

# Problèmes ferroviaires

Autor(en): **Steiner, R. / Favre, H.-L.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **39 (1968)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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

## **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.

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 - Bienne 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 - Bienne, 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° les trains entre Bâle - Genève et le Valais passent par le Jura ;
- 2° les trains directs Bâle - Suisse romande circulent indépendamment des trains de Zurich ;
- 3° 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° les chefs-lieux de district de Laufon et de La Neuveville aient de meilleures correspondances pour et de Berne, par trains directs ;
- 5° les trains entre Bienne 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.

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

Pour l'ADIJ :

le président :  
R. STEINER

le secrétaire :  
H.-L. FAVRE