

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: 39 (1968)

Heft: 3

Artikel: Problèmes ferroviaires

Autor: Steiner, R. / Favre, H.-L.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825219>

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: 12.01.2026

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

Une seconde option consisterait en un développement préférentiel de Montbéliard dont la ZUP et la ZAD peuvent être un point de fixation de nombreux équipements, d'accès relativement facile. Cette conception, qui aurait pour effet de remédier aux méfaits de l'urbanisation concentrique autour de Belfort et notamment aux risques de congestionnement de la cité, entraînerait l'adoption pour l'agglomération de Belfort-Montbéliard d'une structure bipolaire nettement plus accentuée et plus équilibrée qu'actuellement.

Une troisième option consiste à profiter de l'effet structurant de l'autoroute urbaine Belfort-Montbéliard pour s'orienter vers une urbanisation linéaire sur les 13 km. séparant les deux noyaux urbains. Il y aurait notamment localisations de grandes zones d'habitat et peut-être d'emploi le long de cet axe.

Il existe évidemment d'autres hypothèses, et notamment des formules hybrides entre les propositions précitées. L'étude d'urbanisation en cours permettra de les préciser. Pour l'heure on ne peut affirmer que deux choses :

- qu'il est exclu que le développement de l'un des pôles puisse se faire au détriment de l'autre,
- que l'urbanisation de l'ensemble doit être conçue en commun.

(Réd.) *Ce texte, extrait d'une étude terminée en février 1967, a paru dans la revue « Horizons Belfort » N° 62 de juillet 1967.*

Problèmes ferroviaires

Nous publions ci-dessous le texte d'une lettre adressée le 15 janvier 1968 par l'ADIJ à l'Office des transports du canton de Berne. Cette lettre fait état de la conférence qui a réuni le 16 novembre 1967 des représentants de la Direction générale des CFF et de notre association. Ajoutons que l'horaire 1969/1971 est en refonte complète et qu'une nouvelle conférence CFF-ADIJ est prévue en été 1968.

A l'Office des transports du canton de Berne
36, rue de la Justice
3011 B e r n e

Monsieur le Directeur,

Nous vous remercions encore une fois de nous avoir donné l'occasion de discuter de vive voix avec la Direction générale des CFF des projets de ces derniers en ce qui concerne la ligne Bâle - Delémont - Biel et des questions d'horaire en général. La conférence du 16 novembre 1967 a été des plus utiles puisqu'elle nous a appris comment les CFF apprécient la ligne Bâle - Delémont - Biel, le rôle de cette ligne dans l'ensemble du réseau suisse et son développement futur.

Nous avons pris note que le tracé sinueux de la ligne, ses pentes, le rebroussement de Delémont, ses tronçons à simple voie sont autant

d'obstacles qui l'empêchent d'offrir à l'exploitation des conditions aussi favorables que la ligne du Hauenstein. Nous le savions certes, mais c'est la première fois que la Direction générale des CFF nous le déclare avec une netteté qui ne nous laisse aucun doute sur l'avenir de la ligne.

Cependant, la mise en double voie du tronçon Zwingen - Bärschwil est prévue pour 1972 et on peut s'attendre à la pose de la double voie sur les tronçons entre Aesch et Delémont pour 1986, si l'augmentation du trafic le justifie.

Nous avons noté aussi que la mise en double voie du tronçon Choindez - Moutier ne vient qu'au quinzième rang du code d'urgence et qu'il n'est pas question de l'équipement du Moutier - Longeau, encore toujours ligne privée.

Nous constatons, une fois de plus, que le Jura, à cause de sa situation et de sa configuration géographiques, est préterité et qu'il ne pourra accéder au rôle auquel il aspire aussi longtemps que seules des considérations techniques prévaudront sur d'autres.

Le Jura bernois doit sortir de son isolement et pour cela il est indispensable qu'il soit traversé par des voies de communication à grand débit, le mettant en relation rapide avec le reste de la Suisse et l'étranger.

Au sujet de l'horaire, il ne nous a pas été possible de présenter nos vœux aux CFF dans le court délai qui nous fut accordé. Toutefois, nous avons pris bonne note que l'horaire de 1969/1971 sera profondément remanié par rapport à l'actuel et que l'on envisage une accélération des trains et de meilleures correspondances. Nous en sommes heureux.

Nous nous permettons de formuler cinq vœux et de vous demander de les soutenir en haut lieu. Il est dans l'intérêt du Jura bernois et du canton que :

- 1^o les trains entre Bâle - Genève et le Valais passent par le Jura ;
- 2^o les trains directs Bâle - Suisse romande circulent indépendamment des trains de Zurich ;
- 3^o nous ayons au moins quatre paires de trains directs ou accélérés par jour entre l'Ajoie et Berne, et que leur temps de parcours n'excède pas 90 minutes ;
- 4^o les chefs-lieux de district de Laufon et de La Neuveville aient de meilleures correspondances pour et de Berne, par trains directs ;
- 5^o les trains entre Biel et la vallée de Tavannes circulent, dans toute la mesure possible, indépendamment de ceux du vallon de Saint-Imier.

Les chemins de fer continueront de servir leur clientèle et le pays s'ils deviennent plus rapides et plus confortables. Nous saluerons avec une réelle satisfaction toutes les initiatives que les responsables de leur exploitation prendront dans cette perspective.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

Pour l'ADIJ :

le président :
R. STEINER

le secrétaire :
H.-L. FAVRE