

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: 2 (1931)
Heft: 6

Artikel: Bâle et le Jura bernois
Autor: Oettinger, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823795>

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: 23.02.2026

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

Enfin, M. le maire Girod (Delémont) attira l'attention sur les améliorations indéniables à apporter encore aux installations de cette gare : troisième quai, transformation du bâtiment aux voyageurs.

— L'horaire d'hiver, malgré l'électrification, ne prévoit aucun changement dans la marche des trains, ni aucune prestation nouvelle. A partir du printemps prochain seulement, les temps de parcours seront réduits de 4-5 minutes dans le sens Delémont-Bâle, et de 5-10 minutes à la montée ; ces normes sont des minima, puisque le train spécial ramena ses hôtes de Bâle à Delémont en 54 minutes au lieu des 58 portées à sa marche (actuellement : 43 minutes pour les directs sans arrêt). Bâle et le Jura bernois, à part les ajustements de correspondances, l'accélération de la marche des convois et l'extension de certains services de banlieue jusqu'à Delémont, attendent spécialement, comme don de joyeux avènement, la mise en marche de la troisième paire de directs entre Bienne-Delémont-Bâle, réclamée depuis de nombreuses années et promise... presque, pour le jour où le tronçon Delémont-Bâle serait électrifié.

Nous voulons croire que les avant-projets d'horaires à paraître bientôt, donneront satisfaction au public voyageur et feront bénéficier la nouvelle ligne exploitée à la traction électrique de tous les progrès que l'on peut et que l'on doit en attendre.

G. M.

Bâle et le Jura bernois

Les relations entre Bâle et le Jura bernois n'ont pas été très suivies jusqu'au siècle passé. Bâle, ville protestante, avec un territoire à elle, ne chercha point un contact étroit avec « l'Etat de l'Evêché de Bâle », qui dans la région avoisinante ne comptait que des catholiques. La même remarque peut être faite pour les autres pays touchant en ce temps-là la République de Bâle, soit la France du côté de l'Alsace, l'Autriche (die Vorderösterreichischen Lande), comprenant le Fricktal et les parties catholiques de l'Etat badois actuel. On constate, par contre, une grande affinité entre la ville et la campagne bâloise et le « Markgräflerland », la région badoise située tout près. Bâle, ville commerçante et industrielle, ne fit pas preuve d'un grand intérêt pour le Jura, région alors très pauvre, qui n'entraînait pas en ligne de compte comme acheteur.

Un changement se produisit en 1815, car les neuf villages catholiques « devant la Cluse », soit Aesch, Pfeffingen, Arlesheim, Reinach, Ettingen, Therwil, Oberwil, Allschwil et Schönenbuch, furent détachés de l'Evêché de Bâle sécularisé et unis au canton

de Bâle pour composer le district de Birseck. Les autres régions de l'Evêché passèrent au canton de Berne pour le dédommager de la perte des terres formant les nouveaux cantons de Vaud et d'Argovie. Berne, qui pendant des siècles avait exercé sa souveraineté sur divers bailliages a de nouveau montré dans le Jura, qu'elle savait administrer. Entre autres réformes, le système routier fut amélioré, ce qui augmenta le transit. Grâce à la ténacité de quelques Jurassiens dont les plus marquants furent Stockmar et Jolissaint, le Jura fut doté en 1874-1876 d'un réseau ferroviaire, reliant Bienne à Bâle par Sonceboz-Tavannes, avec embranchements de Sonceboz à La Chaux-de-Fonds et de Delémont à Porrentruy, d'où la continuation était assurée sur la France par une ligne déjà en exploitation.

Dès lors Bâle reconnaît le Jura bernois comme « Hinterland » économique, car celui-ci, développant ses anciennes industries de l'horlogerie et du minerai, créant celles du ciment et du papier, augmenta fortement de population et devint un client intéressant pour le commerce bâlois. La construction du chemin de fer a raccourci les distances, de manière à faire de Bâle le centre économique et scientifique d'une grande partie du Jura. Des savants jurassiens, résidant à Bâle, ont su animer les relations entre cette ville, ses institutions et leur petite patrie d'une autre langue, mais si proche.

La perte de l'Alsace par la France en 1870 favorisa l'exploitation des lignes jurassiennes, car elle fit détourner le trafic de Bâle sur la France par Delle. Le tronçon Bâle-Delle prit un grand essor quand, en 1883, le service international anglo-franco-italien empruntant le Gothard, s'en servit comme voie d'accès. Cette position fut renforcée par l'ouverture de l'Arlberg en 1886, ce chemin de fer ayant été construit avec l'aide de la finance française pour rendre possible le trafic direct de la France sur l'Autriche et l'Orient en évitant d'avoir recours aux réseaux allemands. La fusion des compagnies S. O. S. et J. B. L. en 1890 mit en évidence l'importance des lignes jurassiennes, car dès lors, Bâle-Delémont-Lausanne-Brigue devint l'artère principale de la nouvelle entreprise du J. S. C'est celle-ci qui, la première en Suisse, installa en été 1894 un service de voitures-restaurant entre Bâle-Lausanne et vice-versa. Elle compléta ce service l'hiver suivant par une voiture-lits Bâle - Delémont - Lausanne-Genève-Vintimille. Cette ligne, la plus courte entre Bâle et la Suisse romande, était destinée au grand trafic du Nord de l'Europe au Midi, ainsi qu'au fort mouvement de touristes de Bâle-transit vers les stations climatiques du Léman et du Valais.

Une première perte de trafic survint à la suite de la catastrophe de Münchenstein en 1891, car les chemins de fer de l'Empire n'acceptèrent la mission de ligne auxiliaire qu'à la condition,

que le trafic franco-suisse serait partagé à l'avenir et que la moitié lui en serait assurée. Un autre recul se fit remarquer après le rachat des chemins de fer par la Confédération, car dès ce moment l'intérêt des C.F.F se porta, à part le Gothard, spécialement sur les lignes du centre par Berne ou par Olten-Bienne. L'ouverture du Simplon en 1906 dirigea la plupart des services franco-italiens sur cette nouvelle artère et diminua de ce fait le trafic sur le tronçon Delle-Bâle. Cet état de choses trouva un redressement partiel, quand en 1913 le Lœtschberg fut ouvert et ceci plus fortement encore après la mise en exploitation du Moutier-Granges. Ce tunnel avec son important raccourcissement de la ligne Delémont-Bienne aurait dû renforcer les moyens de communication de Bâle à Bienne à travers le Jura. Il n'en fut rien, car malgré l'apport du trafic de Granges, cette localité très industrielle, qui s'est étendue à l'américaine, nous ne comptons actuellement sur le tronçon Bâle-Bienne que deux paires de directs, comme ils existaient déjà à la fin du siècle passé. La vallée de la Birse en amont de Moutier et le vallon de St-Imier doivent se passer maintenant de correspondances directes avec Bâle, telles qu'elles leur étaient offertes bien avant la guerre. Il est vrai qu'entre Bâle et Delémont l'horaire a été retouché et complété à différentes reprises, mais le long de la ligne, qui a été mise sous tension électrique le 31 octobre, on compte sur l'introduction prochaine d'une troisième paire d'express entre Bâle et la Suisse romande et on espère que d'autres lacunes seront aussi comblées d'ici peu. Il faut constater que le retour de l'Alsace à la France a fait perdre entièrement au Jura le grand trafic-voyageurs d'Autriche vers la France par Buchs-Bâle, qui emprunte à nouveau, comme avant 1870, le rail français.

Il nous reste à parler du tourisme de Bâle vers le Jura. Il a, ces dernières années, pris un grand essor et de fortes proportions. En été, il se porte surtout dans les alentours de Grellingue et du Weissenstein, tandis qu'en hiver, favorisé par des trains accélérés de sport, les Bâlois ont reporté plus avant, d'année en année, les points de départ de leurs excursions, prolongeant ainsi leur parcours en chemin de fer. Il faudrait chercher à faire de même en été, car il est certain qu'avec des trains favorables accélérés, à la condition toutefois que le temps soit plus beau que celui de la saison passée, les Bâlois peuvent être attirés dans le Jura dans une forte mesure. Les essais devraient être continués, même si les résultats immédiats n'étaient pas brillants.

On souhaite donc à Bâle que l'électrification des lignes jurassiennes nous fera avoir un horaire modèle, qui servira le commerce et l'industrie aussi bien que le tourisme jurassiens; ce dernier est sans cesse fortement menacé par la concurrence des Vosges et encore beaucoup plus sérieusement par celle de la Forêt Noire.

A. CETTINGER.