

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
Band: 35 (1964)
Heft: 5

Artikel: Qu'attendre exactement du port de Bourogne?
Autor: Bailly, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825364>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

Qu'attendre exactement du port de Bourogne ?

Exposé de M. J. Bailly,
député du Territoire de Belfort

Pour répondre objectivement à une telle question, il paraît logique d'examiner tout d'abord les caractéristiques actuelles et prochaines de la zone de Bourogne, d'apprécier ensuite l'incidence qu'aurait la réalisation de la liaison fluviale mer du Nord - Méditerranée, de prendre enfin la mesure des chances véritables de Bourogne dans le contexte nouveau de la régionalisation du Plan et de l'aménagement du territoire.

I. Les caractéristiques actuelles et prochaines de Bourogne

Pour situer Bourogne, il suffira de rappeler la position assez exceptionnelle du site, passage obligé entre Vosges et Jura, proche des importants pôles de croissance que sont Belfort et Montbéliard, à proximité également de l'Ajoie bernoise et de la région rhénane, disposant de l'énergie et de l'eau, constituant enfin un véritable carrefour des liaisons ferrées, routières et fluviales.

Bourogne devient aussi une zone industrielle qui s'appuiera au port, zone dont l'objet vise, du côté belfortain, à éviter la mono-industrie en attirant dans cette région des industries nouvelles.

Il n'est pas inutile de s'arrêter quelques instants sur ce double aspect que revêt Bourogne.

A. Bourogne : zone industrielle

La réalisation de cette zone industrielle a été confiée à la Société d'équipement du Territoire de Belfort (SODEB), créée en 1962.

La procédure de fixation des indemnités pour l'appropriation des terrains nécessaires à la zone (y compris la zone destinée à l'aménagement du port) a été engagée le 5 décembre 1963. La déclaration d'utilité publique a été prise le 7 février 1964.

Sur les 102 hectares nécessaires dont 50 hectares sont prévus en première phase, 20 hectares ont d'ores et déjà été acquis à l'amiable. Compte tenu de l'avancement de la procédure, l'appropriation de la totalité des terrains peut être envisagée maintenant pour la fin du premier semestre 1964.

Dès lors, le démarrage des travaux de la zone pourra intervenir en septembre 1964.

Si les données actuelles d'estimation des prix d'acquisition et de réalisation des travaux sont maintenues, il faudra envisager un prix moyen d'environ 10 francs français le mètre carré, prix bien entendu du terrain équipé, c'est-à-dire disposant de l'eau, de l'électricité, des égouts et raccordé à la route et à la voie ferrée.

De nombreux et importants contacts ont d'ores et déjà été pris par diverses sociétés avec la SODEB ; conformément aux directives

de son dernier Conseil d'administration, les demandes de réservation de terrain sont en cours de confirmation. Dans le même temps, la prospection d'industries nouvelles a été confiée au Service des implantations industrielles d'une société filiale de la Caisse des dépôts et consignations.

B. Bourogne : carrefour des liaisons ferrées, routières et fluviales

1. Du point de vue ferroviaire, la position de Bourogne sur l'axe mer du Nord-Méditerranée n'est pas à négliger

On sait que dans la zone septentrionale de la France se trouvent les gares qui assurent les plus gros trafics de marchandises ; sur cette frontière nord-est sont situés les points par où passent 60 % du trafic international marchandises de la SNCF.

La zone méditerranéenne est de son côté caractérisée par deux points de transit terrestre qui sont en progrès constant : Cerbère avec l'Espagne, Vintimille avec l'Italie.

Entre ces deux zones, le rail assure de multiples connexions aussi actives par leur trafic voyageurs que par leur trafic marchandises, ce qui, en 1962, a représenté plus de 70 % du tonnage kilométrique brut de la SNCF.

Dans les relations nord-sud, l'électrification du réseau français est pratiquement achevée. A la fin de 1964, les mises en service Dijon-Neufchâteau, Reims-Charleville et Lille-Hazebrouck permettront la traction électrique directe de Dunkerque à Marseille. Quant à l'opération Marseille-Vintimille, elle devrait s'achever en 1967.

Des extensions de ce réseau électrifié sont-elles prévisibles ?

Aujourd'hui le problème de la traction sur rails se pose dans des conditions très différentes d'il y a quinze ans, lorsque la substitution de la traction électrique à la traction vapeur apparaissait comme l'opération la plus rentable à entreprendre.

Les lignes aux plus fortes densités de trafic ayant été électrifiées, celles pour lesquelles des décisions restent à prendre doivent faire l'objet d'études comparant la rentabilité de la traction électrique par rapport à la traction Diesel. On peut prévoir d'ici à 1970 la disparition de la traction à vapeur dont le prix de revient est beaucoup trop élevé.

Dans l'éventualité d'une extension de l'électrification, la ligne qui joint Mulhouse à Dole (donc à Dijon), par Belfort, Montbéliard et Besançon serait réalisée en priorité. De son côté, la ligne qui reliait le Nord au Sud-Est de la France en évitant Paris et en joignant Amiens à Dijon par Reims, Châlons-sur-Marne, Saint-Dizier et Chaumont peut retrouver un trafic important le jour où un ouvrage fixe traversant la Manche accroîtrait le trafic franco-anglais et concentrerait au voisinage de Calais son accès au continent. Or, cette ligne est déjà électrifiée sur les parcours Reims-Saint-Dizier et Chalindrey-Dijon.

2. Du point de vue routier

A proximité de Bourogne doit passer l'autoroute A 36 de Mulhouse-Belfort-Montbéliard qui figure à la nomenclature des autoroutes annexée à l'arrêté du 25 février 1963.

Certes, il est impossible de situer avec exactitude la date de réalisation de cette liaison importante par autoroute, d'autant que le rythme actuel de 175 kilomètres par an est de l'avis même du Gouvernement français jugé comme insuffisant. Le premier ministre a en effet déclaré que la cadence de réalisation des autoroutes serait portée à 250 kilomètres par an dès que les circonstances le permettraient.

Bourogne sera également le point où se croiseront deux itinéraires à grande circulation d'ores et déjà prévus : l'un qui doit relier Belfort à Delle et sera « piqué » sur l'autoroute Montbéliard-Belfort, l'autre qui assurera une liaison directe Montbéliard-Mulhouse.

3. Du point de vue fluvial

La position de Bourogne sur l'actuel canal du Rhône au Rhin n'est pas ordinaire du fait même que Strasbourg y est encore compétent et qu'au-delà commence la compétence de Lyon.

C'est dire que Bourogne ne peut demeurer étranger aux préoccupations de Strasbourg désireux d'assurer le plein développement de son hinterland. C'est dire qu'il est logique d'escompter que la mise au gabarit international de la portion Rhin-Mulhouse à partir de l'écluse de Niffer, inscrite dans le IV^e Plan et en cours de réalisation, sera poursuivie avec l'appui de Strasbourg au-delà de Mulhouse et jusqu'à Bourogne.

Sans attendre que les péniches de 1350 tonnes puissent accéder au port de Bourogne, on peut déjà tirer beaucoup du canal existant qui est bien alimenté en eau et valablement entretenu. L'actuel canal a d'ailleurs pu démontrer ses possibilités en 1963, lors de la fermeture temporaire du canal de la Marne au Rhin, en absorbant le courant dérivé du port de Strasbourg à la cadence de 30 bateaux certains jours. Son débit annuel avec des bateaux chargés à 250 tonnes dépasse 1,5 million de tonnes.

De telles possibilités ne sont pas négligeables dans l'immédiat lorsqu'on observe que Bâle tend vers la saturation alors que les besoins ne cessent pas de croître. A cet égard, Bourogne peut être immédiatement un port rhénan complémentaire de celui de Bâle.

II. Incidence sur Bourogne de la liaison fluviale mer du Nord - Méditerranée

Il est évident que les caractéristiques déjà prometteuses de Bourogne seraient remarquablement améliorées dans l'hypothèse où serait réalisée dans les dix prochaines années une liaison fluviale Rhin-Rhône au gabarit international.

Une telle hypothèse n'est certes plus une « hypothèse d'école » et elle s'affirmera sans doute bien davantage au fur et à mesure que se préciseront les grandes lignes du V^e Plan actuellement en préparation. Mais sans doute n'est-il pas superflu de rappeler d'abord les grandes étapes de la prise de conscience du problème avant d'examiner les perspectives de solution dans le cadre du V^e Plan.

A. La prise de conscience du problème

La remise en état du réseau navigable français après la deuxième guerre mondiale n'a donné lieu qu'exceptionnellement à une modernisation systématique de l'infrastructure des voies navigables. Toutefois, durant le II^e Plan (1954-1958) et le III^e Plan (1958-1962) ont été entrepris et poursuivis : l'aménagement du tiers central du Rhône avec des écluses de 195 mètres sur 12 mètres par la Compagnie nationale du Rhône, ainsi que l'aménagement du Rhin par la réalisation du grand canal d'Alsace et les grands barrages EDF comportant des écluses doubles de 195 sur 12 et 195 sur 23 mètres.

A la vérité, tout le monde fut bientôt d'accord pour estimer qu'il convenait d'aller au-delà. L'idée s'est imposée que l'artère rhénane, cette épine dorsale de l'Europe ne pourrait poursuivre son rôle à l'avenir qu'à condition de ne pas rester une impasse et de trouver un second débouché maritime par une liaison avec la Méditerranée.

Successivement, depuis 1958, l'Assemblée parlementaire européenne, puis la Communauté économique européenne placent le problème sur le plan international.

De leur côté, les autorités françaises ne restent pas inactives. C'est tout d'abord, en 1959, M. Abel Thomas, commissaire à l'aménagement du territoire qui met en lumière le paradoxe de Rotterdam, port méditerranéen de l'Europe et conclut en faveur du fameux Y ; le canal du Rhône au Rhin, comportant à partir de la Saône deux branches : la bretelle alsacienne, passant par Bourogne, et la bretelle lorraine. Un groupe de travail constitué en 1960, et présidé par M. Bouulloche, dépose à la fin de 1961, un rapport ni totalement positif, ni totalement négatif, mais dont les conclusions conduiront le Commissariat général au Plan à adopter une attitude négative dans le IV^e Plan.

Toutefois, devant les protestations des milieux intéressés et les interventions pressantes des parlementaires, un début d'engagement devait être pris par le ministre des Finances, lors du vote du IV^e Plan, qui déclara :

« Le Gouvernement fait sienne la recommandation ad hoc tendant »
» à la construction échelonnée au cours des prochains plans d'équi- »
» pement d'un axe de transport joignant les vallées du Rhône et de »
» la Saône, à la Lorraine et à l'Alsace. Il a retenu d'autre part, au titre »
» du IV^e Plan, des éléments susceptibles de faciliter et d'accélérer »
» ultérieurement la mise en service de cette liaison. C'est pourquoi »
» les études techniques détaillées (...) seront menées à bonne fin. D'autre »
» part, des aménagements ayant en tout état de cause une utilité »
» propre seront accélérés de l'aval vers l'amont des bassins du Rhin, »
» de la Moselle, de la Saône et du Rhône, ce qui a conduit à prévoir, »
» à ce titre, un engagement supplémentaire de 67 millions de francs. »
» Enfin, il sera procédé à des acquisitions de terrains destinés à cons- »
» tituer ultérieurement l'assiette des ouvrages à réaliser et ainsi d'en »
» assurer l'implantation plus rapide... Aussi bien est-ce à mettre le »
» plus rapidement en place les facteurs susceptibles d'en faciliter l'exé- »
» cution au cours des plans ultérieurs qu'il entend s'attacher pendant »
» la période du IV^e Plan. »

Pour 1964, une somme de 10 millions de francs a été accordée pour la poursuite des études de la liaison Rhin-Rhône, et des liaisons transversales. Déjà, en 1963, un crédit de même nature et d'un montant de 4,5 millions de francs avait été voté.

En réalité, ces crédits 1963-1964 ont été et seront pour leur majeure partie affectés aux études de la liaison Rhin-Rhône, car sur ces 4,5 millions, à peine 1,5 million aura été affecté aux études concernant d'autres grandes liaisons fluviales. Leur utilisation est faite conformément aux directives gouvernementales pour la liaison Rhin-Rhône qui demeurent les suivantes : constituer un dossier d'avant-projet poussé jusqu'au stade de l'expropriation et de la réserve des terrains.

B. Perspectives de solution avec le V^e Plan

D'ores et déjà la liaison mer du Nord-Méditerranée a fait l'objet de nombreuses discussions au sein de la Commission nationale de l'aménagement du territoire qui fonctionne au Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité.

Au sein même de cette Commission nationale (CNAT) a été constitué un groupe d'études « Mer du Nord-Méditerranée » qui élabore pour les régions concernées des hypothèses sur le niveau global de la population, sur la répartition de la population active par branche d'activité et sur la répartition de la population par agglomération.

Ces hypothèses basées sur des travaux effectués à l'échelon national (en particulier dans les autres groupes de la CNAT) doivent être modifiées en tenant compte des données régionales.

C'est la Société d'études mer du Nord-Méditerranée, présidée par M. Sudreau qui collabore à ce travail en animant un certain nombre de groupes de travail régionaux.

L'approche du problème est donc très différente de ce qu'elle avait été jusqu'ici, en particulier avec le groupe de travail de M. Bouloche. Les travaux de la Société d'études mer du Nord-Méditerranée sont en effet placés dans le contexte de l'aménagement du territoire et non pas tant dans une optique de rentabilité immédiate et de coordination de la voie fluviale et de la voie ferrée.

C'est finalement la CNAT qui établira le rapport préliminaire aux projets de loi d'orientation du V^e Plan, en ce qui concerne la liaison mer du Nord-Méditerranée. Dans le même temps, l'administration poursuit les études techniques de son ressort et a confié les études économiques à deux sociétés spécialisées. On rappellera que le coût total de la liaison fluviale avait, en 1960, été chiffré par le Ministère des travaux publics à 3752 millions de francs dont 1050 millions pour la voie alsacienne et 1185 pour la voie lorraine.

C'est à la fin de 1964 que sera soumise au Parlement la loi d'orientation sur le V^e Plan ; cette loi portera en outre sur les orientations fondamentales pour les deux plans suivants. Son contenu sera ultérieurement soumis à l'avis des commissions économiques régionales puis arrêté par le Gouvernement qui le soumettra au vote final du Parlement dans le courant de l'année 1965.

La simple indication de cette nouvelle procédure d'élaboration du V^e Plan suffit à rappeler que rien de définitif et d'irréversible n'est

encore décidé. En ce début de mai 1964, il est évident que des incertitudes demeurent dont l'exacte portée ne peut être appréciée que dans le contexte nouveau de la régionalisation du Plan.

III. Les chances de Bourgogne dans le contexte de la régionalisation du Plan et de l'aménagement du territoire

Deux forces actuellement s'opposent en France ; d'une part la centralisation bureaucratique et d'autre part la revendication de l'égalité dans le développement.

La civilisation technicienne dans laquelle a pénétré la France conduit à un centralisme bureaucratique : concentration des entreprises, participation croissante de l'Etat centralisé à la vie économique et à la vie sociale. Ce centralisme bureaucratique (du secteur privé comme de l'administration) est accusé en France par la traditionnelle centralisation royale puis jacobine de notre pays.

L'idée d'« expansion » a été acceptée par tous les Français. Chaque individu, chaque groupe social, chaque région, chaque département, chaque ville ou vallée, veut maintenant se développer. Le mythe du sous-développement, du retard à rattraper, la volonté d'accéder à la parité sont devenus un lieu commun pour les hommes, les régions, les groupes socio-professionnels, comme pour les nations.

Dans la tension entre ces deux forces contraires se trouve l'origine de la renaissance du mouvement régional, qui n'est plus en aucune façon retour vers le passé (folklore) mais désir de bond en avant.

Le Gouvernement a eu la volonté de répondre à cette situation et d'en tirer le maximum pour le pays, au moment où il est en pleine évolution démographique, technique et sociale.

Il l'a fait dans deux directions : par une recherche de démocratisation du Plan, d'une part, et d'autre part par l'action régionale.

Technocratique à l'origine, la planification s'est élargie par la participation centralisée des organisations et personnalités professionnelles et socio-professionnelles représentatives.

L'association du Parlement a été plus difficile et plus longue. Elle a été encore imparfaite pour le IV^e Plan. De même, l'ouverture régionale de ce IV^e Plan a été insuffisante et l'association des élites locales trop faible. Le Gouvernement a donc voulu que le V^e Plan soit plus démocratique et qu'il entraîne davantage tous les Français.

C'est ainsi qu'une procédure parlementaire nouvelle sera utilisée. Une double consultation est prévue pour que le Parlement ne soit pas devant une seule alternative : accepter ou refuser en bloc.

Une augmentation du nombre de personnes participant à la préparation du Plan est également prévue. L'éveil de l'esprit régional a conduit à mettre en avant la possibilité d'une association des élites de province à la planification. Il faut en effet que la revendication au développement ne se pose plus en terme d'antagonisme, mais de participation, donc de coopération. Celle-ci peut seulement naître du travail en commun, où l'on voit les intérêts contradictoires, et d'une consultation publique et ouverte.

Prenez en main
une montre «Longines»:
du boîtier au cadran,
tout reflète une parfaite
bienfaisance
et le goût le plus sûr.

Une «Longines»
se reconnaît à ses lignes
harmonieuses;
elle vit de cette qualité
de précision dont
les maîtres horlogers
des «Longines»
l'ont dotée pour toujours

IL EST TEMPS...
LONGINES



La montre Longines
jouit d'un rayonnement
inégalé dans 150 pays,
justifiant pleinement
l'appellation des
Anglo-Saxons...

The World's
Most Honoured Watch

Ref. 3403 *Flagship* or 18 K. Fr. 660.-
automatic
Ref. 6982 Or 18 K. Fr. 465.-



LONGINES

1146

Un combustible de choix

Gaz

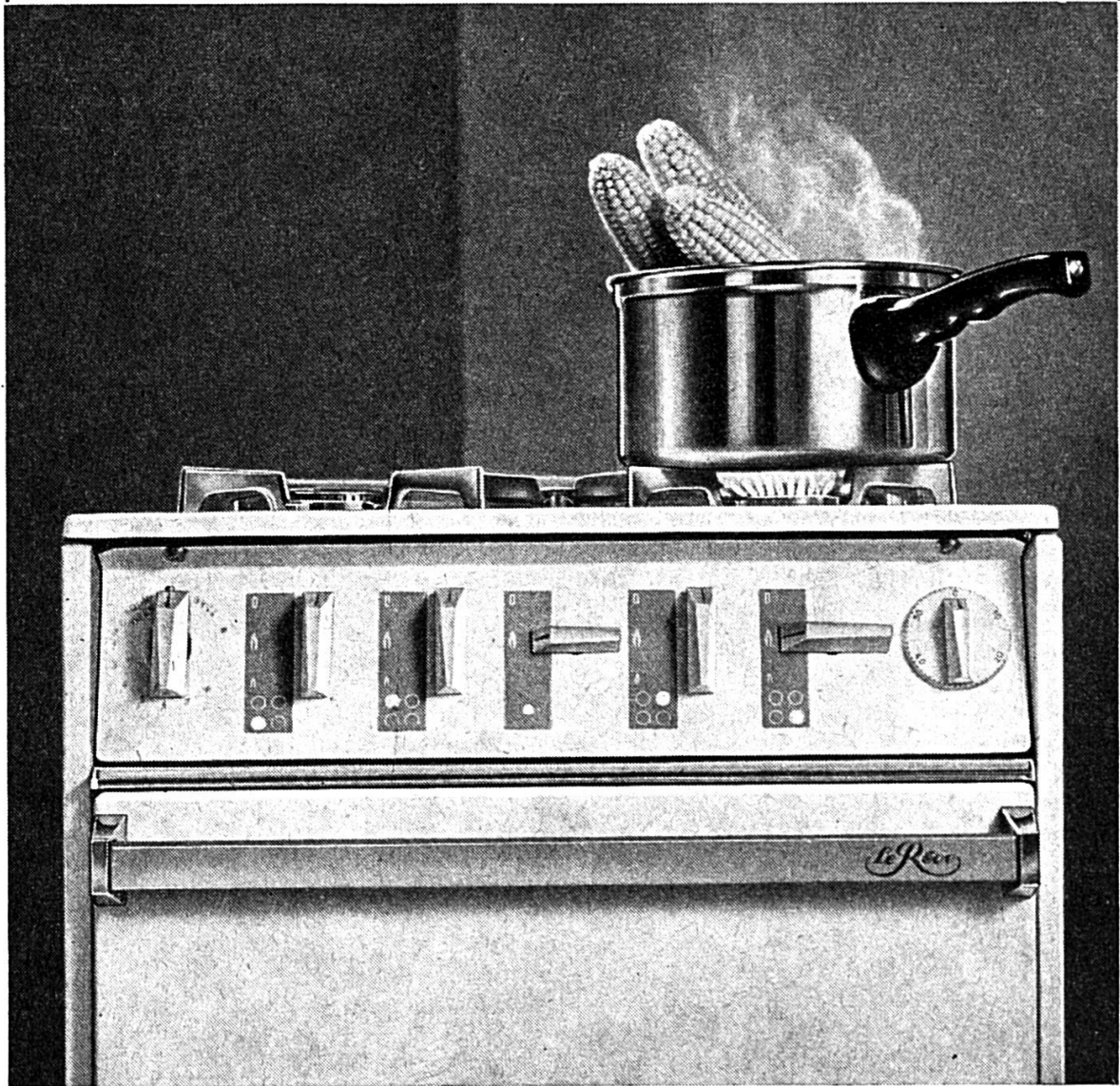
Pour toute
information,
adressez-vous
aux usines
à gaz
jurassiennes de :

Le gaz est disponible à chaque instant, en toutes saisons et pratiquement sans limitation, pour les applications thermiques domestiques, artisanales et industrielles les plus diverses. C'est l'énergie de l'avenir.



1208

Bienne - Delémont - Moutier - Tavannes



L'organisation du développement français dans le temps conduisait ainsi à l'option régionale. De la même façon, l'organisation du développement français dans l'espace — autrement dit l'aménagement du territoire — conduisait également à l'action régionale.

On ne peut faire de l'aménagement depuis Paris : le Gouvernement a choisi d'en faire par l'action régionale. Les instruments de cette démultiplication de l'action d'aménagement du territoire et de planification ont fait l'objet de réformes récentes, tant sur le plan d'un renforcement des pouvoirs administratifs à l'échelon des vingt et une régions, que sur le plan d'un élargissement des moyens de participation et de consultation des régions.

Les moyens mis en place se veulent administrativement plus cohérents et politiquement fondés sur le souci d'une association et d'une participation démocratique à la planification et au développement économique du pays. Ils associent les représentants des collectivités locales et les représentants des forces vives de chaque région.

Ces modalités nouvelles d'élaboration du V^e Plan devraient permettre dans les régions intéressées une prise de conscience encore plus nette quant à l'impérieuse nécessité de réaliser en priorité la liaison fluviale Rhin-Rhône. Nul doute que dans l'optique nouvelle du développement régional et de l'aménagement du territoire, le Gouvernement ne soit finalement très attentif aux arguments qui déjà se dégagent des larges études en cours.

Il est indiscutable que dans une telle perspective, Bourogne prend un relief particulier, non seulement pour la région de Belfort-Montbéliard, mais aussi pour l'Ajoie et le Jura suisse, vis-à-vis desquels il aurait un pouvoir fécondant direct.

Conclusions

Dans l'hypothèse la moins optimiste — pour des motifs purement locaux et régionaux — Bourogne, son port et sa zone industrielle seront réalisés et même le seront dans le court terme, car il faut déconcentrer Belfort, tempérer la mono-industrie actuellement dominante, équilibrer au mieux le département et surtout satisfaire à l'obligation de créer de nouveaux emplois.

Dans l'hypothèse où sera réalisée au cours du V^e Plan l'extension du canal du Rhin au Rhône, au gabarit international en aval de Mulhouse, Bourogne sera également concerné directement, ce qui bien évidemment devrait lui conférer la qualité de port rhénan complémentaire de celui de Bâle pour la Suisse. En outre, s'il est confirmé que la SNCF élargisse encore l'électrification de son réseau, il est pratiquement admis que c'est en toute priorité l'électrification de la ligne Mulhouse-Dole qui sera réalisée. De même, la modernisation du réseau routier affectera directement et de manière bénéfique le carrefour que constituera Bourogne.

Mais il y a bien davantage à escompter de Bourogne et c'est le sens de la troisième hypothèse — celle que les sceptiques ou les attardés considèrent comme optimiste pour ne pas dire utopique, et que, pour ma part, je considère comme tout à fait probable, parce qu'elle sera imposée par les nécessités du développement européen, comme

par les exigences de l'aménagement du territoire français. Au sujet de cette liaison fluviale Rhin-Rhône par Bourogne, permettez-moi de vous livrer quelques réflexions. Puissent-elles vous aider à convaincre vos autorités nationales du bien-fondé et de la haute rentabilité de cette liaison qui vous donnera, comme à nous, un accès direct à la Méditerranée.

En première réflexion, je dirai que la voie du Rhin déjà fort encombrée sera vite saturée et ne pourra bientôt plus satisfaire que les seuls besoins des territoires situés au nord de Strasbourg. Qu'il suffise d'énumérer ici les aménagements en cours sur les voies d'eau allemandes débouchant sur le Rhin : canalisation du Neckar, liaison Rhin-Main-Danube à partir de Mayence, aménagement de la Moselle de Coblenze à Thionville, etc.

En seconde réflexion, je dirai également que la voie fluviale mer du Nord-Méditerranée — en particulier la bretelle alsacienne — n'est nullement concurrente du rail ou de la route. Il n'y a pas possibilité de substituer d'autres solutions à celle de la voie navigable à grand gabarit.

D'abord parce que l'autoroute Rhin-Rhône sera, pourrait-on dire, encombrée avant même d'exister, tant l'attraction exercée par les pays du soleil sur les humains s'accroît d'année en année et que l'autoroute suffira à peine à l'écoulement du trafic touristique, trafic qui, en raison de l'allongement du temps des loisirs, s'effectuera en toute saison.

Ensuite, parce que la voie ferrée — l'exemple allemand le prouve — épaula et complète la voie fluviale. Un fractionnement de la voie mer du Nord-Méditerranée imposant le changement d'un mode de transport à l'autre n'est pas réaliste car, qui dit fractionnement dit manque d'homogénéité et dit aussi ruptures de charges, manutention, stockages, avaries et immobilisation de la marchandise. Le prix plus élevé que subirait le transport constituerait un obstacle qui tendrait à réduire ou à détourner bon nombre de courants ou tout simplement à en empêcher la naissance.

En troisième réflexion, et ce sera la dernière pour ne pas abuser plus longtemps de votre attention, la liaison mer du Nord-Méditerranée est imposée par les exigences de l'intégration économique européenne qui, pour ne pas devenir monstrueuse comme dans la région parisienne ou dans la Ruhr et le complexe rhénan, doit trouver son équilibre grâce à de multiples liaisons fluviales, routières et ferrées entre des pôles à haute pression économique.

L'axe nord-sud apparaît alors comme ayant une vocation singulièrement plus vaste que celle d'être un convoyeur de marchandises et même un générateur d'industries. C'est toute la vie des régions qu'il traverse qu'il pourra demain réorganiser, fixant sur leur terre natale les populations, suscitant ou régénérant ici et là les centres commerciaux ainsi que les centres culturels et intellectuels nécessaires à l'enseignement, à l'éducation et aux loisirs.

C'est là, pour vous comme pour nous, la signification profonde de Bourogne et je pense avoir ainsi apporté ma modeste réponse à la pertinente question de votre association : « Qu'attendre exactement de Bourogne ? »

J. BAILLY