

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

Artikel: La prospection du marché suisse
Autor: Steiner, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825246>

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>

La prospection du marché suisse

Etat actuel de l'information sur Bourogne

Le public suisse, en général, est informé de ce qui se passe à Bourogne, du moins sait-il que l'on y aménage un port fluvial et qu'en Suisse les pouvoirs publics ne sont pas indifférents à cette réalisation. Mais on sait aussi que le projet n'est pas encore pleinement réalisé et l'on ignore communément où en sont les travaux.

L'intérêt que l'on témoigne en Suisse pour la nouvelle voie qui s'ouvrira à nos échanges de marchandises avec l'étranger est dû essentiellement à l'activité du Comité suisse pour le port de Bourogne et à son président surtout, M. Georges Mœckli, ancien conseiller d'Etat et délégué du Gouvernement bernois pour les questions ferroviaires franco-bernoises. Il est dû aussi au fait que le Gouvernement bernois a saisi toute l'importance que Bourogne aura pour l'économie cantonale et que, pour souligner d'une manière tangible son appui, il a acquis plus de 8 ha. de terrain dans la zone du port.

L'intérêt pour Bourogne a aussi été stimulé par les enquêtes faites par la Chambre de commerce Jura-Bienne et par les travaux et les publications de l'Association pour la défense des intérêts du Jura. Dans tous les rapports annuels de cette dernière, depuis 1960, il est question de Bourogne. Le bulletin mensuel de l'association a souvent relaté des travaux et des études concernant Bourogne. Je cite :

N° 6/1960 Le futur port de Bourogne, de Paul Calame

N° 8/1961 La bataille des grands canaux, de J.-Cl. Duvanel

N° 5/1964 Qu'attendre exactement du port de Bourogne ? de J. Bailly

N° 10/1966 Notes sur l'ancien port de Bourogne, de R. Descombes pour ne rappeler que les principaux.

La presse suisse qui reçoit nos publications a largement relaté les informations concernant Bourogne.

Un climat favorable semble donc entourer les projets actuellement en voie d'exécution grâce à nos amis de la Chambre du commerce et de l'industrie de Belfort, dont les initiatives, la persévérance, le goût de l'action trouvent aujourd'hui leur récompense dans les Plans d'aménagement V et VI de la France. Le nouveau port de Bourogne sera bientôt une réalité et l'infrastructure fluviale du nord et de l'est de la France constituera dans quelques années l'axe vital de l'expansion française.

L'ampleur des projets

M. Alexandre Iesel, vice-président délégué du Consortium pour la modernisation et l'exploitation du réseau navigable de l'Est et du Sud-Est écrit dans le dernier numéro de « Commerce franco-suisse » : « De toute manière, le Rhin est déjà ouvert à la navigation au gabarit européen jusqu'aux ports de Bâle. Une amorce d'un canal à gabarit européen entre Niffer, sur le Grand Canal d'Alsace, et Mulhouse est en cours de réalisation. Cette voie, qui est appelée à remplacer le vétuste canal du Rhône au Rhin, doit être poursuivie jusqu'à Altkirch au cours

du V^e Plan et rejoindre ensuite la Saône et le Rhône par la vallée du Doubs. Ce sera la branche alsacienne et franc-comtoise de la liaison fluviale mer du Nord - Méditerranée. »

Il poursuit : « Ainsi la liaison fluviale entre le bassin rhénan et le bassin rhodanien se réalise sous nos yeux. A ceux qui doutaient de la détermination des pouvoirs publics de mener à bien cette grande entreprise, le premier ministre français a opposé un démenti formel en proclamant solennellement, le 5 novembre 1965, devant l'Assemblée nationale que le gouvernement a décidé de créer l'axe mer du Nord - Méditerranée, sous forme d'un ensemble continu de voies d'eau à grand gabarit, avec une branche vers l'Alsace et une autre branche vers la Moselle, et qu'il s'en tient à cette décision. »

M. Iesel dit encore des choses tellement réconfortantes que je dois le citer encore.

« Les provinces de l'Est articulent à présent l'aménagement de leur territoire en fonction de l'axe fluvial mer du Nord - Méditerranée. Le port de Marseille se prépare à jouer demain sur la mer Méditerranée un rôle identique à celui que jouent, dès à présent — et avec quel dynamisme — les ports de la mer du Nord : Rotterdam, Anvers et Amsterdam.

» La partie décisive se jouera au cours de la période d'exécution du VI^e Plan, c'est-à-dire entre 1970 et 1976. C'est au cours de cette période qu'il faudra franchir le seuil de Valdieux et la trouée de Belfort et achever la liaison entre Neuves-Maisons et Altkirch, d'une part, et Saint-Symphorien, d'autre part. En même temps, il conviendra de mener à terme l'aménagement du Rhône, de la Saône et du Rhin, etc.

» Au cours de cette période, d'autres liaisons fluviales viendront se greffer sur l'axe mer du Nord - Méditerranée : la liaison Rhin - Main - Danube, le Rhin navigable jusqu'au lac de Constance et, souhaitons-le, dit l'auteur, la liaison transhelvétique.

» Les responsables, lucides, de la vie politique et économique de l'est de la France ont la conviction que l'axe mer du Nord - Méditerranée constituera demain l'épine dorsale de la vie économique de l'Europe occidentale. Ils prennent les mesures nécessaires pour atteindre cet objectif. Certes, il faudra encore dix ans de débats, de travaux, de sacrifices. Mais qu'est-ce que dix ans dans la vie d'un pays, voire d'un continent ! »

Cette longue citation n'est-elle pas, après coup, la justification du travail que l'ADIJ entreprend en liaison étroite avec la Chambre de commerce Jura-Bienne ?

Toute l'économie suisse est concernée

Nous sommes conscients que le port de Bourogne et les liaisons qu'il nous donnera dans un avenir pas trop lointain avec la Méditerranée et avec la mer du Nord ne touche pas seulement des intérêts régionaux, mais aussi des intérêts nationaux.

De nouvelles possibilités de transport se préparent pour nos importations européennes et d'outre-mer. Certes Bourogne ne pourra pas concurrencer les ports de Bâle, mais ces derniers pourraient avoir de l'intérêt à un trafic par Bourogne, dans certaines circonstances du moins. Mais Marseille intéresse toute l'économie suisse.

La Suisse ne fait pas partie du Marché commun. Toutefois il est indéniable que les économies de la CEE et de l'AELE tendent à se rapprocher et par l'implantation d'entreprises industrielles à Bourogne, des maisons suisses trouveraient un avantage à transférer une partie de leur production dans la zone industrielle de Bourogne.

En prospectant le marché suisse nous voulons attirer l'attention de nos entreprises industrielles sur les possibilités nouvelles qui se préparent à Bourogne. Nous voulons qu'elles ouvrent un dossier Bourogne, qu'elles cherchent à compléter leur information, qu'elles entreprennent leur propre étude du marché, et qu'elles prennent, cas échéant, des options sur les terrains de Bourogne avant qu'il ne soit trop tard. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'en économie seul le rendement compte, mais chacun conviendra avec moi que si une entreprise suisse, quel que soit son domicile, trouve un avantage à acheminer ses marchandises par Bourogne, elle ne manquera pas de le faire.

La prospection

Nous avons confié le travail de prospection à un jeune économiste, formé à l'Université de Lausanne, M. Marc Charbonney. Il a préparé trois documents :

- 1 lettre d'introduction ;
- 1 rapport contenant des renseignements généraux sur les aménagements projetés, tant en ce qui concerne le port de Bourogne que les voies d'accès à grand gabarit ;
- 1 questionnaire.

Les renseignements généraux constituent certainement la partie principale du travail de M. Charbonney. Car il ne s'agit pas seulement d'informer, il faut aussi éveiller l'intérêt, amener le destinataire à ouvrir son dossier « Bourogne ». Et si le seul résultat de notre travail de prospection devait être l'ouverture d'un dossier « Bourogne » par un nombre important d'entreprises suisses, nous pourrions être, pour le moment, satisfaits du résultat.

C'est pourquoi, dans ses renseignements généraux, M. Charbonney a traité tous les aspects du problème. D'abord un historique sur les transports fluviaux à Bâle et à Bourogne, puis une description de l'aménagement en cours du canal du Rhône au Rhin, son exploitation, les temps de parcours, les frais de transport. Il consacre un chapitre spécial au port de Bourogne, aux aménagements de la zone portuaire et de la zone industrielle, aux dessertes, au statut juridique et à la gestion du port.

Tous les documents sont établis en projet. Quand ils seront au point, il faudra les diffuser. La diffusion se fera en collaboration avec la Chambre de commerce Bienne-Jura pour le canton de Berne et avec l'aide du Vorort du commerce et de l'industrie suisse à Zurich pour le reste du pays. Sa préparation demandera aussi un certain temps.

A chaque envoi sera joint un questionnaire. M. Charbonney recueillera les réponses, les analysera et présentera un rapport à l'ADIJ, ainsi qu'à la Chambre de commerce Jura-Bienne et ces deux organisations le transmettront ensuite, avec leurs observations éventuelles, à la Commission suisse pour le port de Bourogne. C'est cette dernière qui en fera parvenir les conclusions à la Chambre de com-

merce de Belfort. Elle y joindra ses propres propositions et ses intentions pour la suite des travaux.

L'Etat de Berne au service de l'économie

En ce qui concerne l'utilisation des terrains acquis par le Gouvernement bernois dans la zone portuaire de Bourogne, je tiens à préciser ce qui suit :

- 1^o La surface de la parcelle acquise par le canton de Berne est de 834,50 ares. Son piquetage définitif aura lieu après l'achèvement des travaux d'aplanissement.
- 2^o Aucune demande d'achat ou de location n'a encore été présentée.
- 3^o Les terrains acquis devront trouver preneur dans un délai de cinq ans. Le délai court, je pense, depuis la date où le piquetage sera fait, à moins qu'une autre date ne soit fixée d'un commun accord.
- 4^o Les demandes d'achat ou de location doivent être adressées à la Direction des finances du canton de Berne, soit directement, soit par l'intermédiaire de la Commission suisse pour le port de Bourogne, l'ADIJ ou la Chambre de commerce Jura-Bienne.

Conclusion

Dès lors, il ne me reste qu'à souhaiter que la campagne de prospection que nous allons entreprendre cette année dans toute la Suisse atteindra son but. C'est-à-dire que toutes les entreprises suisses qui pourraient avoir un intérêt à utiliser les voies fluviales au départ de Bourogne ouvrent leur dossier « Bourogne ». Nous ne manquerons pas, par la suite, de leur fournir tous les compléments d'information qui pourront leur être utiles.

René STEINER

Les subventions aux entreprises de transports

En raison des difficultés financières auxquelles la Confédération est aux prises, réduira-t-on de 200 millions à 150 millions de francs les subventions fédérales que l'on prévoyait d'octroyer aux entreprises de chemin de fer et de navigation ?

L'Union des entreprises suisses de transports publics (UST) que préside M. J. von Kaenel, à Tavannes, et que dirige M. S.-Ed. Berthoud, à Berne, a soumis à un examen commun très approfondi le message du Conseil fédéral du 1^{er} juillet 1966 à l'appui de l'arrêté fédéral en cause ainsi que le rapport de la commission des experts présidée par le professeur P. Stocker.

S'il nous est impossible d'entrer dans le détail des multiples imbrications qu'ils comportent, il nous paraît capital, toutefois, de relever les conclusions auxquelles l'UST aboutit.