

**Zeitschrift:** Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura  
**Herausgeber:** Association pour la défense des intérêts du Jura  
**Band:** 1 (1930)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Le trafic de transit et le canton de Berne. Partie I, De 1800 à 1850  
**Autor:** Volmar, F. / Moeckli, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-823730>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

# Les Intérêts Économiques du Jura

BULLETIN DE L' A. D. I. E. J.

PARAISANT TOUS LES DEUX MOIS

Présidence de l'A.D.I.E.J.: <b>M. F. REUSSER</b> Moutier — Tél. 7.	Secrétariat de l'A.D.I.E.J.: <b>M. G. MÖCKLI</b> Delémont - Tél. 2.11	Administration du Bulletin: <b>Secrét. de l'A.D.I.E.J.</b> Delémont.
--	---	---

Compte de chèques postaux : IVa 2086, Delémont. — **Abonnement annuel**: fr. 3.— : le numéro : fr. 0.50. — **Annonces** : S'adresser à l'Imprimerie du « Démocrate », Delémont.

## SOMMAIRE :

LE TRAFIC DE TRANSIT ET LE CANTON DE BERNE, *par Prof. Dr F. VOLMAR, directeur de la Compagnie du B. L. S.* — LA MÉCANIQUE DE PRÉCISION DANS LE JURA, *par E. VILLENEUVE.* — LE PROCHAIN HORAIRE, *par F. REUSSER.* — COMMUNICATIONS OFFICIELLES.

Supplément allemand : **Die wirtschaftlichen Interessen des Jura.**

## LE TRAFIC DE TRANSIT et le canton de Berne

### I. De 1800 à 1850

Les lignes directrices de la politique bernoise en matière de trafic de transit, furent tout naturellement influencées de 1798 à 1815, par les changements territoriaux que subit le canton.

Les voies de communication d'un État sont caractérisées, selon sa grandeur et sa configuration, par une ou plusieurs artères principales qui en constituent en quelque sorte l'ossature, l'axe économique. Ces voies principales sont généralement orientées selon la plus grande longueur de l'État et en soudent toutes les parties en un bloc. Une saine politique économique doit avoir pour but d'équiper et de consolider l'axe de la circulation économique. Ainsi qu'il est facile de le démontrer<sup>1)</sup>, les dirigeants de la République de Berne n'ont pas failli à ce devoir avant 1798. Les territoires bernois s'étendant en ce moment de l'Argovie aux bords du Léman, la plus grande attention fut vouée à l'établissement et à l'entretien d'une voie de transit Est-Ouest, et il est compréhensible

1) M. le prof. Dr Volmar l'a fait dans la première partie de l'étude que nous soumettons aujourd'hui à nos lecteurs. (Note du traducteur).

sible que, grâce à cette configuration géographique de l'Etat bernois, on se soit peu soucié du trafic de transit Nord-Sud.

En 1798 cependant, la situation se modifie. La voie Est-Ouest se raccourcit notablement par la perte des bailliages argoviens et vaudois. Mais, comme l'Oberland fut également séparé du reste du canton, la tendance à diriger le trafic de transit selon l'axe Nord-Sud, ne se fit pas encore jour. Le retour de l'Oberland dans le giron cantonal fit de cette tendance une réalité, et la réunion du Jura à l'Ancien canton en 1815, grâce à laquelle Berne s'étend presque à travers toute la Suisse, créa une longitudinale nettement accusée et orientée dans la direction Nord-Sud. En lieu et place de l'axe économique brisé en 1798, Berne dut chercher à en créer un nouveau adapté à la nouvelle configuration géographique. L'axe du pays était modifié : si cet axe devait contribuer à la prospérité du canton, il devait être équipé *ad hoc*. Or, ce nouvel axe empruntait et emprunte encore aujourd'hui la direction Nord-Sud. Cependant, son tracé présentait les difficultés d'établissement et d'exploitation inhérentes à la topographie du canton. Berne se vit donc et se voit placé en face de ces deux alternatives : ou se résigner en présence de circonstances défavorables, ou équiper le nouvel axe économique d'après les bases fournies par une politique de transit mûrement étudiée, et grâce aux moyens offerts par la technique moderne. Un regard sur la carte montre que, pour de vastes territoires au Nord et au Sud des Alpes, la voie de communication la plus courte passe par les terres bernoises. Les chaînes de montagnes s'opposent à un passage facile ; mais, si ces obstacles sont supprimés ou si la technique permet de les surmonter, le trafic de transit entre le Nord et le Sud des Alpes doit normalement emprunter le sol bernois. C'est pourquoi la politique bernoise de transit devait s'appliquer à vaincre ces obstacles.

L'exactitude de ce fait fut très vite reconnue. Peu de temps après l'incorporation du Jura au reste du canton, on réclama la construction d'une route qui traverserait le canton de part en part, de Delle jusqu'à la frontière valaisanne. Le Jura récemment « annexé » demandait avec le plus d'insistance l'établissement de cette grande voie de communication. Non pas qu'on ignorât les difficultés que la nature opposait à la réalisation de cette entreprise. Mais, déjà au cours des années 1830, on songeait à les vaincre grâce aux nouveaux procédés techniques. Ce fut même un Jurassien, l'ingénieur J.-A. Watt, de Löwenburg, homme de génie, aux idées excellentes, qui, en 1833, établit le premier le plan de tout un système de routes et de canaux, dans l'axe d'une grande voie commerciale Delle-frontière du Valais. Il faisait entr'autres à ce propos les observations suivantes :

L'œuvre la plus importante du canton de Berne en matière de travaux publics, est sans contredit l'établissement d'une voie commer-

ciale nouvelle avec l'Italie ; sa situation est de beaucoup la plus favorable, non seulement de la Suisse, mais aussi des pays frontières de l'Est et de l'Ouest. Les routes du Gothard et des Grisons vers l'Italie, très élevées, sont presque impraticables en hiver, du moins pour le roulage... D'un autre côté, il est indéniable que souvent un retard imprévu d'un seul jour dans l'arrivée des marchandises peut en empêcher la vente avantageuse et porter ainsi préjudice au commerçant. Celui-ci choisira certainement la route par laquelle il sera sûr de voir sa marchandise arriver sans encombre au terme fixé. Il est possible au canton de Berne de construire une grand'route ne présentant aucun des désavantages signalés, et dont les frais peuvent facilement être supportés. La voici : de la frontière Nord, Bâle et Belfort, par Delémont-Bienne-Berne-Thoune-Kandersteg-la Gemmi-Louèche-Brigue-Simplon-Domo d'Ossola. »

Watt poursuivait :

« La seule grande œuvre d'art sur toute cette distance serait constituée par le passage de la Gemmi; la construction d'une route y est tout à fait possible, mais on ne saurait presque pas songer à en assurer l'exploitation durant l'année entière. Pendant 6-7 mois, la route ne pourrait être tenue ouverte qu'avec les plus grandes peines et à grands frais, sans compter les tempêtes estivales qui font courir à elles seules, des dangers mortels aux voyageurs. Ces inconvénients seraient complètement écartés par la construction d'un tunnel sous la Gemmi. »

Et Watt proposait le percement d'un tunnel de 6-7 km. de longueur. Au lieu du souterrain actuel du Lötschberg, on aurait eu un grand tunnel routier à peu de distance. Puis l'ingénieur jurassien attirait encore l'attention sur les grands avantages que la possession de la meilleure route, entre l'Allemagne, le Nord de la France et la Hollande, d'une part, l'Italie d'autre part, vaudrait au canton de Berne. Le trafic de transit par Bâle et Belfort emprunterait le territoire bernois sur toute sa longueur et lui apporterait des avantages incalculables. Les obstacles naturels seraient franchis dans le Jura, pour cette grande voie commerciale, à l'aide de tunnels ; les chaînons jurassiens devraient être percés en deux endroits, entre Sonceboz et Tavannes, et entre Glovelier et Porrentruy.

En 1842, un projet français de voie ferrée à une grande distance de la frontière bernoise, fut mis en opposition à celui de la vallée du Doubs; la Société d'Ajoie pour le commerce et l'industrie demanda au gouvernement bernois d'entreprendre des démarches en faveur du deuxième tracé, mais Berne ne croyant pas au succès, refusa de s'immiscer dans des affaires d'ordre interne français. Il faut cependant noter que, dans sa requête, l'Ajoie faisait allusion au développement du trafic de transit à travers le Jura et le canton, développement qui serait assuré par la construction de la ligne du Doubs. On croyait qu'une part importante du trafic franco-italien et franco-suisse serait détournée des voies de Bâle et des Verrières, même de celle de Genève, pour être acheminée par le Jura bernois.

Presque en même temps, le 1<sup>er</sup> février 1842, reprenant le projet de Watt de 1833, un journal paraissant à Berne, *Der*



*schweizerische Beobachter*, demandait la construction de la même grande artère suisse Nord-Sud à travers le canton. Ces lignes sont d'autant plus remarquables qu'on y prévoyait une collaboration de la route et du rail, et qu'on y indiquait la possibilité, entre Berne et Thoune, de l'exploitation d'une voie ferrée à vapeur ou à traction « électro-magnétique ». L'auteur de l'article vise probablement une brochure de ce temps due à la plume de l'ingénieur J.-J. Wild, dans laquelle on cherchait à attirer le trafic par les passages des Grisons. Le publiciste bernois disait textuellement :

« Voulons-nous laisser détourner le trafic-marchandises de Bâle en Italie par Zurich, Coire et le Splügen, alors que nous pouvons ouvrir au trafic une route plus directe, donc plus courte et en grande partie moins accidentée par Tavannes, etc., Lyss-Berne-Thoune-la Gemmi et le Simplon ? Resterons-nous aveugles ou incapables de lire dans l'avenir, et ne nous rendrons-nous pas compte qu'une fois ou l'autre, tôt ou tard, nous serons forcés de construire des voies ferrées et d'y utiliser pour la traction, la vapeur ou la force électro-magnétique ? N'est-il donc pas préférable de fixer notre attention sur la route la plus courte et la plus indiquée ? »

Ici, aussi, reparait l'idée de l'établissement d'une grande voie commerciale — mi route, mi voie ferrée — à travers le canton et la Gemmi.

Les pouvoirs publics cantonaux ne se dissimulaient aucunement les tâches posées par la nouvelle configuration géographique. Déjà avant la signature de l'Acte de Réunion de 1815, les autorités estimaient que, au point de vue commercial, la direction Nord-Sud jouait maintenant un rôle plus important qu'avant 1798. Mais du fait de l'instabilité de la situation politique générale, les nouvelles directives ne surgirent qu'à la suite de tâtonnements et de certains revirements. Berne chercha d'abord à joindre sa voie de transit à celle du Gothard, à Wassen, par le Susten et le Meiental. En 1810, Uri et Berne commencèrent les travaux de construction de la route actuelle. L'ancien tracé de la Gemmi était abandonné. Ce revirement doit être expliqué par la situation politique du moment. Les Français tenaient le Simplon. Berne se voyait donc dans l'obligation de chercher une nouvelle voie pour le trafic italien et la trouvait vers le Gothard. Avant et après cette période pourtant, ses vues tendirent toujours du côté du Simplon.

Après 1815, un député au Grand Conseil, le colonel Knechtener, de Thoune, demanda au gouvernement un rapport et des propositions sur l'établissement d'un réseau routier bernois. Bien que la motion eût été adoptée à l'unanimité, le rapport du gouvernement tarda tellement qu'il fallut une intervention énergique du motionnaire pour lui faire voir la lumière du jour. Ce rapport classait les routes en diverses catégories : voies de transit, routes de grande communication avec les cantons voisins, routes d'intérêt local. Le gouvernement considérait comme voies de transit : 1. la voie Nord-Sud, 2. la route de Murgenthal, à la frontière argovienne, à Morat, et 3. la route de Bâle à Morat par le Jura.

Pour ces deux dernières, il prévoyait diverses améliorations, telles que la suppression des contre-rampes et la réduction de certaines pentes. Par contre, il proposait de renoncer pour le moment à l'aménagement de la voie Nord-Sud. Non pas qu'il ne se rendît pas compte de son importance, au contraire. Il la soulignait en ces termes : « Un coup d'œil sur la carte montre que le canton de Berne, sur toute sa longueur du Nord au Sud, occupe la plus grande partie de la Suisse occidentale, et semble, par sa situation géographique, destiné à servir de trait d'union entre la France, les provinces rhénanes, et l'Italie ; une route qui traverserait le canton du Nord au Sud, qui commencerait donc à Bâle et déboucherait dans le Valais par un passage des Alpes, apparaît de prime abord comme la voie commerciale la plus naturelle et la plus indiquée. » Si, malgré ces considérations, les commissaires du gouvernement abandonnaient le projet de la construction de la route de la Gemmi, c'est parce qu'on craignait de ne pouvoir surmonter les difficultés d'ordre technique, politique et économique, que présentait la construction d'une route de montagne. Au point de vue technique, on redoutait ce long tunnel de 5000 à 7000 m. et les très fortes déclivités sur le versant valaisan. Au point de vue politique, on croyait avoir des raisons de penser que la Sardaigne allait abandonner le Simplon, au profit d'une nouvelle voie militaire par le Grand St-Bernard, ou à la suite de la correction de la route du Mont-Cenis, ce qui rendrait la route des Alpes bernoises inutile. Enfin, économiquement, on appréhendait la concurrence du Gothard, supérieur au tracé bernois en ce qu'il nécessite la traversée d'une seule chaîne alpine, au lieu de deux, ce qui renchérirait dans des proportions considérables le coût du transport des marchandises.

Préalablement au rapport officiel, le capitaine d'artillerie Immer, de Thoune, expert du gouvernement, avait publié une étude détaillée sur les passages des Alpes bernoises. La ventilation du tunnel de la Gemmi préoccupait vivement le capitaine Immer, mais il espérait suppléer au manque d'aération par des installations mécaniques, en l'espèce, des soufflets. Il conseilla encore au gouvernement de demander l'avis de l'Académie des mines de Freiberg, au sujet des installations du souterrain. Pour éviter le percement d'un aussi long tunnel routier, il attirait l'attention du gouvernement sur une route du Lötschberg.

La commission gouvernementale, dans son rapport, n'avait tenu aucun compte de l'éventualité de la construction d'une voie ferrée à travers les Alpes, pas plus, du reste, que de l'établissement de lignes de chemins de fer sur d'autres points du territoire bernois.

Ce nouveau sujet sera traité dans un deuxième article.

Prof. Dr F. VOLMAR

traduit par G. MÖCKLI.