

Les relations économiques du Jura bernois avec la ville de Bâle

Autor(en): **Rebetez, P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **14 (1943)**

Heft 4

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825521>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les relations économiques du Jura bernois avec la ville de Bâle

INTRODUCTION

Si nous considérons la position géographique du Jura bernois en faisant abstraction des frontières politiques, nous dirons que notre pays est compris dans un triangle qui aurait pour sommets trois villes importantes : Bâle, Berne, Besançon. Il est naturel que ces cités aient rivalisé d'influence dans nos vallées. Les historiens ont déjà démontré l'importance et les conséquences générales des relations politiques, religieuses, sociales, qui s'établirent entre Bâle, Berne ou Besançon et certaines parties de notre pays. Le centre du « Jura » — dans notre étude nous appellerons ainsi le territoire en question — est à égale distance des deux premières villes. Que l'attraction de celles-ci se manifestât au cours des siècles d'une façon plus précise nous paraît évident, comme il est manifeste que Bâle prit dans l'histoire, bien avant Berne, une place prépondérante aux yeux de nos ancêtres. Voici pourquoi :

Dans le Jura, les issues naturelles sont orientées de façons bien diverses. L'Ajoie regarde vers la France ; l'Allaine et le Doubs vont rejoindre, par Besançon, le bassin du Rhône. La vallée de St-Imier se tourne vers la plaine de l'Aar tandis que la Birse et la Sorne, rattachées au bassin du Rhin, drainent les eaux de la majeure partie du pays. La Birse est non seulement notre plus grande rivière, mais la plus importante du Jura suisse. Son bassin englobe 715 km². (Jura 1470 km²) et son lit de 71 km. commence au cœur du pays pour se terminer en amont de Bâle. Dans l'antiquité, cette voie naturelle fut l'un des principaux cheminement qu'empruntèrent les colons ; elle devint par la suite le premier tracé, et dans toute sa longueur, de la route et du rail dans cette région. Alors que Berne n'existait pas, les relations entre le Jura et Bâle se trouvaient établies.

Notre tâche ne consiste pas à examiner l'ensemble de ces relations. Nous nous bornerons à rechercher quels furent les rapports économiques entre Bâle et le Jura aux époques les plus caractéristiques. Si l'occasion nous est donnée, nous étudierons d'une façon plus approfondie certaines phases du développement ébauché ci-après.

APERÇU GÉNÉRAL

A notre avis, les relations économiques en question commencèrent avec l'introduction du christianisme dans nos régions. Antérieurement déjà, les Rauraques payaient le tribut aux

Romains qui les avaient soumis et qui s'étaient établis sur les bords du Rhin ; mais les renseignements à ce sujet font défaut. Notre histoire commence vraiment avec les premières cellules chrétiennes, St-Ursanne, Moutier-Grandval, St-Imier (VII^e, VIII^e siècles), auxquelles il faut ajouter plus tard Lucelle, Bellelay, Grandgourt ; six centres de culture, de civilisation, d'activité à une époque où, en Suisse centrale et orientale actuelle, les progrès du christianisme ne se manifestaient que lentement.

Or, après Augst, Bâle était devenue le siège de l'évêché. La Rauracie releva de ce diocèse. Pour la juridiction spirituelle, la majeure partie du Jura fut bientôt rattachée à Bâle jusqu'à l'époque de la Réformation. Ce fait seul n'est pas sans importance dans le domaine économique. Ajoutons que la puissance politique des évêques de Bâle s'étendit sur notre pays dès les X^e, XI^e siècles, et nous aurons une image assez nette des rapports existants en disant que Bâle était en quelque sorte notre capitale et, de plus, la résidence de notre chef spirituel.

Nous ne relaterons pas l'évolution qui se fit à Bâle et comment notre prince perdit peu à peu ses droits, puis finalement son autorité spirituelle sur la ville. Au début du XVI^e siècle l'évêque de Bâle quitta sa résidence et vint s'établir à Porrentruy. Ceci n'était pas favorable aux relations économiques établies. Delémont, Moutier-Grandval, la vallée de Tavannes, reçus par Bâle en qualité de combourgeois (1407), durent abandonner leur traité (1580) signé avec les Bâlois, malgré le renouvellement de 1554/1555 (pour Delémont et sa Vallée). Les Franches-Montagnes et Laufon qui avaient suivi l'exemple d'émancipation de Delémont furent également obligés de se soumettre à leur prince. L'évolution politique de l'Évêché de Bâle et de la ville du même nom se fit dès lors dans deux voies tout à fait indépendantes l'une de l'autre.

Pourtant, par son activité dans le domaine commercial et industriel, la ville de Bâle devait exercer un gros attrait sur les habitants de l'Évêché, particulièrement dans le Jura nord. Il est vrai qu'avant le XIX^e siècle, notre pays ne joua pas un bien grand rôle dans l'économie bâloise. Ceci est dû à des raisons multiples. Nous avons d'abord une population peu nombreuse. A titre d'exemple, voici quelques chiffres intéressant Delémont (dont la grandeur était comparable à celle d'un de nos villages) et Porrentruy (qui, grâce à la présence de la cour jouissait de plus de considération) :

Delémont

1710 : 855 hab.
1804 : 1050 hab.
1858 : 1420 hab.
1941 : 6625 hab.

Porrentruy : ville et château

1764 : 2555 hab.
1770 : 1745 hab. en ville
665 hab. au château
1941 : 6121 hab.

En outre, les voies de communication ne présentaient pas les commodités de transport auxquelles nous sommes habitués. Finalement, les échanges commerciaux n'étaient pas aussi nombreux et les interdictions d'exportation, les péages, les restrictions dans la liberté du commerce et de l'industrie paralysaient le développement normal des transactions qui, à notre époque, s'effectuent journellement.

Bâle était une ville d'artisans et de commerçants. Son marché aux grains, son importance en qualité de place d'échange entre le Sundgau et le Brisgau, entre l'Allemagne et l'Italie, l'établissement d'industries diverses, à l'intérieur et hors de ses murs, lui donnaient un grand renom en Europe.

Le Jura bénéficia de cet heureux voisinage. Mais... les corporations veillaient et ne s'installait pas en ville qui voulait. Ainsi, dès 1599, le Conseil limita l'entrée des Welsches dans la bourgeoisie. Puis on prit des mesures encore plus sévères : en 1608 on s'opposa à l'afflux des nouveaux arrivants à Bâle. Cet édit atteignit surtout les artisans de l'industrie de la soie. Pour détourner les décisions du gouvernement bâlois, ces artisans s'établirent aux environs de la ville ou dans l'Évêché où la vie était meilleur marché. C'est ainsi qu'à la fin de la Guerre de Trente ans on confectionnait dans le territoire bâlois, dans la vallée de Laufon et « particulièrement dans la vallée de Delémont », des milliers de rubans de soie ou de fil et soie chaque année. Cette industrie bâloise de la passementerie passait, au milieu du XVII^e siècle, pour la plus importante peut-être et la plus forte de Suisse et d'Allemagne.

L'industrie du papier s'étendit également dans l'Évêché et Laufon eut comme chef d'entreprise, dans la seconde moitié du XVI^e siècle, le Bâlois Hans Heussler.

Mais, parallèlement à l'industrie, le commerce se développait. Au XIV^e siècle déjà, les drapiers delémontains se trouvaient en rapport avec la ville du Rhin, ainsi qu'en fait foi un document de 1582 citant le marchand Henman Spitz de Delémont. Plus tard, au XVI^e siècle, les foires de Porrentruy attirent, quatre fois l'an, les commerçants bâlois : en mars, juin, septembre et novembre. Ces marchands ont des conditions fixes d'apprentissage. La connaissance du français y figure en bonne part. On envoie l'apprenti négociant Ryff faire un stage dans les grandes villes de commerce d'Allemagne et de préférence dans les pays de langue française. Et il s'en va à Genève, Porrentruy, Strasbourg.

Depuis le Concile (1451-1458), Bâle est devenue une ville nouvelle. Elle a fondé une université (1460) et les commerçants coudoient les savants et les intellectuels. Lorsqu'en 1745 le prince Jacques-Sigismond de Reinach est gravement malade à Porrentruy, c'est à des médecins de Bâle et d'Altkirch qu'on fait appel. Ces détails que nous donnons ainsi à bâtons rompus ne permettent guère d'apprécier l'importance des relations qui nous inté-



FOIRE SUISSE
D'ECHANTILLONS
BALE

1^{er} - 11 mai 1943

BEAUTÉ

PRÉCISION



Cortébert

ressent. Mais nous parlons d'une époque où la statistique n'était pas à l'honneur comme aujourd'hui. Dans leur ensemble, ces petits faits démontrent cependant qu'un contact réel existait dans le domaine économique entre Bâle et l'Evêché, du moyen âge à la Révolution. Afin de pousser nos recherches plus avant, nous nous arrêterons aux différentes voies qui permirent ces relations : la route, les eaux, le rail.

LA ROUTE

Après les Romains, le réseau des routes qui sillonnaient le pays fut négligé. Au moyen âge les voies terrestres manquaient la plupart du temps d'un empierrement de base, si bien qu'elles présentaient une insécurité constante pour les transports, surtout en cas de mauvais temps. Le trafic se faisait pour cette raison pendant la bonne saison, au cours des mois de juillet à septembre ou encore d'avril à juin. Les grandes routes, au départ de Bâle, évitaient l'Evêché. On passait par l'Alsace pour Belfort, par Soleure pour Genève et le sud de la France. Au début du XIII^e siècle l'évêque Henri de Thoune construisit à Bâle le seul pont fixe qui, entre Constance et la mer, reliait les deux rives du Rhin. Ce fait valut à la ville une espèce de monopole du trafic transrhénan. A proximité de Bâle (Birsfelden) un pont praticable aux véhicules ne fut jeté sur la Birse qu'au XV^e siècle (1424 probablement). Auparavant, les voituriers passaient à gué. D'ailleurs, à cette époque, on ne se montrait pas très exigeant dans les questions de confort en voyage. Et quand on sut que Frédéric III parcourait l'Allemagne dans une voiture commode, au temps des guerres de Bourgogne, on signala ce grand événement : l'empereur voyageait comme les dames, « assis dans la plume ». Avec l'établissement du pont de Birsfelden, Bâle inaugura des droits de péage. On payait 8 deniers pour un char et 4 deniers pour un chariot. Les transports de vin acquittaient la moitié du tarif. Si les voituriers désiraient passer en transit par le pont et le sud de la ville, en direction de l'Evêché de Bâle par exemple — c'était la route des sels —, ils payaient par voiture 4 schillings (de 12 deniers).

Le Concile de Bâle eut pour influence indirecte une grande amélioration des routes, des chemins et des ponts. Rappelons que notre prince dépendait de l'empire et possédait certains biens sur la rive droite du Rhin, en aval de Bâle : le bailliage de Schliengen. Le pont du Rhin ou le pont de la Birse permettaient seuls au prince de communiquer avec son suzerain ou ses sujets de Schliengen.

Dans le sud de l'empire il n'y avait vraisemblablement que trois routes praticables (au sens où nous l'entendons aujourd'hui) :

- de Nuremberg à Augsbourg-Innsbruck-Brenner,
- de Nuremberg à Ulm-Lac de Constance-Genève,
- de Francfort à Bâle-Soleure-Genève.

Peut-être nous étonnerons-nous moins de la chose après avoir jeté les yeux sur le tableau ci-dessous :

Population de Bâle du XV^e au XVIII^e siècle.

1446 :	10.200 hab. env.	1779 :	15.040 hab.
1454 :	9.000 hab. env.	1795 :	15.720 hab.
1610 :	16.120 hab.		

Dans l'Evêché, au XVIII^e siècle seulement, les améliorations apportées à l'état des routes permirent un trafic régulier. Ce fut l'œuvre des princes J.-S. de Reinach (1737-45), de G. de Rinck de Baldenstein (1744-62) et de leurs successeurs. En 1755, M. de Rinck notait avec satisfaction que l'ancien ambassadeur de S. M. le roi Louis XV en Suisse avait emprunté les routes de ses états pour se rendre à Belfort, alors qu'antérieurement on passait de Soleure à Bâle pour gagner la France. Le XVIII^e siècle marque la première grande amélioration dans les rapports économiques entre le Jura et Bâle. En voici l'une des phases.

Les postes. — Dans l'ancien Evêché, Bienne, Neuveville, Delémont, Porrentruy, Laufon et St-Ursanne avaient des constitutions particulières assez étendues. Ces villes représentaient en quelque sorte de petites républiques plus ou moins indépendantes dans le territoire soumis au prince. Parmi les privilèges que leur avaient accordés les évêques de Bâle on peut citer: la faculté d'établir des foires, des marchés, de créer des corps de métiers, d'organiser un service postal régulier indépendant du pouvoir souverain. Ce dernier privilège ne fut pas négligé. A l'origine le service des messageries se faisait par des courriers, et ceci au XVI^e siècle déjà. Des corporations de marchands ou d'artisans (les Chandailles à Delémont) établirent dans diverses directions des correspondances régulières. Une entente étant intervenue dans le Jura nord à ce sujet, Porrentruy se chargea des transports entre Delémont et l'Ajoie, tandis que Delémont assumait la responsabilité des relations postales entre Delémont et Bâle. Dans cette dernière cité, comme dans d'autres cantons, le service postal se trouvait entre les mains d'entreprises privées à la tête desquelles figuraient les corporations de marchands.

Au XVII^e siècle, entre Delémont et Bâle, le service postal se faisait régulièrement une, puis deux fois par semaine. En cas d'urgence, le messenger se mettait également en route pour une course supplémentaire. Revêtu de sa livrée de drap mi-partie blanc et rouge, couleurs de la ville, le postillon de Delémont partait avec une voiture à un cheval et assurait le service non seulement au départ de Delémont, mais dans les localités situées sur la Birse. Il était élu pour un an par le Magistrat. Moyennant une rétribution, il se chargeait encore d'achats et de commissions à exécuter dans la ville de Bâle. Son traitement annuel représentait quelque cinquante francs de notre monnaie. Les sujets du prince remettaient également à Bâle le courrier que leur maître

destinait aux villes suisses, alsaciennes, allemandes, autrichiennes ou italiennes. En 1658 on enregistra 60 lettres ou paquets reçus ou expédiés pour le compte de l'évêque. Trois ans plus tard la quantité augmenta encore (86). Le transport du courrier, chez nous, s'effectuait au moyen de corvées, et de village en village. De Bâle on atteignait Porrentruy par Zwingen, Roggenburg, Charmoille. Une partie du parcours se faisait à pied, l'autre à cheval, et les sujets des diverses seigneuries se relayaient tout le long du chemin.

Au début du XVIII^e siècle le prince, Jean-Conrad de Reinach voulut réorganiser l'administration de ses états en cherchant à rompre avec les coutumes issues du moyen âge. Par son ordonnance de 1726 — celle qui occasionna les troubles de 1740 — il établit entre autres une commission chargée de réglementer le service postal. Delémont s'éleva contre les prétentions du souverain, objectant que les messageries n'étaient pas un droit régalien. Cette opposition fut inutile et Guillaume de Rinck, l'un des successeurs de Jean-Conrad, édicta une ordonnance à ce sujet en 1748 pour la partie nord de l'Evêché. A la fin du XVIII^e siècle, le mandement du 31 août 1788 régularisa les échanges postaux dans la principauté entière. Toutes les lettres de France destinées aux états du prince étaient dirigées par Belfort-Porrentruy. Celles d'Angleterre, de Hollande, d'Allemagne, de Suisse orientale arrivaient par Bâle-Delémont, puis s'en allaient vers Moutier, Bellelay, l'Erguel, Bienne, La Neuveville. Les lettres portant des adresses de St-Ursanne, des Franches-Montagnes ou d'Ajoie étaient acheminées de Bâle directement à Porrentruy. Les États de Genève, de Neuchâtel, de Fribourg, de Berne, la partie méridionale et occidentale de la Confédération, faisaient passer leur courrier pour l'Evêché par Bienne. Bien avant 1798, date à laquelle la Suisse fit ses premiers essais d'organisation uniforme dans le service postal (le gouvernement de la République helvétique institua une direction centrale des postes), l'Evêché de Bâle avait déjà donné à ce service un caractère officiel en en faisant un droit régalien, malgré les protestations de Delémont et de Porrentruy. Ces progrès avaient été rendus possibles grâce à l'état des routes. Le tronçon Porrentruy-Delémont-Bâle devint la route la plus passante. Entre Porrentruy et Bâle ne circulait cependant qu'une très mauvaise patache. En 1781 un nouveau service public de messagerie entre ces deux villes — par Delémont-Laufon-Reinach — fut instauré. Une voiture, dans laquelle 5 ou 4 personnes pouvaient prendre place, permit aux voyageurs de faire deux courses par semaine dans chaque sens. On quittait Porrentruy à 4 heures du matin. On arrivait à Delémont à 9 heures, à Laufon à midi et à Bâle à 5 heures du soir. Le prix du voyage était fixé à 2 livres 15 sols de Porrentruy à Bâle et à 1 livre 10 sols de Delémont à Bâle, indépendamment des 5 deniers

qu'il fallait verser au postillon ⁽¹⁾. Malgré tout, l'état des routes était loin de donner entière satisfaction. En 1784 l'augmentation du trafic nécessita l'emploi d'un nouveau véhicule. On le choisit confortable, fermé au moyen de glaces et laissant 5 places à disposition. L'aménagement de la route passant par les gorges de Court permit, vers 1770, de relier le Jura sud (Bienne-Delémont par Tavannes et Malleray) au service organisé entre le Jura nord et la ville de Bâle.

La Révolution et l'Empire compromirent l'organisation créée par les princes-évêques. Le 25 novembre 1815 le Jura fut réuni au canton de Berne. Le gouvernement établit un nouveau tarif et l'administration du service postal fut affermée à MM. Fischer, de Berne. Ce choix se révéla heureux. Le nombre des communications entre Bâle et Berne, par Delémont et Moutier, augmenta. En 1820 de 4, il passa à 7 par semaine, et le nombre des voyageurs transportés sur cette route s'éleva de 16 à 59 au maximum. Cette nouvelle clientèle de MM. Fischer payait 8 batz (fr. 1.20) par heure de transport (4 km.) et chaque voyageur pouvait emporter 50 livres de bagages. En 1817 un service de diligence relia La Chaux-de-Fonds à Bâle par le vallon de St-Imier-Moutier-Delémont-Laufon. Le coche faisait deux courses hebdomadaires. Le 1^{er} juillet 1858 on inaugura un nouveau service de poste accéléré entre Berne et Bâle par Aarberg, Sonceboz et Delémont. Il s'agissait là d'une liaison quotidienne. Les grandes voitures, dites vélocifères (Eilwagen), étaient attelées de 5 chevaux et quittaient Berne et Bâle à 5 heures du matin chaque jour. On arrivait à destination à 8 heures et quart du soir à Bâle, à 9 heures à Berne. Ainsi, au XIX^e siècle, le trafic par route, entre le Jura et la ville des bords du Rhin, fut de plus en plus intense. Le roulage amenait de Bâle ou de Bienne les marchandises nécessaires aux négociants. Le 1^{er} janvier 1849 les messageries passèrent aux mains de la Confédération, en vertu de la Constitution de l'année précédente. Le Jura comptait à cette époque 74 bureaux de poste.

Statistique de la population.

Jura bernois	Ville de Bâle
1818 : 57.595	1795 : 15.720
1837 : 68.899	1815 : 16.674
1846 : 76.254	1850 : 27.170
1850 : 78.295	1880 : 60.500
1860 : 87.971	1900 : 109.161
1888 : 105.498	
1900 : 111.741 (dont plus de 20.000 horlogers)	

1) Avant le XVII^e siècle et jusqu'à la fin du XVIII^e, on comptait dans les bureaux officiels des princes-évêques en livres de Bâle. Ceci est une preuve de plus de l'importance que prit Bâle dans les questions économiques de notre pays. Une livre de Bâle = 20 sols. Un sol = 12 deniers. Une livre de Bâle valait fr. 1.80; au taux actuel disons fr. 2.40 environ.

L'industrie, l'horlogerie en particulier, était en train de transformer le Jura (6000 horlogers environ en 1848). Le mouvement de la population, chez nous comme à Bâle, suivait une courbe ascendante. L'époque des diligences allait prendre fin.

Avec 1875, le service des malles-poste entre le Jura et Bâle devint caduc. En effet, le 26 septembre on inaugurait la ligne de chemin de fer Delémont-Bâle. Du 26 septembre au 31 décembre de cette année-là, les transports suivants s'inscrivaient à l'actif de la compagnie du Jura bernois sur ce seul tronçon de 39 kilomètres :

voyageurs transportés : 102.277,

bagages transportés : 2742 quintaux dont 66 quintaux remis par les postes fédérales (1).

Ceci représentait une recette de plus de Fr. 66.500 au cours de 3 mois et 5 jours.

LES COMMUNICATIONS PAR EAU

Nous avons dit que jusqu'au XVIII^e siècle les routes n'offraient qu'une sécurité relative dans la question des transports. Aussi leur préférait-on, là où on avait le choix, les rivières et les fleuves qui n'exigeaient pas de force pour les déplacements dans le sens du courant. Sur le Rhin, on vit des hommes et des chevaux hâler péniblement des péniches vers l'amont. Mais le problème des chemins de la berge était le même que celui des routes. Pour remonter la vallée du Rhin on confia bientôt la marchandise aux rouliers plutôt qu'aux bateliers. Le trafic vers l'aval, en revanche, eut toujours son importance. Pour éviter de remonter les chalands à vide, on les vendait alors à vil prix quand la marchandise était rendue à destination. Le bateau était démolé et fournissait du bois de feu, du bois de construction.

On ne se montrait pas plus difficile pour la praticabilité des eaux que pour la commodité des voies terrestres. Ainsi la Reuss (depuis Lucerne), la Linth-Limmat (depuis le lac de Walenstadt) et l'Aar (depuis Thoune) servaient à la navigation.

Dans l'Évêché, la Birse depuis Laufon, et son affluent la Lucelle permettaient le flottage du bois, au printemps, à l'époque des hautes eaux ; on n'avait que des exigences minimales. Nos archives contiennent à ce sujet des pièces remontant à 1560. On y trouve des règlements et des quittances de douane pour le flottage à travers l'Évêché et la ville de Bâle. Les registres indiquent les personnes qui furent autorisées à pratiquer ces transports par eau. Il s'agissait en majorité de sujets français, mais le grand hôpital de Bâle fit également exécuter du flottage sur la Birse au cours des années 1787 à 1791.

Au XIX^e siècle, des changements remarquables donnèrent une nouvelle impulsion au commerce et à l'industrie. En 1832, le

1) Il s'agit du quintal suisse, soit 50 kg.

premier bateau à vapeur accostait au débarcadère de Bâle. En septembre 1858 on baptisa deux nouveaux bateaux. Il exista bientôt deux sociétés de navigation. Avec le XX^e siècle un contact direct s'établit entre le Jura et le port de Bâle par suite du développement du trafic par le Rhin et la voie ferrée.

Des courses d'essais entre Strasbourg et Bâle (1904-1905) avaient démontré la possibilité de la grande navigation fluviale. Les autorités bâloises s'intéressèrent à l'exécution de ces courses et, comme ce mode d'échange commençait à se développer, Bâle eut bientôt la preuve qu'il serait possible d'obtenir un trafic fluvial régulier pendant une partie de l'année. En 1906, avec l'appui de subventions fédérales, on transforma la berge du Rhin sur 400 m. de longueur en quai de chargement à ciel ouvert. Ainsi naquit le port de St-Jean qui fut mis en exploitation en 1907. En 1909 on étudia la possibilité d'aménager un port sur la rive droite, à Petit-Huningue. La construction commença au printemps 1919. Par la suite, le port de St-Jean fut doté d'installations modernes pour le transbordement des marchandises, de bateau à wagon ou inversement : grues à vapeur, grues électriques, installation pneumatique capable d'aspirer 50 tonnes de céréales à l'heure et rendant possible le chargement ou déchargement des grains, même en cas de mauvais temps. Une voie ferrée relia directement le port de St-Jean à la gare aux marchandises de St-Jean des C.F.F. et celui de Petit-Huningue, situé à l'extrême limite de la frontière Suisse-Allemagne, fut pourvu d'installations ferroviaires permettant de gagner le réseau national des chemins de fer ou le réseau allemand aboutissant à la gare badoise.

Depuis les courses d'essais de 1904 et depuis l'ouverture du port (1907) le trafic sur le Rhin a constamment augmenté. Au début, on enregistrait annuellement le transbordement de quelques milliers de tonnes de marchandises seulement. En 1915 la progression atteignait 97.000 tonnes. La guerre interrompit la navigation sur le Rhin de 1914 à 1917 ; puis, de 1917 à 1921, par suite de diverses influences défavorables, la navigation fluviale ne se développa que lentement. 1922 en revanche, puis 1924 et surtout 1927 connurent un trafic intense (1927, 84.875 tonnes pour le trafic aval, 654.965 tonnes pour le trafic amont). Les péniches amènent les marchandises à destination de Bâle soit directement des ports de mer, soit après allègement dans les ports du Rhin situés le long du parcours, ou après transbordement à Mannheim et Strasbourg-Kehl. Il faut, en partant de Rotterdam, environ 7 jours de voyage pour atteindre la frontière suisse. Les chaulands qui remontent le fleuve contribuent à notre approvisionnement en produits divers : huile d'arachide, briquettes, benzine, coton, plomb, argile, boyaux, tôles, graisses, acide, orge, glucose, gomme arabique, avoine, résine, bois, peaux brutes, fils de cuivre, charbons, cokes, chiffons, cuir, fer brut, cercles de roues, seigle,

riz, rails, soude, alcool, pierres, tabac, blés, laine, sucre, marchandises de détail, etc.

A la descente les péniches emportent : asphalte, fer-blanc, aluminium, produits chimiques, couleurs, fûts vides, lait condensé, peaux brutes, calcium, os pulvérisés, poudre de corne, linoléum, chiffons, machines, eau minérale, sacs, objets en acier fondu, ciment, etc.

L'activité croissante du port de Bâle donna une impulsion progressive au trafic marchandises par chemin de fer. Nous allons en parler pour ce qui regarde notre région.

LA VOIE FERRÉE

Le chemin de fer, dernier venu, est à l'heure actuelle le plus moderne des moyens de transport reliant Bâle au Jura. En Suisse, la première voie ferrée fut celle de Bâle-St-Jean-St-Louis, terminus de la ligne Strasbourg-Bâle, ouverte à la circulation le 15 juin 1844. Trois ans plus tard, le 9 août 1847, on inaugura la ligne suisse de Baden-Zurich. Vers les années 1850 des entreprises particulières commencèrent les travaux au centre du plateau. La compagnie du Central suisse fit de Bâle la tête des fragments de lignes construites de 1854 à 1859 : Bâle-Olten, avec les embranchements vers Aarau, Lucerne, Berthoud-Bienne-Thoune, Herzogenbuchsee-Soleure-Bienne. Dans le canton de Berne naquit en 1856 la compagnie du Jura bernois qui fusionna, en 1889, avec la compagnie de la Suisse occidentale-Simplon sous le nom de compagnie du Jura-Simplon. Chez nous, les premières lignes établies furent celles de Porrentruy-Delle (1872), puis de Bienne-Sonceboz-Convers (1874), de Sonceboz-Tavannes (1874) et enfin de Delémont-Bâle (26 septembre 1875). Delémont-Glovelier (1876), Tavannes-Court et Moutier-Delémont (1876), Court-Moutier et Glovelier-Porrentruy (1877) furent à leur tour reliés par chemin de fer. La ligne Porrentruy-Delle avait été d'abord exploitée par le Paris-Lyon-Méditerranée.

Les travaux principaux de raccordement du réseau jurassien au Central suisse à Bâle débutèrent en 1872. Bâle-Ville accorda la concession nécessaire le 16 décembre de cette année-là. C'était la dernière autorisation que nécessitait la ligne projetée le long de la Birse. Soleure et Bâle-Campagne avaient réclamé respectivement 10.000 et 100.000 fr. à titre de cautionnement. Bâle-Ville n'exigea rien de la compagnie des chemins de fer du Jura bernois. Dans le courant de 1872 on procéda aux levés exacts du terrain de Tavannes à Bâle. On cita parmi les premiers tronçons à construire les lignes Tavannes-Bâle et Delémont-Glovelier. On prévoyait déjà que Delémont-Bâle aurait un rendement suffisant pour le service des intérêts de tout le capital

de construction. Dans le budget établi pour ce tronçon on avait inscrit aux dépenses les sommes suivantes :

1873 :	fr. 1.667.500	
1874 :	fr. 5.680.660	(début de l'exploitation
1875 :	fr. 2.256.100	prévu pour le 1. 5. 1875)
1876 :	fr. 764.600	
<hr/>		
	en tout fr. 8.568.860	

En 1872 les capitaux nécessaires à l'établissement des lignes prévues représentaient un total de 51 $\frac{1}{4}$ millions. Le capital social de la société fut augmenté de 52 millions dont 10 millions étaient à trouver par émission d'actions et le reste par emprunt. La souscription des actions dépassa les prévisions du conseil d'administration. Bâle-Ville souscrivit à mille actions (fr. 500.000) et les particuliers de ce même canton à 255 actions (fr. 127.500). Un traité d'emprunt, conclu avec la Banque cantonale de Berne, la Banque fédérale de Berne, la Bankverein de Bâle et la Banque commerciale de Bâle, mit à disposition les 22 millions cherchés. Ce syndicat financier se chargea, le 19 octobre 1872, de prendre ferme au cours de 96 % tout le capital-obligation nécessaire à la construction des chemins de fer du Jura.

Mais le raccordement avec le Central connut encore quelques négociations difficiles. Le 5 décembre 1872 une convention fut conclue entre le Central suisse et la compagnie des chemins de fer du Jura bernois pour la co-jouissance de la gare de Bâle. Ce traité était avantageux pour la compagnie du Jura.

Les études de la ligne Delémont-Bâle ayant été revues avec le plus grand soin, les travaux purent être mis en adjudication en décembre 1873. La construction de la ligne fut activement poussée et son achèvement ne dépendait plus que du raccordement avec la gare du Central à Bâle. Jusqu'au 10 mars 1875 l'incertitude régna à propos de l'emplacement nécessaire à ce raccordement. Parallèlement au développement des négociations avec la compagnie du Central, les démarches (commencées en 1874) en vue de l'acquisition de la ligne Porrentruy-Delle étaient poursuivies. Le 30 décembre 1875 la compagnie du Porrentruy-Delle vendit son tronçon de voie ferrée à la compagnie des chemins de fer du Jura bernois.

Quelques difficultés avec les entrepreneurs et un éboulement assez considérable dans la « tranchée d'Aesch », retardèrent l'ouverture de la ligne Delémont-Bâle jusqu'au 25 septembre 1875. Dès l'origine la nouvelle voie connut un beau succès. On enregistra, jusqu'au 31 décembre de la même année, une recette de 150.000 fr. environ. Plus de 100.000 voyageurs, 756 pièces de bétail et 257.185 quintaux de marchandises (quintal suisse) furent transportés pendant ces quelque cent jours.

Au 31 décembre le déficit de l'exploitation était de 10.947 francs. Le conseil d'administration de la ligne ne se montra pas très satisfait, mais il expliqua les difficultés du début de la façon suivante : les 59 km. de la ligne Delémont-Bâle devaient supporter seuls la lourde charge des redevances de la gare de Bâle, estimées approximativement à 55.000 fr. pour les 5 premiers mois. Il faut ajouter que l'absence de raccordement avec toute autre ligne à Delémont nuisait encore aux relations normales qui auraient pu s'établir d'emblée entre le Jura et Bâle. Au cours des deux années suivantes la section s'agrandit. Tavannes fut relié directement à Bâle par Delémont, et Delémont directement à Delle par Glovelier. L'exploitation des diverses sections du Jura avait débuté aux époques suivantes :

Tavannes-Court	16 décembre 1876
Court-Moutier	24 mai 1877
Moutier-Delémont	16 décembre 1876
Delémont-Glovelier	15 octobre 1876
Glovelier-Porrentruy	30 mars 1877

Au cours de l'année 1878, 14 trains journaliers reliaient Delémont à Bâle ; 8, Delémont à Porrentruy ; 10, Porrentruy à Delle ; 12, Delémont à Sonceboz ; 10, Sonceboz à La Chaux-de-Fonds et 14 ou 15 Sonceboz à Bienne. Sur le trajet Delémont-Bâle on comptait pendant les 5 premiers mois de l'année 2 trains par jour réservés exclusivement au service des marchandises et 2 autres mixtes. Dès le 1^{er} juin on apporta une modification en supprimant les trains de marchandises et en portant à quatre le nombre des trains mixtes. La recette nette des chemins de fer du Jura bernois s'éleva à plus de deux millions cette année-là. Il est vrai que la compagnie s'était étendue au-delà de nos frontières, dans l'ancien canton, dans celui de Neuchâtel, et avait pris le nom officiel de Jura-Berne-Lucerne.

Après l'acceptation de la loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition des chemins de fer par la Confédération, le Central suisse fut acheté le 5 novembre 1900 et exploité pour le compte de la Confédération dès le 1^{er} janvier 1901. Le contrat d'achat du Jura-Simplon date du 25 octobre 1905 (exploitation dès le 1^{er} janvier 1905 par la Confédération).

Au moment du rachat de la compagnie Jura-Berne-Lucerne, notre pays fut rattaché tout d'abord au 2^e arrondissement des C. F. F. dont la direction se trouvait à Bâle. A cette époque 7897 trains express ou omnibus circulaient annuellement entre Delémont et Bâle. A ceux-ci il faut ajouter 656 trains de marchandises avec voyageurs et 5545 trains de marchandises sans voyageurs. Ce qui représentait un total de 15.896 convois reliant les bords du Rhin au cœur du Jura. Voici, pour 1905, l'activité

des trois gares les plus importantes de notre pays dans le transport des marchandises :

	Céréales	Farine, etc.	Pommes de terre	Fruits	Fromage	Oeufs	Sucre	Vin	Bière	Bois à brûler	Houille, etc.	Pierres	Chaux, Ciment, etc.
Delémont	E. * 283	312	69	6	19	—	185	297	205	1821	214	16017	8853
	A. 1550	1207	391	41	32	35	388	1075	575	310	2793	3723	1893
Porrentruy	E. 664	493	49	22	40	—	80	437	1652	291	45	72	41
	A. 1517	2766	206	34	22	9	820	1812	304	518	2221	11995	2040
St-Imier	E. 128	104	71	7	8	—	113	64	3130	93	146	3856	39
	A. 837	1288	674	101	47	31	491	776	116	1108	3430	3924	1831

	Fers et aciers	Coton	Laine	Lin, chanvre	Soie	Bois de construction	Acides	Alcool brut	Soude	Sel	Huiles minérales	Foin et paille	Engrais, etc.	Glace (eau congelée)
Delémont	E. 4584	4	17	3	99	2142	4	5673	1	879	167	156	17	4
	A. 2324	31	32	10	104	909	31	4819	27	1297	498	108	170	31
Porrentruy	E. 267	5	4	23	—	2075	11	3	4	56	109	381	50	5
	A. 592	56	48	14	1	528	77	106	40	237	779	34	362	16
St-Imier	E. 199	1	3	2	—	32	26	3	3	2	398	17	142	355
	A. 564	28	17	16	—	124	54	18	59	34	868	219	31	—

* E = expéditions. A = arrivages. Le poids est indiqué en tonnes.

En 1912 on comptait sur la ligne Delémont-Bâle un total de 15.178 trains. La situation s'améliora par le percement des tunnels du Lœtschberg (inauguré le 28 juin 1915) et de Moutier-Granges (1916). Moutier-Granges raccourcit l'ancien trajet Moutier-Sonceboz-Bienne de 16 km.

Le Jura est devenu un territoire dont les voies ferrées permettent le transit du nord au sud. L'époque où nous vivons a accentué l'importance de la ligne Bâle-Delémont. Aujourd'hui, l'exploitation des chemins de fer fédéraux sur ce tronçon se présente comme suit :

Gare de Delémont, 1941

Trains partant pour /
ou arrivant de) Bâle

Nombre de trains par jour

Voyageurs 31,0
Marchandises 15,4

Trains partant pour /
ou arrivant de) Bâle

Trains de voyageurs pour l'année
express omnibus facult. et spéc.
3444 7773 88

Gare de Delémont, 1941		Trains de marchandises pr l'année		
Trains partant pour ou arrivant de)	Bâle	directs et	ordinaires	facult. et
		accél. avec	avec et	spéciaux
		et sans	sans	
		voyageurs	voyageurs	
Total des trains pour l'année 1941 : 16,052.		1233	3222	292

CONCLUSION

Les rapports économiques entre le Jura bernois et la ville de Bâle touchent à des domaines très variés : assurance-vie, assurance des immeubles contre l'incendie, vente de la bière, approvisionnement en lait, développement du mouvement coopératif pour ce qui concerne l'Union suisse des coopératives de consommation, hôpitaux, cliniques, médecins spécialistes... la matière est si abondante que nous devons nous limiter. Le plan Wahlen lui-même a engagé les citadins des bords du Rhin à rechercher chez nous de vastes surfaces cultivables pour faire face au problème de l'alimentation et aux exigences fédérales dans ce domaine.

Avant l'époque des restrictions les véhicules à moteur et les cyclistes bâlois sillonnaient nos routes. Les samedis et dimanches surtout, la circulation sur le tronçon Delémont-Bâle paraissait ininterrompue à la tombée du jour. Les Franches-Montagnes, la région des Rangiers, les côtes du Doubs, St-Ursanne, les diverses chaînes de nos montagnes sont connues et parcourues par un nombre impressionnant de touristes dont nous ne pouvons à regret préciser la quantité. Actuellement le marché-concours de Saignelégier et les pentes neigeuses de Moron et de Graivery connaissent à une époque particulière de l'année une affluence de visiteurs, de sportifs venant de notre grande voisine.

D'autre part, le Jura industriel et agricole s'est rapproché de l'animation et de l'activité de Bâle. Nous n'en voulons pour preuve que l'attrait qu'exerce, depuis sa fondation, la Foire suisse d'échantillons sur notre population, et le nombre réjouissant des exposants de chez nous :

1935 : 51 exposants sur un total de 180 Suisses romands.

1940 : 56 exposants sur un total de 185 Suisses romands.

1941 : 44 exposants sur un total de 250 Suisses romands.

1942 : 48 exposants sur un total de 272 Suisses romands.

Nos principales industries se sont intéressées à cette manifestation. Elles ont apprécié les avantages que nous offre la place de commerce bâloise et cherché à y faire connaître l'excellence de leurs produits. Avec les années, les exposants jurassiens ne cessent d'augmenter.

Par la suppression des péages aux frontières cantonales et par le caractère protectionniste donné aux contrôles douaniers (XIX^e siècle), par l'aménagement des routes modernes et l'installation du rail, une grande partie du Jura, au XX^e siècle, s'est trouvée comprise dans la banlieue et dans la zone d'influence économique de Bâle, agglomération de 180.000 habitants.

Dr P. REBETZ.