

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:	29 (1958)
Heft:	6
Artikel:	Le port de Bourogne
Autor:	Steiner, René / Sigrist, Charles
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-824692

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: 17.02.2026

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

médiaire à l'illustration à laquelle est parvenu notre compatriote et ami le général Voirol. Comment après cela ne pas croire à la destinée ? Sans doute le général est un homme d'action rare — intrépide — chevaleresque même, mais à bien des égards c'est un homme ordinaire, qui s'est élevé de degrés en degrés, autant au moins à la faveur de circonstances fortuites et heureuses, que par l'effet d'un mérite transcendant. Quant à moi, j'estime davantage les qualités de son cœur que tous les avantages qui lui sont tombés en partage, et peut-être ce qu'il y a de plus éminent chez lui, c'est qu'il est demeuré le même, toujours affectueux et bon au milieu de sa prospérité. Au reste, sa conduite dans l'affaire de Strasbourg n'a pas été généralement applaudie ; on a été jusqu'à vouloir insinuer qu'il avait pris des engagements qu'il avait violés au dernier moment, lorsqu'il avait désespéré du succès de l'entreprise. C'est une atroce calomnie, et je n'ai pas hésité à donner un démenti formel à ceux qui se sont avisés d'en parler ici.

Alfred, qui est à vendre et à acheter pour Monsieur Voirol, a été chargé par les officiers de son régiment de le féliciter pour sa belle conduite, et il s'en est acquitté avec empressement. »

Ce jugement de François Morel sur un homme qu'il avait intimement connu dans les circonstances les plus diverses, prend une signification particulière. On peut différer d'opinion sur les mérites personnels de Théophile Voirol, mais on ne peut qu'admirer sans réserve la fermeté et la droiture de son caractère, et la simplicité qu'il a su conserver tout au long d'une carrière extraordinairement brillante.

Le général Voirol se vit décerner en 1838 la Grande Naturalisation, titre honorifique accordé aux personnalités les plus éminentes par le Gouvernement français. Cette distinction lui ouvrait la Chambre des Pairs, où il eut à juger entre autres son prisonnier de Strasbourg, le prince Louis-Napoléon.

Chargé de gloire et de considération, Voirol prit sa retraite en 1848. Il partagea ses dernières années entre son cher village de Tavannes et sa résidence de Besançon, où il mourut en 1853, à l'âge de 72 ans. Imitant le geste qu'avait accompli la ville d'Alger en 1835, Besançon éleva en l'honneur de son illustre citoyen une « Colonne Voirol ». Ces deux monuments perpétuent ainsi son souvenir aux lieux de sa plus grande élévation, et du couronnement de sa carrière. Une plaque fixée sur la façade de sa maison de Tavannes est le symbole de l'attachement et de l'admiration de ses concitoyens. Ainsi que l'écrivait François Morel à son frère le 24 mai 1838 : « Les vallées du Jura doivent être fières de voir un de leurs enfants arrivé à une telle illustration, après être parti de si bas. »

Charles JUNOD.

Le port de Bourogne

La ligne de chemin de fer Delle-Belfort coupe le canal du Rhône au Rhin un kilomètre au nord-ouest de Morvillars. A cet endroit est déjà aménagé un port fluvial qui porte le nom du village de Bourogne, situé 600 mètres plus au nord. Ce port, d'une capacité réduite, n'a presque pas d'activité.

A plusieurs reprises cependant, l'idée a été lancée de développer le petit port de Bourogne en un port de transit pour le trafic franco-suisse.

Avant la dernière guerre, nous en avons souvent parlé avec M. Adolphe Peter, ingénieur d'arrondissement à Delémont.

L'an dernier, la Chambre de commerce de Belfort a relancé l'idée : Le service de la navigation des Ponts et Chaussées de Strasbourg, arrondissement de Mulhouse, a établi un projet, prévoyant l'aménagement d'un perré, la construction de 20 massifs d'encrage, la construction d'une route de 1500 m. sur 7 m. de large, la construction de 1650 m. de voies ferrées, de grues sur pneus, d'un pont bascule rail-route, d'un bâtiment administratif, pour un total de dépenses budgetées sommairement à 85 millions de francs français.

Notre association a pris connaissance du projet lors d'une entrevue qui a eu lieu au siège de la Chambre de commerce de Belfort, le 8 novembre 1957. La délégation suisse comprenait, outre les membres du bureau de l'ADIJ, M. Charles Sigrist, agent consulaire de France à Porrentruy et M. Julien Peter, député, à Bure.

Il fut décidé, ce jour là, que l'ADIJ ferait une étude pour se rendre compte des tonnages possibles à transporter par le port de Bourogne. Pour financer l'aménagement du port, il faut en effet pouvoir compter sur le passage au port de 100 000 tonnes de marchandises par an au moins, dont les 4/5 pour la Suisse.

Nos estimations, après une enquête sommaire, sont loin d'atteindre ces chiffres.

Cependant, les études continuent. Monsieur le conseiller d'Etat Bauder président du gouvernement bernois, a déclaré à l'occasion de l'assemblée générale de l'ADIJ du 10 mai, à Porrentruy, que le gouvernement s'intéressait vivement au projet, car sa réalisation pouvait redonner de l'importance à la ligne de Delle, au trafic des marchandises par le Jura et rendre à la transversale Delle-Brigue un regain d'activité dont elle a grand besoin.

Le gouvernement a chargé Monsieur le conseiller aux Etats Georges Moeckli de le représenter officiellement dans les tractations en cours.

La Chambre de commerce Jura-Bienne s'occupe également de la question.

Nous avions demandé à M. Charles Sigrist, agent consulaire de France, à Porrentruy, de faire un exposé sur l'ensemble du projet à notre assemblée générale du 10 mai, à Porrentruy. Nous sommes heureux de pouvoir le publier à l'intention de nos membres.

René STEINER

Monsieur le président, Messieurs,

Vous avez bien voulu me demander de rapporter sur cette question que vous avez inscrite à l'ordre du jour de notre réunion d'aujourd'hui, ce qui prouve l'intérêt que vous y attachez et le désir d'étudier toutes les possibilités offertes, au point de vue des transports, à vos ressortissants de l'industrie et du commerce.

Sans remonter à 1880, date à laquelle déjà une étude de création d'un port à Bourogne a été faite, rappelons seulement que l'entreprise Millet s'était installée avant la dernière guerre sur les terrains à proximité du canal, à Bourogne, pour y exploiter un dépôt d'hydrocarbures, réception en cuves et réexpéditions. L'invasion allemande a détruit en grande partie les installations et ce n'est qu'en 1947 que des projets de réorganisation ont été repris, mais n'ont pas été poursuivis.

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone (032) 2 56 22



853

Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

FIAT

Divers types pour tout le monde
Prix depuis Fr. 3990.- (Fiat 500)

Ateliers de
réparations

S.A. **AUTO**
BIEL-BIENNE

Pièces
originales

AGENTS :

Alle : Racordon Frères, garage — Delémont : Charles Koenig

Court : Val. Gut — Porrentruy : Montavon, garage

Tavannes : Jos. Mordasini

867



LA BÂLOISE

COMPAGNIE D'ASSURANCES SUR LA VIE

Vie

Assurances adaptées à toutes les situations, pour chefs de familles, d'entreprises, enfants, etc. Rentes viagères, caisses de pension. Assurances populaires.

Accidents

Assurances individuelles, collectives, enfants, agricoles, occupants d'automobiles, voyages.

Responsabilité civile

Assurances professionnelles pour médecins, dentistes, fonctionnaires, etc. Particuliers, artisans, chefs d'entreprises, automobilistes, etc.

Agence générale pour le Jura bernois :
MARCEL MATTHEY, Pont du Moulin, Bienne

874

Membres de l'A. D. I. J.

Jurassiens

871 (1)

adhérez, vous et vos familles, à la **caisse-maladie** fondée par l'ADIJ

LA JURASSIENNE

Soins médicaux et pharmaceutiques

Indemnités journalières de chômage

Assurance tuberculose

Assurance maternité

Demandez renseignements, prospectus, tarifs, à l'Administration de

LA JURASSIENNE, CORTÉBERT, tél. (032) 97073

L'affaire est restée en sommeil jusqu'en 1957, époque à laquelle la Chambre de commerce de Belfort a repris à son compte cette question et le 5 novembre 1957 une réunion à laquelle avaient été convoquées des personnalités suisses avait lieu dans la salle des séances de la Compagnie consulaire, sous la présidence de M. Gillet, président de la commission du port de la Chambre de commerce, assisté de M. Gauthier, président de la Chambre de commerce, pour entendre un exposé de M. Marchal, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées attaché à la Direction du service de la navigation, à Strasbourg et jeter les bases d'un accord entre nos deux régions. M. Marchal a rappelé les tentatives qui ont été faites par M. Peter, ingénieur d'arrondissement à Delémont, un des plus chauds défenseurs du problème, qui en 1956, avait organisé une réunion à Porrentruy et nous a démontré l'intérêt qu'une partie du canton de Berne avait à des liaisons particulières avec le canal et notamment pour toutes les liaisons avec le Midi et la France. Une visite sur place a permis de constater l'intérêt que présenterait la mise sur pied d'une organisation permettant les opérations de transbordement et de manutention. Ajoutons que les terrains pourraient être aménagés en zone portuaire et en zone industrielle qui leur permettraient de jouir à la fois de tous les moyens de transports : canal, voie ferrée, route.

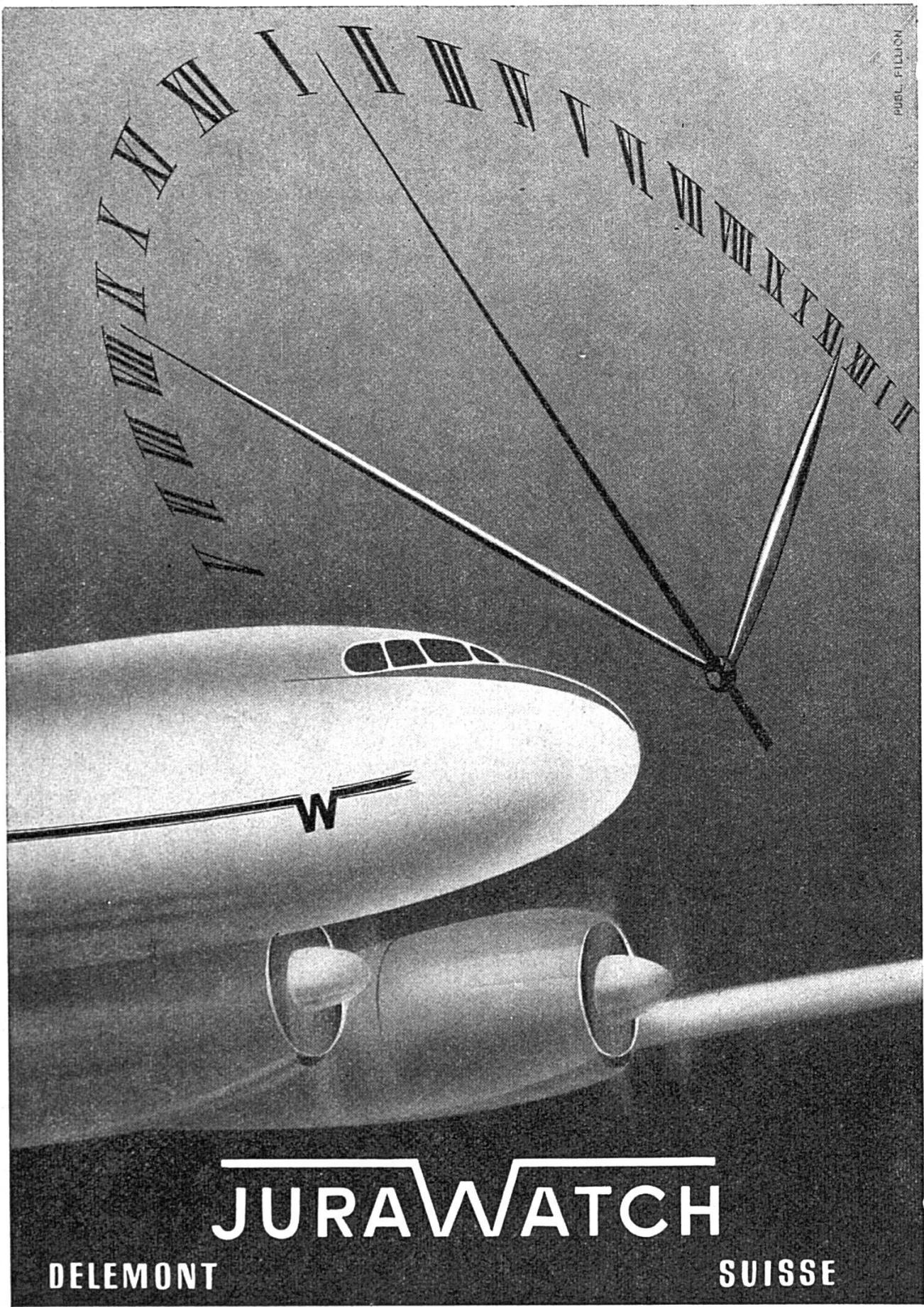
Bourogne, à 15 km. de la frontière suisse, en bordure de la route nationale 19 bis, avec son raccordement à la voie ferrée, jouit d'un emplacement privilégié et des facilités de débouchés intéressants vers la Suisse. Tous ces avantages l'autoriseraient d'être le port de la région d'Ajoie.

Sans entrer dans le détail des frais qu'entraîneraient les conditions d'aménagement du port, il faut à priori prévoir une dépense de 85 millions de francs français. Cette évaluation permet d'établir une moyenne sur laquelle les études doivent être centrées et pour l'amortissement de ce capital il est nécessaire de prévoir un tonnage annuel de 120 000 tonnes. La région très industrialisée de Belfort d'une part et celle de Sochaux-Montbéliard assurerait un certain tonnage, mais de toute évidence, ce port aurait une plus grande prospérité si notre région lui apportait un tonnage intéressant. Il y a donc tout intérêt à étudier très sérieusement ce qu'il est possible de faire de notre côté, car je suis persuadé que l'utilisation du port de Bourogne ne peut être que des plus profitables pour notre région. De plus, la réalisation de cette affaire donnerait certainement une plus grande vitalité à la ligne Belfort-Delle-Porrentruy-Delémont-Bienne et faciliterait grandement les démarches que nous tentons jusqu'ici auprès de la S. N. C. F. pour obtenir d'autres conditions que celles d'aujourd'hui.

Le raccordement ferroviaire prévu ne présenterait aucune difficulté, la somme à dépenser est minime pour assurer la liaison entre le port et la voie ferrée. Ce problème qui pourrait être réalisé assez rapidement nous permettrait de recevoir et d'échanger des marchandises avec n'importe quel point du territoire français, en jouissant intégralement des tarifs des transports français, ce qui est un point capital. Certes le problème de Bâle se pose, car actuellement toutes les marchandises venant par la voie d'eau à destination de notre région sont obligatoirement déchargées à Bâle pour rejoindre leur point terminus par la voie ferrée ou par la route. Des études sont en cours pour connaître si les frais des transports seraient moins élevés par Bourogne. Je sais personnellement

l'intérêt que la Chambre de commerce de Belfort attache à la création de ce nouveau port et je ne doute pas que les démarches qu'elle sera amenée à faire, après l'enquête actuellement en cours, ne lui permettent d'obtenir des tarifs plus bas que ceux pratiqués actuellement. Au point de vue commercial et au point de vue prix de transport, je n'hésite pas à dire que la réalisation du port de Bourogne permettrait une amélioration considérable des prix pour tout ce qui vient du sud de la France, par exemple dans le domaine des hydrocarbures et des grains, où il y aurait sûrement de très grosses économies. Nous pouvons affirmer que le port de Bourogne, soit que l'on utilise le canal, soit même que l'on utilise exceptionnellement la voie ferrée, dans les deux cas, amènera certainement une économie pour la desserte de toute la région située dans un rayon de 30 kilomètres environ.

Pour le val d'Ajoie, on est sûr de gagner. Le problème est différent quand il s'agit des marchandises qui viennent du nord, par la voie rhénane. Les avantages sont réels et certains et c'est la seule arme dont disposent les populations de l'est de la France et aussi celles des territoires voisins, comme le nôtre, pour compenser le désavantage géographique qui résulte de leur éloignement de la mer. Il n'y a pas de doute que le Rhin est une zone privilégiée au point de vue transport qui jouit de conditions extrêmement intéressantes. Actuellement l'inscription dans le 2^e plan de modernisation est en très bonne voie, et l'inscription dans le 3^e plan d'amélioration du canal du Rhône au Rhin est promise et permettra de porter le tirant d'eau de 2,80 m. à 3,50 m. et d'utiliser les péniches de 350 tonnes qui pourront directement joindre le Rhin au port de Bourogne, d'où facilités de liaisons directes d'un port de mer comme Anvers ou Rotterdam à Bourogne. A signaler toutefois qu'il existe actuellement un certain nombre de péniches capables à la fois de naviguer sur le Rhin et sur les canaux. En définitive on peut assurer que le port de Bourogne fera gagner aux arrivages venant du sud, mais plus aléatoire pour ceux venant du nord. La création d'un nouveau port de trafic marchandises franco-suisse que la Chambre de commerce de Belfort a mis à l'étude va à la rencontre de nos désirs, car depuis longtemps nous aimions que le point frontière de Delle soit un point frontière du trafic des marchandises et la création d'un port à Bourogne devrait recueillir notre approbation. Ce port dit port « franco-suisse de Bourogne » montre bien que l'intention de nos amis de Belfort n'est pas seulement de construire un port pour les besoins de la région mais également pour ceux du trafic international. Ce trafic se ferait d'une part par eau et d'autre part par chemin de fer et dépend essentiellement des conditions de tarif que voudrait bien faire la S. N. C. F. Si aujourd'hui il n'y a pas de trafic marchandises par Delle ou s'il n'y en a presque plus, c'est que le point frontière de Delle est quasiment boycotté par la S. N. C. F. qui tend à multiplier les difficultés de transport sur cette ligne. Nous avons pu éviter en dernière extrémité le risque de voir supprimer le point frontière de Delle, et nous avons pu éviter aussi, il y a quelques mois, que la ligne Belfort-Delle soit déclassée au tarif des marchandises, et que celles qui sont transportées sur cette ligne ne subissent un tarif plus élevé. C'est dire que si l'on veut créer à Bourogne un port franco-suisse, il faut non seulement des garanties internationales, mais aussi des garanties de la S. N. C. F., car on ne peut pas être à la merci de dispositions prises par cette dernière d'un jour à l'autre pour des



Chaque jour
à la première heure
paraît

LE DÉMOCRATE

miroir fidèle de la vie jurassienne



IMPRIMERIE DU DÉMOCRATE S. A.

DELÉMONT

Importantes installations et équipement moderne pour la confection rapide de prospectus illustrés, catalogues, brochures, etc.
Offres et projets sans engagement.

considérations de tarif. Les points frontières par lesquels entrent les marchandises en Suisse sont essentiellement Bâle et Genève, il en vient aussi par Vallorbe, mais de ce côté on voit aussi beaucoup de trafic qui ne passe qu'en transit. Donc les points principaux sont Bâle et Genève ; par Bâle il vient des marchandises françaises par chemin de fer, il en vient d'autres par le Rhin. Je ne pense pas qu'un port à Bourogne puisse concurrencer le trafic fluvial sur le Rhin, ou difficilement, et je ne pense pas non plus que l'on puisse envisager que le port de Bourogne puisse faire concurrence au trafic du Rhin. Le port de Bourogne ne peut être exploité avec profit que s'il présente pour les importateurs suisses un avantage au point de vue des prix de transport. Nous ne connaissons pas encore l'importance des marchandises qu'il nous serait possible de recevoir et la Direction des douanes ne peut pas nous dire quels sont les tonnages qui entrent par Bâle et par Genève ou par Vallorbe. Mais pour les marchandises d'outre-mer, il ne peut pas être question de transporter par canal des marchandises déchargées au Havre, sur la côte atlantique en général, mais celles déchargées à Marseille pourront être facilement transportées par voie d'eau jusqu'à Bourogne. Pour ma part, j'estime que la région ne peut se désintéresser de la construction d'un port à Bourogne, mais encore faut-il connaître le montant du tonnage annuel et les marchandises qui pourraient y être reçues, et j'ajoute que lors de la réunion que nous avons eue à Porrentruy le 11 avril dernier, à laquelle assistaient les représentants de la Chambre de commerce de Bienne, M. Gillet, vice-président de la Chambre de commerce de Belfort, président de la commission du port de cette compagnie et M. Bouchet, ingénieur des Ponts et Chaussées du service de la navigation à Mulhouse, un échange de vues des plus intéressant a eu lieu. Il a été décidé qu'un questionnaire serait envoyé à tous les ressortissants industriels afin de faire connaître :

- 1° quelles sont les marchandises reçues de l'étranger ;
 - 2° le montant du tonnage annuel ;
 - 3° les provenances ;
 - 4° gare ou port transit,
- et à titre accessoire le mode de transport utilisé du lieu de transit à l'usine.

Les réponses à ce questionnaire ont été demandées pour le 15 mai. Je crois que du côté français comme du nôtre le plus grand intérêt se manifeste pour la réalisation de ce port, mais il est absolument nécessaire que les tonnages permettent d'en assurer l'exploitation. Je crois pour ma part d'après les renseignements qui nous ont été donnés par M. Bouchet, ingénieur de la navigation, et sans préciser les chiffres indiqués par lui, que lorsque la mise au point sera faite et que le port de Bourogne pourra être mis en exploitation, nous ne serons pas loin du chiffre de 200 000 tonnes.

Je souhaite qu'une nouvelle alliance se manifeste entre les deux pays amis, pour que notre région puisse bénéficier d'un port à proximité, donnant toutes les facilités de transport par chemin de fer et par route, et qui permette de développer encore les échanges commerciaux entre la Suisse et la France.¹

Charles SIGRIST.

¹ La résolution, votée par l'assemblée générale de l'ADIJ à la suite de l'exposé ci-dessus, a été publiée dans notre bulletin No 5/1958.