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: (Re)situer le Jura sur un axe européen

Autor: Mertenat, François

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824348

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: 16.07.2025

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

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.

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

(Re)situer le Jura sur un axe européen

Par François MERTENAT, ministre jurassien de l'Environnement et de l'Equipement

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 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

prévues de Rail 2000 (accès au Lötschberg, notamment), à permettre une mise en service par étape de la solution à retenir en respectant le plus possible l'environnement et en tenant compte des intérêts des régions concernées.

Préférence pour les réseaux

Nous marquons notre intérêt pour les solutions conçues en terme de « réseaux ». Dans notre appréciation sur les nouvelles transversales ferroviaires (NTF) et sur Rail 2000, nous avons proposé une telle approche des problèmes, car une conception « en réseau » permet de satisfaire les objectifs généraux tout en engendrant des retombées positives pour de nombreuses régions. Et dans cette façon de voir, nous pensons que Rail 2000 doit être complété d'un volet alpin élaboré en proposant **plusieurs itinéraires complémentaires** entre le Nord de la Suisse et les régions piémontaises et lombardes. En d'autres termes, il conviendrait de définir un couloir ferroviaire réticulé et multifonctionnel à travers l'axe alpin suisse.

Préférence pour la variante Lötschberg/Simplon

La variante Lötschberg/Simplon est celle qui retient directement notre attention. Sur le plan de la planification de réalisation, **nous apportons notre soutien à la construction d'un tunnel de base sous le Lötschberg avec une adaptation voire une construction à terme du Simplon** (adapté d'ici là au gabarit « de 4 mètres ») notamment sur sol italien jusqu'à Domodossola. Les avantages d'un tunnel de Lötschberg de base aux normes européennes (gabarit, vitesse, etc.) nous apparaissent plus déterminants que les autres solutions proposées :

– coût total de réalisation moindre (– 2 milliards de francs environ) ;

– environnement mieux préservé, notamment en regard des problèmes d'intrégration que posent les accès au seul tunnel de base du Gothard ;

– mise à profit (directement ou indirectement) des accès déjà réalisés par Rail 2000 ;

Deux variantes et quelques chiffres

Variante	*Gothard*	*Lötschberg-Simplon*
Tunnel de base (km)	49,5	38,0 + 35,5
Voies d'accès (km)		
– en tunnel	98,5	36,5
– à ciel ouvert	98,0	47,0
Total	246,0	157,0
Longueur du trajet (km)		
– Bâle-Milan voyageurs	315	345
– Bâle-Novare marchandises	340	315
Durée du parcours (h)		
– Bâle-Milan	2 h 50	2 h 55
Coût d'investissement en milliards de francs	11,1	8,8

– durée de réalisation plus courte, surtout si l'on se limite en premier lieu au Lötschberg de base ;
– mise en valeur de toute une partie de la Suisse : desserte de qualité et retombées économiques assurées.
Sur le plan jurassien, l'antenne électrifiée Belfort – Delémont – Berne, antenne naturelle du Lötschberg, contribuerait aussi à séparer les courants de trafic et à constituer une pénétrante suisse pour le trafic engendré par le tunnel sous la Manche dès 1984 en direction de la péninsule italienne.

Pas d'opposition, à moyen terme, au Gothard

A la lecture des études mises à disposition et des comparaisons de coûts de coordination des tronçons, on se rend compte que, pour un montant inférieur à la solution « Gothard avec accès », il est possible de construire une liaison de base par le Lötschberg, une adaptation du Simplon entre Iselle et Domodossola et un tunnel de base du Gothard sans accès démesurés !
Dans ces conditions et si les moyens sont à disposition, nous ne nous opposons pas à la construction combinée, **en second lieu**, d'un tunnel de base sous le Gothard dans la perspective d'une solution « en réseau » à travers le massif alpin.
L'objectif essentiel est, à notre avis, de déterminer rapidement une solution non discriminatoire, acceptable pour la Suisse dans son ensemble, réalisable par étape, limitant au strict minimum les atteintes à l'environnement, faisant jouer aux CFF un rôle essentiel, générant de nouvelles recettes et plaçant enfin la Suisse – avec ses régions et non entre elles ! – en position favorable pour réussir son intégration économique dans la Communauté européenne.

Une réalisation par étape

A notre sens une réalisation par étapes et sur plusieurs fronts (pour gagner du temps) est une nécessité pour tenir des délais réalistes et pour étaler au besoin les investissements en regard de leur rentabilité. La planification suivante serait à la fois réaliste, opportune et régionalement équilibrée :
1re étape : constuction d'un tunnel de base sous le Lötschberg « avec accès légers » ;
2e étape : construction d'un nouveau tunnel de base sous le Simplon ;
3e étape : simultanément, si les moyens financiers le permettent, construction d'un tunnel de base sur le Gothard « avec accès légers ».
En conclusion, le choix d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes aura une incidence certaine pour le Canton du Jura. L'aménagement de celle-ci sous le Lötschberg engendrerait pour nous plus de retombées positives, car elle nous placerait (pour ne pas dire nous replacerait si l'on songe à notre position jusqu'en 1914 !), par l'antenne Belfort – Bienne – Berne, sur un axe d'échanges d'importance européenne que la mise en service du tunnel sous la Manche renforcera immanquablement. Gothard ou Lötschberg ? La partie n'est pas encore jouée : le Lötschberg a des atouts certains.

F. M.