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: 5 (1934)

Heft: 5

Artikel: Un grand Jurassien : Jean-Amédée WATT (1775-1834)

Autor: Volmar, F. / Moeckli, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823765

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: 11.07.2025

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

CINQUIÈME ANNÉE N° 5 SEPTEMBRE 1934

Les Intérêts Économiques du Jura

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

PARAISSANT TOUS LES DEUX MOIS

Présidence de l'A.D.I.E.J.:	Secrétariat de l'A.D.I.E.J.:	Administration du Bulletin:
M. **F. REUSSER**	M. **G. MŒCKLI**	**Secrét. de l'A.D.I.E.J.**
Moutier — Tél. 7.	**Delémont - Tél. 2.11**	**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:

SOMMAIRE. — JEAN-AMÉDÉE WATT, *par Prof. Dr F. Volmar.* — CONSIDÉRATIONS HISTORIQUES ET ACTUELLES SUR L'HORAIRE DE LA LIGNE DELLE-THOUNE-BRIGUE, *par M. Gass, chef d'exploitation du B. L. S.* — COMMUNICATIONS OFFICIELLES.

Le présent numéro traite entièrement de questions relevant de l'Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois.

Un grand Jurassien :

Jean-Amédée WATT (1775-1834)

Il n'existe à ce jour de J.-A. Watt aucune biographie et l'étude de M. Prof. Dr F. Volmar est la première à paraître. M. Dr V. Moine cite ce personnage intéressant dans son étude sur la Révolution de 1830 et les origines de notre Etat démocratique; il annonce la publication d'un mémoire à ce sujet; ceux qui liront les quelques pages qui suivent se réjouiront d'en apprendre davantage sur J. A. Watt. Nos remerciements vont à M. Volmar qui nous a donné ces lignes inédites. (Réd.)

La famille Watt est d'origine étrangère. Etablie durant le moyen âge à Ste-Marie aux Mines (Alsace), elle en fut chassée à la suite des persécutions dirigées contre les huguenots. Une branche partit pour l'Ecosse et donna naissance à l'inventeur de la machine à vapeur, Jämes Watt. Une deuxième branche s'établit à St-Gall et nous y trouvons Joachim Watt, recteur de l'Université de Vienne, plus connu ensuite sous le nom de Vadian, lors des querelles provoquées par la prédication de la Réforme. Un troisième rameau enfin de cette famille se fixa à Reuchenette où elle ouvrit une fabrique de produits métallurgiques. Comme elle rendit à la ville de Bienne des services fort importants, celle-ci lui accorda ses droits de bourgeoisie, à la suite de quoi, la famille Watt élut domicile sur les bords du lac où Jean-Amédée naquit en 1775.

Tandis que son parent d'Ecosse devenait célèbre grâce à son invention, le petit Watt de Bienne étonnait par son génie de la

mécanique. Il n'avait pas treize ans qu'il construisait, et faisait marcher, une petite fabrique et une scierie. A 13 ans, il part pour Orbe dans un institut d'éducation. Il était avide de savoir, dévorait tous les ouvrages scientifiques qu'il pouvait se procurer. Son esprit encyclopédique embrassait tous les domaines de la science : mathématiques et sciences naturelles. Il étudiait ses manuels jusqu'à ce qu'il eût assimilé leur contenu. Mais cette compilation sans discernement entassa dans son cerveau une foule de connaissances, sans système et au hasard, sans étude logique et méthodique des matières. Ce défaut a suivi Watt jusqu'à sa mort et a enlevé à ses grands travaux une part de leur valeur.

La jeune homme était de taille haute et élancée ; il jouissait d'une santé à toute épreuve aguerrie encore par un entraînement méthodique et une vie calme et simple. Les soucis de la mode ne l'importunaient point et ses négligences vestimentaires le firent bientôt passer pour un original, jugement confirmé par ses goûts personnels et son aversion pour la coutume. Il allait droit devant lui, sans s'inquiéter de Pierre ni de Paul, en véritable individualiste. L'opinion publique le laissait parfaitement indifférent. Il ne fit rien comme ses semblables et, dans un champ d'activité plus étendu, au dire de ses contemporains, il serait devenu un grand homme.

L'un d'eux en disait :

> Les facultés chez lui, ne se trouvaient pas en équilibre ; l'esprit s'était trop développé aux dépens du cœur ; et cette intelligence supérieure, en suivant une direction exclusive, s'était égarée dans sa route ; en croyant trop à elle-même, elle s'était exagéré sa propre puissance. C'est dans cette exagération de la puissance humaine, qu'il faut chercher la cause de son opiniâtreté à chercher la solution de problèmes que Dieu s'est réservée. C'est parce qu'il croyait trop à la valeur de l'intelligence individuelle, qu'il cherchait à en triompher. Il oubliait que les hommes ne se laissent pas manier comme la nature inerte, et qu'on ne parvient pas à les façonner, comme il façonnait les roches qui s'opposaient au tracé des belles routes dont il a doté notre pays.

Ayant épousé la fille du maire de Delémont, il vint habiter cette localité. Depuis ce moment, en 1799, il déploya une activité pratique dans les domaines les plus divers, à la fois botaniste, géologue, agronome, éducateur, ingénieur, économiste, administrateur et politicien, ce qui correspondait à son savoir encyclopédique, mais en portait les défauts : activité en feu de paille et sans plan ordonné. Comme à son vêtement, il négligea souvent de donner le dernier coup de brosse à ses travaux.

A la demande de la préfecture du département du Haut-Rhin, il élabora sur le Jura son premier ouvrage important. Il y décrivit un Jura ethnologique et agricole à la lumière de la statistique ; il attirait l'attention sur des conditions climatologiques et météorologiques que la science moderne n'a pas mises en défaut. Le chapitre sur l'agriculture forme la partie la plus importante

et la plus intéressante de son exposé, émaillé en outre de propositions de réformes.

Dans cet opuscule déjà, on trouve des considérations et des projets ayant trait au développement du trafic. Il voulait rendre la Birse navigable et, par cette voie, transporter à Bâle et en Alsace les produits jurassiens comme le bois, la pierre, le gypse, la tourbe, le sable.

En 1811, il adressa au préfet du Haut-Rhin un deuxième mémoire sur la préparation du fromage, qui fut suivi d'un troisième, à la demande de la même préfecture, sur l'introduction dans le Jura d'industries, en particulier la fabrication du sucre de lait. En même temps, il s'occupait de botanique, parcourait tout le Jura, les Alpes jusqu'au Grimsel et au Gothard, le Valais et les rives du Lac Léman, à la recherche des végétaux. Il envoya une partie de sa collection de 2000 espèces à un Monsieur Roques à Paris. Son herbier, très riche, fut plus tard partiellement mis au pillage. Comme géologue, il étudiait et recueillait les spécimens des diverses roches rencontrées.

Le contemporain déjà cité parle en ces termes de son activité de botaniste :

> Watt cultivait la botanique à la fois comme savant et comme agriculteur. La direction utilitaire prédominait cependant. Son esprit positif était moins touché des spéculations de la science que des résultats pratiques. Les plantes lui apparaissaient toujours dignes d'étude sous leur aspect naturel... S'il a donc concouru à augmenter la flore connue, nous ne croyons pas qu'il ait fait faire des progrès à la science de la classification. Un mérite plus considérable qu'il peut à bon droit revendiquer, c'est d'avoir par son exemple et ses conseils, concouru à populariser le goût de la botanique dans le Jura. en lui donnant en même temps une direction pratique. Un de ses élèves, M. Friche-Joset, a été l'expression la plus brillante de l'action de Watt sur le développement, dans notre pays, de la science de Linné.

En ce temps-là, Watt avait rassemblé autour de lui un cercle de jeunes gens de Delémont, qui se réunissaient une fois par semaine. On y faisait de la musique — Watt était bon musicien et a même composé — et on y discutait de science. Ces réunions étaient vues de mauvais œil, parce qu'il semble que Watt ait été imprudent dans le choix des lectures et le ton de ses discussions religieuses. De ces réunions sortit un institut d'éducation, conduit dans un esprit vraiment spartiate. Le biographe de Watt déjà cité en dit que « les natures qui résistaient, qui ne se brisaient pas, étaient des natures d'élite ; elles étaient éprouvées ». Ses méthodes éducatives — si l'on peut parler de méthodes — suscitèrent de l'opposition, dont il ne se soucia aucunement, et il est certain que son institut a fourni au Jura des hommes de caractère.

En 1813, Delémont assista à de nombreux déplacements de troupes, françaises d'abord, alliées ensuite. Pour venir en aide à son beau-père, maire de la ville, Watt s'occupa du service des

réquisitions. Sa connaissance des langues lui fut très utile ; il traitait en allemand, en italien, en latin quand c'était nécessaire, par exemple avec les officiers hongrois. Peut-on attribuer à cette cause le fait que Delémont fut moins éprouvée que d'autres régions ?

La chute de Napoléon posait le problème du nouveau statut politique à donner au Jura. Watt ne voulut pas entendre parler de la création d'une principauté du Jura sous protectorat autrichien et il eut à ce sujet un échange de correspondance avec le ministre russe Capo d'Istria. Avec François Berbier, de Delémont, il se rendit à la Diète de Zurich pour y défendre les intérêts de son pays, duquel il cherchait à faire un nouveau canton englobant toutes les terres jurassiennes. Lorsque ce projet s'avéra irréalisable — les rivalités locales menaçant de l'étouffer dans l'œuf —, s'appuyant sur des considérations de nature historique, il voulut rattacher Delémont et les Franches-Montagnes à Bâle, Moutier, l'Erguel et Bienne à Berne, et l'Ajoie à la France. On sait ce qu'il arriva.

Les opinions politiques de Watt ne l'engageaient pas à se rapprocher du gouvernement de la République de Berne. Celui-ci au contraire, estimant à sa valeur le patriote jurassien, utilisa ses services. Watt rédigea à nouveau toute une série de mémoires, élabora des plans, et chercha de toute manière à éclairer le gouvernement sur les tâches qui l'attendaient dans la nouvelle partie du canton. Les voies de communications et l'agriculture formaient le point principal de ses demandes de réformes ; en plus, il réclamait des garanties pour la sauvegarde du patrimoine intellectuel et moral du Jura. Ses désirs ne se réalisant pas assez vite à son gré, il s'impatienta, se découragea, et quitta subitement Delémont pour se fixer à Löwenburg, où il avait, entre temps, acquis une grande propriété. Tandis que le jour, il s'occupait de la gérance de son domaine, la nuit, il travaillait à ses grands plans d'économie publique qui ont rendu son nom célèbre.

Il fit d'abord de sa ferme, un établissement modèle, sorte de station expérimentale et d'école d'agriculture. Il y adjoignit une tuilerie, une menuiserie, un atelier de charronnage et une forge, ainsi qu'un petit jardin botanique, le tout mené sévèrement, dans le style d'un despotisme éclairé. Il donnait lui-même l'exemple du travail ; mais il ne put suivre comme il aurait fallu les divers essais qu'il entreprit. Néanmoins, son activité fut bienfaisante pour le Jura. De nombreux agriculteurs vinrent chercher à Löwenburg des conseils et des directives d'ordre pratique. Les visiteurs ne manquaient pas non plus, ainsi le Dr Ebel, de Candolle, Usteri, etc., auxquels le propriétaire ne réservait pas toujours le meilleur accueil, les noms célèbres n'exerçant aucun effet sur lui.

La révolution de Juillet (1830) rejeta Watt dans la politique. Il soutint Stockmar et ses amis dans leur mouvement ; mais il fut aussi en relations avec le Comité de Berthoud et devint ainsi l'homme de liaison des deux oppositions, celle du Jura et celle de l'Ancien canton. Mais ce n'était pas un agitateur. Il fit cependant partie du gouvernement provisoire qui s'était constitué à Delémont et fut ensuite nommé membre de la Constituante. Grâce aux vues générales qu'il développait dans des brochures, il y joua un grand rôle comme secrétaire de la Constituante et membre du Comité des Cinq chargé de préparer la Constitution. Si ces principes étaient de nature foncièrement démocratique, il n'en voulait pas moins un gouvernement fort, où se rencontreraient l'intelligence et le talent.

Plus tard, comme membre du Grand Conseil, il se spécialisa dans les questions financières, d'assistance, de travaux publics et de trafic. Ses publications contribuèrent beaucoup à la solution des problèmes posés par la réorganisation de l'Etat. Il soutenait ses points de vue avec fermeté et se fit aussi le défenseur des finances publiques. Son biographe dit :

> Avare de la fortune publique, il la défendit opiniâtrement contre les appétits désordonnés de l'Oberland, et le budget des dépenses ne trouvait pas de critique plus inexorable.

Il fut plusieurs fois candidat au Conseil d'Etat, où il aurait fait un chef accompli du Département des travaux publics. Ses échecs l'affectèrent profondément et furent la cause de certaines inconséquences politiques qu'il ne nous est pas possible de suivre ici.

Watt n'était pas orateur et ne possédait pas le don d'enthousiasmer ; il parlait sobrement et parfois sans ordre et sans suite dans ses arguments.

A 59 ans, il fit sa première maladie ; son organisme épuisé par les fatigues qu'il lui avait imposées, ne put résister et il mourut, la tête remplie de plans et d'idées, au bout de quelques jours. Avec lui disparaissait un homme d'une culture encyclopédique peu ordinaire, et, dans le domaine de l'agriculture et de la construction des routes, un grand réalisateur.

> C'était un homme pour qui surprendre à la nature ses secrets était chose aussi familière que d'exécuter une sonate. Citoyen philanthrope, et maître égoïste, pratiquant la vertu par tempérament et par raison, plutôt que par amour pour elle ; vulgaire dans ses habitudes, élevé dans ses pensées, ne demandant rien aux sens, et tout à l'esprit ; généreux par raison, étroit par caractère ; simple et désintéressé par nature, ambitieux par combinaison et par calcul ; la raison même dans ses préceptes, la bizarrerie dans sa conduite, Watt a été un phénomène dans l'ordre moral, comme dans l'ordre intellectuel.

Et maintenant Watt comme spécialiste en matière de trafic !

Nous l'avons déjà vu demander que la Birse soit rendue navigable. Sous le régime français, il fut chargé de la construction

d'une route entre Reinach et Huningue par Oberwyler, afin d'amener directement en Alsace les produits du Jura. Pendant la Restauration, il dirigea les travaux de correction de la route de Bâle près de Angenstein ; il fut la cheville ouvrière de la construction de la route de St-Brais, qu'il dirigea bénévolement pendant trois ans. A partir de 1807, il étudia le plan de la route de Ferrette dont la mise en chantier commença en 1812 pour être interrompue peu après ensuite des événements européens, reprise à la conclusion de la paix, et abandonnée à nouveau. Il mit aussi à l'étude le tracé d'une route à Pierre-Pertuis et dans les gorges du Pichoux. Sur mandat du gouvernement, il dirigea les travaux de construction de la route du Lac de Bienne, amorça ceux de la route du Lac de Thoune et prépara les travaux de correction de la route de Gümmenen. Mais son œuvre la plus importante consiste dans l'établissement des plans de la route du Hauenstein, dont le tracé demeure encore aujourd'hui digne d'admiration.

Watt ne lançait pas ses projets sans autre sur le papier ; au contraire, il les étudiait soigneusement à l'aide de cartes et de mensurations.

Attardons-nous quelque peu sur son plan le plus important: celui d'une grande voie commerciale à travers tout le canton de Berne, de Delle à la frontière valaisanne, à laquelle se rattacherait tout le réseau routier bernois. C'est en 1833 qu'il lança ce projet dans une brochure[1]). Il n'y fait aucune allusion au chemin de fer, bien qu'il ait dû connaître ce mode de circulation ; il le rejeta sans doute comme peu approprié. En tête de ses vingt-trois projets, il relève l'importance primordiale pour le canton d'une voie commerciale avec l'Italie, sa situation favorable, la grande altitude et les difficultés du trafic en hiver sur le St-Gothard et les passages des Grisons, ainsi que l'obstacle constitué par les lacs dans ces régions de la Suisse. Puis il poursuit :

Le canton de Berne peut établir une route ne possédant aucun de ces inconvénients et dont il est absolument en mesure de supporter le coût. La voici : de notre frontière septentrionale à Bâle et Belfort, par Delémont, Bienne, Berne, Thoune, Kandersteg, la Gemmi, Louèche, Brigue, le Simplon, Domo d'Ossola.

Ce n'est rien d'autre, comme voie internationale de transit, que la ligne du Lötschberg.

La seule grande entreprise en serait le passage de la Gemmi. Il serait tout à fait possible de lancer une route par-dessus le col ; mais il serait presque impossible de la maintenir toute l'année ouverte au trafic, ce qui nécessiterait pendant les six à sept mois d'hiver, des efforts et des frais considérables. Ces obstacles pourraient être complètement levés si la route passait en tunnel sous la Gemmi — qu'on ne s'effraie point ! si je dis : sous la Gemmi. Ce travail est tout à fait possible. Il y a cinquante ans seulement, on aurait rejeté cette proposition dans le domaine de la chimère, mais les travaux de ce genre exécutés en Europe, en ont démontré la possibilité.

1) Voir aussi notre numéro de novembre 1930.

Les frais devaient être supportés de la manière suivante : jusqu'à Louèche, par le canton de Berne ; de là au Simplon, par le canton du Valais ; ce dernier ainsi que le royaume du Piémont accorderaient certainement des réductions sur leurs tarifs douaniers pour attirer le grand trafic sur leurs routes. Le tracé serait praticable toute l'année, sans trop fortes rampes ; il traverserait des couches calcaires et fort vraisemblablement, il serait possible de tirer plus ou moins parti des minéraux rencontrés.

Mais le canton de Berne retirerait de l'exécution du projet l'immense avantage de se trouver sur la meilleure route commerciale entre l'Allemagne, le Nord de la France, la Hollande et l'Italie ; le transit de Bâle et Belfort le parcourrait dans toute sa longueur.

La percée des Alpes nécessiterait la correction de la route de Kandersteg à Frutigen, la construction d'un canal de l'Aar entre Thoune et Berne pour réduire les frais de transport, la correction de la route de Berne à Bienne qui devrait passer par Schüpfen et Lyss au lieu de Aarberg et Nidau.

Le tronçon de Boujean à Reuchenette doit également être corrigé et un tunnel de 1 km. de longueur percé sous Pierre-Pertuis afin d'assurer une exploitation rationnelle. Cette dernière correction étant indispensable, soit par-dessus le col, soit par-dessous, les frais ne peuvent en être éludés, et le percement du tunnel fournirait des indications précieuses pour le grand œuvre de la Gemmi. — Les tronçons de routes entre Court et Moutier, près de Malleray et de Laufon doivent aussi être refaits, à défaut de quoi la nouvelle route du Hauenstein supplantera celle du Jura.

Pour écouler le trafic de Belfort par Porrentruy au lieu de Bâle et le Hauenstein, un tunnel de 2 km. est prévu sous les Rangiers ; il commencera à la ferme du Creux et aboutira à Montavon. Le trajet de Belfort par Porrentruy à Balsthal étant déjà actuellement de quatre heures plus court que par Bâle, et abrégé encore de deux heures grâce au tunnel envisagé, on peut admettre que les marchandises transitant de Belfort vers la Suisse orientale, emprunteraient entre Boncourt et Crémines le territoire du canton, ce qui rend nécessaire la construction d'une route Moutier-St-Joseph.

Pour améliorer les conditions du trafic entre l'Alsace et le Jura (Ferrette-Soyhières), la mise en état du chemin de la Réselle est nécessaire. Les grands transports de sel et de céréales de l'Alsace seraient ainsi acheminés directement, au lieu de passer par Bâle.

Enfin, d'autres projets étaient consacrés au desséchement du Seeland et à la construction de la route du Lac de Bienne, par la Neuveville, avec embranchement sur la Montagne de Diesse. La grande voie des lacs, route naturelle du trafic entre la Méditerranée et la Suisse orientale, doit être doublée par un bon réseau de routes. Les transports de la Bourgogne et de la Franche-Comté empruntaient aussi la voie d'eau. Mais le canton de Berne ne réussirait à conserver et à augmenter tout ce trafic qu'à trois conditions : l'établissement d'une voie d'eau entre le Lac

Léman et le Lac de Neuchâtel par le canal d'Entreroches, l'assèchement du Seeland et la canalisation de la Thielle, ainsi que la construction de la route de la rive nord du Lac de Bienne.

Terminons ici l'analyse fort sèche et incomplète des travaux de notre compatriote Jean-Amédée Watt, homme aux vues larges, aux conceptions hardies, au labeur acharné. Sa mémoire mérite d'être sortie de l'oubli en cette année commémorative du centenaire de sa mort.

Prof. Dr F. VOLMAR.
Traduit par G. MŒCKLI.

Considérations historiques et actuelles sur l'horaire de la ligne Delle-Thoune-Brigue

On sait qu'une amélioration d'horaire exige souvent beaucoup de peine ; s'il est très facile de présenter des revendications, il est malaisé souvent de les faire admettre.

En quoi consistent les principales difficultés ?

Souvent la prise en considération d'une amélioration demandée dans le service international des trains directs entraînerait une nouvelle prestation de la part d'une administration intéressée ou léserait des intérêts locaux parce que les trains internationaux servent également au trafic interne, ou même provoquerait la suppression de communications existantes.

Ce sont là des obstacles auxquels il faut penser. La crise actuelle qui atteint presque, sans exception, toutes les administrations européennes de transport, ne permet pas facilement l'établissement de nouvelles communications ferroviaires. Ceci est surtout le cas aussi pour nos chemins de fer suisses dont les difficultés financières sont suffisamment connues. Aujourd'hui le plus impérieux devoir des administrations est d'économiser. Les délibérations aux conférences des dernières années ne furent somme toute, qu'une lutte pour le maintien de la situation existante.

Les demandes continuelles d'établissement de nouveaux trains indiquent clairement qu'il existe encore des lacunes dans l'horaire. Sous ce rapport, les lignes du Jura ne sont pas privilégiées. D'autre part, on demande souvent l'intercalation de nouveaux trains dont la nécessité n'est pas démontrée. Le nombre des voyageurs est en baisse. Il est peut-être possible de supprimer ci et là des relations peu utilisées ou des trains faisant double