

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **31 (1960)**

Heft 6

PDF erstellt am: **18.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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<sup>e</sup> ANNÉE

Paraît une fois par mois

N<sup>o</sup> 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.