

<b>Zeitschrift:</b>	Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
<b>Herausgeber:</b>	Association pour la défense des intérêts du Jura
<b>Band:</b>	35 (1964)
<b>Heft:</b>	6
<b>Artikel:</b>	Tunnels routiers transalpins de l'Oberland, vus du Jura par un profane
<b>Autor:</b>	Krähenbühl, Ch.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-825366">https://doi.org/10.5169/seals-825366</a>

### 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>**

*tive à l'intégration du groupe BLS au réseau CFF, c'est au peuple suisse qu'il appartiendrait de se prononcer.*

*Quant à la situation, vue sous l'angle des dispositions et du droit cantonal, elle se présente comme suit. Toutes les entreprises de chemin de fer (BLS, BN, GBS, SEZ) englobées dans le groupe BLS sont des sociétés anonymes dont le canton de Berne possède la majeure partie des actions à moins qu'il n'en soit l'actionnaire principal. Le canton de Berne détient 43 % des votes aux assemblées du BLS et 50 à 70 % à celles des autres sociétés.*

*La Confédération et le canton de Berne sont, à titre de prêteurs, créanciers du BLS pour un montant global de quelque 87 millions de francs. Ces prêts sont productifs d'un intérêt annuel de 3 %. Sous réserve de l'article 2 précité de la loi fédérale sur les chemins de fer du 23 juin 1944, le Grand Conseil serait compétent pour prononcer la cession du groupe BLS à la Confédération. Une consultation populaire est d'autant moins nécessaire que l'intégration n'entraînerait aucune dépense du canton, mais lui procurerait, au contraire, un bénéfice.*

*Ce n'est donc que dans le cas d'un référendum fédéral que les citoyens du canton auraient à voter.*

*Au Grand Conseil, M. Huber a signalé aussi que le problème de l'augmentation de la capacité de transport sur nos grandes lignes internationales nord-sud faisait l'objet d'une étude extrêmement complète de la part d'une commission fédérale nommée par le Conseil fédéral.*

*Avant de se prononcer avec précision au sujet du futur aménagement de la ligne, il convient d'attendre les conclusions de ladite commission. Parfaitement consciente que ces problèmes sont avant tout des problèmes d'ordre national, l'ADIJ estime, avec M. Huber, qu'il incombe à la Confédération d'aider à les résoudre.*

*ADIJ.*

## **Tunnels routiers transalpins de l'Oberland, vus du Jura par un profane**

La campagne énergique menée par l'ADIJ pour la mise en valeur de la voie ferrée Delle et Bâle-Delémont-Berne-Lötschberg-Italie aboutira tôt ou tard à une solution positive. Les multiples raisons militant en faveur de l'utilisation de cette ligne, en fonction du tunnel transalpin du Lötschberg, sont si simples, vraies, logiques et convaincantes qu'il paraît impossible qu'elles ne soient pas prises en considération.

Aussi mon propos n'est-il pas de me mêler à la controverse.

Parallèlement, n'y a-t-il pas lieu de se demander quelle est la situation du Jura face à la construction de tunnels routiers reliant Berne et le Valais ?

**LONGINES**  
appartient depuis  
bientôt un siècle  
à l'élite des  
fabriques suisses  
d'horlogerie et  
prouve chaque jour  
ses traditions de  
qualité et de  
précision.

La montre  
**LONGINES** jouit  
d'un rayonnement  
inégalé dans  
150 pays, justifiant  
pleinement  
l'appellation des  
Anglo-Saxons...

THE WORLD'S  
MOST HONOURED  
WATCH

**LONGINES**

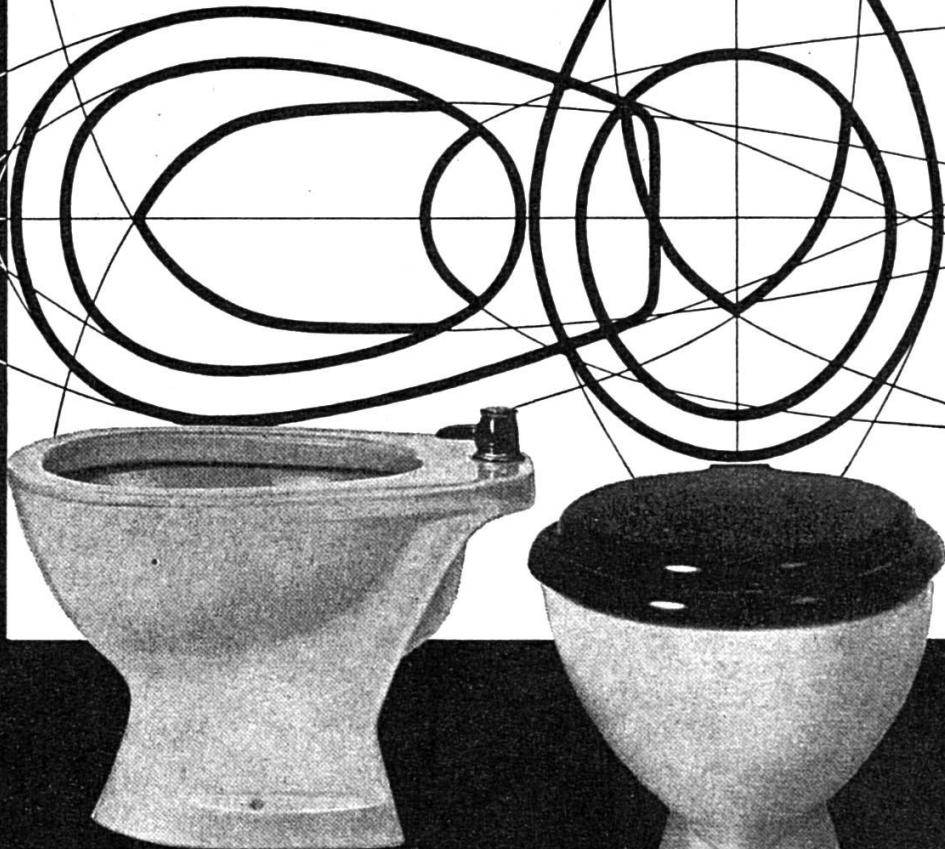


Réf. 7337 Boîtier forme tonneau;  
or 18 ct. Lunette lapidée,  
décor tuscanisé.

Réf. 3508 Flagship ★★★ Automatic,  
calendrier, De Luxe; or 18 ct. cadran  
or massif avec brillants.

Réf. 7368 Boîtier carré, avec cadre  
ajouré; or 18 ct.

# Laufon



## Nos produits :

**Appareils sanitaires**  
en porcelaine vitrifiée  
et en grès

**Carreaux en faïence  
émaillée**  
blanc, crème et en couleurs

**Carreaux de grès  
cérame**

**Mosaïque de grès  
cérame**

**Tuiles et briques**

**Porcelaine  
électrotechnique**

L'esthétique de notre époque n'est plus celle d'autrefois; c'est le but, la fonction qui détermine la forme. En partant de ce point de vue, nous avons mis au point un nouveau type de cuvette WC et de bidet, les modèles Jura et Ouchy. L'ordonnance judicieuse des formes correspond en tout point à la fonction hygiénique que doivent remplir ces appareils sanitaires. Sans oublier la qualité renommée de la porcelaine vitrifiée de Laufon, qu'elle soit en blanc éclatant ou en délicats coloris pastel. La salle d'eau doit être de notre temps: Laufon y contribue par ses cuvettes WC, bidets, lavabos, carreaux de revêtement en faïence, carreaux de grès cérame et mosaïque de grès. Laufon: une esthétique moderne adaptée aux nécessités de l'hygiène. Vente par les grossistes sanitaires.



**SA pour l'Industrie Céramique Laufon  
Tuilerie Mécanique de Laufon SA**

# LOSINGER + CO. S.A.

Entreprise de travaux publics

DELÉMONT

Téléphone (066) 2 12 43

Travaux de route

Revêtements bitumineux  
et traitements superficiels  
à l'émulsion de bitume

TAPISABLE pour reprofilage  
d'anciennes routes

Pavages - Asphaltages

Travaux d'isolation

Béton armé



1196



Entre amis  
une bonne  
Bière

1198

si douce...  
la plus fumée  
de l'année



F. J. Burrus Boncourt

1200

## REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone (032) 4 44 22

24, rue Gottstatt



Ponts et chaussées  
Voies ferrées  
Revêtements de routes  
Bâtiments industriels

1213

Jusqu'à ces derniers temps, le problème n'a été envisagé que sur le plan régional, intercantonal. Dernièrement, un ingénieur oberlandais préconisait un tunnel routier de 26 km.(!) sous le Breithorn pour relier notre canton au Simplon par Stechelberg et Naters. En revanche, le tunnel routier, retenu par la commission des routes à construire, n'a qu'un intérêt purement local. Or, en raison de l'augmentation exagérée de la circulation automobile, le tunnel à travers les Alpes berninoises doit être examiné au point de vue international, au même degré que la voie ferrée a été conçue sur ce plan.

Une fois ce premier point admis, le second, tout aussi important et qui est la raison d'être d'un tunnel transalpin, est qu'il soit praticable toute l'année.

Ensuite, il faut que les voies d'accès au tunnel ne soient pas trop longues et que les conditions d'enneigement ne soient pas désastreuses pour les finances. Il est vrai que le nouveau système, adopté sur la route de Bourg-Saint-Pierre à l'entrée du tunnel du Grand-Saint-Bernard, rend cette face du problème moins épineuse.

Enfin, il faut que l'automobiliste puisse passer le tunnel par ses propres moyens et non à l'aide d'un système de traction ou de transport. Ce dernier genre existe déjà, ce sont les transports par voie ferrée. Ceci est tellement vrai que le principe vient d'être appliqué dans le choix que la Commission d'étude pour le tunnel du Gothard a fait récemment. Aussi, le tunnel sous le Breithorn, où il est prévu de *transporter* les voitures automobiles à travers les Alpes, à cause de l'impossibilité (provisoire) d'évacuer les gaz délétères sur une telle distance, n'a guère de chance d'aboutir.

Une fois ces jalons posés, on peut se demander quelle compétence peut avoir un profane pour faire une proposition. Je crois, au contraire, que c'est aussi à l'homme de la rue à donner l'opinion de ceux qui ne sont embarrassés ni d'objections techniques, ni d'intérêt professionnel, ni de considérations politiques. Et, le fait que le Jura est éloigné des Alpes, donc en dehors des compétitions locales et régionales, donne certes plus d'objectivité à la controverse.

D'autre part, et ceci est à l'origine de mon intervention : durant la dernière guerre mondiale, avant que la nécessité de créer un moyen de traverser les Alpes en hiver soit devenue impérieuse, j'avais été amené à étudier ce problème dans les circonstances que voici :

Pendant que le réduit national était en voie de réalisation, les bruits avaient couru qu'en cas d'invasion de notre pays par le nord, la population civile serait évacuée, en partie du moins, au sud du réduit. En qualité d'officier du service de santé, je me suis immédiatement posé la question de savoir de quelles voies d'évacuation nous disposions. A titre purement personnel, je me mis à l'étude en prenant, *ipso facto*, le Valais comme but extrême de l'évacuation.

Deux lignes de chemin de fer entrent en ligne de compte, dans la mesure où elles ne seraient pas accaparées par la défense nationale. Or, on sait combien, dans de telles conjonctures (invasion), les besoins de l'armée sont accrus. Admettons toutefois que la ligne du Lœtschberg et celle de Lausanne (Chexbres) par la trouée de Saint-Maurice seraient théoriquement en état d'absorber un certain pourcentage des trans-

plantés. Il reste à voir si le système routier est en mesure de canaliser les colonnes d'autos. Hélas, la situation est catastrophique ! Deux seules routes s'offrent aux transports motorisés, l'une passant par la trouée de Saint-Maurice, l'autre par le Grimsel. Sur 100 km. de front, aucune autre possibilité de gagner le sud avec un véhicule. Et, circonstance aggravante, le Grimsel est bloqué par les neiges huit mois sur douze. Ainsi, durant huit mois, seule la route de Saint-Maurice resterait disponible. En disant « disponible », on est en droit de se demander à quel point elle le serait, compte tenu des besoins de la défense nationale.

Alors ?

Alors il faut prévoir autre chose, créer un nouveau passage praticable toute l'année à travers les Alpes. En dehors d'un tunnel transalpin, rien n'existe.

Devant une nécessité aussi aveuglante, on prend alors la carte géographique de l'Oberland au cinquante millième. Un examen attentif montre rapidement les endroits propices à de telles entreprises. Nos ancêtres les ont déjà marqués en y établissant leurs passages par les cols les moins élevés : Sanetsch, Rawyl, Gemmi.

J'avais plus particulièrement retenu le Rawyl, parce qu'à altitude égale, le tunnel est le plus court. Car, dans les circonstances où nous nous trouvions, la durée de la construction était un élément primordial.

Pendant cette étude, en Europe, la situation se modifiait, au point que le danger d'invasion semblait s'éloigner. L'évacuation n'était plus envisagée. Mon projet alla dormir dans mes cartons...

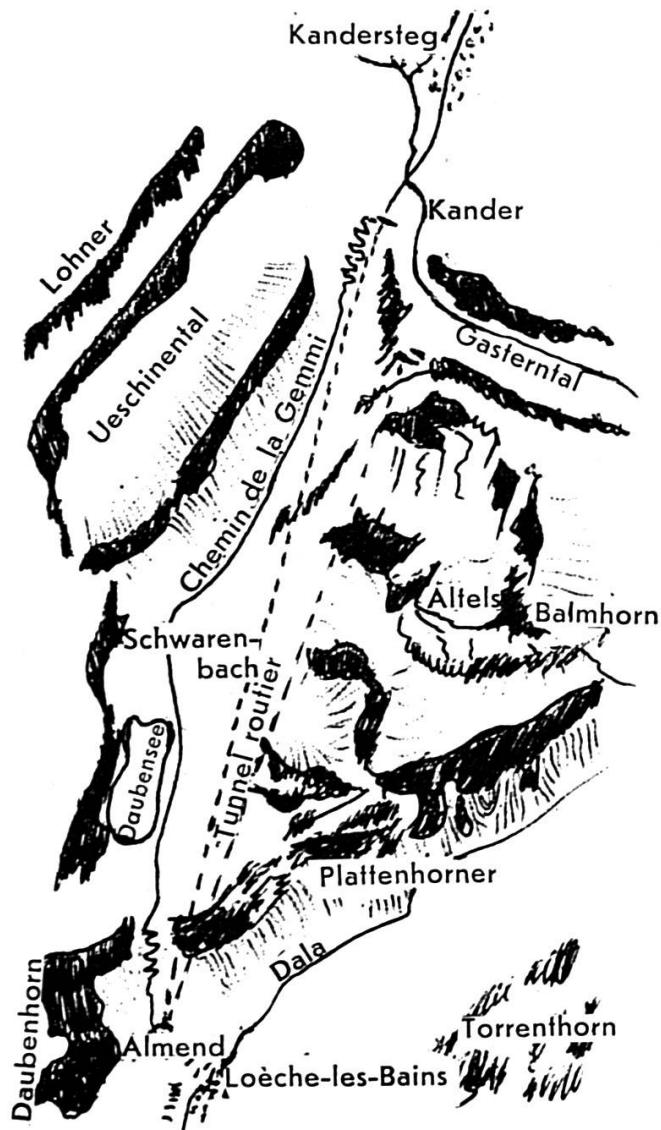
En 1947, des ingénieurs de Martigny publiaient dans *Touring* un projet de route avec tunnel à travers le Rawyl. Il fut suivi de divers commentaires, puis d'autres projets venant d'autres sources. C'est alors que je repris mes notes et, en 1951, elles parurent dans *Touring* également.

L'idée de créer une route à travers les Alpes suscitait tant d'intérêt que les projets pleuvaient de toutes parts, et pour toutes les régions de montagnes. Ainsi, le problème me parut de plus en plus vaste et le tunnel hâtif et régional perdit de l'intérêt à mes yeux au bénéfice d'une solution placée sur le plan international.

Ce fut l'objet d'un article sur un tunnel routier sous la Gemmi publié dans *Touring* du 22 janvier 1953. Le 26 février de la même année paraissait le corollaire du premier article, une étude sur un tunnel sous le Simplon. Après la parution de cet article, un conseiller fédéral, originaire de Simplon-Village, et un conseiller national de Brigue eurent l'amabilité de me dire l'intérêt qu'ils avaient pris à mon étude.

Quant au tunnel routier sous la Gemmi, voyons les motifs qui ont motivé ce choix :

Le premier et le plus important intéresse le Jura. Le point de la route du Simplon le plus rapproché de Bienne (considéré comme pied du Jura) est Souste, à l'est de Sierre et immédiatement au sud de Loèche-Ville. Or, la ligne droite, reliant Bienne et Souste, passe assez exactement par Berne, Thoune et... la Gemmi.



Croquis du passage de la Gemmi

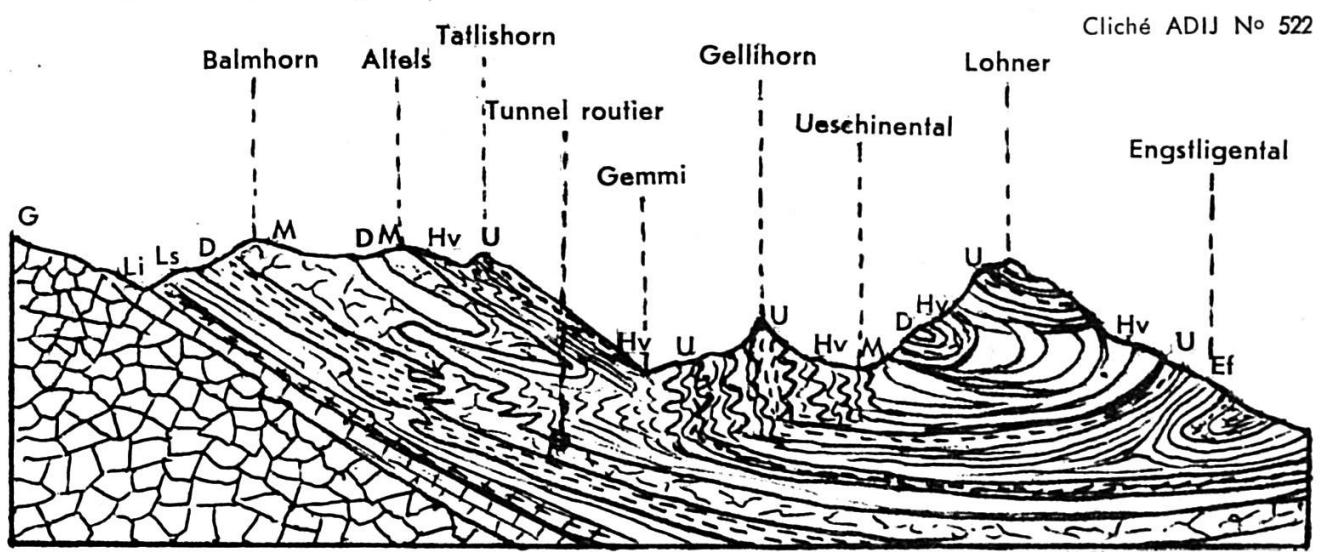
Deuxième raison : il se trouve que nulle part ailleurs les routes existantes n'arrivent aussi immédiatement à proximité des deux extrémités d'un tunnel, comme si elles avaient été prévues à cet usage. A Kandersteg, la grand-rue s'arrête au pied de la paroi de la Gemmi, à 1200 m. d'altitude. A Loèche-les-Bains, le tunnel débouchant sur l'Almend, à 1500 m. d'altitude, il n'y aurait plus que 500 m. à parcourir pour rallier la route de Loèche-Ville. Pour éviter la station thermale, on pourrait la contourner par l'ouest et rejoindre la grand-route plus au sud, à l'endroit où elle traverse la Dala. Du même coup, un nouveau pont sur la rivière serait supprimé. La longueur de la route projetée serait de 10,2 km. en tunnel et de 1,5 km. à ciel ouvert, soit un total de 11,7 km. Dans le tunnel, l'inclinaison de la route serait de 3,5 %.

J'avais écarté le projet faisant partir le tunnel du Gasterntal en raison des conditions hivernales très sévères. Depuis que les Valaisans

ont élégamment résolu le problème de la protection contre la neige sur la route du Saint-Bernard, cette objection tombe. Le tunnel routier partant du Gasterntal aurait 2,2 km. de moins, en pénétrant dans la montagne à la cote 1380. En commençant à s'élever au sud-est de Kandersteg, la route aurait à vaincre les falaises de la Schlucht et rejoindrait le tracé du chemin du Gasterntal au niveau du pont sur la Kander. De là, en direction sud, elle gagnerait le point 1380 qui n'est plus distant de Loèche que de 8 km.

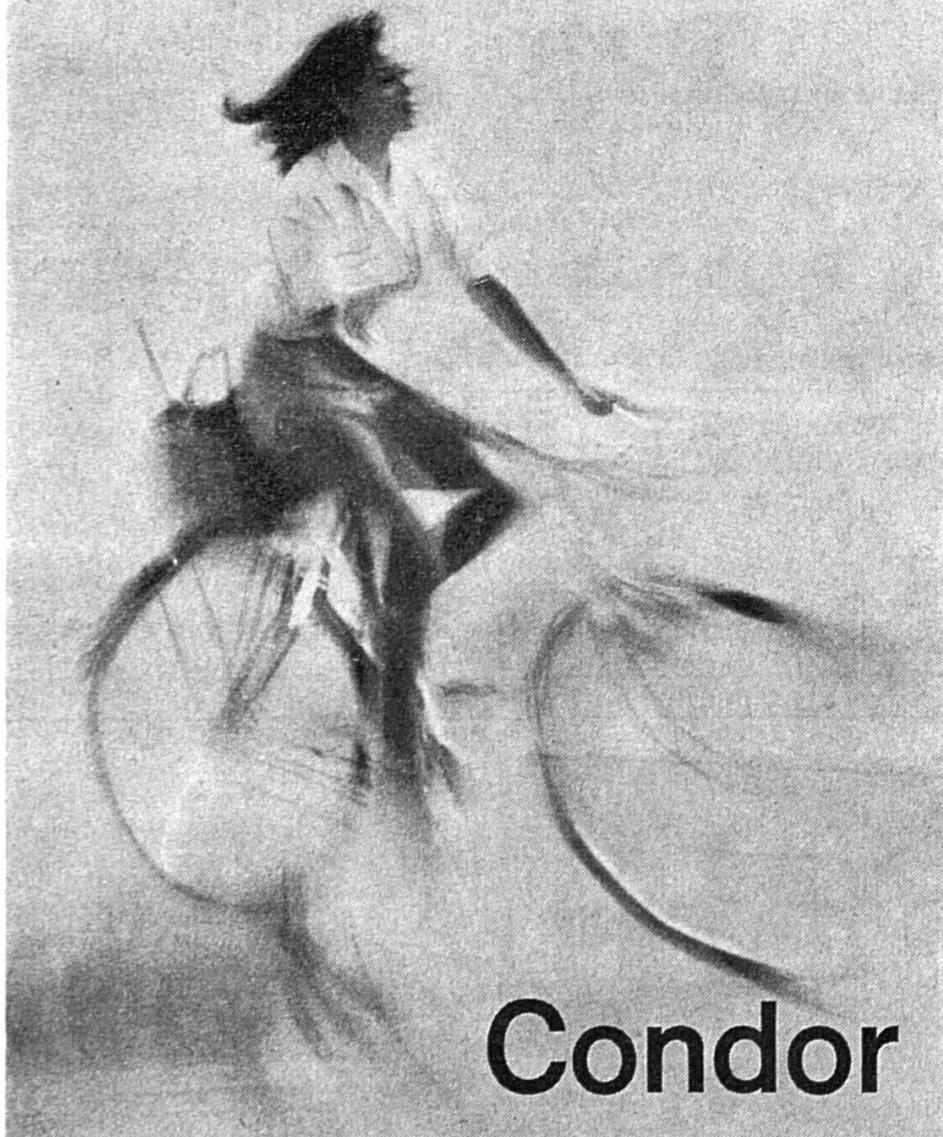
Un dernier avantage en faveur de la Gemmi : la route de Spiez à Kandersteg a deux lacets en dessus de Spiez et quelques autres au sud du lac Bleu. Entre deux, les contours sont peu nombreux. En revanche, la route de Thoune à la base du Rawyl est réputée pour le nombre invraisemblable des contours. Elle suit assez fidèlement et de tout près le cours de la Simme, de sorte que, éclaboussée ou tout au moins rendue humide par la vapeur que dégagent les flots, elle est souvent glissante. La route du Kandertal est partout assez éloignée de la rivière pour ne pas présenter ces inconvénients. Quant aux lacets du Bühl, au sud du lac Bleu, leur menace hivernale serait facilement neutralisée par la construction de protections semblables à celles de la route du Grand-Saint-Bernard.

Actuellement, le tunnel sous la Gemmi présente encore un intérêt accru. En effet, grâce à des soutiens arrivés de divers côtés, la Ligue pour la lutte contre le rhumatisme a construit un hôpital moderne à Loèche-les-Bains. Or, lecteur, voulez-vous essayer de vous mettre un instant dans la peau d'une personne à qui incombe le devoir de conduire un rhumatisant souffrant des jambes à Loèche ? Puisque les changements de train sont une torture pour ce genre de malades, tout naturellement, vous choisirez le transport en auto. Bien. Vous étudierez votre carte routière et vous serez vite persuadé que pour nous, Cisalpins, le chemin est bien long : pauvre malade ! Si au moins on pouvait passer par la Gemmi !



Profil géologique à travers la Gemmi  
 Ef. Eocène et flysch. U. Urgonian. Hv. Hauterivien et Valangien. M. Malm: D. Dogger.  
 Ls Lias sup. Li. Lias Inf. Tr. Trias. G. Granit de Gasteren

Joie et santé



**Condor**

Renseignements et prospectus par

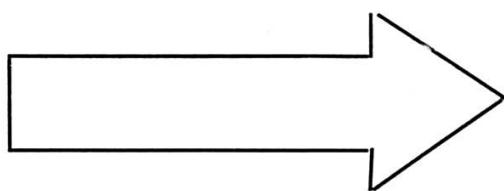
**Condor S.A., Courfaivre**

Tél. (066) 3 71 71

1204

# **Les Fabriques de Balanciers Réunies S. A.**

à Biel et leurs succursales dans le Jura bernois



**Saignelégier  
Saint-Imier  
Evilard  
Biel**

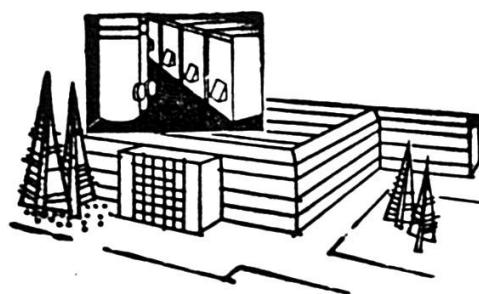
vous fournissent toute la gamme de balanciers

1214



Chauffage central  
Application de la chaleur  
à tout usage  
Chauffage par rayonnement  
Chauffage au mazout  
Climatisation  
Installations sanitaires

— — — — —  
BIENNE	DELEMONT
TRAMELAN	PORRENTRUY
SAINT-IMIER	MALLERAY
— — — — —



1215

Voyons ensemble le gain de kilomètres et de temps, donc d'argent, que l'on réalisera dès l'instant où les Alpes seraient percées :

	Par Martigny km.	Par la Gemmi km.	Gain km.
Distance de Bienne à Loèche-les-Bains	215	105	110
Distance de Berne à Loèche-les-Bains	200	73	127
Distance de Thoune à Loèche-les-Bains	188	45	143
et si le col du Pillon est fermé . . .	216	45	171

Ce langage des chiffres n'est pas négligeable, mais les considérations qui s'en dégagent ne jouent pas seulement sur le plan régional. Elles s'appliquent également sur le plan du tourisme international, lorsque, venant de France ou d'Allemagne par le Jura, on veut gagner l'Italie par le Simplon. Dans ce cas particulier, le détour par le Rawyl ne se justifie plus du tout.

Quelques objections ont été formulées contre le tunnel routier de la Gemmi. La première est la proximité de la ligne de chemin de fer du Lœtschberg et celle du régional Souste-Loèche-les-Bains. Or, que le tunnel soit à la Gemmi ou plus à l'ouest, au Rawyl, cela n'influencera nullement les automobilistes à prendre le train, plutôt que leur voiture. D'ailleurs, les statistiques viennent de prouver que, en dépit de l'accroissement formidable de la circulation automobile, les clients des chemins de fer ont augmenté. Cela signifie que l'auto ne nuit pas autant que l'on pourrait le croire à la prospérité des CFF. J'en trouve la preuve dans la décision que vient de prendre la Commission d'étude des tunnels routiers sous le Gothard, adoptant le tunnel qui justement commence et aboutit aux mêmes localités que le tunnel de la voie ferrée.

Une autre objection est celle qui évoque la possibilité que le tunnel draine l'eau du Daubensee. La coupe géologique du Dr Schardt (voir schéma), passant à travers la Gemmi, montre que la roche hauteurivienne sur laquelle repose le lac est composée de strates, quelque peu brouillées à cet endroit, inclinées légèrement vers l'ouest. Or, le tunnel se situe, au fil à plomb, à plus d'un kilomètre à l'est du lac, et 900 mètres en dessous de son niveau, ce qui rend toute infiltration provenant du lac assez improbable. D'ailleurs, pour donner toute garantie, rien ne s'opposerait à ce que l'on donne au tracé du tunnel une petite incurvation vers l'est. D'autre part, la roche de Hautevive ne jouit pas d'une mauvaise renommée, chez les constructeurs de tunnels.

L'objection qui exprime des craintes au sujet d'une dérivation éventuelle des eaux thermales ne paraît pas fondée non plus. Si mes renseignements sont exacts, la majeure partie des eaux chaudes surgit de l'autre côté de la Dala, sur le versant nord-ouest du Torrenthorn. Il semble donc que le débit des sources thermales ne serait pas affecté. Si, de surcroît, de l'eau chaude surgissait dans le tunnel, elle pourrait être captée à l'usage de la station thermale.

En avançant que le Jura est trop éloigné des Alpes pour prendre intérêt à la construction de tunnels transalpins, j'oppose les chiffres du tableau et rien de ce qui intéresse le canton ne doit nous rester étranger. D'autre part, toute construction à laquelle le canton est intéressé concerne le contribuable. C'est ce qui l'autorise à avoir une opinion et à l'exprimer.

Dr Ch. KRÄHENBÜHL