

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: 38 (1967)
Heft: 2

Inhaltsverzeichnis

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: 02.02.2025

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

PD4

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

XXXVIII^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N° 2 Février 1967

SOMMAIRE

L'ouverture du dossier Bourogne — La prospection du marché suisse
Les subventions aux entreprises de transports — Du côté de nos gares et stations
L'avenir de l'agglomération biennoise — Marché du travail — Annexe
Chronique économique

L'ouverture du dossier « Bourogne »

Dans un délai de dix à quinze ans, sans doute, la réalisation de la grande voie d'eau navigable, qui reliera le Rhône au Rhin par le port de Bourogne, contribuera à la construction de la nouvelle Europe.

Telle est l'heureuse constatation qu'on a faite récemment à Porrentruy lors d'une grande assemblée de notables suisses et français intéressés à l'aménagement du port de Bourogne, sous la présidence de M. Georges Mœckli, ancien conseiller d'Etat.

A quelle époque les convois poussés pourront-ils voguer d'Amsterdam à Marseille ? On ne saurait encore le dire, la rapidité des travaux dépendant des crédits qui seront engagés. Il est certain, cependant, que l'on ne pourra plus faire machine arrière, les travaux déjà exécutés attestant que le port franco-suisse de Bourogne verra le jour.

M. Sudreau, ancien ministre et président de l'Association mer du Nord-Méditerranée, n'a-t-il pas déclaré, en novembre dernier, que les autorités de la CEE s'intéressaient à ce projet, dont l'ampleur est effectivement à l'échelle du Marché commun ?

Si cette nouvelle était confirmée par les faits, voilà qui activerait encore la construction du grand canal. Voilà qui donnerait plus d'attrait aux légitimes espérances des Jurassiens et du canton de Berne qui, on le sait, a déjà acheté des terrains à Bourogne.

En effet, la Suisse n'a qu'une porte ouverte sur la mer : celle de Bâle dont le trafic a été en 1965 de plus de 8 500 000 tonnes. Par Bâle se font 40 % des importations suisses. Or, on estime généralement que le port rhénan sera saturé quand son trafic atteindra 12 millions de tonnes. Grâce à Bourogne, une seconde porte sur la mer s'ouvrira pour la Suisse. Et cette mer, cette fois, ce sera la Méditerranée d'où la Suisse tire actuellement plus d'un demi-million de tonnes de ses importations, quantité qui atteindra un million de tonnes en 1975.

On comprendra qu'à Porrentruy les participants à cette grande assemblée franco-suisse aient dit leur satisfaction avant d'adopter une résolution qui :