

VISION SEELAND

CONTENU

ARCHITECTES VISIONNAIRES	2
Les architectes des corrections jusqu'en 1839.....	2
Les architectes de la première correction des eaux du Jura de 1868 à 1891.....	4
Les architectes de la deuxième correction des eaux du Jura.....	6
VISIONS INDUSTRIELLES	8
La raffinerie de pétrole de Cressier	8
Usine chimique à Galmiz.....	9
Swatchmobil.....	9
VISIONS URBANISTIQUES	11
Henripolis	11
International World Centre	12
Une cité exemplaire au lieu de l'Exposition nationale.....	12
Le développement de la ville de Bienne.....	13
VISIONS TRANSPORTS.....	14
Canal d'Enteroches.....	14
Le canal transhelvétique	15
La tangente seelandaise	16
L'aéroport du Grand Marais.....	16
Le chemin de fer flottant.....	17

VISION SEELAND

Grands projets dans le Grand Marais

La première correction des eaux du Jura a transformé les terres marécageuses et fréquemment inondées de la région des Trois-Lacs en un immense terrain agricole: aujourd'hui, le Grand Marais est considéré comme le jardin potager de la Suisse.

Mais il aurait pu en être autrement: depuis le 17^e siècle, la région n'a cessé d'inspirer les visionnaires. Plus d'un y a vu le site idéal pour réaliser son projet d'avenir. Certains se sont imaginé une cité modèle, voire la ville idéale, d'autres rêvaient d'installations industrielles ou de nouvelles routes. La plupart des projets ont été enterrés. Mais que se serait-il passé si l'une ou l'autre des visions présentées dans cette exposition s'était réalisée? A quoi ressemblerait le Grand Marais aujourd'hui?

ARCHITECTES VISIONNAIRES

La croissance de la population en Suisse - passée de 1,3 million de personnes vers 1700 à 3,3 millions en 1900 – entraîne la colonisation de nouvelles zones, régions de plaine et terrains alluviaux en tête. Les crues menacent de plus en plus d'hommes et de biens. Pour les protéger des inondations, les autorités entreprennent, à partir du 18^e siècle, de corriger certains cours d'eau. Parmi les premiers grands projets, on compte la correction de la Kander (1711–1714), la correction de la Linth (1807–1816) ou la correction du Rhin alpin (1860–1900). Des pionniers de l'hydraulique se mettent également à la recherche de solutions adaptées aux eaux du pied du Jura et aux marécages du Seeland.

Les architectes des corrections jusqu'en 1839

On retrouve des traces des inondations, qui sèment maladies et famine dans le Seeland, dans des documents à partir du 15^e siècle. Le gouvernement bernois attend pourtant le 18^e siècle avant d'engager des experts censés maîtriser les eaux impétueuses de l'Aar et de la Thielle. Certaines idées, comme celle de dévier l'Aar dans le lac de Biemme, sont alors écartées. D'autres sont réalisées en vain, à l'instar du creusement de la Thielle afin de réduire le niveau du lac. Malgré tout, les plans de ces pionniers serviront de jalons pour la première correction des eaux du Jura. Leurs auteurs méritent qu'on les présente brièvement. La plupart d'entre eux sont des ingénieurs militaires, l'armée étant alors responsable de la construction des routes, ponts et autres canaux.

- **Samuel Bodmer**
≈ 25.12.1652 Berne (date de baptême), † 3.10.1724 Oberburg. Lieutenant d'artillerie bernois, nommé arpenteur-géomètre bernois vers 1700. De 1706 à 1717, il mesure les frontières cantonales et dirige la correction de la Kander de 1712 à 1714.
- **Benjamin Anton Tillier**
* 1709, † 1759. Major d'artillerie bernois, il ordonne le déblaiement du lit de la Thielle à Nidau et la démolition des seuils fluviaux près de Brügg. En 1758, les travaux sont finis mais ne produisent aucun effet.
- **Pierre Joseph de Rivaz**
* 29.3.1711 St-Gingolph (VS), † 6.8.1772 Moutiers (Savoie). En 1760, il est chargé d'assécher les marais du Seeland et de la plaine du Rhône près de Riddes (VS). Dès 1763, il devient le directeur des salines de la Tarentaise en Savoie.

- **Antonio Maria Mirani**
* 10.10.1712 Massino (Piémont), - † 30.10.1778 Königsfelden (AG). Au service des autorités bernoises en tant qu'ingénieur à partir de 1747. En 1771, il est nommé inspecteur bernois des ponts et chaussées.
- **Niklaus Hebler**
* 1728 Berne, † 19.8.1796 Berne. Contremaître dès 1771. Parmi ses oeuvres principales figurent la façade baroque de la tour de l'horloge de Berne, le grenier de Moudon et le château de Blankenburg.
- **Andreas Lanz**
* vers 1740 Rohrbach (BE), † 5.6.1803 Berne. Capitaine de l'artillerie bernoise et géomètre. Il élabore des plans pour la construction de routes et la correction de cours d'eau. En 1784, il présente un projet de correction de la Linth.
- **Johann Gottfried Tulla**
* 20.3.1770 Pforzheim (D), † 27.3.1828 Paris. Lieutenant-colonel et directeur des ponts et chaussées du Grand-Duché de Bade. Dès 1807, Tulla élabore des plans pour la correction de la Linth et dès 1817, il corrige le cours du Rhin supérieur.
- **Salomon Hegner**
* 22.11.1789 Winterthur, † 27.4.1869 Château d'Eppishausen (TG). Lieutenant-colonel zurichois, inspecteur des ponts et chaussées du canton de Zurich de 1816 à 1831. Très impliqué dans la deuxième correction de la Glatt et dans celle de la Linth.
- **Jan Pawel Lelewel (1796–1847)**
* 26.6.1796 Varsovie, † 9.4.1847 Berne. Officier d'artillerie et du génie. Travaille comme ingénieur des routes et des eaux dans le canton de Berne à partir de 1834. De 1837 à 1847, il dirige l'extension du réseau routier en tant qu'ingénieur cantonal.

Les architectes de la première correction des eaux du Jura de 1868 à 1891

Les nombreuses petites corrections n'apportent aucune amélioration réelle et les inondations dévastatrices se poursuivent. Le gouvernement bernois décide alors de confier les travaux de correction à une société privée. Johann Rudolf Schneider prend les choses en main et fonde la "société de préparation". Il charge l'ingénieur grison Richard La Nicca d'élaborer un projet audacieux. Celui-ci prévoit de dévier le cours de l'Aar dans le lac de Bière. Mais le plan est gelé en raison de querelles politiques et de dissensions entre les experts et les cantons. Fribourg et Soleure le jugent trop coûteux. Des spécialistes publient des contre-expertises. En 1854, des experts mandatés par la Confédération privilégient une correction partielle en raison des coûts. Le Conseil fédéral charge finalement Richard La Nicca et Gustave Bridel de présenter la dernière expertise. Ce projet, remis le 8 juin 1863, est finalement accepté. Après ces longs préparatifs, les cantons de Berne, Fribourg, Soleure, Neuchâtel et Vaud entreprennent la première correction des eaux du Jura.

Concepteurs de projets pour la première correction des eaux du Jura de 1842 à 1863

- **Richard La Nicca** (1794–1883).
- **Eduard Friedrich Zehender**
De Gottstatt (commune d'Orpond, BE), dates de naissance et de décès inconnues. Il publie en 1852 une brochure sur la correction des eaux du Jura tentant de prouver que le projet de La Nicca est inadapté et trop cher.
- **Heinrich Pestalozzi**
* 15.9.1790 Zurich, † 9.8.1857 Zurich. Lieutenant-colonel de l'Etat-major. Dès 1832 inspecteur des ponts et chaussées de Zurich. Président de la commission de topographie du canton de Zurich. Supervise la production de la première carte cantonale moderne.
- **Friedrich Wilhelm Hartmann**
* 23.12.1809 Dillingen an der Donau (Bavière), † 10.7.1874 St-Gall. De 1836 à 1853, inspecteur des ponts et chaussées du canton de St-Gall. A partir de 1862, il occupe la fonction d'ingénieur responsable lors de la correction du Rhin alpin.
- **Johann Sauerbeck**
* 1787, † 1861. Inspecteur des travaux du Grand-Duché de Bade. Il participe à la régulation du Rhin et élabore le tracé des chemins de fer de Mannheim à Bâle.
- **Philippe Suchard** (1797–1884)
* 9.10.1798 Boudry (NE), † 14.1.1884 Neuchâtel. Fabricant de chocolat et entrepreneur. En 1833, il fonde une société de navigation et s'emploie à promouvoir la navigation à vapeur sur les eaux du pied du Jura avec son bateau „L'Industriel“.
- **Fritz Challandes**
Ingénieur, dates de naissance et de décès inconnues. En 1862, il publie avec Suchard une brochure sur la correction des eaux du Jura. Ils y présentent un nouveau projet pour contrer celui de La Nicca.
- **Gustave Bridel** (1827–1884)

Les dirigeants de la première correction des eaux du Jura

Richard La Nicca

*16.8.1794 Safien-Neukirch (GR), † 27.8.1883 Coire. De 1823 à 1853, premier ingénieur cantonal des Grisons. Il dirige la construction des routes de nombreux cols (Julier, Maloja, Bernina) et la reconstruction de villages après des éboulements ou des incendies. En 1826, il élabore un projet de correction du Rhin dans la région de Domleschg. Il oeuvre ensuite au sein de la commission de la Linth (1840-1863). Dès 1845, il se consacre à un projet de chemin de fer au Lukmanier.

Ingénieurs responsables de la partie bernoise de la correction (Canal de Nidau-Büren et Thielle, 1868-1891)

- **Gustave Bridel**

* 26.10.1827 Bienne, † 3.12.1884 Berne. Responsable du volet bernois de la correction de 1868 à 1873. Il est ingénieur en machines diplômé de l'Ecole centrale des arts et manufactures de Paris. Dès 1847, il devient directeur des transports à la Compagnie française des chemins de fer de l'Est. Il construit le Palais de l'industrie pour l'Exposition universelle de 1855 à Paris. De retour en Suisse, il fonde à Yverdon une société pour la construction de ponts. De 1873 à 1879, il est directeur des constructions pour les chemins de fer du Jura, avant de diriger la construction de la ligne ferroviaire du Gothard.

- **Karl Franz von Graffenried**

* 1838, † 1919. Ingénieur cantonal bernois. Il prend la succession de Bridel à la tête de la partie bernoise de la correction en 1873.

Ingénieurs responsables de la correction supérieure (Canal de la Broye et Thielle, 1874-1886)

- **Henri Ladame**

* 15.8.1838 Neuchâtel, † 5.8.1926 Neuchâtel. Il dirige la correction supérieure de 1874 à 1875. Topographe et ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale. De 1855 à 1857, il participe à l'élaboration de la carte Dufour, puis devient ingénieur en France, en Espagne et auprès de la compagnie ferroviaire Jura industriel. De 1875 à 1885, il travaille comme ingénieur routier.

- **François Borel**

* 17.5.1842 Couvet (NE), † 17.1.1924 Cortaillod (NE). Il dirige la correction supérieure dès 1875. Ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale. Il invente la presse à plomb qui permet la fabrication des premiers câbles sous plomb. En 1879, il fonde la fabrique de Câbles Cortaillod avec Edouard Berthoud. Il se distingue par de nombreuses inventions dans le domaine de l'électricité.

Les architectes de la deuxième correction des eaux du Jura

Le danger de crues n'a pas été totalement banni par la première correction des eaux du Jura, comme le prouvent les inondations de 1910 et 1944. En outre, les nouvelles terres asséchées et cultivées s'affaissent, au grand dam des paysans. A la fin de la Première Guerre mondiale, le député d'Aarberg Gottfried Müller exige, par le biais d'une motion, une deuxième correction. Le canton de Berne crée alors un service spécial „correction des eaux du Jura“. Arthur Peter en prend la direction. Il se lance tout de suite dans la préparation d'un nouveau projet qui reste au stade de la planification, faute de moyens. Entre 1936 et 1940, en guise de mesure anticipée, Peter parvient à faire ériger le barrage de Port. La deuxième correction des eaux du Jura est finalement réalisée entre 1962 et 1973 sous la houlette de Robert Müller. Elle vise en particulier à élargir et à approfondir les canaux.

Arthur Peter (1882–1953)

25.4.1882	Naissance à Aarberg
1905	Diplômé ingénieur civil de l'Ecole polytechnique fédérale, travaille pour Kander und Hagneckwerken AG à Berne, une société intégrée ensuite aux Forces motrices bernoises (FMB)
dès 1912	Collaborateur de l'entreprise de construction Zschokke à Aarau
dès 1916	Dirige la construction de la centrale hydraulique de Mühleberg pour les FMB
dès 1920	Chef de la section Correction des eaux du Jura et de l'Office cantonal du droit hydraulique
1921	Rapport sur l'histoire, la mise en oeuvre et les effets de la correction des eaux du Seeland d'Enteroches à Luterbach
1936-1940	Construction du barrage de Port, président de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin.
25.7.1953	Décès à Berne

Robert Müller (1908–1987)

7.1.1908	Naissance à Baden (AG)
1831	Ingénieur civil de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ), assistant du professeur Eugen Meyer-Peter, au département d'hydrologie
1934	Collaborateur scientifique au laboratoire d'essais pour l'aménagement des cours d'eau dirigé par le professeur Meyer-Peter
1938–1956	Directeur du département hydraulique du laboratoire d'essais élargi pour l'aménagement des cours d'eau et des terres de l'EPFZ. Recherches dans le domaine des centrales hydrauliques. Enseigne l'hydraulique fluviale, l'aménagement des fleuves et des torrents
1939–1945	Officier du génie pendant la Deuxième Guerre mondiale, d'abord comme lieutenant des pontonniers puis comme capitaine d'un détachement de destruction
1942	Thèse sur les fondements théoriques de l'aménagement des fleuves et des torrents
1944	Professorat avec rédaction d'une thèse sur l'aménagement des cours d'eau et l'hydraulique fluviale.
1947	Nommé professeur d'hydraulique à l'EPFZ
1948	Elabore avec Meyer-Peter la formule MPM sur le charriage de sédiments (où MPM rappelle Meyer-Peter et Müller)
1957	Quitte l'EPFZ pour diriger la planification de la deuxième correction des eaux du Jura, emménage à Belmont, près de Bienne.
1962–1973	Dirige les travaux de la deuxième correction des eaux du Jura.
10.11.1987	Décès à Bienne

Robert Müller est aussi un homme politique. De 1947 à 1954, il est maire de Würenlos (AG) et siège au Grand Conseil argovien, pour l'Alliance des Indépendants, de 1953 à 1957. Il mène des recherches secrètes pour le compte de l'armée: il fait exploser des modèles de barrages et de digues pour examiner les dommages potentiels, comme les raz-de-marées, que susciterait une guerre.

Müller a par ailleurs une grande famille; une fille d'un premier mariage et six filles et un garçon avec Louise Wyss, épousée en secondes noces en 1941. Malgré le peu de temps libre que lui laissent ses multiples engagements, il se plaît à jouer du piano.

VISIONS INDUSTRIELLES

Grâce à la correction des eaux du Jura et à un travail de longue haleine, le Seeland a pu s'extraire de son passé marécageux pour devenir une zone agricole moderne. Le Grand Marais est considéré comme le jardin potager du pays: il produit aujourd'hui un quart des légumes consommés en Suisse.

Au cours des dernières décennies, la région a subi plusieurs tentatives d'industrialisation. Un des projets présentés ici, la raffinerie de Cressier (NE), n'en est pas resté au stade de la vision, puisqu'il a été réalisé dans les années 1960. Il a eu un effet collatéral imprévu, puisqu'il a sensibilisé la population aux questions environnementales. La résistance envers le progrès aveugle, la croissance économique effrénée et l'industrialisation des terres défrichées grandit. Des groupements se forment pour protéger le paysage. Les grands projets auront dès lors de la peine à voir le jour dans le Grand Marais.

La raffinerie de Cressier

Une région agricole industrialisée?

La raffinerie de Cressier (NE), qui appartient depuis 2000 au groupe pétrolier zougois Petroplus, est en fonction depuis 1966 et produit environ un quart des besoins helvétiques en carburants fossiles. Lorsque Shell rachète, en 1963, 125'000 m² de terrain à Cressier, la population n'est pas informée de ses plans. Elle ne découvre le pot aux roses que lors de la construction de la cheminée de plus de 100 mètres de la raffinerie. En 1980 encore, l'installation industrielle sature l'air en émettant quelque 2500 tonnes de dioxyde de soufre. Le smog hivernal est courant dans la région.

Un autre grand projet, lié à la raffinerie, a en revanche pu être freiné au Jolimont. En 1965, les Forces motrices bernoises (FMB) envisagent d'y installer trois centrales thermiques. L'huile lourde de la raffinerie y serait brûlée pour produire de l'électricité. Mais les FMB finissent par renoncer au projet. Un peu suite à une grande manifestation de protestation le 18 janvier 1965, mais surtout faute de véritable besoin, après la construction de la centrale nucléaire de Mühleberg.



La raffinerie occupe 74 hectares. Le brut qui l'alimente arrive par un oléoduc directement relié au terminal maritime de Fos-sur-Mer près de Marseille



Quelque 2000 personnes ont manifesté le 3 avril 2005 à Galmiz contre l'implantation du géant américain pharmaceutique.

Swatchmobiel

Le Seeland se mobilise

A l'origine, la Smart devait être une Swatchmobil, née dans l'esprit de Nicolas G. Hayek. Le patron du groupe Swatch avait imaginé une petite voiture écologique, à bas prix. A l'époque, l'idée d'une traction hybride était révolutionnaire. Tout comme l'allure de ce véhicule assez petit pour parquer transversalement entre deux voitures et assez grand pour transporter „deux personnes et une caisse de bière“, selon le slogan alors en vogue. Le canton de Berne propose un terrain à la société créée pour l'occasion, Micro Compact Car (MCC), et se frotte les mains à l'idée d'accueillir 1500 emplois dans les Champs-de-Boujean, à Bienne. Mais il perd la partie face au site français de Hambach.

En 1997, la Smart développée avec Mercedes fait sa première apparition, sans moteur hybride, pour des motifs techniques mais aussi faute de prise de risque de la part du constructeur allemand. Cette mini-voiture destinée à la circulation en ville ne repose plus que sur une facette de la vision de Hayek. Ce dernier, qui tenait particulièrement à l'aspect écologique, s'est retiré depuis longtemps du projet.



Nicolas G. Hayek essaie le prototype de la Smart en juin 1996 sur la Bahnhofsstrasse de Zurich

VISIONS URBANISTIQUES

Depuis l'Antiquité, les hommes rêvent de la ville idéale. Une cité planifiée à l'avance selon un modèle unifié englobant organisation économique, culturelle, politique et sociale. Sans compter les idées utopiques ou les critères esthétiques. Plusieurs visionnaires auraient voulu implanter leur ville idéale dans le Seeland.

Le développement des villes sous l'influence du boom économique et de la densification urbaine au cours des années 1950 et 1960 a montré la nécessité, et même l'urgence, d'une planification de l'aménagement du territoire. Dans le canton de Berne, les bases en sont jetées en 1970 avec la loi sur les constructions et la planification. Au niveau national, les premiers plans directeurs ne sont élaborés que vers la fin des années 1960. En 1969, la Confédération obtient la compétence de coordonner les travaux de planification des cantons.

Henripolis

Un cité commerciale de dimension européenne au bord du lac de Neuchâtel.

Le 24 juin 1625, Henri II d'Orléans-Longueville (1595–1663), prince de Neuchâtel, signe l'acte de fondation de la ville d'Henripolis à l'embouchure de la Thielle. En créant une cité portant son nom, Henri II veut accroître sa puissance et concurrencer les bourgeois de Neuchâtel en révolte. Conçue pour accueillir 13'000 à 15'000 habitants, la ville aurait été idéalement située sur la route des échanges commerciaux européens. Le canal d'Enteroches, projet de voie navigable transeuropéenne, aurait renforcé l'importance économique du site. Les habitants d'Henripolis auraient bénéficié non seulement de généreuses prérogatives commerciales et artisanales et de franchises égales à celles des anciens bourgeois, mais également de la liberté de confession. Partisan du projet, le conseiller d'Etat et lieutenant du gouverneur de Neuchâtel Jean Hory reçoit l'appui total des commerçants hollandais.

Malgré tout, le projet de cité idéale avorte. Les propriétaires fonciers refusent de vendre le terrain nécessaire, l'argent manque et Berne craint de perdre de l'influence dans la région.



La ville aurait occupé 54 hectares à l'embouchure de la Thielle, au bord du lac de Neuchâtel

International World Centre

Une cité mondiale au coeur du pays des Trois-Lacs?

Le peintre et sculpteur Hendrick C. Anderson et l'architecte et archéologue Ernest Hébrard conçoivent en 1913 les plans d'une „cité mondiale“. La nouvelle métropole doit devenir un centre international de communication au service de la résolution des conflits mondiaux. Elle doit aussi offrir une cohabitation harmonieuse dans un environnement cosmopolite. Sur invitation de Paul Otlet, père de la documentation moderne et du centre d'archives Mundaneum, Anderson et Hébrard présentent leur projet de cité utopique lors d'une assemblée de l'Union des associations internationales. A l'époque, l'Union cherche un site pour le centre international de résolution des conflits qui ne soit pas trop éloigné de Bruxelles.

Mais après les ravages causés par la Première Guerre mondiale de 1914-18, l'optimisme retombe et le projet est oublié. En 1927, Otlet tente de le faire renaître et demande à l'architecte chaux-de-fonnier Le Corbusier de revisiter les plans. La cité mondiale devrait désormais s'implanter à Genève, qui abrite aussi la Société des Nations. Mais à nouveau, le projet échoue.



Divers emplacements étaient en discussion: près de Bruxelles, de Paris, de Rome, ainsi qu'au bord du lac de Neuchâtel. La région des Trois-Lacs aurait offert un site assez grand et plat.

Une cité exemplaire au lieu de l'Exposition nationale

„Créons une ville!“ ou comment des auteurs provoquent la Suisse

En 1955, l'écrivain et architecte Max Frisch, l'étudiant en sociologie Lucius Burckhardt et l'étudiant en histoire Markus Kutter publient un opuscule rouge intitulé „Achtung: die Schweiz“ (Attention: la Suisse), qui fait fureur. En lieu et place de l'Exposition nationale, les auteurs exigent la création d'une ville modèle. En vain. En 1964, l'Expo ouvre ses portes à Lausanne. Mais les jeunes intellectuels ont brisé un tabou en se servant de l'aménagement du territoire pour s'en prendre à la société suisse et à son nationalisme.

Le collectif a sciemment renoncé à présenter un plan concret pour la cité. Il veut que la population suisse décide. Le Seeland apparaît néanmoins comme un site d'implantation potentiel. Aux yeux des auteurs, la cité aurait pu être créée quelque part dans le triangle formé par les trois lacs de Bienne, de Neuchâtel et de Morat, près de la frontière des langues et de l'eau, au coeur d'une zone agricole riche et à proximité de villes industrielles.



L'opuscule rouge de 1955 a été source de vives discussions sur l'aménagement urbain et du territoire

Le développement de la ville de Bienne

L'aménagement euphorique des années 1960

Avec la relance économique et l'afflux de travailleurs étrangers, les villes suisses connaissent une forte expansion durant les années 1950. La croissance ininterrompue et l'optimisme de cette époque se traduisent par un aménagement euphorique et des visions d'avenir bien éloignées de la réalité. Ainsi, alors que l'agglomération biennoise compte aujourd'hui quelque 90'000 habitants, on pensait dans les années 1960 qu'elle atteindrait la barre des 180'000 en l'an 2000. En 1963, le Conseil municipal demande donc à l'Office de l'aménagement de réaliser un projet, dénommé City Sud, d'extension du centre vers le sud, du côté de l'aire de l'usine à gaz. Le plan est finalement enterré.



Le canal d'Entreroches aurait dû relier le lac de Neuchâtel au Léman à travers l'étroite cluse d'Entreroches et former ainsi une voie navigable ininterrompue.

Le canal transhelvétique

Des cargos à travers la Suisse?

L'idée d'une liaison fluviale directe entre le nord et le sud refait surface au début du 20^e siècle, avec le projet de canal transhelvétique Rhin-Rhône. En 1908, un article est ajouté à la Constitution fédérale qui exige la prise en compte de la navigation intérieure lors de l'utilisation de la force hydraulique. En 1910, l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin voit le jour. Son but: rendre navigables le plus de cours d'eau possibles. En 1957, alors que la deuxième correction des eaux du Jura est déjà en cours de planification, une commission du Conseil national dépose un postulat réclamant l'examen de la navigabilité de l'Aar et des trois lacs du pied du Jura ainsi que de la création d'une liaison entre le lac de Neuchâtel et le Léman. Les opposants au transport fluvial voient dans la deuxième correction des eaux du Jura une opération de camouflage. Le 15 mai 1971, le rédacteur en chef du quotidien „Bieler Tagblatt“, Fritz Probst, écrit: „Les cours d'eau doivent être assez larges, les berges assez solides et les ponts assez élevés pour permettre une éventuelle réalisation ultérieure du canal transhelvétique que nos chers amis de Suisse romande appellent de leur vœux depuis longtemps“. Le responsable de la deuxième correction des eaux, Robert Müller, ne cesse pourtant de jurer que les travaux se justifient même en dehors la navigation intérieure.

Mais l'opposition s'organise. En 1964, le groupe de travail intercantonal pour la protection de l'Aar (ASA) est fondé. Il est soutenu par l'Association des amis du lac de Bière et dès 1970, par Aqua Viva, la communauté d'action pour la protection des cours d'eau et des lacs fondée par 33 organisations. Tous ces groupements, qui réclament le maintien de l'accès public aux berges, espèrent enterrer définitivement l'idée d'un canal transhelvétique en cinq ans au plus. Ils devront attendre 2006 pour atteindre leur objectif. Ce n'est qu'alors que le canton de Vaud libère le terrain réquisitionné pour la construction du canal.



Carte représentant des voies navigables importantes
Le projet de canal transhelvétique apparaît en rouge.

La tangente seelandaise

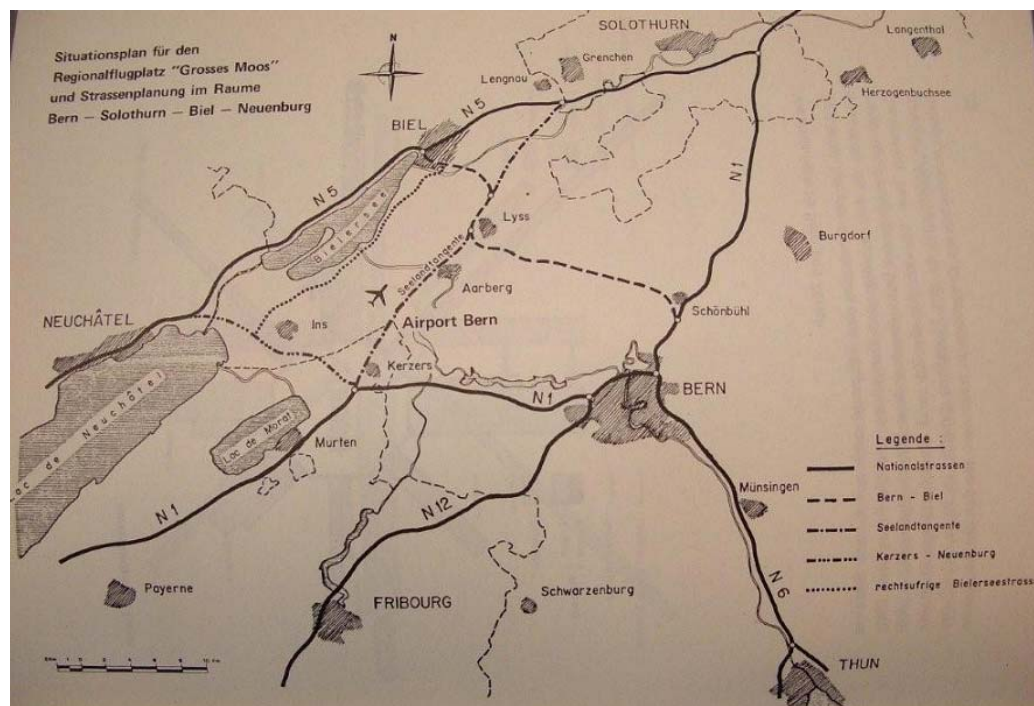
Un projet d'autoroute controversé

Les quatre premiers kilomètres d'autoroute suisses sont inaugurés en 1955 entre Lucerne et Horw. En 1958, le peuple autorise, par 85% des voix, la Confédération à construire le réseau autoroutier. La semi-autoroute Bienne-Lyss est ouverte la même année. La croissance exponentielle du transport de marchandises par les routes et la menace d'étouffement des villes sont palpables déjà au milieu des années 1960. Les autorités bernoises élaborent un projet de route entre Longeau et Chiètres, la tangente seelandaise. Cette déviation aurait permis de soulager Bienne mais aussi Lyss et Aarberg du trafic de transit. En 1975, alors que le tracé de la N5 n'est pas encore défini dans la région biennoise, l'idée de la tangente seelandaise refait surface. Mais les adversaires, qui craignent la perte de terrains agricoles, parviennent à bloquer le projet. La commune d'Aarberg, souffrant d'un trafic toujours croissant, envisage à son tour de repêcher la tangente seelandaise en 2003. Mais elle finit par y renoncer en raison des coûts et de l'atteinte irrémédiable au paysage.

L'aéroport du Grand Marais

Le Grand Marais prend de la hauteur

Au vu de la situation topographique peu avantageuse de Belp, les autorités bernoises envisagent depuis la Deuxième Guerre mondiale de déplacer l'aéroport dans un site mieux adapté. Une commission spéciale du Grand Conseil propose de réaliser un aéroport pour des liaisons charter et intervilles dans le Grand Marais. Les désavantages de la zone, soit l'instabilité du sol et le brouillard fréquent, ne constituent pas des obstacles irrémédiables. Mais l'opposition se forme dès la publication du projet. Une association contre l'aéroport bernois se forme le 24 août 1970 à Lyss. La vague de protestation culmine lors de deux manifestations réunissant des milliers de personnes le 18 septembre 1970 à Aarberg et le 6 mars 1972 à Bienne. Le projet échoue. L'opposition de la population locale, mais surtout l'agrandissement de l'aéroport de Zurich-Kloten ont raison du nouvel aéroport bernois.

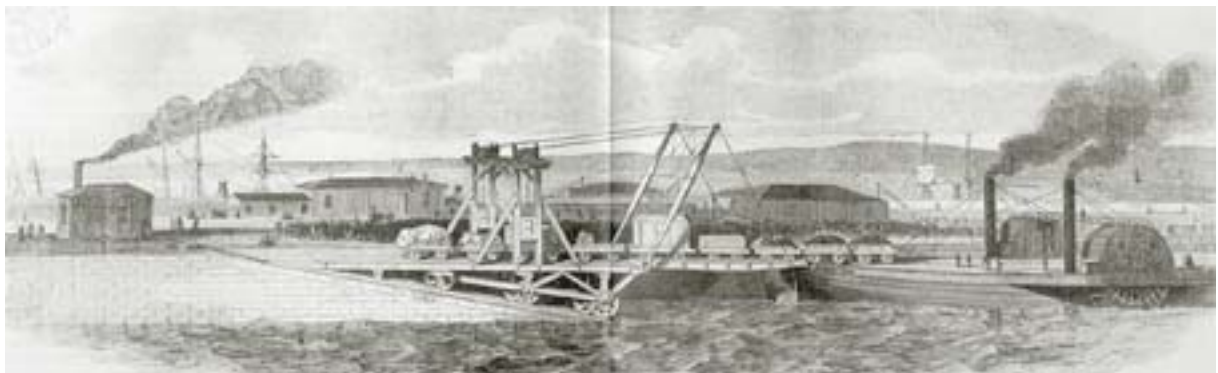


Plan de situation de l'aéroport du Grand Marais et de la tangente seelandaise

Le chemin de fer flottant

L'exemple ferroviaire écossais

Les experts anglais Robert Stephenson et Henry Swinburne proposent de réaliser le réseau ferroviaire helvétique en combinant voies ferrées et navigables pour réduire les coûts. Le gouvernement bernois lance le projet de chemin de fer flottant qui prévoit de charger les trains sur des bacs. En mars 1856, l'ingénieur grison Richard La Nicca et l'ingénieur en chef bernois Alexander Kocher sont envoyés en Ecosse pour étudier le système de chargement des trains sur des ferries. Ils élaborent un rapport détaillé sur le modèle utilisé dans les estuaires du Firth of Forth et du Firth of Tay et proposent de reprendre le système de bacs pour le transport sur l'Aar et les Trois Lacs. Chaque ferry devrait transporter 20 wagons. Mais les lignes de chemin de fer prévues sur la rive nord des lacs de Neuchâtel et de Bière sonnent le glas du projet. Le 7 novembre 1859, la société Franco-Suisse ouvre la ligne Yverdon–Le Landeron, alors que le tronçon Le Landeron-Bière est inauguré le 3 décembre 1860 par la compagnie ferroviaire Ost-West-Bahn.



Le „Floating Railway“ écossais, qui traversait l'estuaire Firth of Forth entre Burntisland et Granton
Ce ferry a inspiré le projet de chemin de fer flottant sur les lacs du pied du Jura.