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

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 37 (1966)

Heft: 5

Vorwort: Le Jura et la navigation fluviale

Autor: Association pour la défense des intérêts du Jura

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: 15.07.2025

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

P 734

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 | No 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,

sur une forte participation de la part de la Confédération, du canton de Berne, de la compagnie des chemins de fer des Alpes bernoises, dont une partie du trafic semble menacé par la situation actuelle.

Les avantages que la Suisse, et particulièrement le Jura, tireraient de l'accès de cette voie fluviale ne peuvent pas être énumérés dans un exposé aussi superficiel que le nôtre. Chacun sait pourtant, notait encore l'ingénieur delémontain, que les frais de transport par voie fluviale sont infiniment inférieurs à ceux du transport par voie ferrée. Nous aurions mis notre pays en liaison directe par les bassins du Rhône et du Rhin, avec ceux qui nous alimentent en produits de première nécessité, aussi bien pour l'industrie que pour l'agriculture. Le prix de revient de toute matière est dépendant des frais de transport et l'effort de tout pays est d'améliorer ses voies de communications pour rendre son industrie capable de lutter avec la concurrence étrangère. Notre Jura, jusqu'ici un peu délaissé dans cette question, et qui peut perdre énormément par suite de la désannexion de l'Alsace, doit prendre lui-même des mesures immédiates. Un comité d'initiative, formé des intéressés français, devrait être constitué dans le plus prochain délai, afin d'étudier en commun cette question importante.

Ces démarches, concluait M. Irmin Lévy, ne seront peut-être pas vues très favorablement par nos voisins de Bâle qui craindront la concurrence mais, vu l'intérêt spécial du Jura et l'intérêt général de la Suisse, nous devrons les faire avec toute l'énergie que notre pays sait déployer chaque fois que son développement et ses intérêts sont en jeu.

Certes, il aura fallu pas mal d'années pour que le projet de construction d'un port à Bourogne prenne corps. Et si, depuis 1919, certaines conditions ont changé, il n'empêche que l'intérêt du Jura, pour le rattachement à une grande voie fluviale, est toujours le même.

Il y a un demi-siècle qu'on s'en rendait déjà compte dans le Jura ! Hommage soit rendu aux esprits éclairés qui lancèrent l'idée. Petit à petit, elle a fait son chemin. Et si, aujourd'hui, on ose espérer en l'avenir, c'est en partie à eux qu'on le doit. Et, bien sûr, à tous leurs successeurs qui reprirent le flambeau et surent maintenir la flamme jusqu'à ce qu'elle devienne aveuglante...

ADIJ.