

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **37 (1966)**

Heft 5

PDF erstellt am: **30.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

P34

LES INTÉRÊTS DU JURA

BULLETIN DE L'ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DU JURA
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XXXVIIe ANNÉE

Paraît une fois par mois

N° 5 Mai 1966

SOMMAIRE

Le Jura et la navigation fluviale — La représentation suisse à l'étranger
Quelques industries jurassiennes vues à la loupe — Le marché du travail

Le Jura et la navigation fluviale

Un grand projet est en voie de réalisation. Le port de Bourogne connaîtra l'activité qu'on espérait depuis si longtemps mais à laquelle, pendant tant d'années, on n'osait plus croire. Le canton de Berne a acheté des terrains. Le Jura ne peut que s'en réjouir. Il y va de son développement futur.

A ce propos, il vaut la peine de rappeler l'article que, il y a un demi-siècle environ, M. Irmin Lévy, ingénieur à Delémont, publiait dans le journal radical « L'Action » paraissant en cette ville.

Après avoir noté — on était en 1919 — que les efforts de la France tendraient tout naturellement au développement de sa navigation intérieure et à l'agrandissement de ses canaux, M. Lévy rappelait le projet français d'utilisation du canal du Rhône au Rhin.

A l'heure actuelle écrivait-t-il, le canal du Rhône au Rhin n'est praticable aux chalands de 300 tonnes que jusqu'aux environs de Besançon. Les travaux ordonnés assureront la liaison par voie navigable de l'Alsace au territoire français, qui, de cette façon, recevra à bon compte les produits du riche sol alsacien : la potasse, le pétrole, la houille, etc. Or, le canal du Rhône au Rhin effleure pour ainsi dire le territoire suisse puisque, de Boncourt à Morvillars où il passe, la distance n'est que de 9,5 km. L'établissement d'un canal de raccordement de Boncourt ou même de Porrentruy pourrait se faire sans frais énormes. Les différences de niveau Porrentruy-Pont d'Able 410 m. a. n. m. ; Boncourt 370 m. a. n. m. ; Morvillars 330 m. a. n. m., ne sont pas grandes, mais exigeront naturellement un certain nombre d'écluses. Les difficultés techniques n'existent pas. La seule objection qu'on peut formuler serait le faible débit de l'Allaine en temps de sécheresse, situation remédiable aussi.

La France, ajoutait-il, aurait tout intérêt à entreprendre à ses frais l'exécution du canal de la frontière suisse à Morvillars. Elle rattacherait aussi à la voie fluviale des centres industriels tels que Granvillars, Joncherey, Delle. L'entreprise étant de grande utilité générale, nous pourrions compter pour la prolongation de 10 km., jusqu'à Porrentruy,