

**Zeitschrift:** Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

**Herausgeber:** Association pour la défense des intérêts jurassiens

**Band:** 58 [i.e. 59-61] (1988-1990)

**Heft:** 8: Transalp 2005 : l'inconnue helvétique

**Artikel:** La position bâloise : préférence au Gothard

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824347>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

## La position bâloise : préférence au Gothard

*Le Conseil d'Etat bâlois a adopté une position sur le projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes et se prononce en faveur de la variante Gothard. Voici les arguments de nos voisins bâlois.*

La réalisation d'une nouvelle transversale ferroviaire alpine est une nécessité politique pour la Suisse.

Le débat a longtemps été dominé par des considérations d'ordre technique et régionaliste. Il est maintenant urgent de trouver une réponse qui tienne compte des besoins de la Suisse dans son ensemble, mais aussi de l'Europe et qui soit applicable rapidement.

Cette solution doit pouvoir s'intégrer à « Rail 2000 » et permettre d'étendre celui-ci au canton du Tessin. Elle doit aussi permettre de libérer au maximum les vallées alpines des charges dues au trafic des poids lourds et des automobiles, sans toutefois engendrer à son tour des atteintes excessives à l'environnement.

Le Conseil d'Etat bâlois est conscient du fait que Bâle n'est pas directement concerné par cette construction. Mais il sait aussi que le sort de sa région est indissolublement lié à l'histoire et au développement des voies de communication.

### La porte d'accès nord

Depuis que la Confédération existe dans sa forme actuelle, Bâle est la principale porte d'accès nord de la Suisse.

Au début du Moyen Age, la construction du premier pont sur le Rhin prenait déjà en compte cette situation particulière qui, depuis, n'a cessé de se confirmer au fur et à mesure de l'aménagement du réseau des voies de communication. Seule la

croissance effrénée du secteur des services et de la navigation aérienne a parfois affaibli la position de Bâle, au profit d'autres régions de Suisse, dans le domaine des transports. Le canton de Bâle-Ville entend donc continuer à assumer la fonction-clé qui a été la sienne jusqu'à présent et cela – entre autres – dans le cadre du développement des chemins de fer européens.

La ville de Bâle n'est d'ailleurs pas seule concernée. C'est la Suisse entière qui devra, ces prochaines années, décider du principe et – cas échéant – des modalités dans le réseau des trains à grande vitesse actuellement en voie de réalisation.

Si l'on considère l'aspect institutionnel et politique de ce problème, la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires est l'un des enjeux qui offre à notre pays les meilleures chances de participer valablement à l'édification de l'Europe. Il est certes important de relier le nord et le sud de la Suisse, mais cela doit se faire en tenant compte des grands axes internationaux situés à l'intérieur et à l'extérieur de notre territoire.

### Le Gothard, sans exclusive

Le Conseil d'Etat de Bâle reconnaît la nécessité et l'urgence d'aménager et de développer l'axe ferroviaire nord-sud à travers les Alpes. Il donne la préférence à la variante Gothard.

Plus que toute autre variante, celle du Gothard revêt en effet une signification politique particulière. Géographiquement, elle constitue la voie médiane entre l'est et l'ouest du pays et elle est la seule à desservir aussi le sud de la Suisse, exclu du concept « Rail 2000 » comme on le sait. Seule la variante Gothard est à même de

# Bons hôtels et restaurants jurassiens

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements  
ci-dessous et les recommander à vos amis

**MOUTIER**

**HÔTEL-RESTAURANT DES GORGES**

PIZZERIA « LA ROMAGNOLA »

Cuisine à toute heure

Spécialités italiennes

Fam. Montanari

**032 93 16 69**

**BONCOURT**



**HÔTEL DE LA LOCOMOTIVE**

vous propose pour vos réunions,  
banquets, mariage ou simplement  
entre amis des salles accueillantes  
et sympathiques

Famille

Gatherat

**066 75 56 63**

Fermé le mercredi

**TAVANNES**

**HÔTEL DE LA GARE**

Hôtel réputé de vieille date pour sa cuisine  
soignée et ses vins de choix – Petites salles  
pour sociétés – Parc pour voitures privé –  
Chambres avec WC, douche et TV

Fam. A. Wolf-  
Béguelin

**066 91 23 14**

**DELÉMONT**

**HÔTEL VICTORIA**

Restaurant de spécialités

Famille

Roger Kueny

**066 22 17 57**

**MOUTIER**

**HÔTEL SUISSE**

Accueillant

Grandes salles

Chambres tout confort

Famille

C. Brioschi-Bassi

**032 93 10 37**

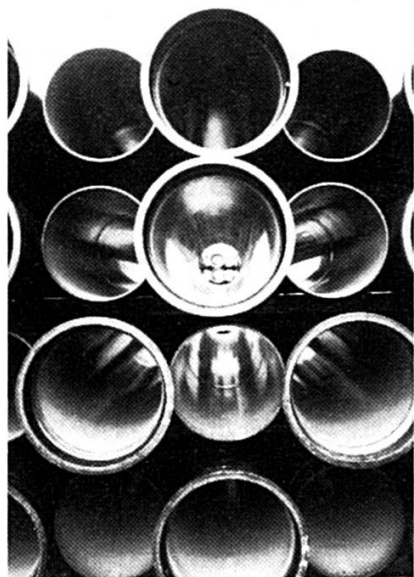


**LA SEMEUSE**

*LE CAFÉ QUE L'ON SAVOURE...*



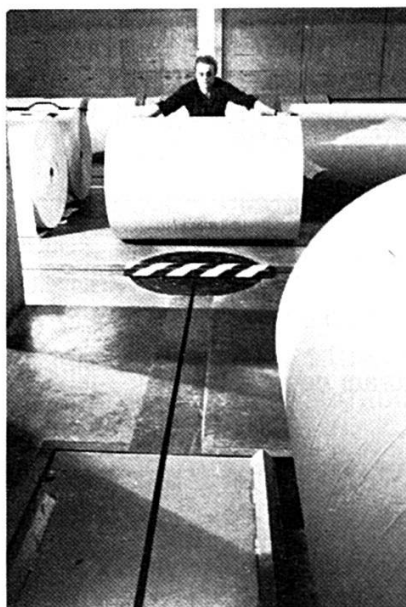
# Von Roll dans le Jura



*Tuyaux*



*Fonte*



*Manutention*

Von Roll SA  
Département tuyaux  
2763 Choindoz

Von Roll SA  
Département machines et manutention  
et département produits en fonte  
2800 Delémont

constituer pour les voyageurs bâlois une liaison convenable avec le Tessin et, indirectement, avec la Suisse centrale. En outre, c'est elle qui apporte – et de loin – le meilleur délestage de la N2, notamment dans la région bâloise.

La réalisation de la variante Gothard n'exclut absolument pas l'aménagement d'autres axes, si des considérations de fluidité du trafic de transit ou de sécurité d'exploitation l'exigent. On peut imaginer notre pays, conformément à sa structure fédéraliste, couvert par un réseau de lignes d'importance internationale. C'est précisément pourquoi il faut utiliser la liberté d'action que nous confère la géographie (les deux portails du tunnel de base sur territoire helvétique) et aménager en priorité et le plus vite possible l'axe du Gothard.

## **(Re)situer le Jura sur un axe européen**

*Par François MERTENAT, ministre jurassien de l'Environnement et de l'Équipement*



La nécessité d'un renforcement des infrastructures ferroviaires suisses Nord-Sud et de leur adaptation aux normes européennes est devenue, ces dernières années, une évidence politique en raison notamment de l'insertion géographique et économique de la Suisse dans l'Europe en devenir. Il appartient tout naturellement à la Confédération d'en devenir le maître d'ouvrage comme d'en assurer le financement. Ceci est d'ailleurs conforme d'une part au contrat qui la lie aux CFF et, d'autre part, aux risques financiers à assumer.

Le canton du Jura fonde sa position sur trois principes de politique des transports : – l'intégration d'un réseau ferré suisse performant dans le réseau européen de

### **Transport combiné rail-route**

Enfin, le Conseil d'Etat tient à exprimer sa solidarité avec les préoccupations du canton d'Uri. Notre canton se trouve en effet dans une situation similaire : la N2 traverse des zones à forte densité de population, quotidiennement soumises aux nuisances du trafic (notamment poids lourds de transit). Le Conseil d'Etat bâlois s'associe donc au canton d'Uri pour demander que la construction d'une transversale ferroviaire soit accompagnée de prescriptions légales complémentaires permettant d'imposer le déplacement du trafic lourd de la route vers le rail.

*Communiqué de presse  
du Gouvernement bâlois  
condensé et traduit  
par la rédaction du Bulletin*

demain (vitesses élevées, unité de gabarit, connection des réseaux nationaux et suppression progressive des effets de « frontière »); ceci en matière de trafic voyageurs et marchandises ;

– la protection de l'environnement, la diminution de la pollution atmosphérique et le désengorgement des axes routiers notamment en matière de trafic routier lourd (limite de 28 t) ;

– desserte optimale des régions avec effets induits positifs pour celles-ci.

Il y a urgence de construire une nouvelle liaison alpine, tant sur le plan suisse que sur le plan européen. Cependant, les investissements devraient être consentis de manière à tirer parti des infrastructures