

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:	26 (1955)
Heft:	1
Artikel:	Croix routière ou réseau routier actuel
Autor:	Fell, René
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-824916

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

LES INTÉRÊTS DU JURA

Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XXVI^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

No 1. Janvier 1955

SOMMAIRE :

Croix routière ou réseau routier actuel

Essais de destruction de broussailles avec les acides dichloro et trichlorophénoxyacétique sur pâturage

Chronique économique

Requête pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer dans le Jura bernois pour la période du 22 mai 1955 au 2 juin 1956

Croix routière ou réseau routier actuel

Le problème de la circulation suscite toujours de vives discussions en Suisse. Deux thèses s'affrontent.

Les uns estiment que le réseau routier actuel a fait ses preuves. Il répond à un besoin. Il suffit de le corriger, de l'adapter aux nécessités de notre époque. Les autres préconisent la construction de la Croix routière, soit de deux grandes autoroutes traversant le pays, de l'ouest à l'est et du nord au sud.

Un projet centenaire : la Croix ferroviaire

Le débat n'est pas nouveau.

Il y a cent ans, très exactement, la venue du chemin de fer posait le même problème au pays.

Par où les chemins de fer devaient-ils passer ? Les Bâlois, à la frontière, se préoccupaient, avant tout, de faire aboutir, chez eux, les lignes venant de France et d'Allemagne. Ils estimaient que, dans l'intérêt du commerce de transit, pour traverser la Suisse, des lignes directes rendraient plus de service que des lignes desservant les villes importantes du pays. Les Zurichois voyaient d'un mauvais œil la ligne du Gothard passer par Lucerne.

Deux tendances très nettes se dégageaient, l'une centralisatrice l'autre fédéraliste

Les centralisateurs, à la tête desquels se trouvait J.-J. Speiser de Bâle — ce n'est pas un hasard — répétaient qu'il fallait voir grand et loin. Ils demandaient qu'on remette la solution du problème ferroviaire à la Confédération, seule autorité capable de faire taire l'esprit fédéraliste étroit, mesquin, égoïste, seule à même de s'élever au-dessus des considérations et des intérêts régionaux et de travailler pour l'ave-

nir. Dans l'intérêt supérieur du pays, le Conseil fédéral devait donc imposer le tracé des grandes lignes du réseau ferroviaire suisse.

Les fédéralistes, dont Alfred Escher s'était fait le porte-parole, demandaient que *les cantons demeurent souverains en matière ferroviaire, car eux seuls, disaient-ils, connaissaient les véritables intérêts des diverses régions du pays.*

Nos autorités fédérales élaborèrent un projet de loi selon lequel la Confédération se réservait seule le droit d'accorder les concessions pour la construction de lignes de chemins de fer. L'ingénieur anglais, Robert Stephenson, fut chargé de déterminer quelles seraient les lignes dont l'établissement offrirait le plus d'avantages au pays, en tenant compte de la rentabilité du trafic interne et de transit et des intérêts de la défense nationale. L'expertise conclut ainsi : Olten devait devenir le centre d'une vaste croix dont les bras se dirigeaient au nord vers Bâle, au sud vers Lucerne, à l'est vers Baden et Zurich, à l'ouest vers Soleure. Les lignes étrangères se rejoignant à Bâle pouvaient être ainsi reliées à l'intérieur de la Suisse.

Les deux branches de la croix d'Olten, se dirigeant vers l'est et l'ouest, devaient former une grande ligne de transit reliant le lac de Constance au Léman en passant par Romanshorn, Winterthour, Zurich, Soleure, Lyss, Morat, Yverdon, Morges, Genève. Quelques lignes de raccordement devaient relier les villes importantes à ce réseau. C'est ainsi qu'une ligne partant de Berne devait rejoindre la transversale à Lyss. C'était la Croix ferroviaire.

A problèmes suisses, solutions suisses

La majorité de la commission du Conseil national se déclara favorable au principe de la centralisation. Au nom de la minorité, Alfred Escher s'exprima en ces termes : « *Nous autres, cantons de la Suisse orientale, nous nous trouvons quelque peu à l'écart et ne pouvons pas, comme les cantons de la Suisse centrale, nous envelopper dans le drapeau rouge et blanc du patriotisme.* »

En juillet 1852, le Conseil national, par 68 voix contre 22 écarta le projet centralisateur. Par 30 voix, le Conseil d'Etat prit la même décision. *Les cantons demeuraient donc les maîtres.*

Les gouvernements cantonaux se mirent à l'œuvre. En 12 ans, on construisit deux fois plus de kilomètres de lignes que le Conseil fédéral n'en avait projeté. Chaque région, chaque ville voulut la sienne. Et les plus nombreux obtinrent gain de cause. Saint-Gall n'accepta pas d'être isolée et se relia elle-même au réseau suisse lorsqu'on eut construit le tracé Winterthour-Romanshorn. La lutte que la ville de Fribourg dut mener pour n'être pas laissée à l'écart ne dura pas moins de dix ans !

Les bienfaits de la solution fédéraliste

Le réseau suisse a fait ses preuves en dépit des critiques qu'il est facile de lui adresser, aujourd'hui, où les circonstances ont changé. S'il n'a pas toujours constitué pour les bailleurs de fonds une excellente affaire, *il a rendu d'incalculables services à l'ensemble de l'éco-*

nomie suisse. C'est à ce réseau fédéraliste — il est permis de s'exprimer ainsi — que nous devons cette prospérité, ce miracle helvétique qui ne cesse de surprendre et d'émerveiller les étrangers. Ces lignes grandes et petites pénétrant partout, comme les veines du corps humain, ont apporté la vie dans les régions les plus excentriques du pays. Si on trouve, aujourd'hui, des industries prospères jusque dans les vallées les plus reculées, dans des coins de pays où l'on s'attendrait à ne rencontrer que des blocs de rochers, c'est à ce réseau ferroviaire qu'on le doit.

Pour se rendre compte des bienfaits de cette politique, il suffit de songer à ces pays, régis par un gouvernement central, où, ne s'embarrassant pas des revendications régionales, on sacrifie souvent d'un trait de plume, une région, une ville, mais où l'on déplore, aujourd'hui, le dépeuplement et l'appauvrissement général de contrées entières.

La configuration de notre sol nous dictait une politique ferroviaire adaptée à nos besoins. Les Suisses de 1852 l'ont senti et, quand vingt ans plus tard, une loi fédérale a pu être votée, l'essentiel était réalisé : le réseau était en place.

Aujourd'hui, on préconise la construction de la Croix routière. Ce n'est pas un hasard si les plus chauds partisans se trouvent à Bâle et à Genève. Ces deux villes — que la nouvelle route ne saurait éviter — ont des intérêts différents des nôtres ; elles ne perçoivent pas le problème suisse sous le même angle que nous.

La question n'a pas changé d'aspect. Après cent ans, les arguments demeurent les mêmes pour les mêmes raisons. Si le fédéralisme est demeuré si vivant chez nous, ce n'est pas seulement parce qu'il constitue un idéal politique, mais bien plus parce qu'il correspond et correspondra toujours à des réalités économiques très profondes.

Le rôle économique de la route

Il est indispensable de rappeler, en quelques mots, les considérations que nous avons développées longuement dans une brochure précédente. C'est une loi dont on ne connaît pas d'exception : *les villes qui ne sont touchées ni par la route nationale, ni par une voie de chemin de fer perdent toute importance économique.* La route comme le rail fixe la carte des peuplements, disent les économistes. La route, le rail attirent la vie, comme l'aimant la limaille. Les autorités communales savent que la publication d'un plan d'extension entraîne immédiatement la spéculation autour des terrains appelés à recevoir une route. Si la France dispute le tunnel du Mont-Blanc à la Suisse, si Genève s'y intéresse avec tant d'âpreté, n'est-ce pas parce que chacun sait le rôle économique capital que la route joue dans la vie d'un pays ?

Capot-Ray qui s'est penché sur ces problèmes rapporte que « l'ouverture à l'ouest de Londres d'une nouvelle route destinée à faciliter l'exode hebdomadaire des habitants, y a entraîné l'apparition d'une cinquantaine d'usines en dix ans ».

Est-il besoin, une fois encore, de citer le regroupement profond que la construction des lignes de chemins de fer a opéré dans tous les pays le siècle dernier ? Aux Etats-Unis, les spéculateurs ont même

souvent commencé par construire une voie de chemin de fer pour susciter la naissance d'une ville.

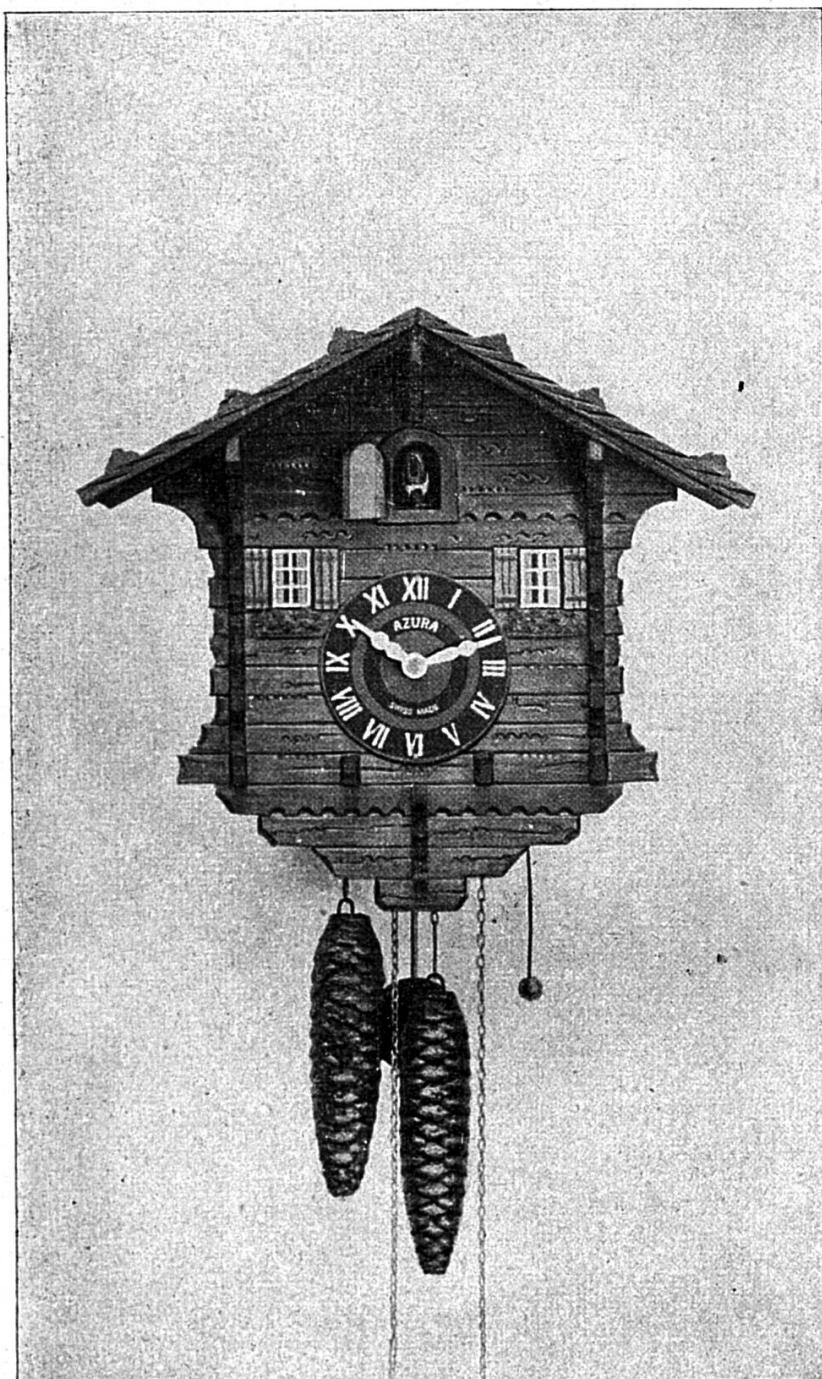
Ne nous emballons pas

Les partisans de la Croix routière se recrutent avant tout dans le milieu des spécialistes. Les uns ont vécu en Amérique où les conditions sont toutes différentes des nôtres et ne ressembleront jamais aux nôtres. Rentrés en Suisse, dans un pays où les villes et les villages se touchent, ils éprouvent, on le comprend, un sentiment d'étouffement et ils n'ont qu'un rêve : pouvoir aller droit devant eux. D'autres se recrutent dans la catégorie bien connue de ces gens qui, dès qu'on fait une découverte, s'en vont clamant que celle-ci va révolutionner le monde et bouleverser complètement toutes les notions acquises. Ils oublient que la plaie de la circulation est vieille comme le monde et que les problèmes qu'elle pose ne sont pas nouveaux.

Que l'apparition de l'auto ne soit pas une bagatelle, chacun en conviendra ; mais, quant à croire qu'elle marque un tournant dans l'histoire de notre civilisation, on se leurre. Les autos ne se multiplieront pas quasi indéfiniment. Si c'était le cas, des autoroutes de 50 m. de large n'apporteraient qu'un remède illusoire. Le nombre des propriétaires d'auto doublera, triplera même. Tout le monde l'admet. Mais, ce phénomène sera accompagné de progrès techniques, et surtout d'un certain tassement. Et le jour n'est peut-être pas éloigné où l'on aura atteint un point de saturation. Car tout le monde ne circulera jamais en même temps, sauf à deux ou trois grandes occasions — et à ce moment-là, la plus belle autostrade sera toujours magnifiquement embouteillée. (D'ailleurs, une croix routière absorberait, attirerait, concentrerait vers elle un tel volume de circulation qu'elle s'étranglerait rapidement elle-même !)

Lorsque la fièvre de l'auto qui sévit encore chez un grand nombre sera tombée — on se rassasie de tout, même de l'auto ! — lorsque ce nouveau véhicule ne sera plus considéré, comme il l'est encore chez beaucoup, tel le signe extérieur d'une certaine ascension sociale — les goûts et les modes évoluent si rapidement ! — lorsque, surtout, on aura appris à mieux calculer, à mieux mesurer, peser les avantages et les inconvénients, le coût des différents moyens de transport, on utilisera certainement l'auto plus rationnellement. La location de voitures se répand lentement. Comme nous l'avons dit, les chemins de fer, les transports en commun de nos villes, évoluent, se perfectionnent, s'adaptent. L'avion et l'hélicoptère n'ont pas dit leur dernier mot. Pour comprendre combien il est téméraire de faire des prédictions à trop longues échéances, il suffit de penser à la révolution que l'apparition des scooters a produite sur nos routes, bousculant tous les projets des spécialistes. L'éducation des usagers de la route, des piétons, des cyclistes offre, elle aussi, encore de nombreuses possibilités. En résumé, si on peut s'attendre à un très gros accroissement du nombre des véhicules, on doit admettre que cet accroissement trouvera une limite, qu'il sera neutralisé par un usage plus rationnel de l'auto et par des mesures qu'il nous est impossible de prévoir aujourd'hui.

Le coucou du Jura



PRODUIT *Azura*

Célestin Konrad, Moutier

593

TAVANIT

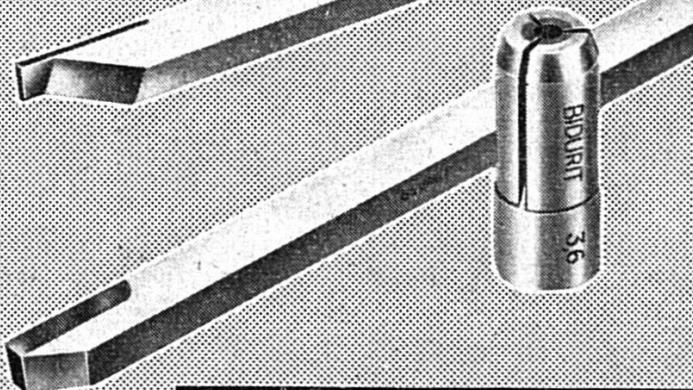
Panneau plastique en bois contreplaqué

Fabrique de panneaux forts et bois croisé S.A., Tavannes

BIDURIT

le métal dur à grand rendement

Outils de décolletage, canons fixes et réglables



TRÉFILERIES RÉUNIES S.A. BIENNE

Téléphone (032) 2 74 11

Le devoir des villes et des villages

Les routes et les régions qu'elles traversent forment un tout. Pas plus qu'on ne peut concevoir la route sans la ville et le village, on ne peut concevoir la ville et le village sans la route. Celui qui envisage la vie de l'une doit penser à l'autre. Sinon, il agit comme le médecin spécialiste qui soigne un organe fatigué sans s'occuper du reste du corps.

Les routes doivent traverser les localités, avons-nous dit dans notre brochure précédente. Peut-être aurions-nous pu formuler notre pensée d'une façon plus précise : les routes doivent toucher les localités.

Il ne s'agit pas d'embouteiller les localités. Celles-ci ont un devoir élémentaire de politesse envers leurs hôtes, celui de faciliter autant que possible le passage. Il y va de leur prestige et de leur intérêt. Le jour où la circulation n'est plus qu'une bousculade, ce jour-là, personne n'y trouve son compte ; au lieu d'être un flot nourricier, elle devient une calamité, dont le commerce de détail n'est pas le dernier à pâtir. Là où la situation l'exige impérieusement, il faut détourner la circulation — des poids lourds, du moins — et établir des sens uniques. En cas de nécessité, les autorités ne doivent pas hésiter à démolir quelques maisons, ainsi que nos ancêtres nous en ont montré le chemin.

L'automobiliste, en effet, a droit à une route moderne et spacieuse. L'auto a ouvert un nouveau chapitre dans l'histoire de la civilisation. Elle a trouvé la route poussiéreuse et cahoteuse des diligences. Il est légitime qu'elle aspire à posséder la voie qui lui convient et qui lui revient. *Si la tâche n'est pas facile, n'oublions pas que les inventions ne restent jamais seules et que la technique moderne met à notre disposition des moyens qui sont à la mesure des difficultés nouvelles.*

Conclusions

Nul n'a le droit de laisser à l'écart de la grande circulation une région prospère et un canton tout entier. Il est des intérêts économiques qui dépassent les intérêts d'un groupe de spécialistes.

Détourner le courant routier, c'est, ni plus ni moins, désaxer une économie qui a près de cent ans derrière elle. D'autre part, répétons-le, le pittoresque touristique est un produit national. C'est à peu près notre unique matière première avec la houille blanche. En venant chez nous, *le touriste ne demande pas à trouver des autoroutes évitant les villages et les villes*, pas plus qu'il ne demande à manger la cuisine de chez lui. L'étranger vient chercher chez nous un dépaysement bien-faisant, *il aime la Suisse précisément parce qu'elle ne ressemble pas à son pays*, parce qu'il trouve charmant que les localités se touchent, parce que tout est chez nous à la mesure de l'homme.

C'est à nos autorités politiques, à nos parlements que reviennent le droit et le devoir de trancher les grands problèmes que pose la circulation, eux qui ont la garde des intérêts généraux du pays et qui ont une vue d'ensemble sur les problèmes économiques. Un peuple qui

vit, construit pour son avenir. Mais construire n'est pas dresser des plans utopiques, c'est agir avec audace et sagesse, avec intelligence et prévoyance, *en respectant les enseignements du passé.*

René FELL

Essais de destruction de broussailles avec les acides dichloro et trichlorophénoxyacétique sur pâturage

Dans le Jura, le pâturage occupe environ un tiers de la surface productive agricole. Le succès en élevage du bétail dépend essentiellement du pâturage. La petite propriété, généralement dépourvue de pâturage, ne peut subsister que si elle dispose de droits d'estivage sur les pâturages communaux. Or ces derniers sont souvent surchargés et mal entretenus. Il en résulte un manque à gagner pour l'agriculture dont les petits paysans sont les premières victimes.

Contrairement au régime dirigé institué pour la protection et l'exploitation des forêts, l'entretien des pâturages est abandonné au gré et à l'humeur des assemblées communales ou bourgeoisales. L'intérêt de l'agriculture n'y est pas toujours défendu. La forêt connaît, depuis la guerre, une ère de prospérité enviable. La comparaison des comptes forestiers avec ceux de l'exploitation des pâturages rend de plus en plus difficile la défense des intérêts des éleveurs.

Les pâturages jurassiens sont très souvent envahis ou menacés d'envahissement par des buissons d'espèces très variées. Les régions basses sont les plus atteintes. Il s'agit en particulier des pâturages situés :

- dans le Clos du Doubs
- sur le Mont Terri, essentiellement au droit
- dans la Vallée, de Sceut à Montsevelier
- dans la région de Vermes-Elay
- dans la Vallée de la Birse en aval de Moutier jusqu'à Blauen
- dans la Vallée de la Suze de St-Imier jusqu'à Romont.

On peut en attribuer les raisons aux 3 facteurs suivants :

- 1) nature superficielle du sol (terrain séchard),
- 2) terrain appauvri par une exploitation irrationnelle,
- 3) la proximité de la forêt (réensemencement naturel).

Durant la guerre, certains de ces biens-fonds ont été défrichés conformément à un plan d'extension de culture industrielle. Depuis lors ils ont été délaissés et quelques-uns donnent déjà l'aspect d'un retour prochain à la forêt.

L'essartage est un travail coûteux et qu'il faut sans cesse recommencer. La main-d'œuvre est rare, surtout pour ce genre de travail. Les communes de Soyhières et de Sonceboz, entre autres, ont dû consentir des sacrifices financiers considérables pour sauvegarder leurs pâturages.