

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: 31 (1960)
Heft: 6

Artikel: Le futur port de Bourogne
Autor: Calame, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825289>

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: 04.02.2026

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

P34

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

XXXI^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N° 6. Juin 1960

SOMMAIRE

Le futur port de Bourogne

Communication officielle — Chronique économique

Le futur port de Bourogne

On en parle, chez nos voisins de France, depuis plus de 70 ans. Pendant cette longue période, industriels, commerçants, ingénieurs, hommes politiques ont caressé l'espoir de créer un port sur le canal du Rhône au Rhin, à Bourogne, « plaque centrale de distribution, à égale distance de Montbéliard et de Belfort, à proximité de toute la partie sud du département de la Haute-Saône et d'une zone qui s'étendrait à tout le Jura bernois ».

Pendant cette longue période, troublée par deux guerres, des hommes ont souhaité voir naître une vie nouvelle en ce lieu propre à relier facilement les principaux centres d'activité d'une région industrielle en rapport direct avec la route et le rail, car Bourogne présente cet avantage d'être desservi, non seulement par son canal qui, se séparant du Doubs près de Bavans, au sud de Montbéliard, passe entre Sochaux et Exincourt, gagne Fesches-le-Châtel et Bourogne pour se diriger vers Montreux-Château, Montreux-Vieux, Valdieu et, par la Porte de Bourgogne et de l'Alsace vers Illfurth et Mulhouse, mais encore par la voie ferrée et la Nationale 19 bis.

Un port sur le canal du Rhône au Rhin aux portes de Belfort (12 km.), c'était pour ces précurseurs donner à la Ville des Trois Sièges la possibilité de se développer et d'amener dans une région comptant une forte densité humaine, de nouvelles industries, de nouvelles activités dans les domaines les plus variés. Pendant 70 ans de recherches, d'études interrompues par des circonstances imprévues, d'hésitations, de renoncement, d'espoirs déçus et renouvelés, l'idée de créer un port à Bourogne, à proximité de Belfort et de la frontière suisse, n'a jamais été abandonnée ; c'est bien ce qui est extraordinaire.

Le canal du Rhône au Rhin

constitue-t-il pour le commerce suisse et le trafic de transit à travers la Suisse une voie fluviale avantageuse ?

En 1932, M. A. Peter, ingénieur du V^e arrondissement, avait été chargé, par le Gouvernement bernois, qui déjà s'intéressait à la création d'un port sur le canal du Rhône au Rhin, d'étudier cette question. Son étude que nous devons à l'amabilité de M. X. Billieux, secrétaire municipal, Porrentruy, est très complète. Elle surprend toutefois par ses conclusions. Il est vrai qu'en 1932, la solution d'un problème comme celui de la création d'un port sur le canal du Rhône au Rhin apparaissait difficile à trouver : Les conditions de vie économique et politique n'étaient pas les mêmes, le trafic par chemin de fer, par route, par voie fluviale ne pouvait être comparé à celui d'aujourd'hui ; on doutait volontiers à cette époque d'une initiative considérée comme audacieuse et non rentable. Il est néanmoins nécessaire de prendre connaissance du travail de M. A. Peter, ingénieur, parce qu'il a été établi par un esprit clair, qu'il nous permet des comparaisons utiles avec la situation d'aujourd'hui et avec les conclusions récemment adoptées par la Chambre de commerce de Belfort qui a demandé à Paris l'autorisation de créer et d'exploiter un port à Bourogne, autorisation qui lui sera certainement accordée.

Description du canal

Rapport A. Peter, 1932

« Le canal du Rhône au Rhin a son origine sur la Saône, à Saint-Symphorien, et à 4 km., en amont de l'endroit où débouche le canal de Bourogne pour finir à Strasbourg. Sa longueur totale est de 324 km. Sur certains parcours, le canal emprunte le Doubs qui a été canalisé au moyen de barrages fixes et de dérivations éclusées. Les parties canalisées du Doubs atteignent une longueur totale de 83 km. et les parties non canalisées : 86 km.

» Le mouillage varie entre 1 m. 20 et 2 m. 20. Sur toute la longueur du canal, le gabarit permet le passage de péniches de 38 m. 50 × 5 m. × 1 m. 80 correspondant à un tonnage utile de 300 tonnes. Il est évident que, pour le moment, le tonnage doit être réduit proportionnellement sur les sections du canal ayant un mouillage inférieur à 2 m.

» Entre Saint-Symphorien et l'ancienne frontière, les écluses sont au nombre de 77 ; de l'ancienne frontière à Mulhouse de 40 et de Mulhouse à Strasbourg de 48. Le canal de Huningue comporte en outre 5 écluses pour une longueur de 28 km. La traction sur le canal du Rhône au Rhin se fait par chevaux et les chemins de halage sont bien empierrés et en bon état.

» Pour la partie du canal allant de Saint-Symphorien à l'ancienne frontière, deux ports sont reliés au réseau de la voie ferrée du P.L.M., ce sont : Besançon et l'Isle-sur-le-Doubs. Trois autres ports sont raccordés à des voies étroites, soit : le port de Rivotte à Besançon, le port d'Exincourt près de Montbéliard et le port de Brebotte. Sur l'autre

section du canal allant de l'ancienne frontière à Strasbourg, le port de Mulhouse est raccordé au chemin de fer et il est bien outillé en grues et autres engins.

» A Fesches-le-Châtel, vient déboucher dans le canal du Rhône au Rhin le canal de la Haute-Saône, destiné à relier le premier à la Saône supérieure vers Conflaudey. La partie de ce canal ouverte actuellement à la navigation atteint Belfort, mais sa construction est achevée jusqu'à Ronchamp. Son alimentation se fait par le réservoir d'accumulation de Champagny. Le terrain très accidenté de la région a engendré l'exécution de travaux d'art très coûteux. La construction de ce dernier canal a été décidée après les événements de 1870, où la France perdit l'Alsace.

» Le canal du Rhône au Rhin permet de communiquer avec tous les bassins miniers et industriels importants de France. C'est ainsi qu'on peut atteindre la Sarre, le bassin de Briey, le nord et le nord-ouest de la France ainsi que la Belgique par le canal de la Marne aboutissant à Strasbourg. Paris, Rouen, Le Havre peuvent également être atteints par le canal de Bourgogne ; le centre et l'ouest de la France et Lyon, Marseille et le sud de la France par la Saône et le Rhône. Actuellement, par exemple, les chalands de 600 t. remontent le Rhône et la Saône jusqu'à Châlon-sur-Saône.

» Le canal du Rhône au Rhin, bien que reliant la vallée du Rhône à celle du Rhin par le grand passage que constitue la trouée de Belfort est relativement peu fréquenté sur la branche sud-ouest. Son tonnage atteint à peine 100 000 t. alors que sur le canal de Huningue, 870 000 t. (1929), 638 000 t. (1930), 935 000 t. (1931) furent acheminées vers Bâle. Pendant cette même période, le mouvement total du port de Bâle a atteint : 1929 : 610 000 t. ; 1930 : 1 100 000 t. ; 1931 : 1 280 000 t. »

Etudiant la nature du trafic sur la branche sud-ouest — celle qui nous intéresse — M. A. Peter constate que le trafic était, en 1932, purement régional et qu'il consistait surtout en transports de tuiles, de briques, de charbon, de coke, de bois de chauffage, de traverses auxquels il faudrait ajouter quelques transports à longue distance. Quant aux frais de transport, ils ne sauraient être comparés à ceux d'aujourd'hui. Il cite les chiffres suivants : « Les frais de transport par voie fluviale se calculent à la t/km. et à un taux variant avec la nature de la marchandise et la longueur du transport. Par exemple, le transport de charbon de Strasbourg à Montbéliard revient à 6,8 ct. la t/km. ; l'asphalte du Havre à Montbéliard à 5,5 ct. la t/km., mais des tuiles et des briques de Dannemarie à Montbéliard, la t/km. revient à 13-15 ct. Ce transport présente cependant des avantages certains. Pour les sucres, par exemple, par voie ferrée de Paris à Besançon, le transport revient à 115 fr. fr. la tonne ; par voie fluviale : 60 à 70 fr. fr. la tonne. Le rapport entre le fret et le transport par voie ferrée est donc de 0,50 à 0,60, c'est-à-dire que, par voie fluviale, les frais de transport atteignent le 40-50 % des frais de transport par voie ferrée. L'économie, comme on le voit, est donc très appréciable. »

Ces points d'ordre général fixés, M. Peter se demande « si le passage à proximité de la frontière suisse du canal du Rhône au Rhin

(9,5 km.) permet de développer avantageusement le transport par voie fluviale de marchandises à destination de la Suisse ».

« Nous savons parfaitement, dit-il — rappelons que son étude date de 1932 — que le port de Bâle a pris ces dernières années un grand développement : 1 260 000 t. en 1931. Le trafic par voie ferrée vers l'intérieur de la Suisse, lui aussi s'est considérablement développé. Cette concentration du trafic marchandises à Bâle se fait en grande partie au détriment d'autres portes d'entrée en Suisse. C'est ainsi que des répercussions sans cesse aggravantes se font sentir sur la grande diagonale Delle-Lötschberg-Simplon par le détournement du trafic qui, de Bâle, s'en va par le Gothard vers l'Italie. Pouvons-nous dès lors, d'un autre point situé sur le canal du Rhône au Rhin et rapproché de la frontière suisse, détourner une partie du trafic marchandises acheminé par voie fluviale vers Bâle ? Nous avons vu que le trafic sur la branche sud-ouest du canal du Rhône au Rhin partant de Mulhouse est relativement faible et qu'il a un caractère purement régional. En conséquence, même un aménagement du port de Bourogne, situé à 9,5 km. de notre frontière ne rendrait jamais possible la dérivation du trafic marchandises utilisant la branche nord du canal pour atteindre Bâle. Nous avons, entre l'île Napoléon et Bâle 5 écluses à traverser et 50 entre l'île Napoléon et Bourogne. On ne peut donc compter pour alimenter le port de Bourogne par des marchandises à destination de la Suisse par Delle que sur la branche sud-ouest du canal du Rhône au Rhin et ces marchandises ne pourront parvenir que du sud, de l'ouest et du nord-ouest de la France ainsi que des grands ports du Havre, de Rouen et de Marseille : les blés, les riz, les cafés, les cotons, les vins, les sucres, les huiles, les savons et peut-être de Rouen les carburants. Mais par contre, aucune marchandise ne peut être avantageusement acheminée vers Bourogne à destination de la Suisse et de l'Italie en provenance du nord-ouest et de l'est. Un port à Bourogne sera donc difficilement alimenté par des marchandises à destination de l'Italie. »

M. Peter de préciser que : **« L'utilisation comme voie fluviale du canal du Rhône au Rhin ne permet pas de concentrer avantageusement à un point rapproché de la frontière suisse autre que Bâle des marchandises de transit destinées à être acheminées vers l'Italie. Bâle est et restera toujours le nœud de concentration classique des marchandises pour le trafic de transit à travers la Suisse. »**

Cette appréciation aurait dû décourager quantité de bonnes volontés. Tel n'a pas été le cas. Nous verrons par la suite, grâce aux documents et aux études qui ont été faites depuis 1932 que le port de Bourogne est viable. Mais M. Peter, s'est encore demandé si, du point de vue suisse seulement, la branche sud-ouest du canal du Rhône au Rhin peut offrir certains avantages comme voie navigable pour acheminer des marchandises d'importation dont nous avons besoin. Le problème est parfaitement réalisable. Selon lui, il n'existe aucune difficulté d'amener par voie fluviale à Bourogne des marchandises en provenance des différentes régions de France, comme on peut aussi, depuis la Suisse, par des marchandises d'exportation, ravitailler la branche sud-ouest du canal du Rhône au Rhin. C'est ainsi qu'avant la guerre de 1914 à 1918, le port de Besançon était alimenté par des



La bicyclette

appréciée pour sa bienfacture

Pour tous renseignements et prospectus, s'adresser aux

Usines CONDOR S.A. à Courfaivre

Tél. (066) 3 71 71

Agents dans les principales localités

959

PRO ROUTES S.A.

Constructions routières

Génie civil - Isolations

Saint-Imier

TAVANNES

Courgenay

Tél. (032) 9 25 50

962

Laufon Jura



Le nouveau lavabo «Sarine»
en porcelaine sanitaire,
trois grandeurs,
en blanc ou en couleur

Nos produits:

Appareils sanitaires

évier, lavabos etc.

Carreaux en faïence émaillée

blanc, crème et en couleurs

Carreaux de grès cérame

Mosaïque de grès cérame

Tuiles et briques

Porcelaine électrotechnique

C'est inscrit sur le visage de Pierrot: la propreté met de bonne humeur. Or, il est aujourd'hui facile de concilier les exigences de l'hygiène avec notre besoin naturel de bien-être et de joie de vivre.

Les appareils de céramique en porcelaine sanitaire sont la solution idéale. Connaissez-vous les nouveaux modèles? Ils sont de forme plaisante, aisément accessibles partout, donc faciles à nettoyer. Par leur grand bassin, leur rebord empêchant l'eau de gicler et leurs surfaces suffisantes pour poser des objets, ils répondent aux besoins de tous les jours. Les appareils en porcelaine sanitaire réjouissent les yeux et donnent une impression de propreté et de fraîcheur. Vente par les grossistes en articles sanitaires.

SA pour l'Industrie Céramique Laufon
Tuilerie Mécanique de Laufon SA

un centre de l'industrie de la céramique



610 x 490



570 x 440



510 x 410



marchandises venant de la Suisse. On expédiait par voie fluviale, en Angleterre, les asphaltes de Travers et à Paris les pâtes de bois de Wœgel en Tirol. « Mais depuis le retour de l'Alsace à la France, ce trafic se fait par Bâle-Strasbourg. Le port de Bourogne se trouve, par voie fluviale, à 980 km. du port du Havre, tandis que Bâle n'est qu'à 823 kilomètres de Rotterdam et à 934 km. d'Anvers. Ainsi, le port de Bourogne se trouve en infériorité marquante sur Bâle, sans compter qu'il est d'un accès plus difficile par le grand nombre d'écluses à traverser. Bourogne se trouve par contre à 750 km. du port de Marseille que l'on peut atteindre en descendant la Saône et le Rhône. Il y a donc lieu d'étudier les possibilités de transporter par voie fluviale des marchandises à destination de la Suisse en provenance du port de Marseille. La navigation sur le Rhône est assez difficile, mais néanmoins, on peut déjà atteindre Châlon-sur-Saône avec des péniches de 600 t. et de là Besançon et Bourogne avec des chalands de 300 t.

» Nous arrivons maintenant à la fin de l'étude — conclut l'ingénieur du V^e arrondissement — du problème que la Direction des travaux publics du canton de Berne nous avait confié. Nous aurions voulu l'étudier mieux encore. Nous espérons néanmoins que notre exposé permettra aux autorités et aux personnes qui s'intéressent à toutes les questions d'ordre économique, de se faire un jugement précis. On peut du reste résumer comme suit nos conclusions :

1. Bâle est le port suisse idéal pour la navigation fluviale.
2. La création d'un port sur le canal du Rhône au Rhin à Bourogne pour acheminer des marchandises vers la Suisse n'offre aucune difficulté, mais sa zone d'influence est limitée à des régions et à des ports maritimes bien déterminés.
3. Un port à Bourogne ne peut avoir de l'intérêt que pour concentrer des marchandises intéressant uniquement la Suisse et principalement l'ouest de la Suisse. La construction d'une branche de canal d'un point du canal du Rhône au Rhin vers Delle est une utopie, une réalisation impossible.
4. Le trafic de transit à travers la Suisse, en provenance de Bourogne et à destination de l'Italie par le Lœtschberg et le Simplon serait très peu important, sinon nul car la nature des marchandises de ce port n'a pas d'intérêt pour l'Italie qui dispose d'abord de voies navigables plus favorables et plus avantageuses pour les entrer chez elle, sans compter qu'elle ne constitue peut-être pas un débouché pour la nature des marchandises pouvant être concentrées par la voie fluviale de Bourogne. » (Delémont, 1932 et 21 janvier 1948.)

Pour la création d'un port à Delle ou à Boncourt

Le rapport de M. l'ingénieur du V^e arrondissement de 1932 fait état de l'enquête très complète que son auteur a menée sur les possibilités qu'il y aurait de construire un port à Bourogne pour diriger

de cette localité certaines marchandises vers la Suisse et revaloriser la ligne Paris-Belfort-la Suisse. Ses conclusions sont connues. Ce qu'on ignore en général, c'est le projet caressé par le Gouvernement bernois de créer un port, non pas à Bourogne mais à Delle, au moyen d'un embranchement de Bourogne à Delle. A ce propos, M. Brunet, ingénieur des Ponts et Chaussées à Belfort écrivait à M. A. Peter ce qui suit :

« Belfort, mars 1932.

» Mon cher collègue,

» L'étude envisagée par le canton de Berne d'un raccordement au canal du Rhône au Rhin à Bourogne au moyen d'un embranchement de Bourogne à Delle peut se concevoir par la vallée de l'Allaine où la différence de niveau est d'environ 30 m. (331 m. d'altitude à Bourogne, 361 m. à Delle).

» A Bourogne existe un port public immédiatement à l'aval du pont donnant passage à l'annexe de la route nationale N° 19 (...) D'importantes améliorations ont été apportées à cette voie navigable au cours des années précédentes : abaissement du bief de partage, dérivation de Voujeaucourt notamment, dérivation d'Allejoie etc. »

Ce même **mois de mars 1932**, M. Bœsinger, conseiller d'Etat, directeur des Travaux publics du canton de Berne recevait la lettre suivante :

« Monsieur le Conseiller d'Etat,

» Lors de votre dernière visite à Porrentruy, vous avez soulevé la question d'aménagement à notre frontière d'un port fluvial relié du canal du Rhône au Rhin qui passe à 10 km. environ de notre frontière.

» Or, j'ai causé de ce projet à M. le conseiller national Carnat qui, lui, en a parlé à M. l'ingénieur Gelpke et ce dernier a eu comme réponse, qu'il estimait que la solution préconisée de créer un port dans le voisinage de Delle à notre frontière serait le seul moyen de sauver le Lœtchberg. Je me suis également mis en rapport avec un de mes collègues du Territoire de Belfort.

» Au lieu, par exemple, de construire un canal de Morvillars jusqu'à Delle pour le raccordement au canal du Rhône au Rhin, on pourrait parfaitement créer un port international entre Morvillars et Bourogne. Dans les années **1920 à 1921**, nos journaux avaient publié des articles sur les possibilités et les avantages existant de ce raccordement de Boncourt au canal du Rhône au Rhin. »

Mais **en 1941**, cette question de la construction d'un port à Boncourt ayant de nouveau été soulevée, dans les milieux de la Direction des Travaux publics du canton qui, décidément, tenait à son idée, M. Peter précisa sa position :

« Il ne faut pas songer à construire, par exemple, (du moins à mon avis, écrivait-il à Berne) une branche du canal allant de Bourogne à Boncourt, pour avoir un port en Suisse. La différence de niveau entre ces deux points étant de 40 m., la longueur du canal de 10 km. environ, la différence de hauteur à surmonter est trop grande pour que ce canal soit rationnel et économique. Il faudrait construire sur une longueur de 10 km. une dizaine d'écluses. Mais par contre, la solution qui, pour moi, me paraît la plus rationnelle et d'une certaine utilité, serait celle qui

envisagerait la **création d'un port franc à Bourogne**. Il n'en résulterait pour nos chemins de fer aucun préjudice et la France verra certainement de meilleur œil une solution de ce genre que celle qui est d'actualité et qui, pour moi, est une utopie, qui prévoit la construction d'un canal transhelvétique... »

On aurait pu croire que la question était enterrée.

Pas encore.

En 1955, elle est reprise. En février 1956, M. le conseiller d'Etat Brawand, directeur des Travaux publics, M. le Dr Moser, du service des chemins de fer, M. Türlér, architecte cantonal, M. le Dr Gerber, ingénieur en chef du canton de Berne et M. J. Gressot, préfet se rendent à Bourogne, avec M. Peter, pour visiter le port et se renseigner sur place sur les possibilités qu'il y a de créer de nouvelles relations commerciales franco-suisses.

A cette époque, l'idée de créer un port à Delle ou à Boncourt est abandonnée. Cependant, pour ne rien laisser au hasard, l'ingénieur en chef du V^e arrondissement s'adresse encore à la maison F.-J. Burrus & Cie pour savoir si la construction d'un port franc serait d'un certain intérêt pour cette entreprise.

Et cette maison de répondre très aimablement et très clairement :

« A notre connaissance, ne peuvent circuler sur ce canal que des péniches d'un déplacement de 300 tonnes avec un enfoncement de 1 m. 80 au maximum, ce qui représente un chargement de 240 tonnes de marchandise normale. Ces péniches ne pourraient par contre être chargées que jusqu'à concurrence de 50 tonnes de tabacs en boucauts (fûts). Tous les tabacs devraient par conséquent être transportés à Strasbourg. Cette opération supplémentaire et superflue grèverait fortement le coût du transport.

» Etant donné le régime fiscal (monopole d'Etat) auquel le tabac est soumis en France, on peut se demander si les autorités douanières françaises autoriseraient le transport par camions de ces tabacs de Bourogne à Boncourt.

» Enfin, il ne nous semble pas que le port de Bourogne serait promis à un grand avenir, car son arrière-pays est limité à une partie du Territoire de Belfort et à l'Ajoie. Pour le district de Delémont déjà et pour le reste de la Suisse, le port de Bâle est plus proche ; la marchandise y parvient directement, sans transbordement, à Strasbourg. »

Quand on fouille la correspondance échangée à propos du port de Bourogne, on est étonné de son importance et du nombre de personnalités françaises et suisses qui ont étudié cette question, des suggestions qui ont été faites, des propositions qui ont été examinées, des études qui ont été poursuivies jusque dans leurs plus petits détails. Cependant, la création d'un port à Delle ou à Boncourt n'a pas été retenue. Il était cependant intéressant de savoir qu'on y avait songé.

Le Comité de développement économique de Porrentruy et le port de Bourogne

En avril 1946, MM. A Lang, industriel, F. Schaller, Dr ès sciences économiques, M^e Henri Spira, avocat, M^e René Burger, avocat, L. Liè-

vre, inspecteur informaient le Conseil communal de Porrentruy alors présidé par M. P. Billieux, ancien procureur du Jura et ancien conseiller national, de la fondation d'un comité de développement à l'effet « de sauvegarder au mieux les intérêts primordiaux, ceux de l'Ajoie et de la ville de Porrentruy qui sont l'objet de son activité tout en conservant toute liberté d'action vis-à-vis d'autres groupements de caractère privé ou public ». Dans une lettre du 27 novembre 1946, ce comité de développement économique, après avoir précisé son caractère et déclaré que ses membres « attachent une particulière importance au fait qu'ils ne doivent tirer quelque parti que ce soit d'un travail qui doit demeurer désintéressé », cite à l'ordre du jour de ses prochaines séances : 1° Action destinée à intensifier le trafic de la ligne de transit Delle-Porrentruy. 2° Etude du problème que pose la création d'un port fluvial à Bourogne.

Le projet Millet à Bourogne

Le Comité de développement économique de Porrentruy s'est occupé de maintes questions : accroissement du trafic à la gare de Porrentruy, installation d'un transitaire en cette même ville, création de la gare internationale, réouverture du bureau de contrôle des métaux précieux, trafic des colis postaux, internationalisation du contrôle douanier à l'aérodrome, installation de nouvelles industries, création d'une place d'arme d'artillerie, surclassement du bureau de douane française à Abbévillers, reprise du trafic franco-suisse par la ligne Pfetterhouse-Bonfol, importation de viandes rituelles et viande de boucherie par Delle-Porrentruy, **Port de Bourogne**.

* * *

En 1946, les membres du Comité de développement économique de Porrentruy (C.D.E.) étaient invités à prendre contact avec M. Paul Millet, chef de la raison sociale « Paul Millet & Cie, Stockage, Transport et Manutention des Liquides, Siège à Danjoutin (Terr. de Belfort) ».

Avant la dernière guerre, M. Millet était au bénéfice d'un Arrêté ministériel daté du 7 septembre 1934, l'autorisant à exploiter un port fluvial et à stocker d'importantes réserves de carburants liquides. Les installations Millet étaient situées sur le canal du Rhône au Rhin, à Froidefontaine, territoire des communes de Bourogne et Morvillars, et sur les terrains de la propriété Viellard. L'activité de ce port était assez élevée, spécialement en matière de stockage et de manutention des pétroles. En 1939, lors de la déclaration de guerre, M. Millet put expédier à certaines maisons de Zurich des trains complets de pétrole.

Les nombreuses tractations du Comité de développement de Porrentruy avec M. Millet puis avec la Chambre de commerce de Belfort ont été consignées dans des rapports rédigés par M. F. Schaller, Dr ès sciences économiques, qui, en sa qualité de secrétaire, a fourni un travail précis et considérable comme à son habitude. A ces rapports,

LOSINGER & C° S.A.

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS
DELÉMONT

Téléphone (066) 2 12 43



Travaux publics
Travaux de routes
Béton armé

963

FIAT

Divers types pour tout le monde

Prix depuis **Fr. 3850.-** (Fiat 500)

Ateliers de
réparations

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

Pièces
originales

AGENTS :

Alle : Jean Racordon, Garage
Delémont : Charles Koenig
Tavannes : Garage Mordasini

Court : Val. Gut
Bassecourt : Etienne Monnin
Sonceboz : Paul Hürzeler

970

La bière le champion des désaltérants



972

LES FABRIQUES DE BALANCIERS RÉUNIES S. A.

à Bienne et leurs succursales dans le Jura bernois

- Saignelégier
- Saint-Imier
- Evilard
- Bienne

vous fournissent toute la gamme de balanciers

981

nous empruntons les renseignements suivants, le but de cet article étant de réunir tous les documents concernant le port de Bourogne dans ce qu'ils ont d'essentiel.

« En 1944, lors de la retraite des troupes allemandes, les installations portuaires de M. Millet furent détruites par le feu. M. Millet envisage donc la reconstruction de son port et son choix se porte sur le territoire de la commune de Bourogne. Ce port serait situé sur le canal même du Rhône au Rhin et non sur un embranchement et à proximité de la route internationale N° 437-19 b Belfort-Delle et de la ligne de chemin de fer Belfort-Delle.

» M. Millet, perpétuant ce qui, chez lui, est une tradition commerciale se propose de développer principalement le côté « pétrole » de son entreprise. Il envisage la construction **d'un pipe-line**, avec tête à ses réservoirs de Bourogne, et se **prolongeant jusqu'à Boncourt**, ce qui procurerait à Porrentruy la possibilité, au cours d'une étape ultérieure, de prolonger **ce pipe-line jusqu'aux abords de notre ville**. Les tanks de Bourogne seraient reliés par pipe-line à un pipe-line central qui traverse la France dans la direction sud-nord-est. L'importance donnée aux installations pétrolières de Bourogne n'empêche cependant pas M. Millet de se proposer de faire de son port un port fluvial de transit qui ne se limiterait donc pas, dans son idée, au trafic régional. M. Millet dispose d'un parc imposant de wagons, wagons-citernes et chalands. Enfin la situation géographique du port de Bourogne est à elle seule garante que toute marchandise destinée à la Suisse et débarquée dans ce port, utilisera nécessairement la voie de Delle-Porrentruy. »

Autres projets : le port de Botans

M. Millet ne fut le seul à envisager la construction ou l'aménagement d'un port fluvial. Dans une lettre datée du 10 avril 1947, et adressée au Conseil communal de Porrentruy, M^e H. Spira, avocat, agissant au nom du président M. A. Lang et de M. F. Schaller, secrétaire, donne les précisions suivantes :

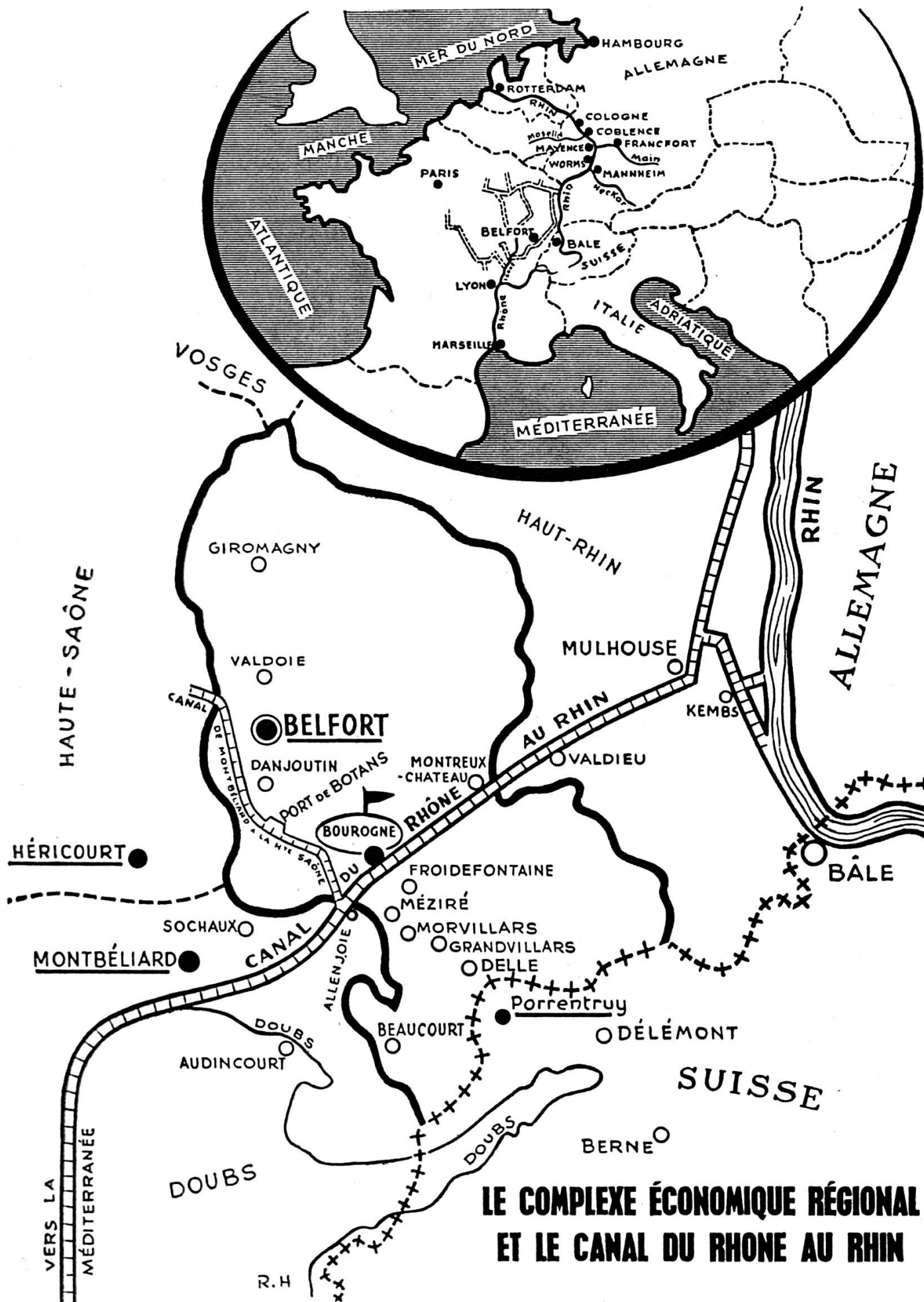
« Le Département et la ville ont chargé la Chambre de Commerce de Belfort d'étudier l'aménagement et le développement du port (existant et fonctionnant aujourd'hui) de Botans (également dénommé : **Port de Belfort**). Juridiquement, le port de Botans se composerait en réalité de deux ports, l'un et l'autre dirigés par le même directeur, M. Jacob, mais à des titres différents. L'un serait d'un caractère nettement privé, l'autre aurait un caractère public. Ce dernier serait subordonné directement à la Chambre de Commerce de Belfort. Le port de Botans présente l'avantage de fonctionner déjà et de n'avoir été que peu endommagé par les opérations de guerre. Il est situé à vol d'oiseau à 4,75 km. au sud du centre de Belfort, et à 18,5 km. de Delle-Frontière. L'emplacement est assez défavorable pour la construction d'un port. Situé sur la Saône, et non sur le canal du Rhône au Rhin, la réalisation du plan d'aménagement du port de Botans exigerait la construction d'une voie ferrée de raccordement d'une longueur de 2 km. au moins. (...) De l'avis du président et du secrétaire de la

Chambre de Commerce de Belfort, comme du président et des membres de la Commission du port de cette compagnie, ou encore de l'avis du directeur même du port de Botans, le but de ce port est de servir les intérêts régionaux, locaux du territoire et de la ville de Belfort. (...) Les personnalités à la tête de la Chambre de Commerce ou de la Commission du port admettent elles-mêmes que le projet de Bourogne, s'il se réalise, servira mieux les intérêts que nous poursuivons que ne le pourrait le port de Botans. »

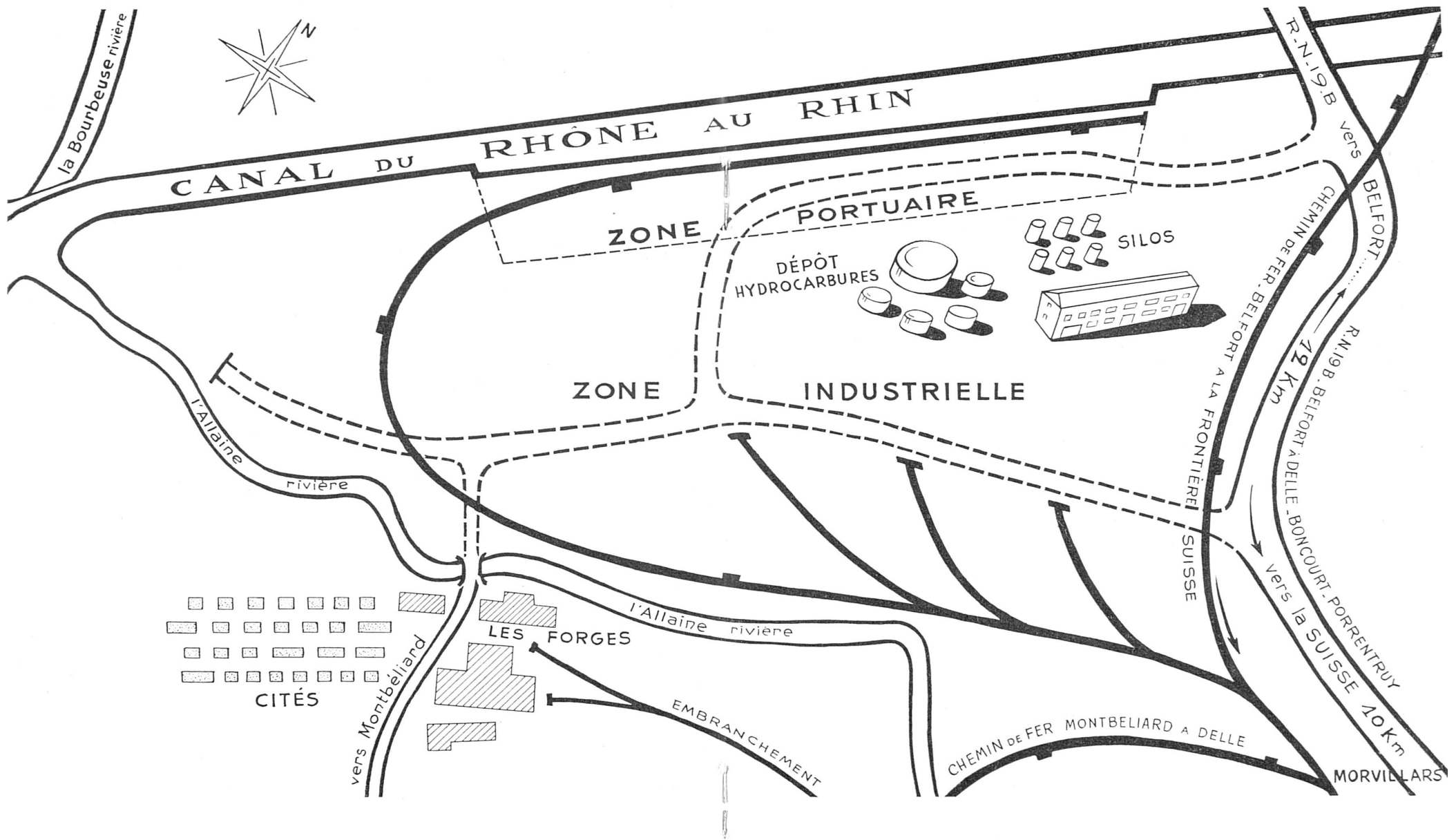
« Nous ignorions tout du projet de Botans, nous apprend la lettre adressée par M. Schaller au Conseil communal de Porrentruy à laquelle nous avons fait allusion, lorsque nous fûmes approchés par M. Millet. C'est M. Millet lui-même qui nous mit en contact avec la Chambre de Commerce de Belfort, en février 1947 seulement. M. Millet nous demanda d'appuyer son projet, et de reconnaître objectivement que ses plans ne pouvaient qu'être profitables à l'économie jurassienne en général et bruntrutaine en particulier. Il ne nous demanda jamais aucun appui financier, aucune participation ou garantie de tonnages ni aucune prestation quelconque. (...) C'est dans ce sens que, le 16 octobre 1946, nous avons écrit une lettre à M. Millet dans laquelle nous reconnaissons formellement l'intérêt que présentait pour nous la construction d'un port fluvial à Bourogne. (...) Par la suite, nous avons remis à M. Millet, en date du 24 mars 1947, une déclaration aux termes de laquelle nous reconnaissons que ses projets seraient de nature à servir les intérêts de notre pays en général et de notre région en particulier et ne manqueraient pas de contribuer au développement des relations économiques entre la France et la Suisse. Il paraissait toutefois évident que nous ne pouvions ainsi prendre position en faveur du projet Millet sans prendre au préalable contact avec la Chambre de Commerce de Belfort. En date du 28 mars 1947, nous avons donc adressé une lettre au président de la Chambre de Commerce de Belfort, et sur sa demande, dans laquelle nous déclarions notamment : « Il est certain que l'aménagement de tout port à proximité de la frontière présente pour notre pays un intérêt incontestable, et peut rendre plus étroites les relations entre la France et la Suisse. »

Conclusions : « Si nous envisageons le problème que constitue pour nous la création ou le développement d'un port fluvial français à proximité de notre frontière, et si, ne considérant que l'aspect économique et technique de ce problème, nous étions appelés à nous prononcer catégoriquement en faveur de l'un ou de l'autre de ces ports, nous devrions reconnaître que le projet Bourogne est à tous égards plus intéressant que celui de Botans. »

Dès le jour de sa fondation, avril 1946, au jour de sa dissolution, août 1954, le Comité de développement de Porrentruy n'a cessé de porter un très vif intérêt à la création d'un port à proximité de notre frontière tout en se défendant de prendre parti dans une question essentiellement française. Par ses démarches, ses interventions, ses études, il a cependant largement contribué à intéresser les milieux économiques français et suisses à un problème dont la réalisation n'est plus aujourd'hui une utopie.

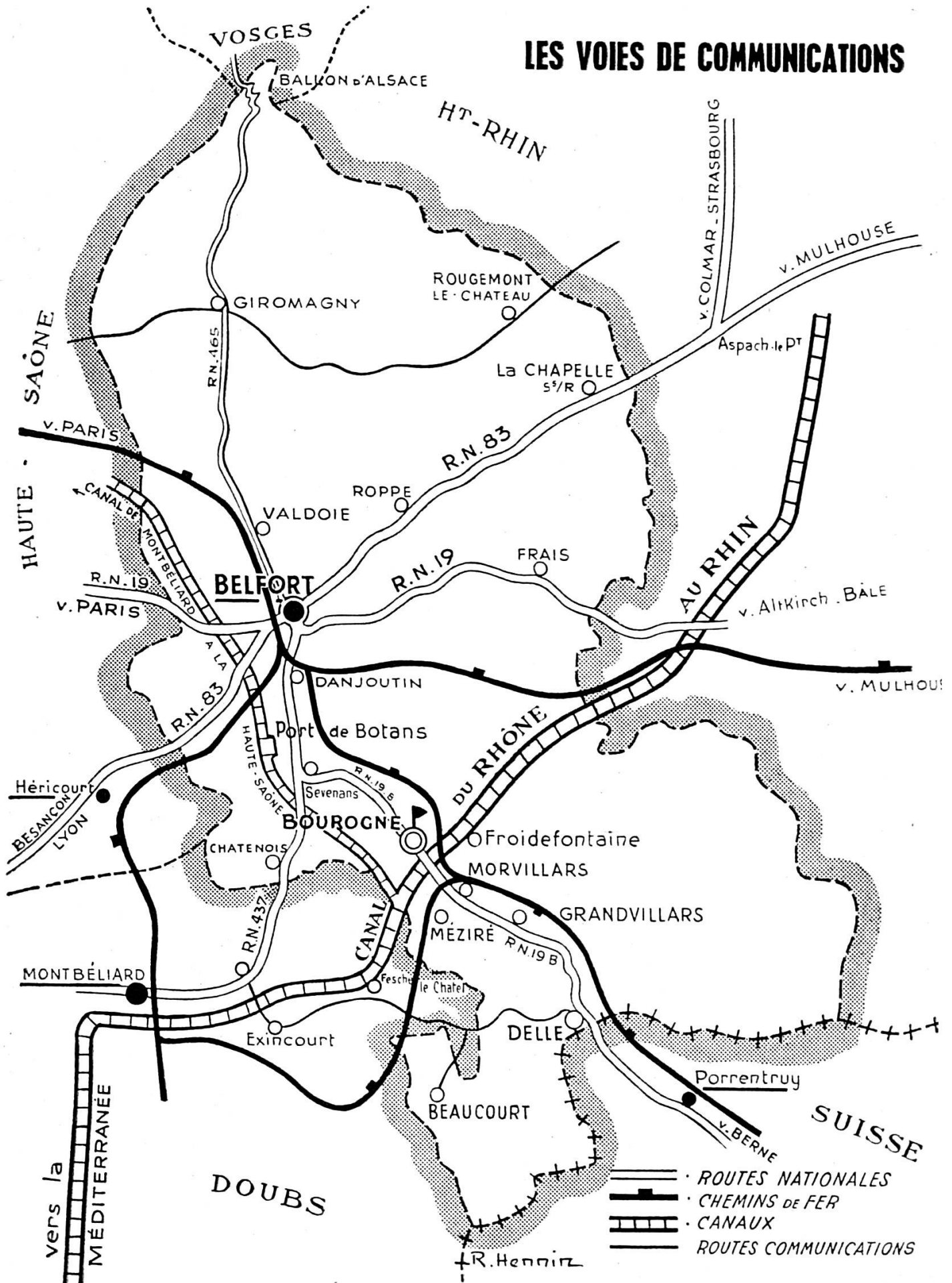


LE COMPLEXE ÉCONOMIQUE RÉGIONAL ET LE CANAL DU RHONE AU RHIN



Avant-projet des installations portuaires du port de Bourogne

LES VOIES DE COMMUNICATIONS



Motion Julien Peter, député

En date du 14 septembre 1955, M. Julien Peter, député et maire de Bure et cinq cosignataires déposaient la motion suivante sur le bureau du Grand Conseil :

Motion

« L'avenir de la ligne Belfort-Delle-Berne préoccupe sérieusement l'opinion publique jurassienne.

Outre le projet normal d'équipement électrique de cette ligne, il y aurait lieu, pour en augmenter le rendement, de moderniser le port de Bourogne, situé à 9,3 km. de la frontière sur le canal du Rhône au Rhin.

Le Conseil-exécutif est invité à présenter un rapport sur la modernisation dudit port en tenant compte :

1. Du trafic du canal du Rhône au Rhin en fonction de la ligne Belfort-Delle.
2. Du coût de la modernisation des installations portuaires.
3. De l'ouverture d'un bureau transitaire.

Il y aurait lieu aussi d'éclaircir le côté juridique du problème et le mode de participation financière de l'Etat de Berne à la mise en service dudit port au profit de la ligne Belfort-Delle. »

Peter et cinq cosignataires.

Cette motion remet la question de la création d'un port à Bourogne au premier plan des préoccupations des comités économiques français et suisses qui n'avaient pas abandonné l'idée de créer un port à Bourogne mais qui, en présence de difficultés sans cesse renaissantes, avaient marqué un ralentissement dans leurs travaux.

Au début de son intervention, le 24 novembre 1955, au Grand Conseil, M. J. Peter fit un tableau exact de la situation dans laquelle se trouvait la ligne Belfort-Delle à cette époque, constatant que la politique ferroviaire de la S.N.C.F. tendait nettement à l'asphyxie de cette transversale. « Nous avons même l'impression, a ajouté le motionnaire, qu'elle a trouvé un écho auprès de la direction des C.F.F. car on dirige systématiquement le trafic sur Bâle quitte, les jours de grande presse, à faire venir des employés des douanes et des postes de Porrentruy pour seconder leurs collègues de Bâle. Cette situation est anormale. Pour l'améliorer, c'est à la création d'un port à Bourogne sur le canal du Rhône au Rhin qu'il faut songer. Or, cette question a déjà été étudiée par l'ingénieur du V^e arrondissement, M. Peter, en 1932. Son rapport nous donne des indications très intéressantes. Aujourd'hui, les installations portuaires de Bourogne, quoique un peu désuètes, permettent d'envisager de nouvelles améliorations, à peu de frais. Actuellement, le port est desservi par des grues et par une voie normale d'accès depuis la gare de Morvillars. Ce port a une activité réduite qui peut être vivifiée. En 1954, on a transporté dans le sens nord-sud : 90 515 t. de combustibles minéraux, 26 729 t. de matériaux de cons-

truction minéraux, 7226 t. d'engrais et amendements, 4000 t. de produits fabriqués : industrie métallurgique, 13 000 t. de produits industriels et de denrées alimentaires, soit environ : 142 000 t. Dans le sens sud-nord : 63 000 t. Selon le rapport de M. A. Peter, de 1932, l'économie des frais de transport par rapport au transport par chemin de fer était dans la proportion de 1 à 2. Elle serait aujourd'hui de 1 à 5. » Dès lors, M. Peter et ses cosignataires invitent le Conseil-exécutif à répondre aux questions suivantes :

1. **Quelles sont les possibilités du canal du Rhône au Rhin et du port de Bourogne ?**
2. **Quel est le coût de la modernisation des installations portuaires de Bourogne ?**
3. **Quel serait le prix de revient des transports par canal comparativement au chemin de fer ?**
4. **Quelle possibilité y a-t-il de créer un port franc à Bourogne avec à proximité, un bureau d'importations-exportations ?**

« Nous savons, a conclu M. J. Peter, que ces questions sont plutôt du ressort des entreprises privées, mais nous pensons, qu'en la circonstance, les premiers frais d'études pourraient être supportés par l'Etat. Nous espérons que toute diligence sera faite car nous avons l'impression que le temps presse. L'avenir économique d'une certaine partie du canton est en jeu et rien ne doit être négligé pour sauvegarder nos intérêts vitaux. Si nous examinons ce que fut le développement de certaines régions, nous constatons qu'alors, on recherchait la force au bord des rivières et des fleuves. Aujourd'hui encore, les industries ne se développent normalement que là où elles disposent de grandes voies de communication. »

Dans sa réponse à la motion Peter, M. Brawand, conseiller d'Etat, directeur des travaux publics du canton a relevé que la Suisse ne pouvait exercer aucune influence sur la création d'un port à Bourogne qui se trouve entièrement sur sol français. Dans ces conditions, le canton de Berne est encore moins bien placé pour exercer une influence quelconque. Cependant, a-t-il déclaré : « Nous sommes prêt à accepter cette motion dans l'idée de continuer les prises de contact que nous avons déjà eues et de nous mettre en rapport avec les instances françaises intéressées à cette question. L'avenir démontrera si le port de Bourogne contribuera à vivifier la ligne Delle-Berne. Nous continuerons nos efforts. Le gouvernement vous répondra à une date ultérieure sur les conséquences matérielles des tractations envisagées. »

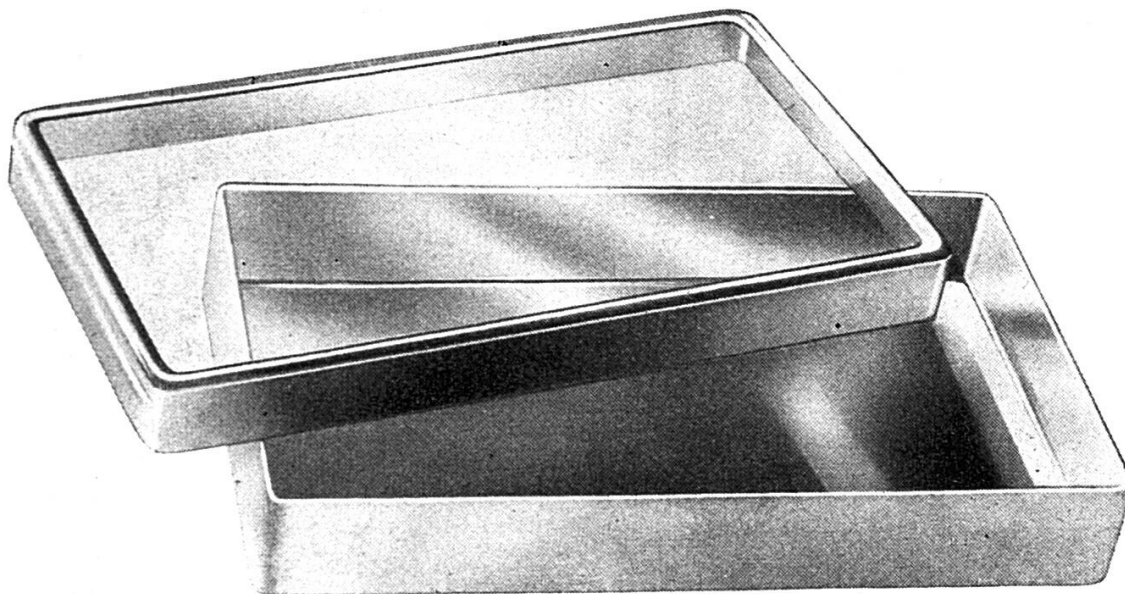
C'est ainsi que la motion Peter fut acceptée par le Grand Conseil à une très forte majorité.

La Chambre de Commerce de Belfort et le port de Bourogne

A l'occasion d'une réunion du Comité franco-suisse placé sous la présidence de M. Grélat, maire de Delle, le 9 avril 1960, à l'Hôtel de Ville de Porrentruy, M. F. Claude, secrétaire de la Chambre de Com-

CALOTTES RECTANGULAIRES SPÉCIALES

avec couvercles en verre incassable



FABRIQUE LA CENTRALE S. A. Bienne (Suisse)

982

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone (032) 4 44 22



Ponts et chaussées

Voies ferrées

Revêtements de routes

Bâtiments industriels

983

Notz & Co. S.A. Bienne 032/2 55 22

acier

de renommée mondiale

NOTZ

Sandvik

Acier en bandes, fil
acier, pour l'indus-
trie horlogère

Avesta

Acier Inoxydable
pour boîtes de mon-
tres

Coromant

Burins de décolle-
tages en métal dur

984

LA JURASSIENNE

Caisse d'assurance-maladie pour le Jura bernois
et le district de Bienne

créée par l'ADIJ, reconnue par la Confédération
est ouverte à tous les Jurassiens

INDEMNITÉS JOURNALIÈRES — INDEMNITÉS
AU DÉCÈS — ASSURANCE - TUBERCULOSE
SOINS MÉDICAUX ET PHARMACEUTIQUES
ASSURANCE - MATERNITÉ

917 (3)

Présidence : **Delémont**, Marronniers 3, Tél. (066) 2 15 13

Administration : **Cortébert**, Tél. (039) 9 70 73

merce de Belfort a parlé du port de Bourogne, des efforts déployés du côté français pour aboutir enfin à un résultat tangible, des difficultés qui restent à vaincre mais aussi de l'espoir qu'il y a de voir dans un proche avenir se réaliser un projet caressé, comme nous l'avons dit, depuis 70 ans

La Chambre de Commerce de Belfort a fait preuve d'une activité débordante pour faire triompher son projet et surmonter de nombreuses difficultés. En janvier 1960, elle a édité une brochure : **Chambre de Commerce de Belfort. — Zones portuaire et industrielle. — Port de Bourogne** qui traite de tous les problèmes à résoudre pour arriver à un résultat pratique après que, dans une assemblée plénière du 2 octobre 1957, tenant compte des perspectives d'échanges entre l'Est et le Sud-Ouest, dans le cadre du Marché commun, **elle ait adopté le rapport qui lui a été présenté, demandant de mettre à l'étude, en commun avec les Services de la navigation, la création d'un port de transit à Bourogne.**

Situation actuelle

Bourogne est situé à 12 km. de Belfort (route et rail), à 14 de Montbéliard (route), à 10 de Delle (route et rail), à 24 de Porrentruy (route et rail). Ce village est bâti sur des terrains facilement accessibles, plats, réunissant toutes les conditions de raccordement par voie fluviale, voie ferrée et routes. C'est dans cette localité que la Chambre de Commerce de Belfort projette d'établir un port international, capable d'approvisionner à la fois la région industrielle de Montbéliard, Sochaux, Audincourt, et les régions industrielles secondaires de Delle (avec l'arrière-pays de Boncourt), de Beaucourt et de Morvillars-Meziré, cette dernière localité étant, pour ainsi dire, sur le port même. C'est dire que Bourogne, loin d'être un cul-de-sac, se trouve sur une plaque centrale de distribution.

Ce qu'il importait de trouver, souligne la brochure de la Chambre de Commerce de Belfort, c'était un emplacement à peu près central, permettant de desservir facilement les principaux centres d'activité de la région industrielle, en liaison directe avec la route et le rail, et un espace assez vaste pour que puissent s'y installer sans gêne des entrepôts et des aires de manutention ; pour que soit aisée la création d'une zone portuaire industrielle. Le site de Bourogne répond à ces exigences : présence de la route et du rail qui, sans trop de frais, pourront assurer dans l'avenir le transport des marchandises destinées au port ou débarquées de celui-ci. Bourogne se trouve en outre dans la zone la plus plane de la Porte de Bourgogne et les terrains qui avoisinent les emplacements susceptibles de recevoir des installations portuaires, sont libres de bâtiments.

Comment se présente cette future réalisation ?

Telle est la question que se sont posée la Chambre de Commerce de Belfort, son président M. Gauthier, le président de la Commission du port, M. Viellard, son secrétaire, M. Claude, les ingénieurs, les techniciens appelés à donner leurs avis.

La zone portuaire et industrielle de Bourogne d'une surface de 100 hectares est le seul point depuis Mulhouse où se trouvent à la fois les trois modes de transport : chemin de fer, eau et route. Les divers projets envisagés avaient pour but de faire face à un éventuel trafic pour la Suisse, plus exactement pour le Jura bernois. La création d'une zone industrielle modifie quelque peu cette perspective. Cependant, pour le Jura bernois, le canal du Rhône au Rhin, surtout après sa modernisation inscrite au plan quadriennal, doit constituer la voie la plus économique pour toutes les marchandises en provenance du Doubs, de la vallée de la Saône, de Lyon et du midi de la France. D'autre part, la mise en service de deux importantes raffineries à Strasbourg doit permettre de desservir par péniches la région de Bourogne et d'abaisser nettement le niveau des prix de tous les dérivés du pétrole par rapport à l'approvisionnement actuel de la Suisse. Touchant le trafic assuré par la zone industrielle, nos voisins sont très confiants car les premières demandes parvenues à la Chambre de Commerce de Belfort font prévoir dès maintenant un trafic relativement important de combustibles minéraux, ainsi que de matériaux de construction. Un avant-projet des installations portuaires a été dressé par le Service de la navigation de Strasbourg, sous la conduite de M. Beuchat, ingénieur d'arrondissement à Mulhouse, ce qui est bien la preuve que les autorités les plus compétentes en la matière s'intéressent activement au futur port de Bourogne.

Nos voisins n'entendent pas se lancer dans des dépenses somptuaires. Ils envisagent la construction d'un perré de 360 m. au lieu d'un mur de quai traditionnel, la structure du terrain permettant cependant la construction d'un appontement pour les bateaux d'une longueur de 360 m. Compte tenu du fait que le plan d'eau est pratiquement fixe, il paraît inutile aux techniciens de construire un quai vertical ; un talus incliné à 3/2 exécuté en retrait de la berge actuelle suffira pour éviter que les péniches en cours d'opération n'empiètent sur le chenal navigable. Comme autres aménagements, signalons l'établissement d'aires de stockages, l'implantation d'un groupe de silos à céréales facilitant le stockage et la répartition des blés panifiables destinés au territoire de Belfort, la région de Montbéliard, l'Ajoie, la Suisse étant les grands importateurs de céréales. Enfin, la zone portuaire proprement dite comprendrait toute une série de raccordement par fer et par route, des bâtiments administratifs, un pont à bascule, des appareils de manutention. Il n'est pas exclu qu'un port franc soit créé.

La zone industrielle

Voici que qu'en dit la Chambre de Commerce de Belfort :

Cette zone industrielle située entre le canal du Rhône au Rhin et la commune de Méziré s'étend sur 100 hectares. Les aménagements à retenir comprennent des travaux d'infrastructure pour empêcher les inondations ; cette zone fera l'objet d'un découpage sur lequel arriveront individuellement des embranchements ferrés raccordés à l'embranchement principal du port. Elle sera traversée par une route de 7 m. de large aboutissant à la R.N. 19 bis, au nord, à la route départe-

mentale C.D. 23, à l'est. Les travaux de mise en viabilité de ces terrains comprendront également l'amenée de l'eau industrielle et potable, la construction d'un îlot à gaz propane, d'égouts, d'une ligne électrique à haute tension de 63 000 volts. La construction d'un port, même aussi modeste que celui de Bourogne, nécessitera d'importantes dépenses. La Chambre de Commerce de Belfort a établi des plans en spécifiant que, dans l'état actuel des études, il n'est pas possible d'avancer des chiffres précis pour l'ensemble des travaux à exécuter. Tout au plus, est-il possible d'indiquer, sous toute réserve, des ordres de grandeur. C'est ainsi que nos voisins prévoient une dépense de NF 5 200 000 pour : achat de terrains (toute spéculation est déjà interdite), nivellement des terrains, perré d'accostage, routes, voies ferrées, eau, assainissement, lignes électriques, divers et imprévu et NF 1 450 000 pour l'équipement : grues et accessoires, pont bascule en fer, pont bascule route, locotracteur et garage, bureaux et logements, divers et imprévu : au total NF 6 650 000.

Aspect économique selon la Chambre de Commerce de Belfort

On pourrait s'étonner que nous ayons sans cesse recours aux renseignements très précis que nous avons tirés de la conférence de M. F. Claude à Porrentruy et à la brochure sur le port de Bourogne¹, mais nous ne pourrions nous adresser à meilleure source sans compter que la création de ce port est chose importante pour notre économie jurassienne et qu'il est utile d'être informé aussi complètement que possible sur les efforts accomplis dans le passé, sur la situation actuelle et sur les perspectives d'avenir.

On ne crée par un port sans s'être assuré, du moins dans les grandes lignes, des avantages de sa situation géographique, de son utilité et de sa rentabilité probable. Or, la région de Bourogne comprend une très forte densité humaine. Elle compte une population d'environ 250 000 âmes. Elle n'est pas riche en produits agricoles et sera, par conséquent, un gros consommateur des marchandises qui y seront amenées. Bourogne et tout le pays qui l'entoure, à l'exclusion de la Suisse, manquent de possibilités de stockage pour le sucre, le café, les conserves, le vin, le savon. C'est une région à rapide évolution démographique, une région de grande circulation routière qui utilisera des quantités de revêtements : gravier, goudron, bitume ; une région industrielle enfin dont les besoins en houille, charbon — 100 000 tonnes sont déjà assurées a déclaré M. Claude dans sa conférence à Porrentruy — carburants, hydrocarbures, fuels et gaz oil, sont considérables. Il faudra aussi des métaux bruts, des produits semi-fabriqués, des laminés et pour l'industrie textile : du coton brut.

Mais d'autres éléments intéressent tout particulièrement nos voisins, et nous-mêmes. Ce sont les achats et les ventes de la région suisse du Jura bernois et de son prolongement géographique. Les chiffres que citent les industriels, les commerçants, les économistes suisses repré-

¹ A noter aussi l'excellent rapport présenté par M. Ch. Sigrist, vice-consul, sur le **Port de Bourogne**, à l'assemblée de l'ADIJ du 10 mai, à Porrentruy, rapport publié dans le « Bulletin de l'ADIJ » de juin 1958.

sentent un tonnage important en combustibles solides, provenant, pour la plus grosse part, de la zone rhénane, du Dauphiné (charbon de la Mure), d'hydrocarbures, de céréales, de métaux ferreux et non ferreux provenant de Grande-Bretagne, du Luxembourg, de la Sarre.

La Chambre de Commerce a tiré ses conclusions après une étude approfondie des risques à courir et des avantages à tirer de la création d'un port à Bourogne. Elle ne s'est pas lancée dans une aventure. Elle est d'ailleurs composée d'hommes d'affaires qui savent compter et ne point prendre de décisions sans posséder des dossiers bien établis. On ne sera dès lors pas surpris que la Chambre de Commerce de Belfort soit arrivée à ces conclusions :

Fixer à près de 100 000 tonnes annuelles les importations de la région frontrière, ne semble pas exagéré. Estimer que, sur le total, la quasi-totalité des marchandises peut être transportée par eau, ne semble pas forcer la vérité. Il faut donc prévoir que, sans nuire au trafic du port de Bâle, le port de Bourogne favoriserait l'implantation dans le Jura bernois, de nouvelles industries, de nouveaux commerces qui augmenteraient encore la prospérité de cette région laborieuse.

Tout conclut à justifier la création d'un port dans le complexe industriel homogène que forment la Porte de Bourgogne et ses annexes comtoises et helvétiques.

* * *

Comme pour la revalorisation de la ligne et l'internationalisation de la gare de Delle, la Chambre de Commerce de Belfort a trouvé un interlocuteur valable en Suisse. Nos voisins ont souvent eu d'utiles discussions avec l'ADIJ, qui est à l'origine de la création d'un port à Bourogne, du comité franco-suisse, qui a fait de son côté un excellent travail, et plus récemment avec le Comité de l'Union bernoise du commerce et de l'industrie, section Ajoie, que préside M. E. l'Eplattenier, directeur. De part et d'autre cependant, on a jugé qu'il serait opportun de créer un comité suisse composé des représentants de l'ADIJ, du Comité franco-suisse, de l'Union cantonale de l'industrie et du commerce, de l'UIC, section Ajoie, de personnalités politiques bien placées pour intervenir aussi bien auprès des autorités fédérales que cantonales. Ce comité est actuellement constitué sous la présidence de M. Mœckli, délégué du gouvernement pour les affaires ferroviaires. Des contacts fréquents ne manqueront pas de s'établir pour continuer les études nécessaires à l'établissement d'un plan de travail.

Il s'agit de coordonner les efforts avec le Gouvernement bernois notamment, de fixer le montant d'un tonnage de transit possible, d'étudier juridiquement la constitution d'une éventuelle société franco-suisse en vue de l'exploitation du port. L'idée de nos voisins, c'est d'intégrer le port de Bourogne, comme l'a précisé M. Claude, dans le vaste système Rhin-Rhône en considérant l'expansion future de l'ensemble industriel Belfort-Montbéliard-Porrentruy. Il est nécessaire de faire vite car des demandes de location de terrains de stockage sont déjà parvenues à la Chambre de Commerce de Belfort et des options ont déjà été prises par plusieurs industries utilisant des produits pondéreux et par de petites industries métallurgiques.

Nos bons hôtels du Jura

**Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements
ci-dessous et les recommander à vos amis**

Bévilard	Hôtel du Cheval-Blanc (G. Suter) Moderne et confortable	(032) 5 25 51
-----------------	---	----------------------

Bienne	Hôtel Seeland (A. Flückiger) Entièrement rénové — Confort	(032) 2 27 11
---------------	---	----------------------

Boncourt	Hôtel A la Locomotive (L. Gatherat) Salles pour sociétés — Confort	(066) 7 56 63
-----------------	--	----------------------

Moutier	Hôtel Suisse (Famille Brioschi-Bassi) Rénové, grandes salles	(032) 6 40 37
----------------	--	----------------------

La Neuveville	Hôtel J.-J. Rousseau (William Cœudevez) Neuf — Confort, salles	(038) 7 94 55
--------------------------	--	----------------------

Porrentruy	Hôtel du Simplon (S. Jermann) Confort, sa cuisine, sa cave	(066) 6 14 99
-------------------	--	----------------------

St-Imier	Hôtel des XIII Cantons (J. Zibung) Rénové, confort, grill, bar, salles	(039) 4 15 46
-----------------	--	----------------------

St-Ursanne	Hôtel du Bœuf (Jos. Noirjean) Rénové, sa cuisine, sa cave	(066) 5 31 49 980
-------------------	---	-----------------------------

Grande Loterie des Vacances **SEVA**

129/4



etc. etc.

TIRAGE 30 JUIN

003

La création d'un port à Bourogne se présente très favorablement. Il serait certes imprudent de se faire trop d'illusions mais il serait bien étonnant que l'Ajoie — Porrentruy — le Jura ne bénéficient pas aussi dans un avenir assez proche de la réalisation de ce projet surtout à une époque où on parle du Marché commun et du Libre-échange avec une toujours plus grande insistance.

Paul CALAME

N. B. — Les trois clichés publiés ci-contre sont tirés d'une brochure aimablement mise à notre disposition par la Chambre de Commerce de Belfort.

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

L'assemblée générale du 11 juin 1960 à Moutier a accepté la démission de M. Frédéric Reusser, président. Elle a confié la présidence à M. René Steiner, Delémont.

Le secrétariat est assumé par M. Henri-Louis Favre, Reconvilier.

Nous prions nos membres de bien vouloir prendre note des changements d'adresse ci-dessus.

INTRODUCTION DE NOUVELLES INDUSTRIES

1. Construction d'appareils

On cherche entreprise qui pourrait s'intéresser à la construction d'un appareil spécial pour lutter contre le vol de véhicules à moteur de tout genre et de bicyclettes.

2. Horlogerie

On cherche entreprise qui pourrait s'intéresser à une réalisation nouvelle se prêtant spécialement pour les véhicules à moteur.

Adresser les offres à l'Administration du bulletin de l'ADIJ, Delémont, place de la Gare 25.