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

Vorwort: Gothard ou (et) Lötschberg/Simplon? : Les conséquences pour le Jura

Autor: Boillat, Alain

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: 20.08.2025

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

Gothard ou (et) Lötschberg/Simplon ?

Les conséquences pour le Jura

Par Alain BOILLAT, membre de la commission des transports de l'ADIJ, chef du service des transports du canton du Jura

Après la mise en consultation d'un projet de nouvelle liaison ferroviaire à travers le massif alpin, le Conseil fédéral a proposé la construction de deux tunnels de base : l'un sous le Gothard et l'autre sous le Lötschberg.

Longtemps opposés, ces deux tracés s'imposent car l'un et l'autre sont nécessaires, à l'échelle helvétique comme au niveau européen. En ce sens, la décision de principe du Conseil fédéral est une bonne décision. Elle se rapproche de Rail 2000 : plutôt que d'améliorer un seul axe au mépris des régions écartées, on a préféré la solution d'un corridor Nord-Sud « en réseau », jouant à la fois sur le Gothard et sur le Lötschberg.

Ce double objectif est de nature à satisfaire les cantons de l'Arc jurassien qui ont, de manière constante, appuyé le Lötschberg, sans exclusive à l'égard du Gothard étant entendu que, sur le plan technique déjà, les deux tunnels de faîte actuels sont « dépassés » au moment où se construit à l'échelle européenne un nouveau système ferroviaire à hautes performances pour le transport des voyageurs comme des marchandises.

Cependant, il peut y avoir loin de la coupe aux lèvres et dans les grands projets, la planification de réalisation, le calendrier, s'avère dans les faits plus important que les objectifs de départs, si largement partagés soient-ils.

Priorité au Lötschberg

Dans notre cas, il est extrêmement important que le percement du Lötschberg de base puisse démarrer avant ou (au plus tard) en même temps que le Gothard. La contrainte européenne est (sur le plan de la durée de réalisation) une condition essentielle pour que cet axe soit traité et utilisé sur un pied d'égalité avec le Gothard : l'aménagement du Simplon et du « maillon le plus faible », Isole-Domodossola, en dépendent directement. Sinon, l'axe du Lötschberg n'aura pas, dans la réalité, l'importance continentale et les caractéristiques d'une NLFA (Nouvelle liaison ferrée à travers les Alpes), ce que sera de toute manière le Gothard.

Une dynamisation du réseau jurassien

Cette réserve – qui interpelle nos élus fédéraux – étant faite, on peut déjà entrevoir les conséquences d'un «Lötschberg de base» pour le Jura dans son ensemble. Tout naturellement, la ligne Belfort-Delle-Delémont deviendra une antenne pour acheminer des trains directs de marchandises et le trafic combiné de conteneurs au départ de la zone intermodale (rail-route-car) projetée à hauteur de Bourogne/Sévenans. Son électrification devenant inévitable, la ligne de Delle sera ainsi assurée d'un avenir.

Autre retombée positive: le tronçon Delémont-Bienne devra progressivement être doublé, ce que d'ailleurs Rail 2000 prévoit «sectoriellement» mais sans mentionner le tunnel à voie unique de Moutier à Granges, propriété du BLS, et utilisé aujourd'hui déjà à la limite de ses possibilités.

Cet autre maillon faible dans le futur réseau ferré transalpin et transjurassien Nord-Sud ne peut être omis de la discussion.

A. B.

Votre don, un élan du cœur pour sauver une vie.

Coupon-réponse

☐ Je m'engage dès aujourd'hui à secourir un enfant par un parrainage financier (non nominatif) de Fr. _____ par mois, pendant _____ mois.
J'attends la confirmation de mon soutien et les bulletins de versement appropriés.

☐ Je préfère soutenir votre action par un don unique; envoyez-moi un bulletin de versement.

☐ Je désire recevoir une documentation sur Terre des hommes.

Nom _____ Prénom _____

Rue _____

NP/Localité _____

Date _____

Signature _____

Merci de retourner à:
Terre des hommes
Secrétariat central
Case postale 388
1000 Lausanne 9
Tél. 021 336 336
CCP 10-11504-8

Terre des hommes
aide directe à l'enfance meurtrie