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: 39 (1968)

Heft: 9

Artikel: Analyse de l'enquête sur le port de Bourogne

Autor: Schindelholz, Roger

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825229

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: 10.01.2026

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

« Transjurane » Boncourt - Porrentruy - Delémont - Moutier - Oensingen, avec raccordement au réseau suisse des autoroutes.

« De Bourogne à Moutier », avons-nous intitulé cet éditorial. Pourquoi Moutier ? Parce que, dans cette cité industrielle, vient de se produire un événement fort important, auquel il est également fait allusion dans cette revue. Il s'agit de l'accord intervenu entre deux des trois fabricants de tours automatiques : Tornos S. A. (qui occupe 1600 personnes) a acquis une participation majoritaire au capital actions de Pétermann S. A. (400 ouvriers). Cette dernière entreprise restera distincte et autonome, mais il est clair que se produiront une harmonisation des programmes de production des deux maisons et une mise en commun des moyens, en matière notamment de recherche et de publicité. Cette concentration permettra de faire face plus efficacement à la concurrence étrangère, allemande en particulier, et contribuera à maintenir la prépondérance mondiale de Moutier dans la fabrication des tours automatiques à décolleter. L'implantation de l'industrie des machines à Moutier date de près de nonante ans. Depuis, les entreprises de la branche ont donné mainte preuve de leur dynamisme. L'accord intervenu entre Tornos et Pétermann va parfaitement dans le sens de l'évolution économique actuelle et, grâce aux mesures de rationalisation qui en découleront, c'est avec des chances de succès accrues que les fabricants de tours automatiques prévôtois pourront défendre leurs positions dans le monde.

ADIJ

Analyse de l'enquête sur le port de Bourogne

par Roger SCHINDELHOLZ, licencié ès sciences économiques

Le 10 octobre 1967, la Chambre de commerce Jura-Bienne et l'Association pour la Défense des Intérêts du Jura faisaient parvenir aux entreprises suisses intéressées et situées au nord des Alpes un questionnaire concernant le port franco-suisse de Bourogne. Cette enquête a été faite à la demande de la Commission suisse pour le port de Bourogne.

Chaque entreprise susceptible d'être intéressée par le port de Bourogne reçut :

le questionnaire
une circulaire explicative
un prospectus situant le port franco-suisse de Bourogne.

Notre analyse a porté sur 72 questionnaires venus en retour.

Le questionnaire

Les entreprises avaient à répondre à quatre questions :

1. Pour votre entreprise, les perspectives économiques qu'ouvrent les réalisations projetées à Bourogne vous paraissent-elles : très intéressantes ? dignes d'intérêt ? sans intérêt ?
2. Y a-t-il vraisemblance à ce que vous utilisiez le port franco-suisse de Bourogne comme point de transit pour vos transports ?

3. Quelles catégories de marchandises et quels tonnages approximatifs annuels votre entreprise serait-elle susceptible de faire transiter par Bourogne ?
(Suivait un tableau à compléter selon la catégorie de marchandise et le tonnage approximatif.)
4. Désirez-vous compléter votre documentation sur le port franco-suisse de Bourogne et recevoir par nos soins des renseignements périodiques relatifs aux travaux en cours ?

L'analyse

Quelques remarques préliminaires :

1. Notre analyse respectera l'anonymat des réponses obtenues.
2. Il ne faudra pas perdre de vue dans l'interprétation des réponses que les chefs d'entreprise sont interrogés sur l'utilisation d'un port de commerce dont l'importance et la portée pratique réelles n'apparaissent pas encore pour eux ; cette remarque est d'autant plus valable pour les entreprises situées hors du Jura.

Etudions les réponses aux quatre questions :

Question 1 : **Pour votre entreprise, les perspectives économiques qu'ouvrent les réalisations projetées à Bourogne vous paraissent-elles : très intéressantes ? dignes d'intérêt ? sans intérêt ?**

Les réponses des 72 entreprises se répartissent ainsi :

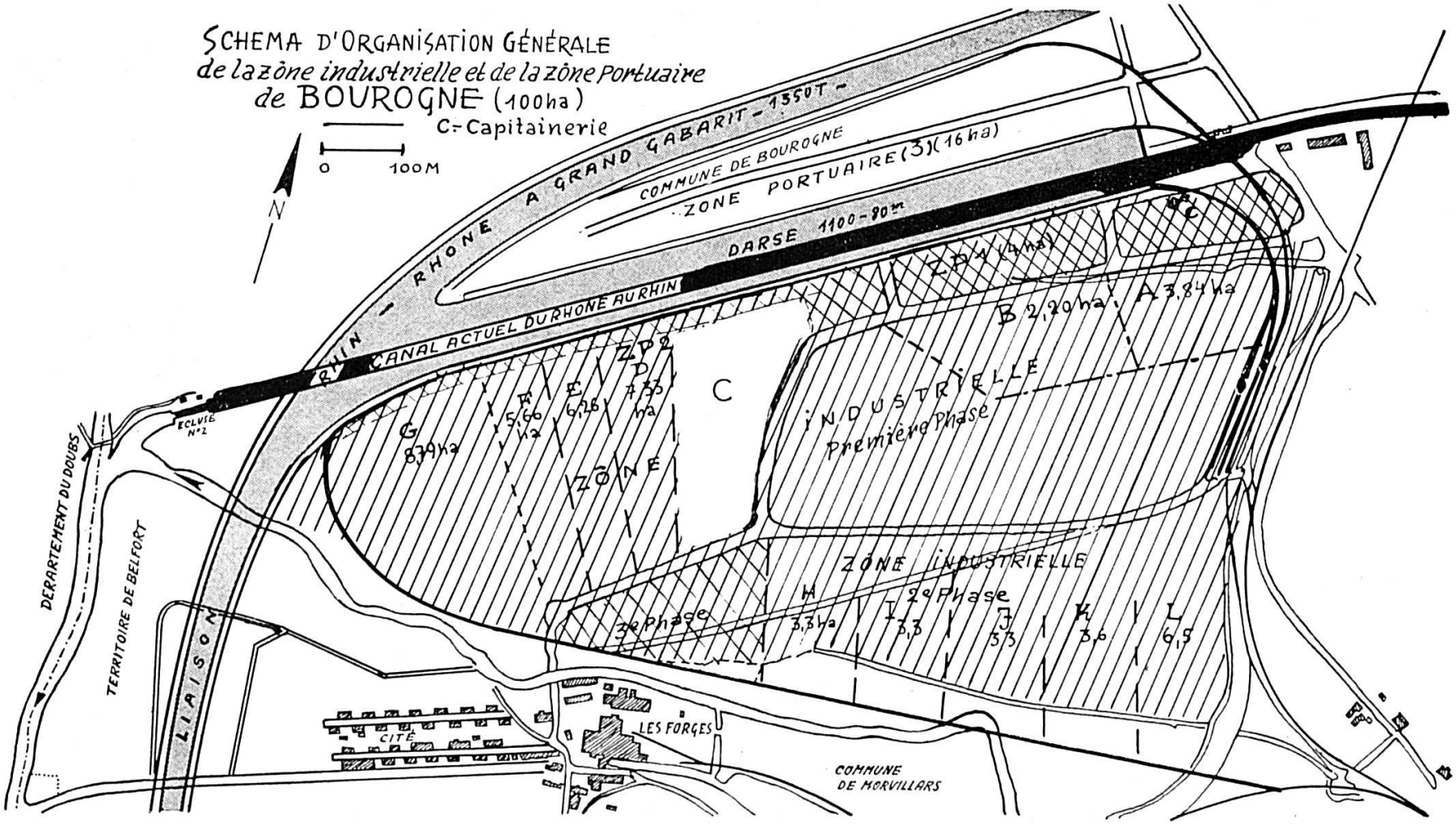
— perspectives très intéressantes :	4 entreprises
— perspectives dignes d'intérêt :	20 entreprises
— perspectives sans intérêt :	48 entreprises
	72 entreprises

Le tiers des entreprises ayant répondu au questionnaire voient dans le port de Bourogne d'intéressantes ou de très intéressantes perspectives économiques. Il sera intéressant d'étudier, pour ces entreprises, le tonnage des marchandises transportées. Le nombre relativement faible des entreprises qui voient dans le port de Bourogne des perspectives « très » intéressantes ne nous surprend nullement ; en effet, ainsi que nous l'avons relevé déjà dans notre préambule, le port de Bourogne n'est encore pas une réalité pour ces entreprises qui, jusqu'à ce jour, ont éprouvé un autre mode de transport.

Il nous a semblé intéressant d'analyser cette première réponse en fonction de la provenance des entreprises ; nous résumons cet aspect de la réponse dans le tableau N° 1.

Tableau N° 1

	Total	Jura	Bienne	Bâle	Ailleurs
1. Perspectives très intéressantes	4	3			1
2. Perspectives dignes d'intérêt	20	11	4	1	4
3. Perspectives sans intérêt	48	10	8	7	23



C = parcelle acquise par l'Etat de Berne (8,5 ha.)

Cliché ADIJ No 591

Parmi les quatre entreprises qui répondent par « perspectives très intéressantes », on en trouve deux en Ajoie, une dans le Jura-Sud et l'autre à Fraubrunnen. Les 58 % des entreprises qui ne voient aucun intérêt dans la réalisation de Bourogne ont leur siège hors du Jura.

Question 2 : **Y a-t-il quelque vraisemblance à ce que vous utilisiez le port franco-suisse de Bourogne comme point de transit pour vos transports ?**

Cette question pertinente obligeait à une plus grande réflexion que la précédente ; en effet, si la première question présente un aspect relativement théorique, pour les raisons déjà évoquées, cette seconde question obligeait les chefs d'entreprise à se reposer le problème des transports dans la nouvelle perspective d'un port de transit à Bourogne.

Les réponses ont été les suivantes :

OUI : 19 entreprises
NON : 53 entreprises

Chose curieuse, 5 entreprises qui voient dans le port de Bourogne d'intéressantes perspectives déclarent ensuite peu vraisemblable une utilisation par elles-mêmes de ce port. Sans doute, pour ces entreprises, la réponse à la première question a-t-elle été donnée non pas sur le plan particulier mais sur le plan général de l'économie ou encore voient-elles dans le port de Bourogne un intérêt **indirect** pour elles.

Donc, le quart des entreprises ayant répondu au questionnaire voient la possibilité d'une utilisation du port de Bourogne pour le transit de leurs marchandises. Parmi ces entreprises :

9 sont établies dans le Jura (dont 5 en Ajoie)
2 sont établies à Bienne
1 a son siège à Bâle
7 ont leur siège ailleurs.

Question 4 : **Désirez-vous compléter votre documentation sur le port franco-suisse de Bourogne ou recevoir par nos soins des renseignements périodiques relatifs aux travaux en cours ?**

Avant d'aborder la question ayant trait aux tonnages — la plus importante — donnons rapidement les résultats à la question 4 touchant la documentation. Parmi les 72 entreprises, 50 (donc les 70 %) ne souhaitent pas compléter leur documentation sur les réalisations du port de Bourogne.

Alors que les autres réponses, compte tenu de nos remarques préalables, n'offrent pas de surprise, l'analyse de cette dernière question est fort décevante. Il se trouve même 7 entreprises qui ont trouvé « intéressantes » les perspectives offertes par Bourogne mais qui ne souhaitent pas recevoir la documentation nécessaire.

En revanche, 6 entreprises pour lesquelles Bourogne n'offre pas d'intérêt manifestent le désir d'être documentées. Parmi les entreprises qui souhaitent de la documentation, on rencontre aussi bien des entreprises jurassiennes que des maisons de l'extérieur : 14 entreprises jurassiennes, 8 entreprises situées hors du Jura.

Question 3 : **Quelles catégories de marchandises et quels tonnages approximatifs annuels votre entreprise serait-elle susceptible de faire transiter par Bourogne ?**

A cette question plus précise, 19 entreprises ont donné une réponse. On a donc une seule défection parmi les maisons déclarant vraisemblable pour elles une utilisation du port de Bourogne.

Les réponses à cette question représentent évidemment le cœur de l'enquête. L'analyse des réponses est difficile, compte tenu des grandes normes de tonnages ; en effet, chaque entreprise avait à « cocher » pour le produit l'intéressant l'une des quatre cases suivantes :

— moins de 1000 t.
— de 1000 à 50 000 t.
— de 50 000 à 100 000 t.
— plus de 100 000 t.

Si certaines entreprises ont simplement « coché » la case correspondant à leur activité et à leur tonnage, d'autres se sont montrées plus précises. Après le dépouillement, nous pouvons résumer les réponses sous la forme du tableau N° 2.

Tableau N° 2

	moins de 1000 t. (100-1000 t.)	de 1000 t. à 50 000 t.	de 50 000 t. à 100 000 t.
Charbons et combustibles solides	×		
Hydrocarbures et combustibles liquides	×	×	×
Minerais		×	
Produits métallurgiques	×× + 900 t.	××	
Ciment, sables, graviers	×	7 600-9 000 t.	
Bois	× + 700 t.		
Tabac		2 500 t.	
Produits céréaliers		10 000 t.	
Produits alimentaires divers		×	
minimum :	2 200 t.	25 000 t.	50 000 t.
maximum :	7 600 t.	400 000 t.	100 000 t.

Ce tableau, où nous avons reproduit les réponses des entreprises (soit le « cochage » : ×, soit le total des tonnages indiqués) nous donne donc les résultats suivants :

tonnage minimal : 77 300 t.
tonnage maximal : 507 600 t.
moyenne approx. : 280 000 t.

Le tonnage minimal est obtenu en calculant 1000 t. pour l'entreprise qui indique un tonnage de 1000 t. à 50 000 t. et en comptant

Renseignements et prospectus par

Condor S. A., Courfaivre

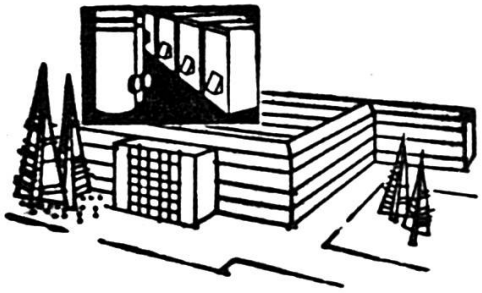
Tél. (066) 3 71 71

1401

pārli+cie

Chauffage central
Application de la chaleur
à tout usage
Chauffage par rayonnement
Chauffage au mazout
Climatisation
Installations sanitaires

BIENNE LA CHAUX-DE-FONDS
DELÉMONT PORRENTRUY
MALLERAY TRAMELAN
SAINT-IMIER NEUCHATEL



1409

LA JURASSIENNE

Caisse d'assurance-maladie
créée par l'ADIJ, reconnue par la Confédération
est ouverte à tous les Jurassiens

INDEMNITÉS JOURNALIÈRES ET D'HOSPITALISATION
INDEMNITÉS AU DÉCÈS — ASSURANCE-TUBERCULOSE
SOINS MÉDICAUX ET PHARMACEUTIQUES
ASSURANCE-MATERNITÉ — ASSURANCE COLLECTIVE

Présidence : **Delémont**, avenue de la Gare 46, tél. (066) 2 15 13
Administration : **Cortébert**, tél. (032) 97 14 44

1403

50 000 t. pour l'entreprise qui indique un tonnage de 50 000 à 100 000 t. Nous avons procédé par l'inverse pour déterminer le tonnage maximal possible, mais il est bien entendu que ce chiffre, pour les entreprises entrant en ligne de compte dans notre enquête, est absolument irréel. La moyenne approximative n'est également qu'une moyenne arithmétique n'offrant aucune garantie pratique.

Pour nous approcher le plus possible de la réalité, nous avons procédé par une extrapolation basée d'une part sur les chiffres obtenus et d'autre part sur la connaissance personnelle que nous pouvons avoir de ces entreprises. **Nous estimons alors le tonnage probable de ces entreprises pouvant utiliser le port de Bourogne entre 100 000 t. et 150 000 t.**

Trois remarques :

— aucune entreprise n'a déclaré un tonnage supérieur à 100 000 t. ;
— la seule entreprise annonçant un tonnage supérieur à 50 000 t. (hydrocarbures et combustibles liquides) a son siège à Bâle ;
— aucun trafic n'est signalé pour deux catégories de marchandises : « fourrages » et « engrais et produits chimiques divers ». Ce problème retient toute notre attention car nous sommes certains que des perspectives valables existent.

Ce tonnage moyen de 100 000 t. à 150 000 t. (ou tonnage probable) ne tient évidemment compte que des 19 entreprises ayant donné des indications à cette troisième question.

A titre de comparaison, indiquons le tonnage annuel (1963) de quelques ports français situés sur le Rhin [1] :

Neuf-Brisach	78 599 t.
Ottmarsheim	258 157 t.
Huningue	372 709 t.

Ces ports, dès leur aménagement, connurent un extraordinaire développement et augmentèrent en une année leur trafic de 120 % (Neuf-Brisach) et 248 % (Ottmarsheim).

Ce développement se calcule de 1962 à 1963. Une telle expansion est également prévisible pour Bourogne et cela surtout dès que le port sera en service au grand gabarit ; à cette date (1980) on prévoit un trafic de 695 000 t. pour les entrées et 306 000 t. pour les sorties [2].

Dernière comparaison : les prévisions de trafics annuels du port de Bourogne selon le prospectus de la Chambre de commerce Jura-Bienne et de l'ADIJ, prospectus joint au questionnaire, sont :

— sur le petit gabarit	(1967 - 1970) :	0 à 170 mille t.
	(1970 - 1975) :	170 à 490 mille t.
— sur le grand gabarit	(1975 - 1980) :	1 million de t.

Rappelons que le volume maximal des ports de Bâle estimé à 10-12 millions de tonnes par année sera probablement atteint en 1970 déjà (1965 : 8,6 millions de t.), d'où l'intérêt du port de Bourogne.

[1] Port autonome de Strasbourg. Documents statistiques. 1965.
[2] Chambre de commerce et d'industrie de Belfort. Le port fluvial de Bourogne. 1964.

Conclusions

Si le nombre des réponses obtenues (72) et le nombre des réponses favorables au port de Bourogne (24) semblent à première vue décevants, l'examen des statistiques, même en se basant sur le minimum de tonnage — peu probable — est certes réjouissant ; ce tonnage minimal est supérieur à celui du port d'Ottmarsheim en 1962.

Bien des entreprises ne verront réellement l'utilité du port de Bourogne que lorsqu'il sera en service ; « créons l'outil d'abord, puis tout le monde voudra s'en servir » disait M. Lasch, le regretté secrétaire général de la Chambre de commerce et de l'industrie de Colmar.

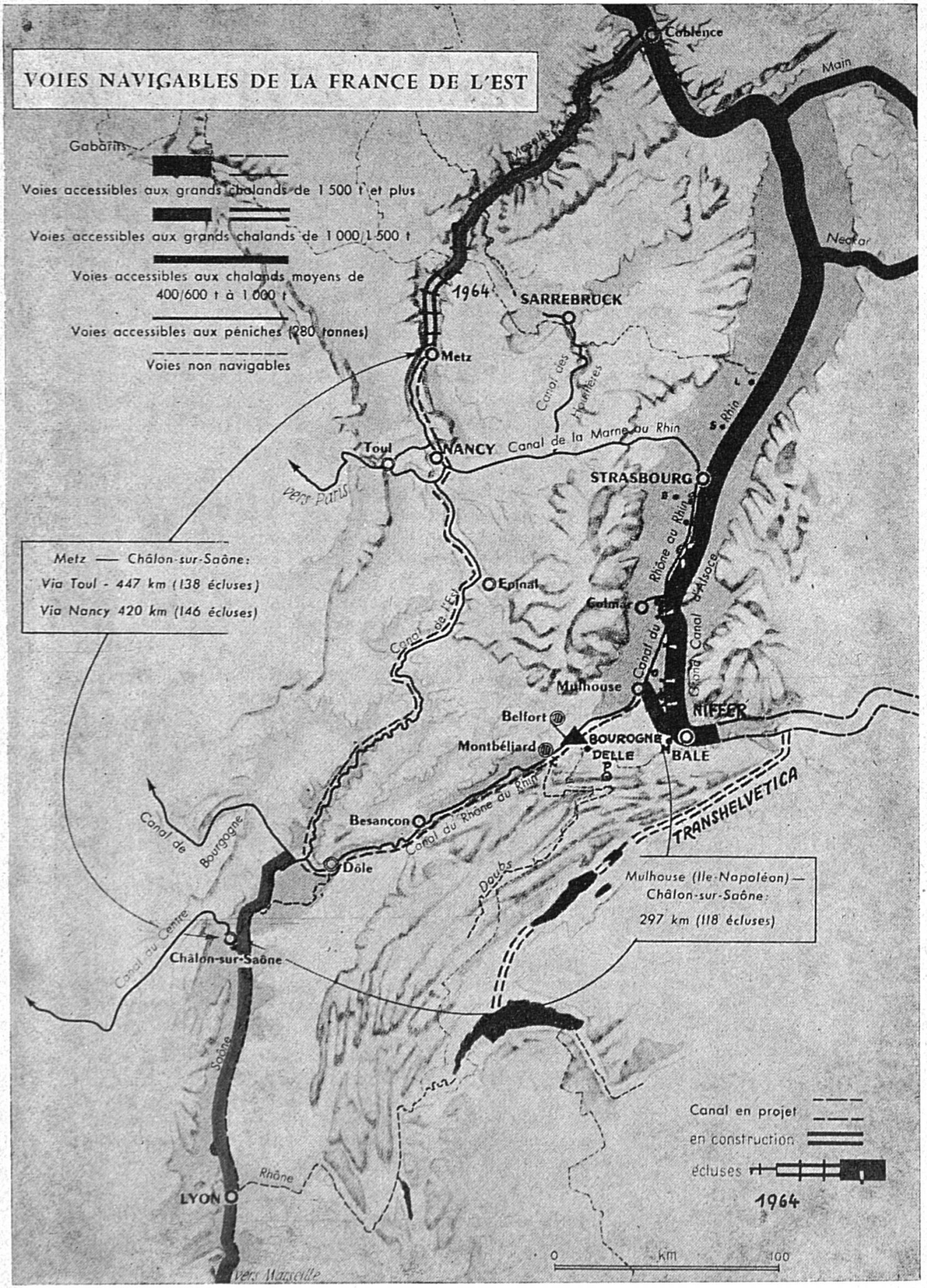
Nous renonçons à répéter ici les arguments développés déjà ailleurs et nous renvoyons à l'excellent résumé de M. Charbonney, résumé joint au questionnaire.

Nos conclusions portent encore sur la **suite à donner à cette enquête** et les 6 points faisant l'objet de ces conclusions tiennent compte des remarques complémentaires faites par les entreprises sur la formule du questionnaire.

1. Cette enquête doit être considérée comme une première prise de contact avec les milieux économiques, et non pas comme un sondage approfondi.
2. Une large publicité devrait être assurée à l'aspect positif des résultats de l'enquête.
3. Une enquête beaucoup plus précise sur le plan des tonnages devrait être entreprise ; cette enquête pourrait être faite au moment où les premières réalisations spectaculaires de Bourogne assureront à ce port une grande publicité. Cette enquête devra porter sur les tonnages, les périodes de transit, les chiffres touchant les entrées et les sorties, les tarifs actuels de transport pour les entreprises, etc. Ce dernier aspect des tarifs fut à maintes reprises signalés par les entreprises dans leurs commentaires.
4. Dans les remarques complémentaires également, plusieurs entreprises signalent que leurs importations passent entièrement par les mains de transitaires. Il serait bon et utile d'associer ces **transitaires** à une telle enquête.
5. Quelques autres entreprises (Bâle, Berne, Jura) déclarent importer par le port de Bâle et elles estiment que le port de Bourogne pourrait entrer en ligne de compte pour elles, pour autant que les tarifs soient intéressants.
6. Enfin, plusieurs réponses montrent l'incertitude des entreprises, pour lesquelles les possibilités d'utilisation du port de Bourogne ne sont pas encore saisissables ; ces maisons ne donnent par conséquent pas de réponse à la question touchant le tonnage, nous n'avons pas pu en tenir compte dans nos statistiques.

Delémont, 5 février 1968. R. S.

(Ce rapport a été approuvé par la Commission suisse pour le port de Bourogne le 10 juillet 1968.)


VOIES NAVIGABLES DE LA FRANCE DE L'EST
Gabarits
Voies accessibles aux grands chalands de 1 500 t et plus
Voies accessibles aux grands chalands de 1 000/1 500 t
Voies accessibles aux chalands moyens de 400/600 t à 1 000 t
Voies accessibles aux péniches (280 tonnes)
Voies non navigables
1964
Coblence
Main
Neckar
Moselle
SARREBRUCK
Metz
Canal des Houillères
Canal de la Marne au Rhin
Toul
NANCY
Vers Paris
STRASBOURG
Rhin
Rhône au Rhin
Canal du Grand Canal d'Alsace
Metz — Châlon-sur-Saône:
Via Toul - 447 km (138 écluses)
Via Nancy 420 km (146 écluses)
Epinal
Canal de l'Est
Colmar
Mulhouse
NIFFER
Belfort
Montbéliard
BOUROGNE
DELLE
BALE
TRANSHELVETICA
Canal du Rhône au Rhin
Besançon
Canal de Bourgogne
Dôle
Doubs
Mulhouse (Ile-Napoléon) — Châlon-sur-Saône:
297 km (118 écluses)
Canal du Centre
Châlon-sur-Saône
Saône
Canal en projet
en construction
écluses
1964
Rhône
LYON
Vers Marseille
0
km
100