

L'évitement de Saint-Ursanne : vers un nouvel attrait

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **89 (1994)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

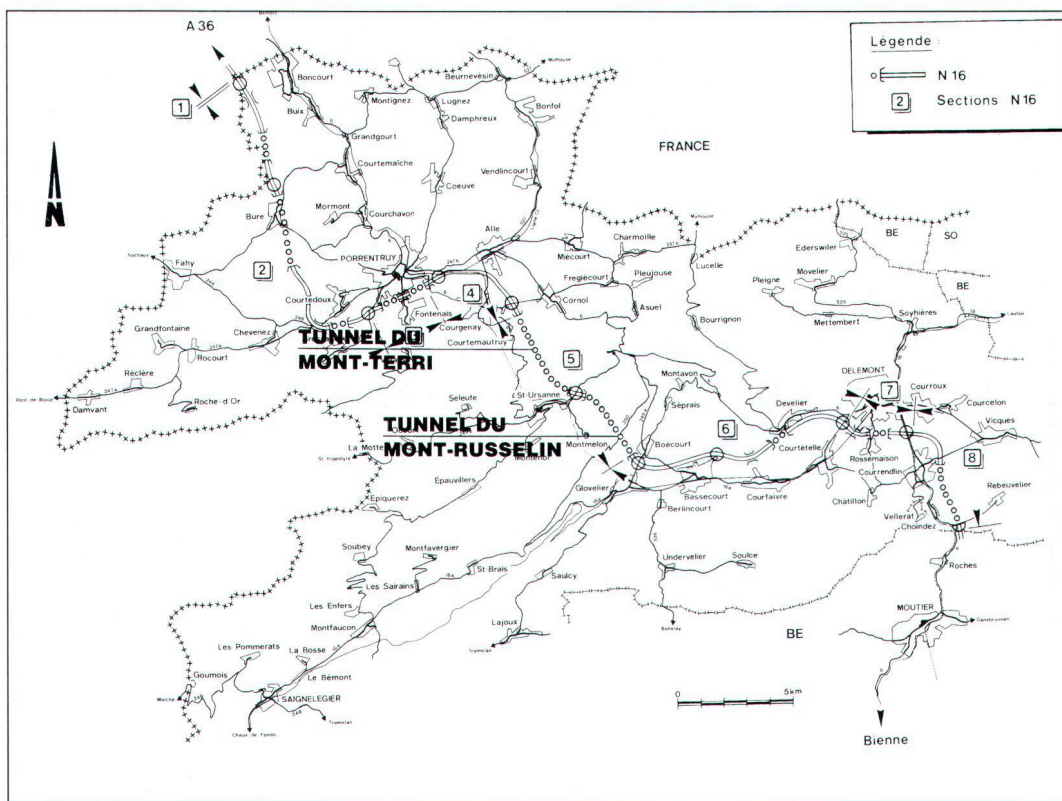
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175625>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



L'évitement de Saint-Ursanne Vers un nouvel attrait

La Transjurane actuellement en voie de construction est une artère qui permettra au terme de son achèvement de relier le réseau autoroutier des environs de Bienne à celui de la région de Belfort. Elle mettra en particulier à disposition de plusieurs localités jurassiennes des moyens de communication routiers propres à en faciliter l'accès.

Son parcours qui se développe sur quarante-huit kilomètres est prévu avec quatre voies de circulation. Compte tenu du relief montagneux de la région, il comprend sur près de la moitié du trajet (40%) des tunnels à deux voies. De Bienne, la Transjurane desservira Tavannes puis Moutier, Delémont, Saint-Ursanne, Porrentruy avant de rejoindre la frontière française à la hauteur de Boncourt. L'impact d'une telle voie de communication est considérable pour toute la région. Il a pour corollai-

re la réalisation d'un certain nombre d'ouvrages annexes tels que l'évitement des localités de Glovelier et de Saint-Ursanne. Au terme des travaux, la cité des bords du Doubs sera accessible depuis le site des Gripons. Ce dernier pourra être atteint d'une part, côté Porrentruy, par le tunnel du Mont-Terri (4068 mètres de longueur) et d'autre part, côté Delémont, par le tunnel du Mont-Russelin (3550 mètres). L'ouverture de ces deux ouvrages est prévue pour le début de l'année 1996.

Le tracé de la «transjurane» permettra de contourner la pittoresque petite cité de Saint-Ursanne.

Linienführung der Transjurane, dank der das malerische Städtchen Saint-Ursanne umfahren werden kann.

Site exceptionnel

Ensemble d'origine médiévale, Saint-Ursanne trouve son origine dans l'établissement d'une communauté monastique sur les rives du Doubs. Dès le XIIe siècle, le petit bourg adjacent est administré par l'évêque de Bâle. Aujourd'hui, outre sa collégiale et son cloître, cette petite cité a conservé de nombreux bâtiments caractéristiques. Organisée concentriquement autour de son église, la ville a été pour partie reconstruite après un incendie survenu en 1403. Actuellement, le dispositif de défense est parfaitement visible et trois portes maîtrisent toujours les accès. Par ailleurs, le site bâti de Saint-Ursanne possède un environnement remarquablement bien préservé à ce jour. Ainsi, le pont de pierre caractéristique qui donne accès à la

porte de Saint-Jean est surmonté depuis 1731 d'une statue de saint Jean Népomucène en grès rouge de Bâle. Sur l'autre rive, en tête du pont, on trouve une ancienne bâtisse. Les façades qui bordent la rivière confèrent à l'ensemble un cachet particulier et illustrent le caractère fortifié du site bâti. L'éloignement des grands centres urbains dans lequel se trouve Saint-Ursanne et les relatives difficultés de son accès routier ont eu pour conséquence un développement économique restreint de la région, d'où l'état de conservation exceptionnel de cette petite ville et de ses environs.

La construction de la Transjurane va profondément modifier cette situation en réduisant les distances et en favorisant l'accès du trafic automobile extérieur. Actuellement, la route principale converge vers le site historique. Pour des raisons évidentes, on s'est donc posé la question du bien-fondé d'une route d'évitement qui emprunterait l'autre rive du Doubs.

Parcours

Depuis les Gripons, point d'accès à la Transjurane, le parcours de la nouvelle route d'évitement est le suivant: traversée du cours du Doubs par un ouvrage d'art, passage en retrait d'une cité ouvrière construite en 1918, franchissement du secteur du pont ancien, poursuite du tracé sur la rive gauche et traversée de la rivière pour rejoindre la rive droite en aval du site bâti.

Sur le plan paysager, le service des ponts et chaussées du canton du Jura a envisagé diverses variantes de tracé. Le souci du respect du site existant a joué un rôle important. Le projet a ainsi subi diverses modifications et améliorations. Il faut dire que le tracé retenu prend une large part de ses emprises dans le site même de la vallée du Doubs, reconnue d'intérêt national par l'Inventaire fédéral des paysages. A l'appui de cette mesure de protection du site naturel figurent les indications suivantes: «vallée pitto-

resque taillée profondément entre les hauts plateaux des Franches-Montagnes et de la Franche-Comté avec rivière caractéristique du Jura. Sur de longues distances, rives naturelles intactes et petites îles. Forêts de ravin, rochers, prairies et marais avec flore particulière. Faune avec espèces rares».

Impact

Le projet de route comprend deux ouvrages d'art nécessaires au franchissement du Doubs. Le premier, situé en amont côté Gripons, est un pont haubanné. Cette technique présente l'avantage de limiter l'emprise au sol en réduisant le nombre des piliers. Sur le plan visuel, par contre, de tels ouvrages affirment leur présence, ce qui n'est pas nécessairement une atteinte au site. Ainsi, dans le cas particulier, le pont fera contrepoint au viaduc du chemin de fer voisin tout en restant à l'écart de la zone sensible proche de Saint-Ursanne. En aval, la traversée de la rivière est effectuée par un ouvrage plus discret, conçu avec un bas tablier. Le franchissement du secteur formant tête de pont de l'entrée de la cité sur la rive droite est un point délicat. Les premiers projets qui prévoyaient la suppression d'une bâtisse ancienne formant un resserrement, la maison Houlmann, ont été écartés au profit d'un secteur réaménagé sur le principe d'une modération de la circulation. Une place d'accueil et un accès à vocation touristique sont prévus. Il devra ainsi être possible d'absorber l'impact touristique de la haute saison, en particulier l'arrivée d'autocars.

Projet global

La route d'évitement aura différents effets sur les secteurs raccordés. Tout d'abord, c'est la conception générale de la circulation de Saint-Ursanne qui se trouvera remise en question. Il semble fort vraisemblable que la suppression d'une large part du trafic de

transit permettra de procéder à diverses améliorations. En particulier, de nouvelles réflexions devront être poursuivies sur la question des stationnements et de l'accessibilité. Du point de vue des sites naturels, l'étude de mesures de compensation propres à rétablir la part d'atteinte inévitable d'un tel projet a été envisagée. En particulier deux biotopes humides devraient pouvoir être créés et d'autres améliorations proposées.

Le parcours d'évitement rendra possible une diminution de la circulation de transit dans le centre actuel, ce qui lui confèrera un nouvel attrait. Un plan concerté devrait à cet égard permettre un réaménagement propre à mettre en valeur la qualité de l'espace urbain et le cadre général constitué par les édifices et bâtiments de cette cité historique.

Conclusions

La construction de nouvelles routes d'évitement est une mesure d'aménagement qui induit diverses conséquences sur les sites contournés. Les questions d'accessibilité, de parcage et de vocation des voiries doivent dans un tel cas faire l'objet de réflexions d'ensemble. Par ailleurs, le coût écologique qui peut résulter d'emprises sur des espaces naturels doit être apprécié globalement et des compensations adéquates envisagées. L'étude des tracés et l'intégration «culturelle et paysagère» des ouvrages d'art ainsi que la nature des modifications apportées à une topographie existante sont indissociables de l'approche strictement technique. C'est pourquoi une évaluation prenant en compte les divers aspects et données considérés permet d'intégrer soigneusement le projet aux données d'un site vulnérable. Il n'en demeure pas moins que dans un tel processus, la dimension de la concertation entre les diverses parties intéressées à de tels projets demeure généralement la clef de la réussite.



La modeste chapelle veille depuis 1761 sur un alpage dominant la vallée du Trient (photo Cassina).

Seit 1761 wacht die kleine Kapelle auf einer Alp am Trient-Tal. (Bild Cassina)

La chapelle de Charavex

cb. Au flanc nord-ouest du Mont-Ravoire (commune de Martigny-Combe), face à Salvan et dominant le versant droit du Trient, très abrupt, s'élève la modeste chapelle de Charavex. Depuis le milieu du XVIIe siècle, elle veille sur ce lieu-dit, petit alpage abandonné et comprenant aussi un chalet-étable avec fromagerie et un chalet d'habitation. On la doit à une famille Ganiot (châtellenie de Martigny). Ce site solitaire et sauvage se trouve à 1487 m d'altitude.

Les murs de la chapelle sont faits de pierres assemblées à la chaux. Elle a une porte et deux fenêtres. Elle contient trois bancs rustiques, une table, un autel (daté de 1761) précédé d'une épaisse dalle de pierre et surmonté d'un tableau. Le plafond est élégamment voûté.

La plus intéressante particularité de ce petit édifice, ce sont ses ornements floraux en stuc polychrome, au sommet de la voûte et autour du tableau de l'autel. Élégantes et fines, elles constituent en quelque sorte un prolongement de l'architecture et c'est principalement à ce titre que la restauration et la conservation en est importante. Elles ont été peintes à sec; ce ne sont donc pas des fresques (peintes sur un enduit encore frais), et cette technique rend l'ornement plus fragile. Autres décorations: voûtes d'arê-

te soulignées par une bande de couleur bleue; pilastres soutenant les voûtains et arcs doubleaux parés d'un marbre à veines brunes peint en trompe-l'œil.

Propriétaire actuel de la chapelle, la Bourgeoisie de Martigny projette une restauration pour l'été prochain. La remise en état des peintures sera particulièrement délicate, car il s'agira de supprimer plusieurs «surpeints» malheureux sans porter atteinte à la pellicule picturale d'origine, et de compléter des parties manquantes. Le devis, de 8500 fr., ne comprend pas les frais de consolidation extérieure, nécessaire pour mettre fin à des infiltrations d'eau. Les dons seront reçus avec reconnaissance (SBS, Martigny, pour la chapelle de Charavex).

Les stucs polychromes sont l'ornement le plus intéressant de ce petit édifice.

Polychrome Stukkaturen gehören zur interessantesten Ausstattung des kleinen Bauwerks. (Bild Cassina)

