours coupé du développement urbain. Plusieurs projets de passerelles et sous-voies sont à l'étude, afin de faciliter le lien entre les deux parties de la ville, de petits ancrages qui permettraient aux deux fractions de Delémont de se solidariser. Cette zone tiraillée entre résidentiel, commercial et industriel provoque aussi des sensations qui se recourent. Les zones se contaminent, des nuances se créent, le visiteur se perd entre activités et nature. Comme un monde à part, les villas semblent plus proches de la campagne que du centre-ville, les champs cultivés s'infiltrant entre les usines et les bâtiments commerciaux bordés de verdure semblent être les spectateurs du va-et-vient des voitures.

 courbes de niveau

 rivières

 train

 zone 5: villas <1950

 zone 5: zone industrielle

 zone 5: zone commerciale







ZONE 6 : LA DIFFUSION RÉSIDENTIELLE AU NORD, UNE UNITÉ FAITE D'ENTITÉS

Toute la zone Nord de la ville est consacrée au résidentiel. De petites maisons individuelles contemporaines forment un pointillisme marqué sur la carte, résultat de l'expansion du logement individuel et de l'aspiration au confort moderne durant la période des Trentes Glorieuses. Aujourd'hui, ces quartiers sont composés de nombreux lotissements insularisés, adossés les uns aux autres, comme un archipel qui s'est façonné en étapes successives. Ces nouveaux logements sont détachés du contexte et du territoire sur lequel ils s'implantent, comme flottants. Le long des rues, une succession de villas aux apparences différenciées suivent en réalité toutes le même fonctionnement. Isolées sur leurs parcelles, elles s'entourent de jardins et de barrières visuelles, qui empêchent le contact avec la rue. Elles se composent de fragments juxtaposés, d'ajouts de volumes composant une unité qui paraît en éternel mouvement, telles les pièces d'un puzzle incomplet. Des éléments se répètent dans tout le quartier, conjugués à des architectures capricieuses qui cherchent des contrastes inattendus.

Autrefois, le développement résidentiel se faisait par étapes, en une suite de petites décisions individuelles qui ont accéléré la juxtaposition de fragments indépendants, de fonctions et d'époques différentes [Munarin, Tosi, 2002]. Il était le résultat d'additions de décisions, d'échelles et d'acteurs différents, suivant tout un processus de constitution du bâti. Cette évolution dans le temps accentuait les relations entre les parcelles, les fragments s'adaptaient les uns aux autres. Les constructions dialoguaient, des rapports complémentaires tels qu'on les retrouve dans les autres quartiers de Delémont. Désormais, les maisons neuves sont isolées sur leur parcelle, mais regroupées dans des lotissements [Grosjean, 2012]. Les quartiers résidentiels sont développés en un temps record, de nombreux secteurs étant libérés par les autorités pour répondre à la demande d'une population de plus en plus à la recherche d'isolement, de privacité, d'intimité, d'individualisme. Cette stratégie provoque des étalements urbains par à-coups sur toute la périphérie. Les maisons sont construites en même temps, ne laissant plus de temps à l'adaptation au territoire. Les fragments ne se superposent

plus dans le temps et l'espace, on observe de vastes quartiers introvertis où rien n'est identique mais où tout se ressemble. Ils forment des individualités distantes les unes des autres, déconnectées du noyau historique, d'un passé et d'une histoire commune. Ces nouveaux logements expansifs font disparaître le vernaculaire de la région derrière la recherche d'individualité exacerbée.

Ainsi, le noyau privé, déjà introverti, s'intègre dans un quartier qui lui-même se détache de la ville. Nous sommes passés d'un processus décousu dans le temps, progressif, qui évoluait selon les décisions individuelles et les besoins du moment à coup d'auto-constructions adaptées aux préexistences, à un processus unitaire et simultané de transformation du territoire. Les lotissements ne sont plus juxtaposés mais adossés aux préexistences, allant jusqu'à les ignorer complètement. Ils deviennent des espaces à part, des villages sans rues, sans cours, sans commerces. Les distances sont précautionneuses, on se tient à l'écart du voisin et des relations sociales [Munarin, Tosi, 2002]. Ce ne sont plus des villages et ils ne font plus partie de la ville, ils s'isolent et créent un monde à part qui, petit à petit, dévore le paysage jurassien.



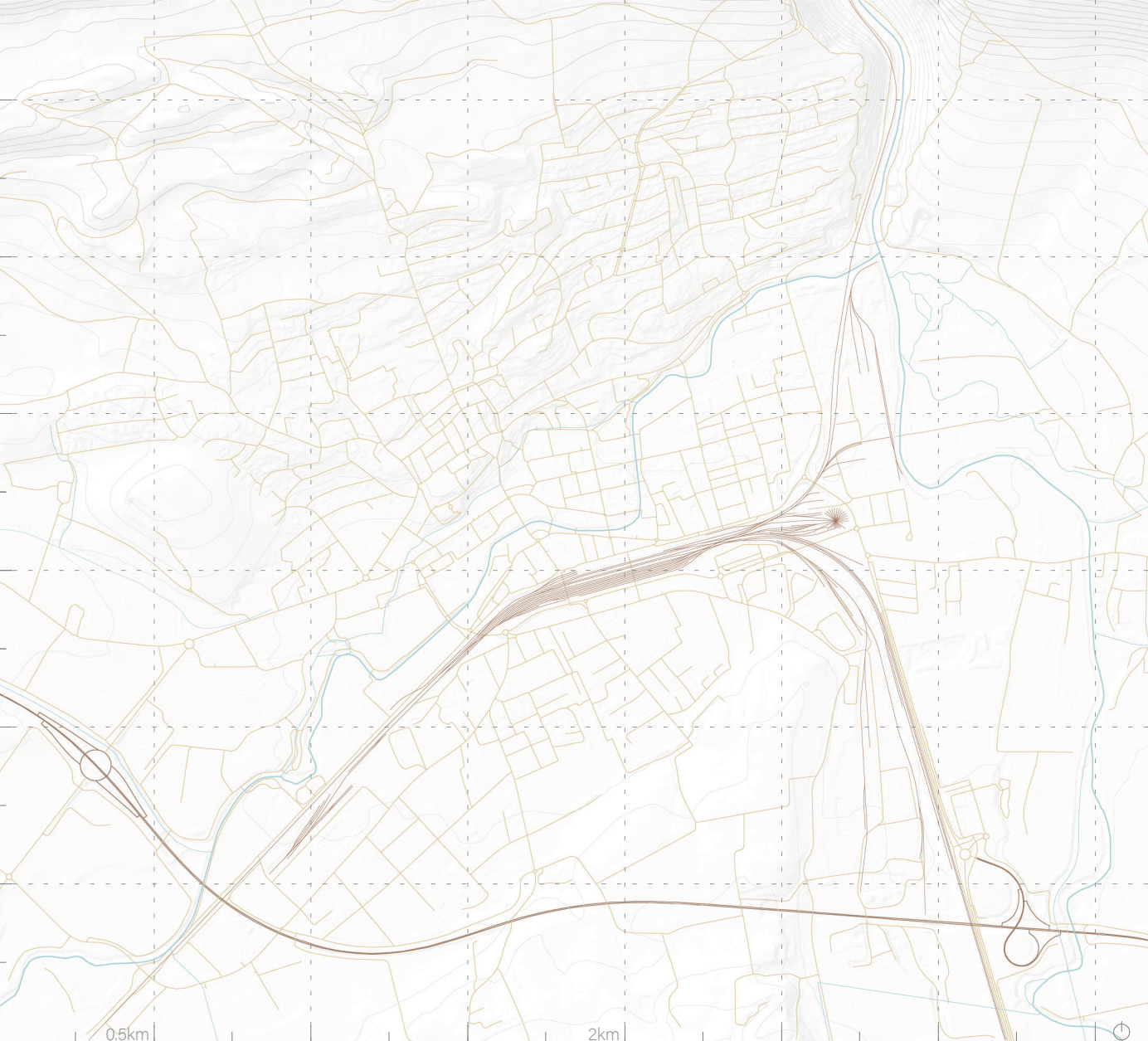


UNE DENSITÉ SINGULIÈRE

Delémont est divisée en plusieurs zones, qui se côtoient, se contaminent et parfois se réfutent. Ces contrastes font l'âme de la ville, elle se dilate et rassemble les modes de vies, elle accepte les échelles qui cohabitent et créent des ruptures dans le bâti. Cependant, cet étalement en zone doit désormais ralentir. Après avoir vécu une période de grande expansion, il est temps de densifier, de reboucher les trous qui se sont formés au sein du bâti. Dès lors, et comme Sieverts le décrit dans son interprétation de la Zwischenstadt, il faut faire la différence entre la densité « *matérielle* » qui symbolise une surface d'étage par aire construite, la densité « *visuelle-spatiale* », c'est-à-dire le degré de clôture spatiale discernable, et la densité « *sociale* » qui représente la quantité mais aussi la qualité des contacts sociaux possibles. Lorsque la densité matérielle augmente, la densité sociale diminue. Au contraire, l'urban-ness exprime une densité visuelle-spatiale et une densité sociale hautes, c'est-à-dire une culture sociale tournée vers l'extérieur, une manière de vivre en se regardant les uns les autres. C'est la typologie des maisons tournées vers la rue, l'espace social partagé qui est connecté à l'organisation spatiale, la ville respire et se dynamise [Sieverts, 2003]. Or, nous observons aujourd'hui un manque d'urban-ness. En urbanisme, ce manque est apparu avec l'explosion des villes du XIX^e siècle et la dilution du contact social spontané. C'est également pour cette raison que les espaces publics se dissolvent, les habitants ne recherchent plus d'espaces de rencontre, un phénomène encore accéléré par l'arrivée d'internet et des réseaux sociaux ces dernières années. Les seuils entre public et privé disparaissent, les rues ne sont plus que des lieux de passage, le bâti s'isole et les constructions sont silencieuses. L'âme de la ville se décèle dans des détails qui se révèlent à ceux qui prennent le temps de les regarder, aux endroits des confrontations, dans les sauts d'échelle, entre nuances et contrastes.







LES FLUX, LA PERMÉABILITÉ DE LA VILLE

La structure des réseaux de Delémont est particulière. Entre très grande échelle, grâce aux connexions assurées par le train et l'autoroute, et petites rues qui courent à travers toute la ville, les différents axes se confrontent et s'enchevêtrent. L'autoroute, qui se courbe au Sud de Delémont, semble éviter de justesse la collision avec l'agglomération. A l'Est, les rails se divisent, comme coupés en deux par la confrontation avec l'aire industrielle. Les réseaux routiers, quant à eux, ont suivi un développement différent au Nord et au Sud, Delémont ayant une topographie entre plaine et montagne. Tous ces réseaux se sont adaptés à la pente, dispersant des fragments et limites qui ne se perçoivent qu'en parcourant la ville.

177

L'expansion en périphérie a été rendue possible grâce à la voiture, transformant l'urbanisme de l'agglomération. Celle-ci a également métamorphosé l'image de la ville, envahissant les espaces publics et créant un flux dynamique qu'il a fallu contrôler. Ainsi perdu entre les flux énergiques et envahissants des véhicules, le piéton s'est retrouvé confronté à de nouveaux obstacles, la traversée de la ville s'est compliquée. Il a fallu chercher d'autres moyens d'arpenter la ville, redonner au piéton une place sur les grands axes en aménageant des trottoirs et limiter le trafic pour lui permettre de se la réapproprier. En comparant les cartes du centre d'un point de vue piéton et sous l'angle motorisé, nous en apprenons un peu plus sur le caractère de Delémont, sur les confrontations à deux vitesses qui s'opèrent en son sein et sur son âme qui se dévoile peu à peu à travers les espaces publics.

Aucun axe routier ne traverse entièrement la ville. Les routes se croisent, s'interrompent, sont parfois même déviées par des bâtisses qui se dressent telles des obstacles audacieux. Ces petits incidents sont les signes d'un urbanisme qui peinait encore à s'établir dans la ville au début du XX^e siècle. Le passant peut emprunter différents chemins, les flux sont filtrés, les rues se croisent et s'entremêlent devant les phares des voitures. La ville ne se vit jamais de la même manière, dévoilant à chaque fois une nouvelle facette de son caractère, vibrante et animée.

Le tracé des rues crée un motif différencié entre les zones qui composent la ville, adapté à la topographie

 courbes de niveau

 trains

 rivières

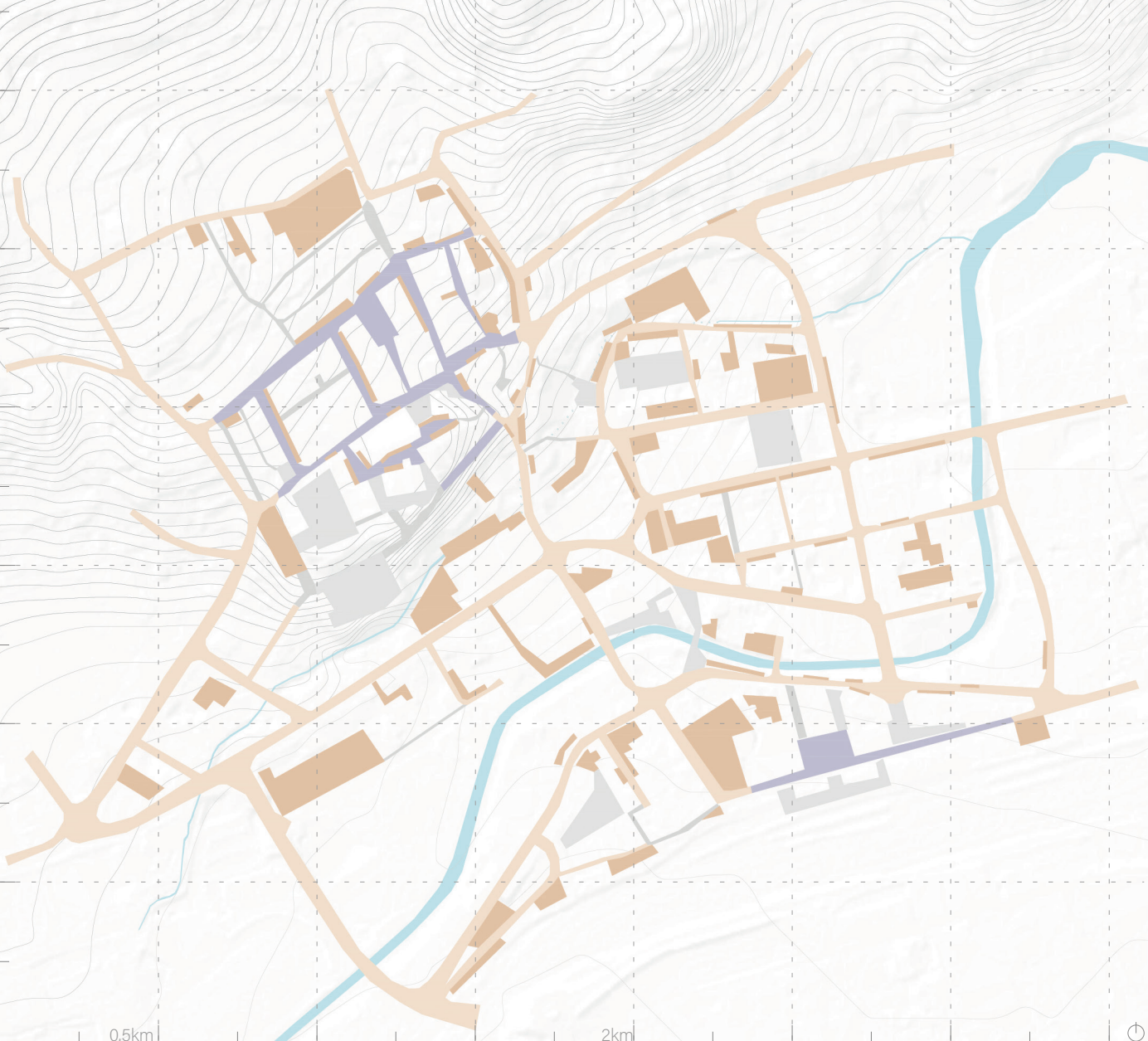
 autoroutes

 routes



mais aussi précurseur d'ambiances variées. Ainsi, la plaine est recouverte d'un quadrillage de rues qui autrefois structuraient le quartier ouvrier. Au Sud des voies, le même quadrillage se retrouve, formé avec le quartier de villas bourgeoises des années 1920. Du côté de la zone industrielle, le tracé est encore davantage orthogonal, mais aussi plus lâche, car les bâtiments ont une échelle supérieure, les parcelles sont plus vastes et plus facilement desservies, le réseau se dilate pour laisser la place à des usines étendues sur la plaine. Au sein de la zone commerciale à l'Est, le bâti coagule encore le long d'une seule route, sorte d'artère sur laquelle s'accrochent ces grands bâtiments animés qui vivent au rythme des voitures. A l'inverse de la Sorne, dont l'urbanisme semble se détacher, les voies ferrées sont toujours un obstacle aux réseaux routiers. Seuls deux ponts, de chaque côté de la ville, permettent une perméabilité encore restreinte, tels des bonds au-dessus des rails, contrastant avec l'échelle des routes et constructions adjacentes. Le système de réseaux met encore davantage en évidence la disparité de la ville entre ses deux pôles, au Nord et au Sud des rails. Du côté des quartiers résidentiels au Nord, l'archipel de lotissements a entraîné la création d'un réseau très dense mais régulier. Des artères gravissent la pente abrupte, distribuant des rues parallèles aux courbes de niveau. Ainsi, les axes se développent en épines, tels des vaisseaux capillaires qui naissent du centre-ville et nourrissent la périphérie. Ces artères orientent les espaces, les rues adjacentes ne ressentent plus la topographie, tels des serpents se déplaçant d'Est en Ouest, le bâti posé sur des plateformes se détachant encore davantage de son territoire.

Au centre, on observe une grande quantité de parkings éparpillés. Les voitures envahissent les moindres recoins, côtoyant le patrimoine bâti, les zones vertes, mais aussi les places publiques. De plus, en surface mais aussi en accessibilité, les parkings dominent ces dernières. L'Avenue de la Gare est l'épine dorsale de nombreuses rues, toutes longées de places de stationnement, comme des fruits solidement accrochés aux branches d'un arbre qui s'écroule sous leur poids. Dans ce secteur, auparavant le plus bourgeois de la ville, la voiture a largement pris la place du piéton, devenant le symbole d'un monde moderne qui grignote petit à petit toute trace du passé. En vieille-ville, malgré la circulation limitée, une majorité de rues et de places sont également pourvues de parkings, les



0.5km

2km



véhicules envahissent l'espace laissé disponible et confrontent le regard. En revanche, du côté de la zone-tampon, on observe peu de connexions routières, renforçant cette image d'entre-deux isolé au cœur de la ville.

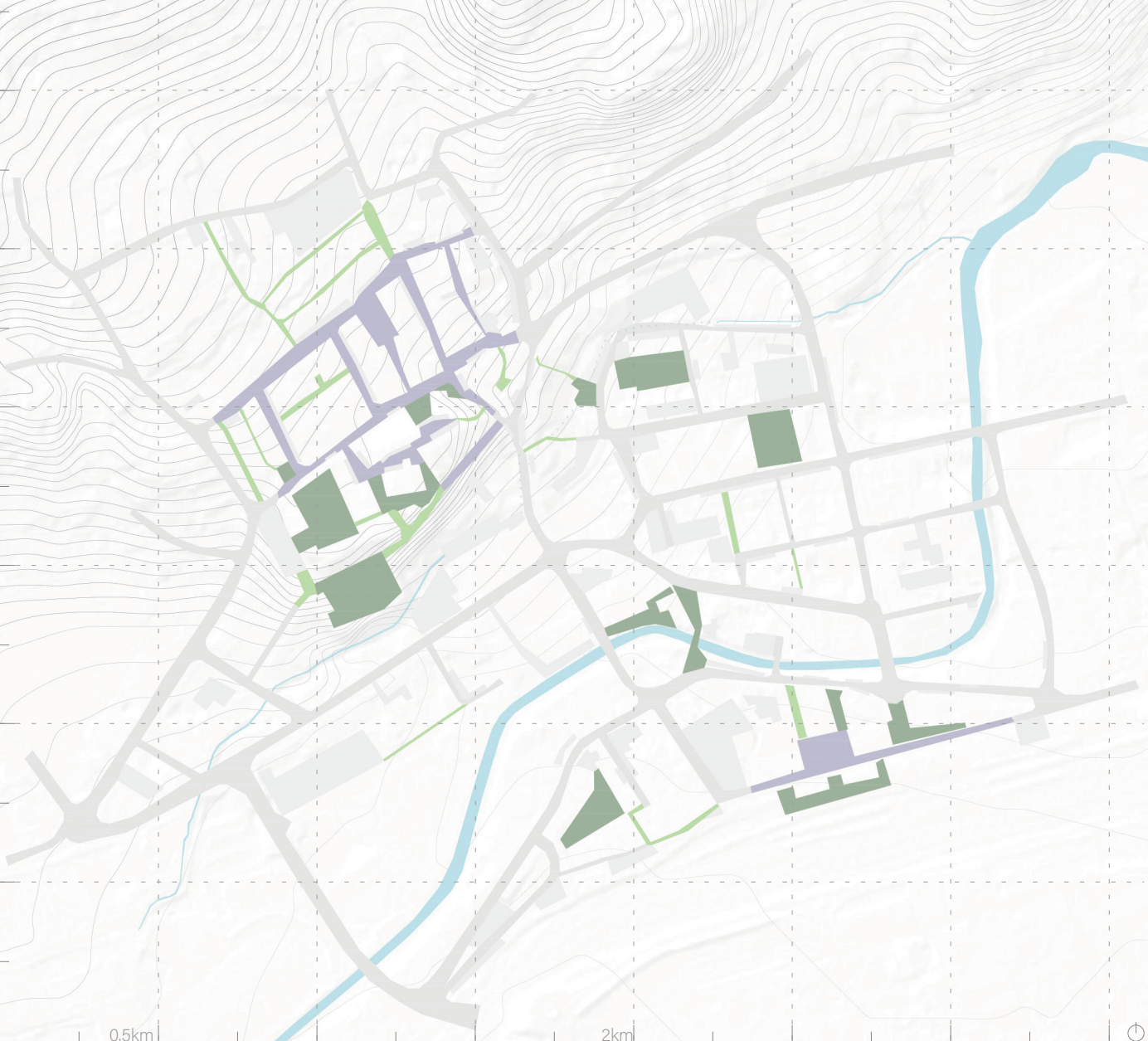
Du côté de la carte piétonne, avec ses rues pavées et à vitesse limitée favorisant le flux des piétons, la vieille-ville est essentiellement accueillante. De nombreux efforts ont été faits pour limiter la circulation et redonner vie à la rue en tant qu'espace de rencontre, notamment en interdisant le trafic la nuit. Les parkings y sont encore trop présents, mais la voiture est lentement chassée de ce centre qui retrouve son ambiance de bourgade d'antan. La Place de la Gare a également été restituée à la mobilité douce, rendant aux piétons cet espace public désormais plein de vie. Entre les deux, on remarque un gros vide. Aucune liaison uniquement piétonne n'apparaît entre la vieille ville et la gare, même en passant par les espaces publics qui sont d'ailleurs peu nombreux.

« Leur somme et leur alternance génèrent une dynamique mouvementée dans notre approche perceptive et physique, avec des points de vue changeants, des accélérations et des ralentissements, des pauses, des pulsations. »

[Tironi, 2011, p16]

Ce fonctionnement à deux vitesses se ressent beaucoup à Delémont. La cohabitation entre piétons et voitures est difficile. La ville semble plus adaptée à cette dernière, laissant l'adepte de la mobilité douce se frayer un chemin dans la frénésie des véhicules. La porosité motorisée est grande, de nombreuses variantes de chemins permettant une traversée facilitée, alors que le piéton, lui, peine à trouver sa place, hissé sur les trottoirs longeant les flux routiers. Les espaces publics de Delémont peuvent être qualifiés d'introvertis. Peu nombreux et déconnectés, ils se renferment sur eux-mêmes, compliquant davantage la traversée piétonne. Une tendance à la dissolution de ces vides se profile,

- | | | |
|---|--|---|
|  courbes de niveau |  places publiques |  circulation limitée |
|  rivières |  parkings | |
| |  routes | |
| |  chemins piétons | |



0.5km

2km



qui doivent se parcourir et permettre de découvrir la ville. D'un côté, ils se démultiplient dans un territoire toujours plus vaste et habité. Toutefois, nous allons quotidiennement toujours plus loin, le territoire devient une éponge qui filtre les déplacements des gens, des marchandises, des flux. Beaucoup d'espaces publics sont aujourd'hui réduits à des espaces techniques, comme la rue qui était un lieu de rencontre et qui n'est plus qu'un couloir amenant à différents endroits, un lieu de trafic. Les pratiques sociales se sont désormais déplacées sur les parcelles privées, avec l'aménagement de terrasses pour recevoir des amis. La rue n'est plus qu'un lieu de passage. Les maisons s'isolent toujours plus, on s'éloigne du voisin, on cherche à séparer clairement le public du privé, on s'enferme dans des haies ou des portails. De plus, la démultiplication des espaces publics brouille les fonctions de ceux-ci, leurs limites deviennent troubles, tout se ressemble. Cependant, à Delémont, une grande attention est donnée aux flux piétonniers, tentant de redonner de la place à la mobilité douce, de la vie aux espaces publics. Au terme de nombreux efforts, avec l'appui d'études réalisées par la ville, des espaces publics tels que la Place de la Gare ont retrouvé du dynamisme et un caractère attrayant d'espaces de rencontre. Ces efforts ont d'ailleurs permis à la ville de gagner le célèbre prix Wakker en 1998. Un autre accomplissement a été la réduction de la circulation dans le centre historique, qui est rendu aux piétons et a retrouvé son caractère chaleureux en conservant une échelle domestique. D'autres interventions ciblées d'aménagement ont été effectuées dans ce secteur, retrouvant sa prospérité d'antan [Badilatti, Devaja, Schoeck-Ritschard, Dimmler, Patrimoine suisse, 2011].

- | | | |
|---|--|---|
|  courbes de niveau |  places publiques |  circulation limitée |
|  rivières |  parkings | |
| |  routes | |
| |  chemins piétons | |











0.5km

2km



LA RELATION À L'EAU, ENTRE TIMIDITÉ ET FIERTÉ

Delémont est traversée par la Sorne. Cette rivière, auparavant barrière naturelle aux flux et à la dispersion, est devenue presque invisible dans la ville. Car la relation à l'eau est très timide, la rivière paraît complètement détachée de ce qui l'entoure, s'écoulant entre les maisons et le long des routes, enfoncée à plusieurs mètres. Il n'y a pas de contact entre l'eau et l'espace public, qui cohabitent mais s'ignorent. Entre rivière utile, pour l'industrie par exemple, et rivière ennemie, en référence aux inondations qu'elle provoque, la Sorne a subi de nombreuses corrections qui l'ont amenée à sa condition actuelle de rivière enfermée dans la ville, au creux de la ville. A l'inverse, dans le centre historique, l'eau est mise en valeur et compose l'urbanisme. Le parcours des ruisseaux est tracé au sol et les fontaines richement décorées font partie d'un patrimoine qui a rendu la ville célèbre dès le XVI^e siècle.

189

Le caractère de la Sorne s'est affaibli dès l'aménagement de l'Avenue de la Gare au XX^e siècle, qui nécessita la construction d'un pont. Auparavant uniquement traversée par l'antique pont de la Maltière, depuis le XVI^e siècle, ce franchissement marque l'apparition d'une succession de ponts qui, petit à petit, font disparaître la force de la rivière. Car en l'espace de 30 ans quatre nouvelles passerelles seront construites, permettant à l'urbanisme de s'épandre aux alentours de la gare sans plus se soucier de ce flux. S'y ajoutent d'importants travaux de correction dans les années 1920 qui libèrent la zone de la Communance des inondations fréquentes. Cette période symbolise non seulement le franchissement de la rivière, désormais apprivoisée, mais aussi celui d'un autre filtre créé dans la plaine : les voies ferrées. Au pied de la Vieille-Ville se faufile le canal artificiel du Ticle, apparu dès le Moyen-Âge pour actionner des moulins, mais également des turbines et des forges, qui bénéficient de la puissance de cette énergie continue et sereine. Il alimentait même un étang au pied du château, asséché au XIX^e siècle, aujourd'hui remplacé par un coin de forêt qui se perd dans la ville. Ce canal n'est plus qu'un mince filet d'eau ignoré par le bâti, il se fraie un chemin entre berges et canalisations avant de rejoindre la Sorne du côté Est de Delémont.

 courbes de niveau

 rivières

 rivière enterrée

 canaux

 places publiques

 bâti

 bâti adjacents à l'eau

 parcs

 fontaines

 arbres

 jardins privés

 forêts

 ponts

 ancien étang

La Sorne n'est plus qu'une entité affaiblie, qui s'écoule en plein cœur de la ville, sans jamais vraiment la traverser. Enterrée entre de hauts murs de béton, le passant ne la voit pas s'il n'y prête pas attention. Malgré des promenades conçues le long de ses berges, l'espace public ne parvient pas à s'approprier cette force comme d'autres villes ont pu le faire. Si l'eau est effacée de la carte, il semble difficile de lui redonner son importance, entre des axes urbanisés et des constructions qui débordent au-dessus de son lit. Elle est souvent cachée sous terre, enfouie sous un pont ou sous une habitation. De nombreux jardins la longent pourtant, mais aucun n'y est rattaché, mais séparé de cette ressource auparavant si précieuse. De plus, depuis quelques années, le projet « Delémont Marée Basse » a réentamé des travaux sur la rivière, afin de réduire les risques d'inondations. Ainsi, le lit est encore abaissé, enfoncé sous terre, en s'éloignant davantage de la vie delémontaine. Le territoire se scinde entre deux hauteurs, celle de la ville et celle de la rivière, que rien ne semble pouvoir rassembler. Du côté Est de la ville, davantage de surface lui a été attribué, lui permettant de retourner à un état plus sauvage. La Sorne s'écoule paisiblement, faisant son chemin en solitaire, sans relation avec la vie animée qui se passe au-dessus d'elle.

En vieille-ville, l'eau réapparaît avec ses 5 fontaines richement décorées témoins d'un passé prospère et soigné. Posées le long des deux grands axes du centre historique, elles servent de repères au regard tout en structurant la ville. Le ruissèlement de l'eau habille les espaces publics d'une touche de sérénité. Monuments trônant fièrement sur les rues, elles contrastent et composent avec les aménagements plus récents qui structurent les espaces. Des canaux bouchés au XIX^e siècle ont été récemment retracés dans les rues, divulguant l'écoulement de l'eau qui relie les fontaines entre elles. Par le passé, une autre source d'eau égayait le Nord de la ville, attirant la biodiversité et les flâneurs en quête de tranquillité. L'actuelle Place de l'Etang a remplacé une étendue d'eau, asséchée au début du XX^e siècle car elle débordait trop souvent et inondait la vieille ville. Aujourd'hui, mis à part le nom donné à la place, plus aucune trace ne reste de ce passé pourtant pas si lointain.

« Les eaux, à Delémont, ce sont les fontaines qui les magnifient. Elles sont marques de civilisation, d'ordre, de culture, toutes érigées à la fin du XVI^e siècle, portant sur leurs bassins millésimés les armes des évêques ou de la ville et, sur leurs colonnes, une riche décoration, guirlandes, volutes, têtes d'ange et mascarons. Les trois les plus remarquables ornent la rue principale, à peu de distance l'une de l'autre. »

[Pellaton, Nouss, 1983, p11]

A Delémont l'eau jongle entre timidité et audace, entre dissimulation et valorisation. Entre monuments et encastrements, elle garde envers et contre tout sa place, elle s'écoule au cœur de la ville au rythme des saisons, pour le bonheur des curieux et habitués.



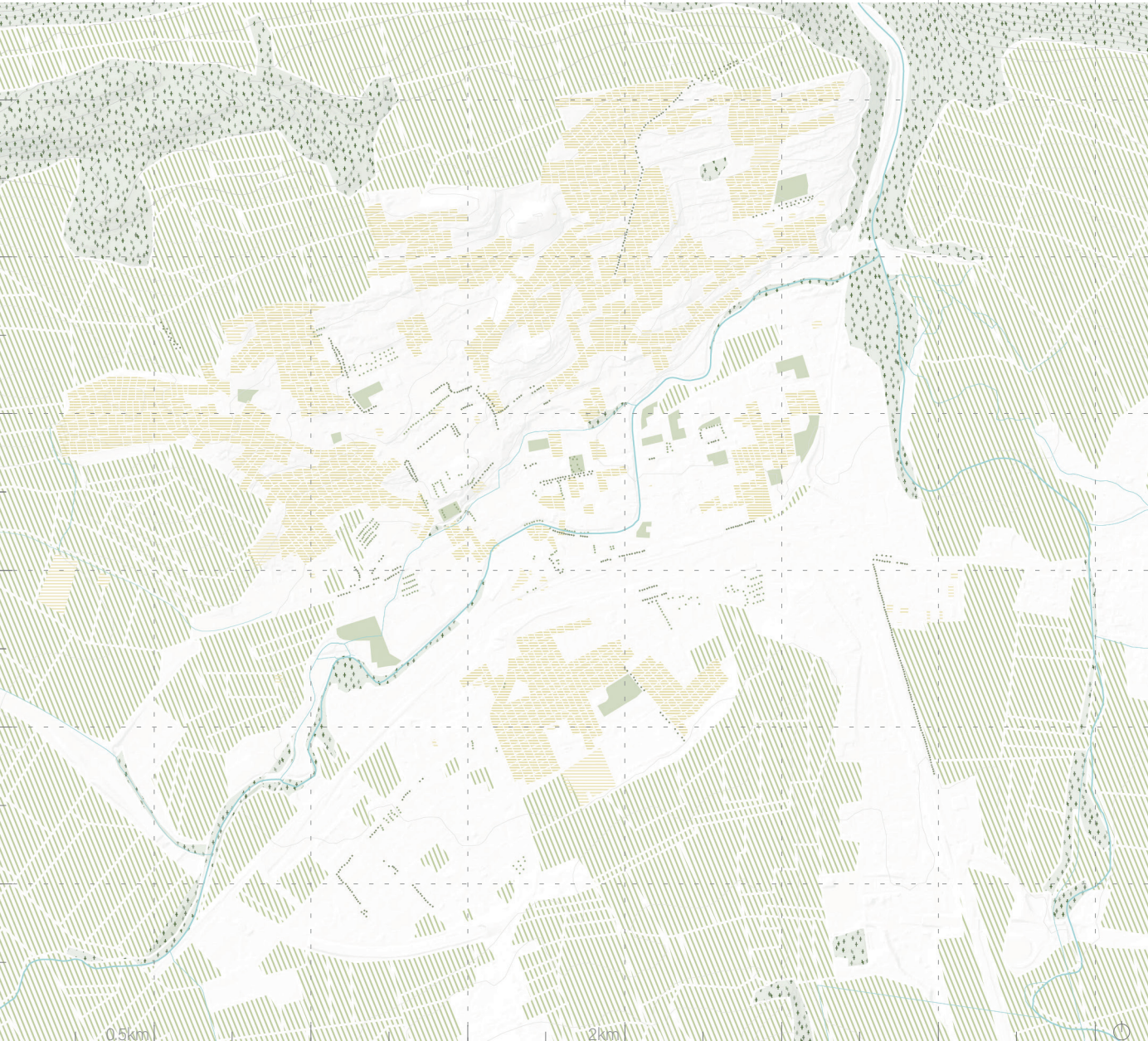












0.5km

2km

①

LES FORMES DU VÉGÉTAL, LA VILLE IMPRÉGNÉE DE NATURE

Delémont est particulière, tranquille au milieu d'un paysage naturel et agricole qui a fait la réputation de la région. La transition entre la nature et la ville s'opère de manière douce, les limites sont floues, les deux zones s'entremêlent. La végétation imprègne la ville, sous différentes formes qui se complètent. Ainsi, tranches de forêt, de champs cultivés, arbres isolés, parcs, mais aussi potagers et jardins privés se côtoient et se complètent, s'intercalent entre le bâti, agrémentant les espaces d'une mosaïque de verdure.

199

La forêt qui s'étale sur la pente au Nord de Delémont s'engouffre dans les gorges, remontant le lit de la rivière en direction de la ville. A l'approche de la zone industrielle, elle s'étouffe petit à petit, comme stoppée dans son élan. Seul un mince filet persiste le long de la Birse, soulignant ses contours en direction du Sud. Sur la Sorne, à l'autre bout de la ville, la forêt retrouve ses droits et habille à nouveau les bords de l'eau. Quelques petites traces de forêt persistent encore au centre, désormais isolés au milieu du bâti, petits microclimats de verdure qui résistent au temps et à l'invasion du béton.

Des arbres isolés se dressent le long des axes principaux, tradition jurassienne que la région entretient depuis sa période française, au XIX^e siècle, qui a vu prospérer l'arboriculture. Comme des petits points que la forêt aurait dispersés ça et là, ils habillent le bitume d'un peu de fraîcheur, accueillants pour le visiteur. Les axes qui nous amènent vers la ville sont habillés d'arbres, faisant une transition douce avec les horizons cultivés. Dans le centre historique, là où les surfaces vertes sont rares, de nombreux arbres apportent un peu de gaieté aux espaces publics, dans un camaïeu de vert et d'ombre, sereins et apaisants, comme une touche de rappel du paysage au loin.

Les champs font la transition entre la nature originelle et la nature artificielle. Entourant entièrement la ville d'un écrin de nuances dorées, ils semblent comme infiltrés dans le moindre espace laissé libre, contribuant à l'image de proximité de la ville avec la nature. Au Nord, ils bordent les parcelles des quartiers résidentiels, tentant de s'introduire entre les limites. Côté Est, la couche de verdure est stoppée nette par les industries, qui forment un mur entre la nature et la ville. Au Sud, les champs profitent de la dislocation entre les secteurs, commercial, résidentiel et industriel, pour se déployer

 courbes de niveau

 rivières

 parcs

 forêts

 arbres

 jardins privés

 champs

le long des axes, entourant presque entièrement le quartier de villas individuelles baignées dans la verdure. Au cœur même de la zone industrielle, la moindre parcelle encore inoccupée est cultivée, telle un tampon entre les bâtiments, amenant un peu de couleur dans ce quartier de béton et de métal. Enfin, côté Ouest, quelques fermes encore exploitées semblent observer la ville au loin, avec distance, dispersées comme des tours de contrôle aux limites de la ville.

Cette tradition de culture a laissé des traces au cœur du bâti, avec les nombreux potagers qui creusent encore le tissu urbain, témoins d'un passé agricole au sein même de la ville. A l'époque, les habitants subvenaient eux-mêmes à leurs besoins, ils cultivaient et élevaient du petit bétail. Aujourd'hui de nombreuses maisons individuelles, mais aussi des immeubles, sont encore bordés de potagers accessibles aux habitants. Des parcelles entières sont couvertes de fruits et légumes, comme des champs miniatures ancrés à jamais dans le territoire.

Cependant, cet espace adjacent à l'habitation autrefois dédié à la culture potagère s'est mué en pelouses silencieuses et uniformes, entourées de haies et autres barrières qui rythment toute la périphérie de la ville. Les maisons sont isolées au centre des parcelles, comme un pointillisme entouré d'une surface verte, délimitée par une ligne continue qui sert de barrière physique, mais aussi visuelle.

D'autres parcelles sont des parcs publics. La majorité est concentrée dans le secteur du quartier ouvrier et de la gare, zone centre éloignée de la nature. Les périphéries, bordées de grandes surfaces de verdure, n'ont pas besoin de parcs artificiels pour s'évader. De plus, les parcs sont rarement des éléments connecteurs du tissu urbain, ils ne font plus office d'espace de rencontre. Ils ont plutôt tendance à séparer les choses, leur manque de perméabilité disloquant le bâti.

Chaque zone a sa propre forme de verdure. Le centre densifié jongle entre des parcs de nature artificiels introvertis et les espaces publics ponctués de quelques arbres qui procurent de la fraîcheur au cadre bâti et font respirer la ville. Dans le quartier de logements ouvriers, les zones vertes, autrefois cadre de vie tranquille et potagers au milieu de rues animées, disparaissent aujourd'hui lentement,

remplacées par des aires bétonnées de parking nourrissant la lente invasion de la voiture. Seules quelques parcs publics et jardins privés y subsistent encore. Enfin, les quartiers périphériques achèvent la transition lente entre le bâti et la nature, entre champs cultivés et pelouses homogènes, diffusion de constructions qui s'espacent toujours davantage pour laisser la nature reprendre ses droits, comme si c'était la végétation qui imprégnait lentement la ville et non l'inverse.

Cette verdure peint un tableau formé de points, surfaces et lignes, qui habillent toute la ville de nuances vertes et dorées, formant l'essence d'une ville imprégnée de nature. Le paysage qu'on aperçoit au loin pénètre le bâti, les vides deviennent les éléments structurant d'un urbanisme qui reste en arrière-plan, comme creusé dans une couche éternellement ancrée dans le territoire. Un micro-paysage au sein de la ville qui rappelle aux habitants le cadre naturel dans lequel ils vivent.





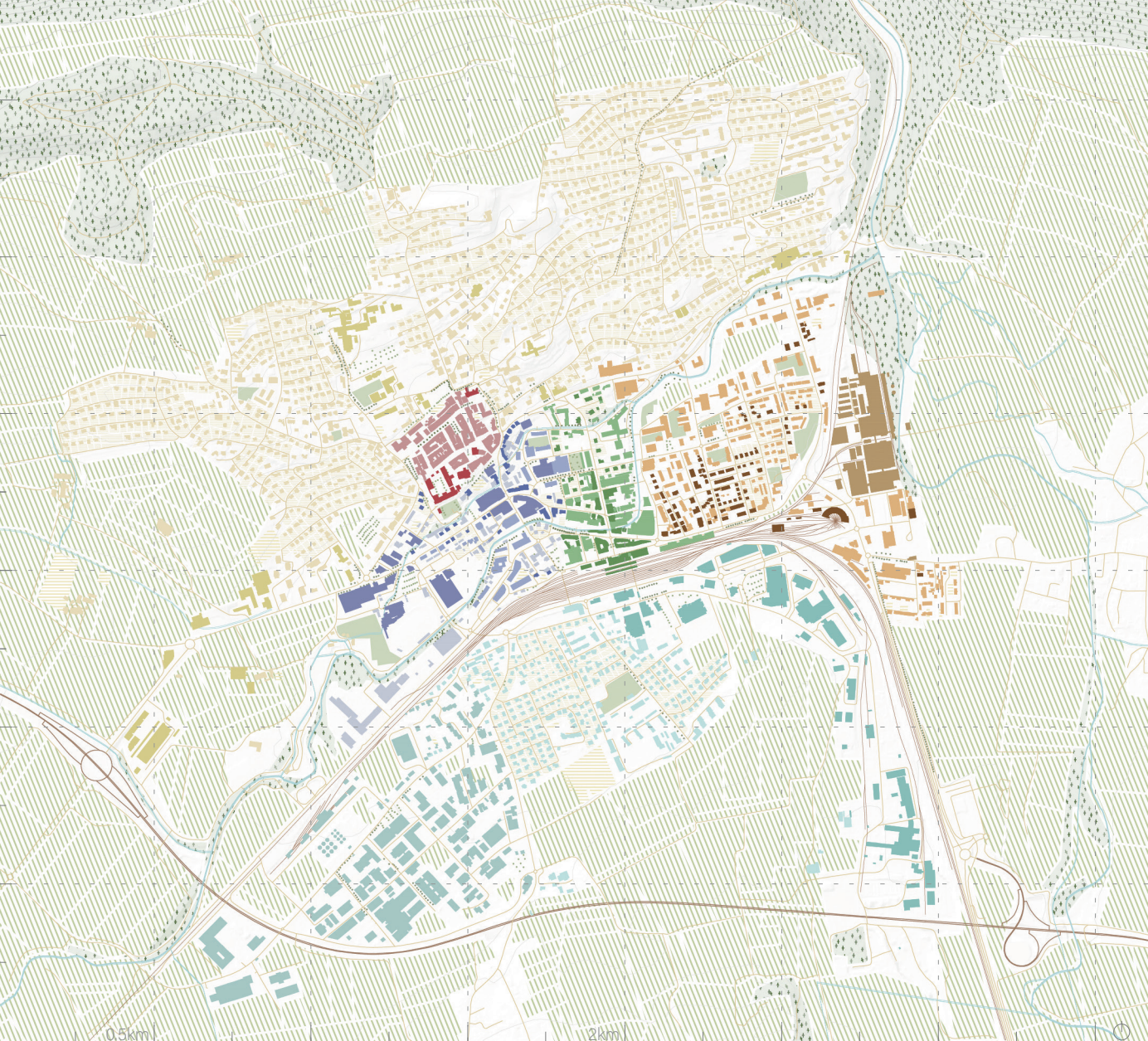












CONCLUSION : DELÉMONT, UNE VILLE SINGULIÈRE

La société autrefois faite de relations très proches, cette cohésion envahissant les moindres recoins de la ville, a perdu son esprit communautaire, remplacé par l'espace individuel généré par des intérêts personnels. Le territoire s'est transformé en un continuum d'espaces ouverts et de zones bâties, que l'on traverse sans même plus les remarquer, qui s'emmêlent et se distinguent. Les chemins se connectent, s'entrecroisent, de caractères et des tailles différentes mais ne formant plus qu'un seul réseau qui s'étale sur toute la surface [Sieverts, 2003]. Le territoire contemporain est un palimpseste qui change continuellement. Le nouveau se remarque dans les grands sauts, alors qu'il faut prêter attention aux petits détails qui s'accumulent pour former un système qui s'oppose lentement, qui résiste jusqu'au point de rupture. Il faut différencier les objets qui sautent aux yeux et ceux qui sont opaques et cachés, les petites transitions, rester attentifs aux détails qui calment [Munarin, Tosi, 2002]. Le territoire doit être considéré comme le résultat d'un processus écrit par l'homme, comme une accumulation de signes et de traces qui le stabilisent.

209

Ainsi, en emmagasinant les signaux que la ville de Delémont dévoile petit à petit, nos yeux découvrent un univers nuancé, une âme forgée entre des échelles différentes, entre des pôles qui se réfutent ou se complètent, qui ont construit à travers les siècles un tissu urbain empli de particularités. Ces ajouts d'époques et de natures différentes ont créé un monde de contrastes et de ruptures qui rythment la ville, révélant des traits de caractère à chaque nouveau regard, ponctuant les ballades de surprises et d'émotions complémentaires ou contradictoires. Des fragments juxtaposés forment une unité déployée sur tout le territoire, avec ses conflits internes et ses joyaux valorisés, s'attachant à un contexte qui a créé les racines de son développement. Le milieu naturel de l'agglomération imprègne tout déplacement d'un nouveau regard, il impose sa présence à chaque coin de rue, entre les bâtiments, dans les espaces publics. La verdure semble s'être échappée de la nature avoisinante. Delémont vit au rythme des flux, de la circulation vrombissante aux piétons flâneurs, de l'eau qui s'écoule imperturbablement au temps qui passe et qui se reflète sur les façades des bâtiments et sur le visage de ses habitants. Les échelles s'entremêlent, entre un caractère domestique et une identité

 courbes de niveau

 rivières

 parcs

 forêts

 trains

 autoroutes

 routes

 champs

 zone 1: vieille ville

 zone 2: pôle industriel

 zone 3: gare

 zone 4: zone-tampon

 zone 5: villas <1950

 zone 5: zone industrielle

 zone 5: zone commerciale

 zone 6: résidentiel

 arbres

 jardins privés

de chef-lieu. Les immeubles commerciaux modernes côtoient les bâtisses bourgeoises d'un passé prospère, rassemblant l'histoire et le futur. Son visage à double tranchant constitue son caractère, Delémont est partagée entre des antonymes réunifiés qui se définissent par leurs différences. Comme la Ville-territoire Jurassienne qui se partage entre des contrastes et des entités entremêlées, des systèmes opposés qui s'assemblent, s'entrelacent, forment une identité singulière.

BIBLIOGRAPHIE

Badilatti Marco, Devaja Susanne, Schoeck-Ritschard Patrick, Dimmler Tobias, Patrimoine suisse, *40 Prix Wakker 1972-2011*, Zürich : Schweizer Heimatschutz, 2011, 187p

Canton de Berne, *Canton de Berne, Bases historiques de l'aménagement*, Berne : Office du plan d'aménagement, 1973, 328p

Cogato Lanza Elena, Pattaroni Luca, Piraud Mischa, Tirone Barbara, *De la différence urbaine, le quartier des Grottes / Genève*, Collection : VuesDensemble, Genève : MetisPresses, 2013, 338p

Commission agricole du Rassemblement jurassien, *L'agriculture du canton du Jura*, Rassemblement jurassien, 1978, 112p

Conseil Fédéral, *Projet de territoire Suisse*, Berne : Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, 2012, 102p

Cortat Alain, *Des usines dans les vallées : L'industrialisation jurassienne en images, 1870-1970*, Neuchâtel : Alphil, 2014, 760p

Crevoisier Clément, *Atlas historique du Jura*, Porrentruy : Société jurassienne d'Emulation, 2012, 244p

Daucourt Philippe, Donzé Pierre-Yves, *Delémont 1875-1975 : urbanisme et habitat*, Neuchâtel : Editions Delibreo, 2010, 237p

Diener Roger, Herzog Jacques, Meili Marcel, de Meuron Pierre, Schmid Christian, *La Suisse, portrait urbain, volume 1 : Introduction – volume 2 : Frontières, communes – volume 3 : Matériaux – volume 4 : Potentiels urbains de la Suisse, carte synthétique*, ETH Studio Basel, Institut pour la Ville Contemporaine, Basel : Birkhäuser Verlag AG, 2005, 1015p

Erismann Ernest, Chausse Jean, *Delémont et la Vallée*, Collection : Trésors de mon pays ; 83, Neuchâtel : Griffon, 1958, 27p

Grosjean Bénédicte, La “ville diffuse” à l’épreuve de l’Histoire. Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge, *les Annales de la Recherche Urbaine*, N°107, PUCA, 2012, La ville en thèse, pp.58-71. <http://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_2012_num_107_1_2803>. <hal-01522955>

Jarne Alain, Schuler Martin, *L’Arc jurassien en perspective*, Lausanne : EPFL-CEAT, 2010, 34p

Heusser Sibylle, Département Fédéral de l’Intérieur (Suisse), *République et Canton du Jura : sites construits d’importance nationale, Volume sites A-D*, Berne : Office Fédéral des Constructions et de la Logistique (OFCL), 2011, 248p.

Koller Christophe, *L’industrialisation et l’état au pays de l’horlogerie : contribution à l’histoire économique et sociale d’une région suisse*, Courrendlin : Editions Communication Jurassienne et Européenne, 2003, 610p

Koolhaas Rem, Mau Bruce, Werlemann Hans, Sigler Jennifer, OMA – Office for Metropolitan Architecture, *The Generic City*, p.1239-1264 dans *S, M, L, XL, Small, medium, large, extra-large: Office for Metropolitan Architecture*, 2nd edition, New York: The Monacelli Press, 1998, 1344p

Mangin David, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : Editions de la Villette, 2004, 396p

Munarin Stefano, Tosi Maria Chiara, *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato : l’area veneta*, Collection : Collana di urbanistica. Nuova serie ; 21, Milano : Franco Angeli, 2001, 221p

Pellaton Jean-Paul, Carnal Nouss, *Delémont*, Collection : Trésors de mon pays, Neuchâtel : Du Griffon, 1983, 32p

Rais André, *Delémont : ma ville*, Collection Jura ; 2, Genève : ED. générales, 1956, 146p

Rérat Marcel, *Le Centenaire des Chemins de Fer Jurassiens : les Jurassiens et le problème des transports hier et aujourd'hui ; 3^e colloque du Cercle d'études historiques de la Société jurassienne d'Emulation*, (Delémont, 24 février 1973), Delémont, 1973, 79p

Roland Isabelle, *Les maisons rurales du canton du Jura*, Bâle : Société suisse des traditions populaires, Delémont : D+P SA, 2012, 543p

Schaffert Raymond, Descombes Georges, *Voie suisse : l'itinéraire genevois, de Morschach à Brunnen*, République et Canton de Genève, 1991, 286p

Sieverts Thomas, *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*, London: Spon Press, 2003, 187p

Tironi Giordano, *Identification d'une ville : Neuchâtel en projet, du paysage au territoire*, Genève : hepia, 2011, 189p

Viganò Paola, Secchi Bernardo, *La ville poreuse : un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Collection : VuesDensemble, Genève : MetisPresses, 2011, 294p

CARTOGRAPHIE

Ville-Territoire:		Delémont	
Contexte du cadrage	7	Contexte naturel	112
Topographie	18	Evolution historique: 1820	118
Eau	22	Evolution historique: 1880	120
Végétation	24	Evolution historique: 1920	122
Territoire naturel	28	Evolution historique: 1990	124
Evolution historique: 1860	34	Evolution historique: 2018	126
Evolution historique: 1930	36		
Evolution historique: 1980	38	Zones	132
Evolution historique: 2018	40	Zone 1: vieille-ville	138
Typologies bâti: plaine, pente, crête	44, 47	Zone 2: pôle industriel	144
Réseaux	48	Zone 3: gare	150
Territoire construit	54	Zone 4: zone-tampon	156
Noeuds et corridors	58	Zone 5: villas et zone industrielle	162
Villages isolés	60	Zone 5: villas et zone commerciale	164
Bâti diffus	62	Zone 6: résidentiel	168
3 systèmes urbanistiques	64		
		Réseaux	176
		Perméabilité: voiture	180
		Perméabilité: piéton	182
		Relation à l'eau	188
Contexte politique	74	Formes du végétal	198
Evolution du Vallon de Saint-Imier	76	Conclusion: Delémont	208

PHOTOGRAPHIE

Viaduc de la Rosière, A16 53
www.a16.ch

218 Demi-jonction de Sonceboz, juillet 2005 67
www.a16.ch

Fonderie de Choindex 80
Aline Henchoz, dans *République et Canton du Jura : sites construits d'importance nationale, Volume sites A-D*, Berne p.165

Portrait urbain de la Suisse 90
Diener Roger, Herzog Jacques, Meili Marcel, de Meuron Pierre, Schmid Christian, *La Suisse, portrait urbain, volume 4 : Potentiels urbains de la Suisse carte synthétique*

Orthophoto: alentours de Renan 98 (haut)
Google Earth

Orthophoto: Vallée de Delémont 98 (bas)
Google Earth

Assemblage de vues aériennes: Corban, 1937 102 (haut)
www.geo.jura.ch

Orthophoto:Corban Google Earth	102 (bas)
Fond suisse pour le paysage, parc jura vaudois www.flis-fsp.ch	106
Vue aérienne de la vieille-ville de Delémont Rais André, <i>Delémont : ma ville</i> , p.63	141
La vie quotidienne à Delémont Carnal Nouss, dans <i>Delémont</i> , Collection : Trésors de mon pays	143
Quartier logement ouvriers, Delémont www.collections.lemusee.ch Musée Chappuis-Fähndrich	147, 153
Sud des voies, Delémont www.collections.lemusee.ch Musée Chappuis-Fähndrich	167
Champs au coeur de la ville de Delémont Marcel Jobin, Delémont et son District, collection Jura d'autrefois, Porrentruy: Editions Transjuranes,1985 p.19	201

Toutes les autres photographies ont été réalisées par l'auteure de cet énoncé théorique



