

**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

**Vorwort:** L'ouverture du dossier "Bourogne"

**Autor:** Association pour la défense des intérêts du Jura

### **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:** 22.01.2025

**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<sup>e</sup> 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 Mæckli, 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 :*

## I.

a) prend acte avec satisfaction de l'inscription aux Plans français d'équipement et d'aménagement du territoire, de la liaison fluviale à gabarit européen Rhône-Rhin par l'Alsace et la Franche-Comté, et des travaux déjà réalisés ou en voie d'exécution qui amèneront le grand canal en 1970 par Mulhouse à Altkirch et en 1975 à Bourogne-Montbéliard, cela indépendamment des aménagements effectués sur le Rhône inférieur et la Saône ;

b) appuie résolument tous les efforts qui seront entrepris pour la mise au grand gabarit, dans les délais les plus rapprochés possibles, de la section du Doubs, qui restera à équiper ;

c) constate que la SODEB (Société d'équipement du Territoire de Belfort), procède actuellement à l'aménagement de la zone portuaire et industrielle de Bourogne, affectant 100 ha., dont la première partie de 60 ha. est en voie d'achèvement ;

d) salue la décision de la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort, de faire démarrer dès 1967, les travaux d'implantation du port fluvial de Bourogne sur le canal actuel.

## II.

Pour assurer la plus grande efficacité possible des installations projetées ou en cours d'exécution, et servir au mieux les intérêts des régions tombant dans la zone d'influence du canal, l'assemblée partage l'avis que les problèmes suivants devraient entre autres faire l'objet d'études spéciales à mener par des groupes mixtes franco-suisses de travail constitués par la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort et la Commission suisse pour le port de Bourogne :

a) liberté de pavillon pour la navigation sur le grand canal ;

b) statut juridique de port-franc à attribuer au port de Bourogne ;

c) création de possibilités d'entreposage à Bourogne ;

d) desserte par fer : accords SNCF/CFF, faisant de Bourogne une tête de ligne du trafic du port de Bourogne à destination de la Suisse ;

e) desserte par route : aménagement correspondant aux nécessités à venir du réseau Danjoutin-Bourogne-Delle-Porrentruy et au-delà.

## III.

L'assemblée fait confiance aux organismes précités pour mener ces travaux à bonne fin, en accord avec les autorités compétentes.

*On comprendra aussi que l'ADIJ, par la voix de son président, ait fait savoir que, pour assurer l'avenir économique du Jura, elle allait entreprendre une grande campagne de prospection afin que toutes les entreprises helvétiques, qui pourraient avoir intérêt à utiliser la grande voie fluviale, ouvrent leur dossier « Bourogne ».*

ADIJ