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: 37 (1966)

Heft: 10

Artikel: Notes sur l'ancien port de Bourogne

Autor: Descombes, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825090

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: 14.07.2025

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

Notes sur l'ancien port de Bourogne

Origines

Le port public de Bourogne, sur le canal du Rhône au Rhin, tel qu'il se présentait à nos yeux, il y a peu de temps encore, a été construit en 1836.

Il n'a donc pas été mis en service en même temps que le tronçon de canal sur lequel il se trouve : on sait, en effet, que c'est le 13 juin 1829 que la navigation a été ouverte entre Besançon et Mulhouse [1].

A cette époque la plupart des ports, ou « bassins » établis le long du canal du Rhône au Rhin consistaient simplement en des élargissements de la voie navigable suffisants pour permettre le croisement de deux bateaux lorsque deux autres étaient en cours de chargement ou de déchargement sur chaque rive. Tels étaient par exemple le port de Huningue et une partie du port de Mulhouse. D'autres ports avaient assez de largeur pour qu'un bateau puisse y tourner : tels étaient le bassin de Mulhouse (dont le « Vieux-Bassin » actuel constitue encore une partie), ceux de Valdieu, Montreux, Boffzheim, etc., pour ne citer que ceux situés dans la région qui nous intéresse.

Le port public de Bourogne appartient à la première catégorie de ces ports. L'élargissement situé sur la rive sud du canal, immédiatement à l'ouest de la route nationale N° 19 B actuelle (ancienne route départementale N° 4 des Vosges à Delémont) a une longueur de 200 m. environ ; à l'origine, où les bateaux de canal avaient une longueur de 30 m., douze bateaux (soit deux files de six) pouvaient donc facilement se prêter ensemble aux opérations de transbordements portuaires, chaque bateau pouvant transporter 150 à 170 tonnes de marchandises.

Quelle était l'activité du port de Bourogne dans les années qui suivirent la mise en exploitation partielle du canal du Rhône au Rhin (1829-1830) ?

Les houillères de Ronchamp

Une grande partie des marchandises manutentionnées à Bourogne était constituée par les houilles en provenance de Ronchamp.

Avant la construction du canal du Rhône au Rhin, le charbon de Ronchamp était acheminé à destination — vers Mulhouse en particulier — par roulage.

Ce mode de transport était lent, peu pratique et onéreux. Dès l'ouverture du canal (1830) l'approvisionnement de Mulhouse en charbon de Ronchamp se fit donc en partie par la voie d'eau.

Mais peu de temps après, les houillères de Ronchamp traversèrent une grave crise. La production annuelle des mines de Ronchamp [2] était en moyenne de 24 000 tonnes pendant les années 1820-1830. Elle tomba

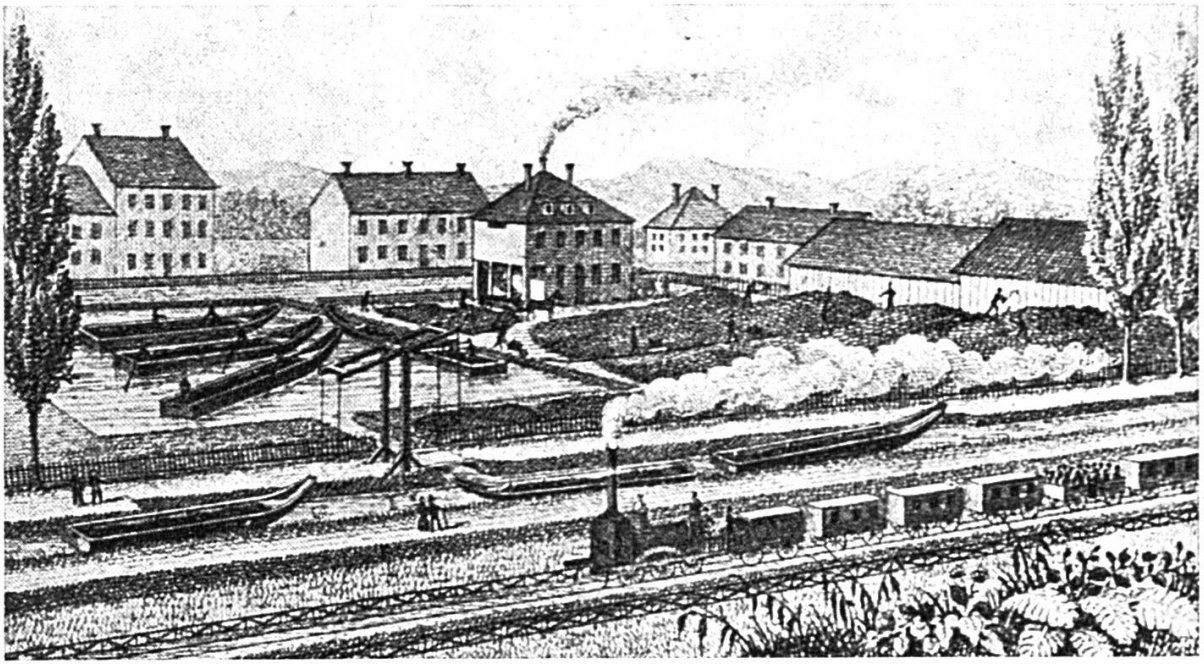
[1] « Histoire documentaire de l'Industrie de Mulhouse et de ses environs au XIXe siècle » - Mulhouse 1902, page 828.

[2] « Notes historiques sur les houillères de Ronchamp (haute Saône) », par Léon Poussigue - S.G.I. - Mulhouse-Belfort-Paris 1924, pp. 58-59, et Jules Finot : « La Seigneurie de Ronchamp et l'origine de l'exploitation des houillères de cette localité » - Paris 1882.

à 14 000 tonnes entre 1830 et 1835 ; elle ne fut que de 2839 tonnes en 1836[3] ; on crut la mine épuisée et pendant plusieurs années on ne vit plus de houille de Ronchamp sur le marché ; partant, l'activité du port de Bourogne, à peine née, fut considérablement réduite.

Les mines de Ronchamp avaient en effet ressenti les premiers effets de la concurrence des mines de la Loire et de Saône-et-Loire (Saint-Etienne, Rive-de-Gier, Blanzy, Montchanin, Epinac). Les charbons chargés sur bateaux de canal arrivaient maintenant facilement et économiquement par la Loire, le canal du Centre, la Saône et le canal du Rhône au Rhin. Ceux-ci étaient d'ailleurs bien meilleurs que ceux de la deuxième couche de Ronchamp.

D'autre part l'appauvrissement de la mine ne permettait pas de mettre la production à la hauteur des besoins.



Cliché « Horizons »

Le bassin de Ronchamp à Mulhouse - Entrepôt de houille Gaspard Dollfus Fils - construit en 1843 par M. Ferdinand Kœchlin, comblé en 1895. Il se trouvait en face des Entrepôts Sanara actuels et recevait les charbons de Ronchamp chargés sur bateaux au port de Bourogne. (Musée historique, Mulhouse.)

Ce n'est que vers 1849-1850 que l'on vit réapparaître les houilles de Ronchamp[4]. Le port de Bourogne vit alors affluer la houille, transportée par chariots depuis le carreau de la mine jusqu'au canal, pour y être chargée sur péniches. Cette houille était principalement destinée à la jeune industrie mulhousienne, et était déchargée dans le bassin

[3] A cette époque, la production annuelle du bassin de la Sarre était de 200 000 tonnes.

[4] Les houillères de Ronchamp avaient d'abord pris le parti de consommer le charbon sur place au lieu de le vendre. On installa, en 1836-1837, une « forge à l'anglaise » comprenant deux hauts fourneaux. Entre 1837 et 1841, celle-ci consomma la plus grande partie du charbon extrait. Mais les résultats ne furent pas heureux. En 1841, la mine fut vendue aux enchères. En 1844, la présence d'une couche de houille à 200 m. de profondeur fut repérée par un sondage. L'exploitation reprit aussitôt. La production atteignait 15 000 tonnes en 1845, 22 000 tonnes en 1848, et dépassait 56 000 tonnes l'année suivante.

(Cf. « Notes historiques sur les houillères de Ronchamp », op. cit.)

La mine de Ronchamp a cessé toute exploitation au début de mai 1958.

creusé en 1843 par M. Ferdinand Kœchlin, dit « bassin de Ronchamp »[5] et qui était situé sur la rive nord du canal dans la traversée de Mulhouse au droit des Entrepôts actuels de la Sanara[6].

Cliché « Horizons »

« La route du Charbon » : le relais de Frahier ; au-dessus de la porte d'entrée de l'auberge on peut lire la date de 1811. (Photo René Descombes.)

La tradition orale, particulièrement à Bourogne, a conservé le souvenir de ce mode de transport entre Ronchamp et Bourogne. Les convois comprenaient dix chariots qui portaient environ 1 tonne de charbon chacun. Ces chariots étaient généralement tirés par des bœufs (parfois aussi par des chevaux). Plusieurs entrepreneurs de transport de charbon s'étaient établis entre Ronchamp et Bourogne ; d'où le grand nombre de « relais » le long de la route. Le trajet était le suivant : Ronchamp - le pied des côtes (Champagney), Frahier, Chalonvillars, Belfort, route de Danjoutin, Sevenans, Moval, Bourogne. Les relais sont caractéristiques : ils sont tous situés près d'une fontaine ou d'un puits. Quelques-unes des relais-auberges sont encore dans l'état où l'on peut penser qu'elles étaient à cette époque-là : par exemple celle de Frahier (on peut lire la date de 1811 au-dessus de la porte d'entrée de l'auberge).

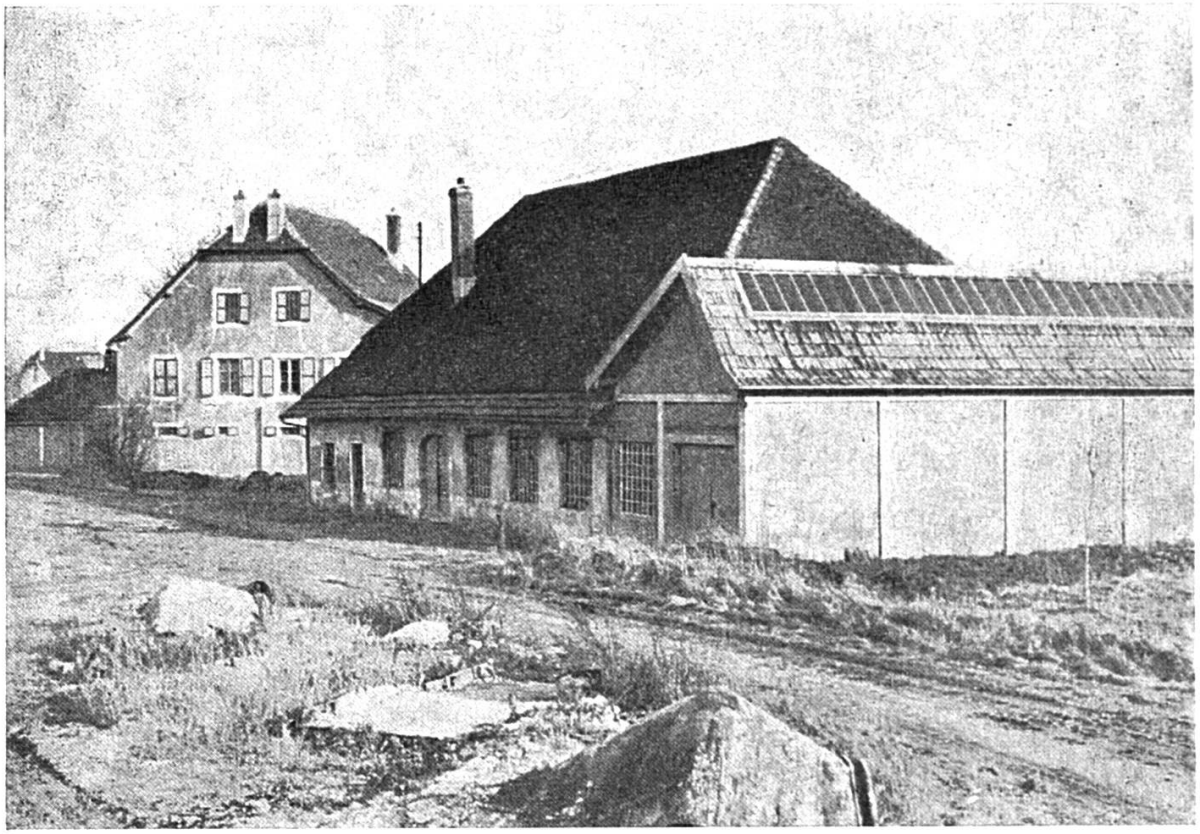
[5] « Entrepôt de houille de Blanzy », Gaspard Dollfus Fils. Ce bassin ne fut comblé qu'en 1895.

[6] Cf. René Descombes, « Le Canal du Rhône au Rhin - Prob'èmes d'Histoire et d'Economie » - Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse, N° 1, 1959, pp. 58-59-77.

Entre Ronchamp et Belfort, la « route du Charbon » présente de nombreuses côtes que les attelages de bœufs ne devaient pas gravir aisément. Aussi deux jours étaient-ils nécessaires pour effectuer le trajet Ronchamp - Bourogne. Une journée était nécessaire pour le retour à vide. Ainsi deux voyages aller et retour pouvaient être accomplis par semaine. La distance Bourogne - Ronchamp étant de 33 km., un changement d'attelage, au moins, devait être opéré (en principe à Chalonvillars). Outre le relais de Chalonvillars, deux relais effectifs semblent avoir existé à Bourogne :

— l'un au café-restaurant de la veuve François Bony, sur la route de Belfort à Delle, avant le pont sur la Bourbeuse ;

— l'autre au café-restaurant situé avant le pont sur le canal (maison appartenant à Mme Beautey). L'enseigne portait, paraît-il, « A l'Ancre », mots bien suggestifs.

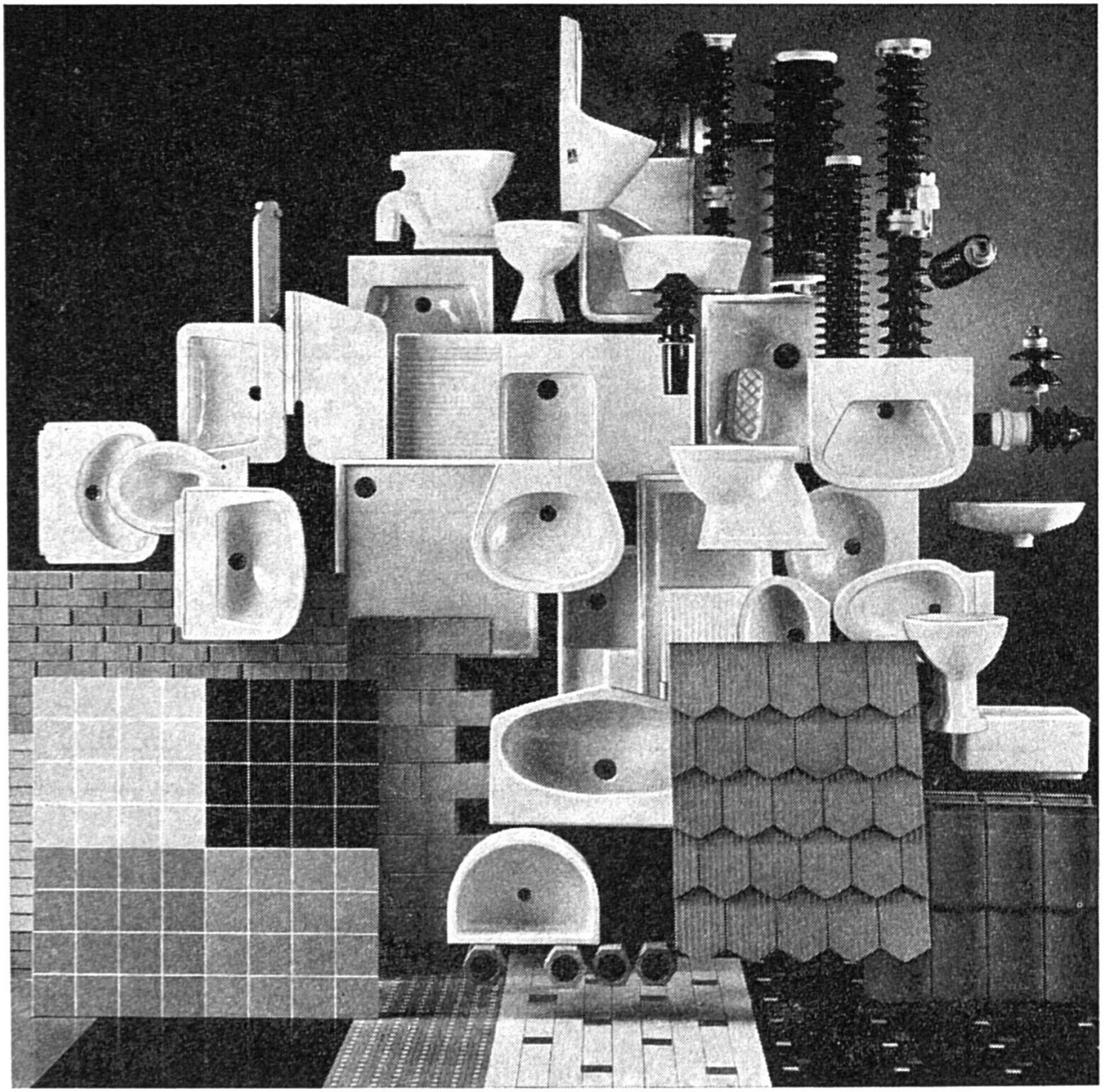


Port de Bourogne - L'ancien entrepôt du port (le bâtiment principal date de l'origine du canal, 1836 ?). (Photo René Descombes.) Cliché « Horizons »

Dans chaque relais se trouvaient cinq à six paires de bœufs, renouvelables, nécessaires pour aider à franchir la dénivellation du « Pré-Vasset », avant la côte de « La Bataille » [7].

L'écurie des bœufs de Bourogne existe encore de nos jours : c'est le bâtiment qui abrita, après aménagements bien sûr, l'ancien bureau de poste qui fonctionna jusqu'en 1923.

[7] Ces renseignements sont dus à M. Thomas, maire de Bourogne, qui les a recueillis auprès des « anciens du village » ou de leurs descendants.



Eléments de construction
de notre civilisation
en terre cuite
développés
sur le sol de Laufon
fabriqués
des mains de Laufon
Laufon
un centre de l'industrie céramique

Laufon

1289

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

azura

Pendules de style

Réf. 702
Lanterne Louis XVI
Hauteur 25 cm.
Mouvement 8 jours, soigné

«AZURA» Célestin Konrad
Moutier / Suisse

1302

G

FIDUCIAIRE P. GOBAT

Téléphone (032) 93 15 61 **MOUTIER** Avenue de la Poste 26

Comptabilité Fiscalité Expertises

Membre de l'Association suisse des experts-comptables

1308

Le port de Bourogne était donc le siège d'un trafic relativement important à cette époque.

Des commerçants en gros de Belfort, les Lebleu (successeur Léon Deubel), Blétry, entre autres, avaient, dès 1832, transporté leur principal établissement sur ses bords ; les houillères de Ronchamp, les salines de Gouhenans, d'importants marchands de bois de Suisse y avaient des entrepôts ; des charpentiers, des tonneliers s'étaient également installés à Bourogne. L'Etat avait aussi installé des fonctionnaires : navigation, régie, douanes. Toute cette population vivait un peu à l'écart dans un nouveau quartier bien à elle, et les cultivateurs et artisans du village ne voyaient pas d'un très bon œil ceux qu'ils appelaient « les trissus du canal », ceux qui leur apportaient pourtant du bien-être et devaient faire la prospérité de la commune [8].

Aussi M. Detzem, l'ingénieur du canal, pouvait-il écrire en 1857 [9] :

« Le port de Bourogne est un des plus importants du canal du Rhône au Rhin dans notre arrondissement ; il est aujourd'hui tout à fait insuffisant. »

On connaît mal le trafic en tonnes du port de Bourogne à cette époque.

Nous avons cependant retrouvé pour quelques années le relevé des marchandises embarquées au port de Bourogne [10] :

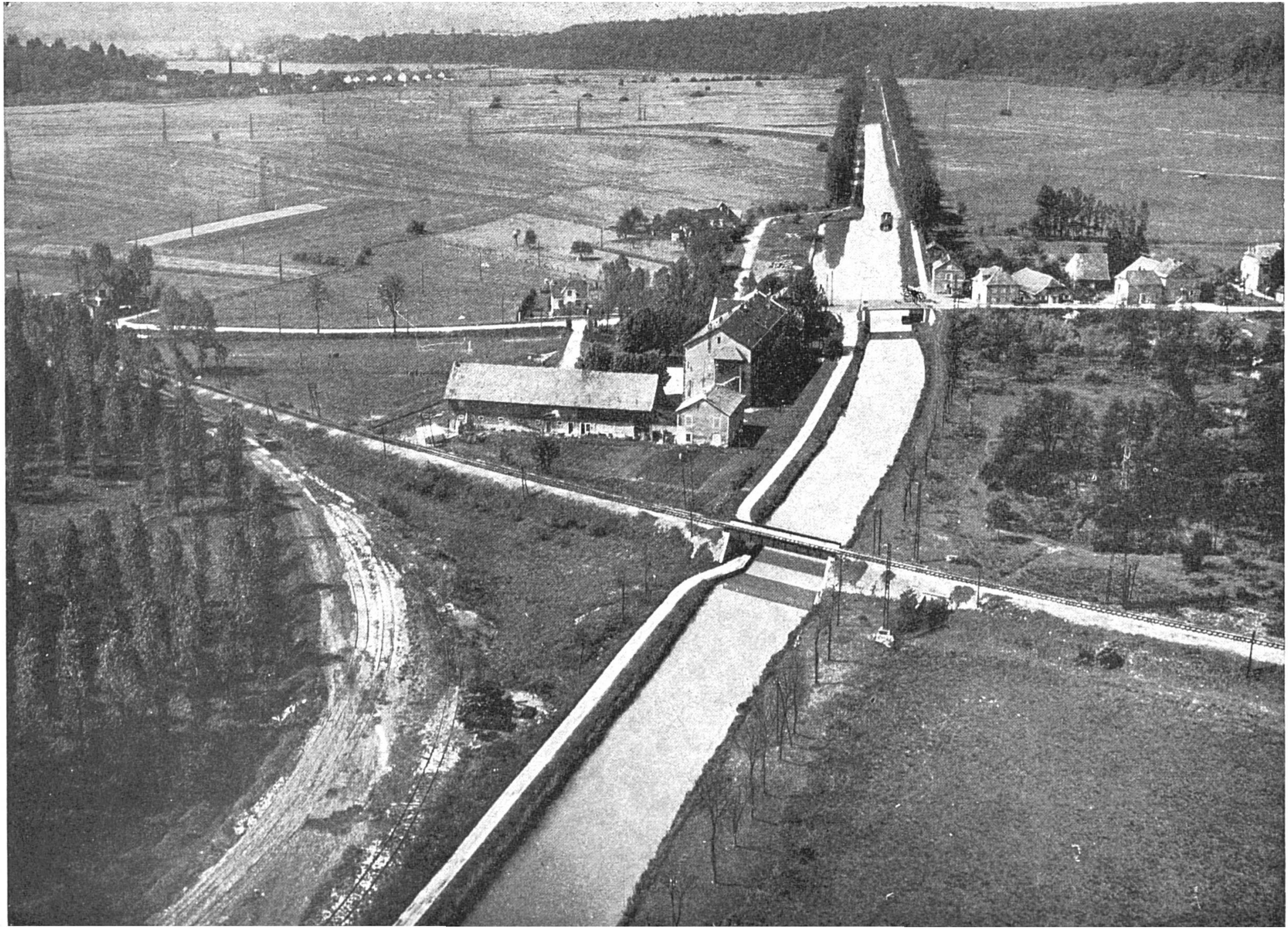
Marchandises	1850		1851		1852	1853	1854	1855
	Quantités	Nombre de bateaux	Quantités	Nombre de bateaux				
Houille	25054 m³	205	21129 m³	171	14200 m³	22670 m³	26173 m³	24955 m³
Bois en bateaux	21133 m³	208	10361 m³	117	22682 m³	23408 m³	24976 m³	22707 m³
Bois en radeaux	2520 m³	13	175 m³	4				
Epicerie	4255 t.	333	5427 t.	340	4344 t.	3914 t.	3527 t.	4053 t.
Céréales	19654 hl.	80	49700 hl.	136	122040 hl.	15626 hl.	36810 hl.	18997 hl.
Divers	9572 t.	373	10829 t.	457	9679 t.	10350 t.	14660 t.	7918 t.

Ce relevé fournit pour les années 1850 et 1851 le nombre de bateaux correspondant aux marchandises embarquées à Bourogne.

[8] Anatole Lablotier, « Contribution à l'Histoire religieuse de Bourogne » relatant les épisodes d'une sédition à Bourogne en 1837.

[9] « Mémoire » de l'ingénieur de l'arrondissement du nord, M. Detzem, daté de Mulhouse, le 9 avril 1857. Ce mémoire est écrit peu de temps avant la mise en service de la ligne de chemin de fer Besançon-Belfort (1858) qui, après la ligne Paris-Mulhouse (1853), devait porter un rude coup au canal. (Dans le Territoire de Belfort les lignes suivantes furent ensuite mises en service : Montbéliard-Delle (1867) - Delle-Porrentruy (1872) - Danjoutin-Morvillars (1877) - Bas-Evette-Giromagny (1880). Archives du Service de la navigation, arrondissement de Mulhouse.

[10] C'est le relevé du receveur des droits de navigation, qui ne tenait pas compte des marchandises débarquées à Bourogne.



On peut constater que la proportion de radeaux pour l'expédition des bois est faible par rapport aux expéditions de bois par bateaux.

On peut aussi se faire une idée de la progression du trafic à partir de 1840 en comparant les recettes des droits de navigation faites à Bourogne où il y avait un bureau de perception de ces droits (ce qui montre déjà l'importance du port) [11].

Années	Droits de navigation	Années	Droits de navigation
	F		F
1840	19 557.—	1848	20 729.—
1841	18 645.—	1849	43 755.—
1842	25 975.—	1850	46 112.—
1843	25 502.—	1851	52 099.—
1844	18 810.—	1852	65 604.—
1845	20 604.—	1853	61 313.—
1846	30 928.—	1854	37 221.—
1847	40 390.—	1855	37 606.—
		1856	39 888.—

On peut constater que les recettes du bureau de perception des droits de navigation de Bourogne accusent un constant mouvement ascensionnel (sauf dans les années 1854 et 1855 où la diminution occasionnelle fut produite par la cherté des denrées alimentaires et par la franchise des droits sur les céréales). On peut conclure à une croissance du trafic portuaire pendant la période correspondante.

Le tableau suivant confirme d'ailleurs ce point.

Voici, en effet, pour permettre d'utiles comparaisons, la production annuelle des houillères de Ronchamp pendant les mêmes années :

Années	Extraction annuelle en tonnes	Années	Extraction annuelle en tonnes
1840	15 544	1848	21 981
1841	11 500	1849	56 314
1842	2 791 [1]	1850	67 331
1843	8 336	1851	55 139
1844	10 490	1852	44 532
1845	15 134	1853	61 834
1846	15 965	1854	60 823
1847	21 485	1855	59 095

[1] Vente de la houillère et constitution de la nouvelle société exploitante « Demandré, Bezanson et Cie ».

[11] Rapport de M. Detzem des 22 février 1855 et 8 juillet 1857.

Vue aérienne du port de Bourogne et du canal du Rhône au Rhin - Bief 6/7 Sud
Cliché Lapie - Photothèque Française

La production dépassa ensuite 65 000 tonnes par an au cours des années 1857-1858. (Elle dépassera 150 000 tonnes en 1861, date de mise en exploitation de la Concession d'Eboulet.)

Le port public de Bourogne devenait insuffisant pour permettre l'expédition dans des conditions normales des houilles de Ronchamp, qui constituaient la principale marchandise manutentionnée au port.

Avant d'examiner sommairement les efforts successifs faits pour tenter d'agrandir le port de Bourogne, nous donnons à titre documentaire le prix de vente du « tout-venant » de Ronchamp à Mulhouse, à cette époque, via Bourogne [12] :

Années	Prix de la tonne	Années	Prix de la tonne
	F		F
1843		1848	27.50
1844	29.—	1849	26.—
1846 et	28.—	1850 à	
1847	25.—	1852	23.—

Les frais de transport par le canal du charbon de Ronchamp rendu à Mulhouse s'élevaient à 11 F la tonne, soit 0,15 F par tonne et par kilomètre.

Le projet de 1857

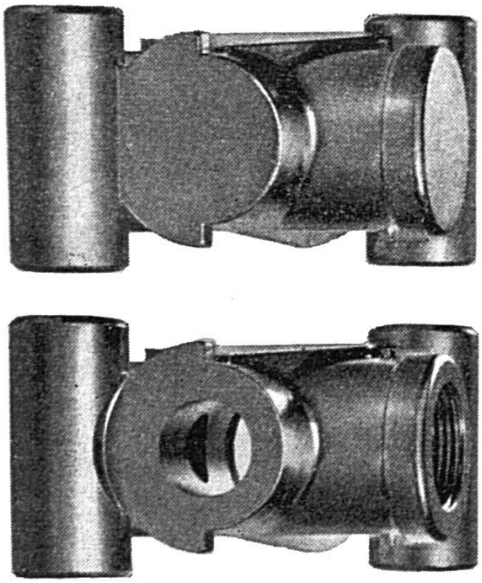
Il semble que ce soit l'ingénieur de l'arrondissement du nord à Mulhouse, M. Detzem [13], qui ait pris l'initiative en 1857 de dresser un projet pour la création d'un nouveau port à Bourogne.

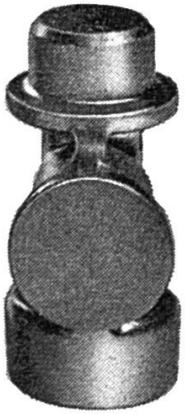
Ce nouveau port public projeté à Bourogne consistait essentiellement en un bassin de 125 m. de longueur sur 32 m. de largeur, donc couvrant exactement une superficie de 4000 m², placé sur la rive droite du canal (donc en face du port existant) sur le territoire de la commune de Bourogne. Le grand axe du bassin projeté était placé perpendiculairement à l'axe du canal. Ce bassin était séparé du canal par la digue du chemin de halage, la communication avec le canal pouvant se faire par une coupure de 5 m. 40 de largeur, elle-même franchie par un pont fixe rétablissant la continuité du halage. L'auteur du projet estimait que huit bateaux pouvaient trouver place dans le nouveau bassin « ce qui, joint aux douze bateaux que peut contenir le port actuel, assurera pour longtemps un espace suffisant au commerce de la localité » [14].

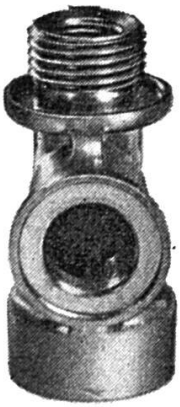
[12] « Hist. docum. » (op. cit.), p. 829.

[13] M. Detzem, ingénieur des ponts et chaussées, est surtout connu pour les célèbres expériences qu'il fit avec M. Berthot, ingénieur des ponts et chaussées du canal du Rhône au Rhin, sur la fécondation artificielle des poissons. Ces deux ingénieurs sont à l'origine de « l'Etablissement de Pisciculture de Huningue », créé en 1852. Cf. « Notice historique sur l'Etablissement de Pisciculture de Huningue » - Strasbourg - Berger-Levrault, 1862.

[14] Mémoire Detzem du 9 avril 1857, op. cit. Le projet technique fut dressé par M. Thiébaud, conducteur du canal (ingénieur subdivisionnaire) à Dannemarie, en juin 1855.







Pièces matricées à chaud

résistantes et précises,
en métaux non ferreux,
livrables à l'état brut ou complètement usiné. Séries à partir de 200 pièces environ.

THÉCLA

Société Anonyme,
Saint-Ursanne. Tél. 066-53155

1290

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

1309

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction
BIENNE
Téléphone (032) 4 44 22
24, rue Gottstatt

R&G

Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

1310

La dépense pour l'exécution de ce projet s'élevait à la somme de 34 500 F (1857) y compris l'acquisition des terrains (environ deux hectares et demi) [15].

On ne trouve pas trace de la suite donnée à ce projet de bassin, modeste certes, mais comparable aux bassins qui s'étaient ouverts alors dans la traversée de la ville de Mulhouse (bassin André Kœchlin [SACM], bassin Ferdinand Kœchlin, bassin « de Ronchamp »)... et qui donnèrent satisfaction jusqu'en 1870 à l'activité portuaire mulhousienne (jusqu'à la création du « nouveau bassin » de Mulhouse).

L'affaire semble être restée en sommeil jusqu'en 1887. Les événements qui précédèrent et suivirent la guerre de 1870 n'y sont certainement pas étrangers.

Les projets de 1881 et 1887

Trente ans plus tard (en 1887) la question fut reprise sous un aspect un peu différent.

L'attention du Ministère des travaux publics français avait, en effet, été attirée « sur l'intérêt que présenterait pour le développement du trafic international la création d'une gare de transbordement pour l'échange des marchandises entre le canal du Rhône au Rhin et la voie ferrée. Cette gare aurait pour effet de faciliter les transports entre la Suisse et nos ports de la Manche » [16].

M. Sittler, ingénieur ordinaire de l'arrondissement nord à Besançon [17] avait été chargé de dresser un avant-projet.

Il faut cependant signaler que déjà en 1881 l'ingénieur en chef de Besançon avait établi une étude sommaire de l'aménagement du port de Bourogne, dans le cadre d'un avant-projet général en vue de réaliser sur toute la partie du canal du Rhône au Rhin qui était restée française les conditions de mouillage et de dimensions d'ouvrages fixées par la loi du 5 août 1879 pour les lignes principales de navigation (plan Freycinet) [18].

C'est, en effet, à Bourogne qu'arrivaient pour être expédiés sous forme de radeaux les bois des forêts du Jura bernois et bâlois.

Mais Bourogne se trouvait également et surtout appelé à servir de lieu de transbordement des houilles de Ronchamp **amenées par le canal de Montbéliard à la haute Saône** et destinées en particulier à être expédiées en Suisse par le chemin de fer Belfort - Delle - Porrentruy et ses prolongements.

L'un des intérêts du canal de Montbéliard à la haute Saône, déclaré d'utilité publique par la loi du 8 avril 1879, résidait dans l'économie très appréciable qu'il aurait permis de réaliser sur les transports de

[15] La commune de Bourogne cédait les terrains qui lui appartenaient, 50 % moins cher que les autres propriétaires intéressés.

[16] Dépêche du 28 mars 1887 du ministre des Travaux publics adressée à M. Chatel, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Besançon. (Archives du Service de la navigation de Mulhouse.)

[17] La partie restée française du canal du Rhône au Rhin, d'une longueur de 190,320 km. entre la Saône et la frontière allemande à Montreux-Château, à 350 m. en amont de l'écluse 3 sud, comprenait les arrondissements nord et sud dont la limite était constituée par le P.K. 98 près de l'écluse 45 sud.

[18] Rapport manuscrit de 93 pages 21 x 31 en date du 5 novembre 1881 suivi d'un rapport complémentaire de 6 pages 21 x 31 manuscrites du 30 mai 1882. (Archives du service de la navigation à Lyon.)

charbon en provenance du bassin houiller de Ronchamp et à destination du centre industriel de Mulhouse, de la Suisse ou du Pays de Bade [19]. En 1881 les Concessions de Ronchamp et d'Eboulet (depuis 1861) avaient une production de houille voisine de 200 000 tonnes.

Le projet sommaire de 1881 avait donc déjà été établi en vue de faciliter les échanges de marchandises entre la voie d'eau et la voie ferrée.

Une voie ferrée de 931 m. de longueur était projetée entre le port et la gare de Morvillars sur la ligne Belfort - Delle.

D'autre part, le port-lui-même à l'ouest du bassin existant, était élargi sur ses deux rives, la rive gauche (sud) comportant un premier quai de 300 m. muni d'un perré pour les bois et radeaux, et un second quai de 120 m., muni d'un mur de quai pour les bateaux.

Le coût des travaux projetés s'élevaient à 102 000 F (1881), dont 40 000 F à la charge de l'Etat (la voie ferrée étant elle-même prise en charge par la Compagnie de l'Est, alors concessionnaire de la ligne Belfort - Delle).

Le projet de 1887 reprenait donc en le développant et le précisant, l'avant-projet de 1881 (sans mentionner ce dernier, d'ailleurs).

Il comprenait un perré pour les radeaux, ou « port aux grands bois » (on formait à Bourogne, chaque année vers 1887, une cinquantaine de radeaux avec des bois arrivant de Suisse par voitures ou par chemin de fer) et un quai pour les bateaux d'une part, un raccordement ferré avec la gare de Morvillars d'autre part, lequel s'épanouissait en deux voies bord-à-quai le long du nouveau port (l'ancien port existant n'était pas raccordé au chemin de fer).

Le projet comprenait encore l'installation d'une « grue roulante et tournante », manœuvrant sur une voie de grue de 120 m. au droit du quai destiné aux bateaux.

Les dépenses prévues [20], s'élevaient alors au total de 245 000 F (1887) y compris les acquisitions de terrains.

Il n'est pas inutile de rappeler ici pourquoi ce projet n'eut aucune suite.

La loi du 5 août 1879 (plan Freycinet) avait bien prescrit la mise au gabarit de 300 tonnes des lignes principales de navigation parmi lesquelles figurait le canal du Rhône au Rhin, mais seuls les travaux de la partie du canal située entre Saint-Symphorien sur la Saône et Deluz (ville située à 15 km. à l'amont de Besançon) avaient été exécutés à partir de 1882 [21].

Entre Deluz et la frontière, les bateaux de 38 m. 50 de longueur et de 1 m. 80 de tirant d'eau (soit 250 à 280 tonnes de capacité) ne

[19] En fait, ce but ne fut jamais atteint, car la construction du canal n'est achevée que sur le versant est, c'est-à-dire entre le bief 12/13 et Fesches-le-Châtel, point de jonction avec le canal du Rhône au Rhin. Par décret du 27 juillet 1957, le canal de Montbéliard à la haute Saône à l'ouest du port de Frahier, a été rayé de la nomenclature des voies d'eau navigables ou flottables. L'abandon de la poursuite des travaux est donc définitif.

[20] Rapport de l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement du nord, M. Sittler, en date du 23 décembre 1887. (Archives du Service de la navigation de Mulhouse.)

[21] Réalisation partielle de l'avant-projet général déjà cité, dressé le 5 novembre 1881 par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de Besançon. En 1887, cependant, le mouillage était encore insuffisant dans cette section, le tirant d'eau étant réduit parfois par des hauts-fonds rocheux à 1 m. 20.

pouvaient donc pas circuler, pas plus d'ailleurs qu'au-delà, dans la plaine d'Alsace [22].

Or, le canal de l'est, branche sud, venait d'être mis en service (1883) : ses écluses admettaient des bateaux dits « de 300 tonnes », ayant les caractéristiques préconisées par la loi du 5 août 1879 [23].

Il est bien évident qu'un port à Bourogne ne pouvait se développer tant que les travaux permettant aux péniches de 38 m. 50 de longueur d'arriver jusqu'au port même de Bourogne ne seraient pas exécutés. C'est la première raison qui fit échec à la réalisation d'un aménagement du port de Bourogne.

D'autre part, nous avons vu que de grands espoirs étaient fondés sur le canal de Montbéliard à la haute Saône. Le raccourcissement du trajet entre les ports du nord et Bourogne, par le canal de Montbéliard à la haute Saône, aurait été important, puisqu'il aurait évité aux bateaux de descendre jusqu'à Saint-Symphorien pour remonter ensuite le canal du Rhône au Rhin. On pouvait alors dresser le tableau comparatif du gain de distance obtenu lorsque le canal de Montbéliard à la haute Saône serait achevé :

Depuis Bourogne jusqu'à :	Par le canal de Montbéliard à la haute Saône	Par le canal du Rhône au Rhin	Observations
	km.	km.	
Le Havre	1022	1238	Différence commune 216 km.
Calais	845	1061	
Gravelines	829	1045	
Dunkerque	844	1060	
Ostende	971	1187	
Anvers	824	1040	

On pouvait même espérer attirer sur nos voies navigables une partie des transports qui se faisaient alors par les chemins de fer allemands entre les ports d'Anvers ou d'Ostende et la Suisse, qui n'est distante de Bourogne que de 9 km.

On connaît le sort réservé au canal de Montbéliard à la haute Saône... : les projets dressés en vue de l'aménagement de la gare de transbordement de Bourogne n'eurent pas de suite.

*

En 1916 [24], le raccordement du canal à la voie ferrée Belfort-Delle au port public de Bourogne fut encore évoqué lors de l'étude du raccordement du port privé de MM. Viellard-Migeon à la gare de Mor-

[22] Sur le réseau alsacien, les écluses furent mises au gabarit dit « de 300 tonnes » entre Strasbourg et Mulhouse entre 1893 et 1895. Les travaux correspondants entre Deluz et Mulhouse ne furent exécutés qu'en 1919-1922.

[23] « Histoire du Canal de l'Est », par L. Viansson - Berger-Levrault, 1882.

[24] Rapport de M. Gramain, ingénieur ordinaire à Montbéliard, en date du 13 avril 1916, N° 3644. (Archives du Service de la navigation de Mulhouse.)

villars [25] ; des raisons identiques à celles évoquées en 1887 firent mettre le projet en attente.

En 1918, le raccordement ferré du port de Bourogne fut compris dans l'avant-projet comportant les travaux à exécuter pour que le canal du Rhône au Rhin puisse donner passage aux péniches de 300 tonnes entre Besançon et Mulhouse.

En 1920, la question, une fois de plus, fut soulevée par le port de Strasbourg qui pensait, étant donné les grosses difficultés présentées par la navigation sur le Doubs, qu'il y aurait tout intérêt à créer une gare de jonction entre le canal et la voie ferrée à Bourogne, le plus près possible du point où le canal du Rhône au Rhin se réunit au Doubs — l'évacuation des charbons arrivant au port de Strasbourg et destinés aux régions est et sud-est de la France ainsi qu'à la Suisse avait conduit à rechercher la possibilité de procéder au déchargement des péniches dirigées sur ces régions par le canal du Rhône au Rhin [26].

Une conférence interservice fut prescrite en juillet 1920 par le ministre des Travaux publics à ce sujet. Plusieurs projets étaient en présence pour la réalisation d'une « gare d'eau » : celui de Bourogne,

[25] Le port de Froidefontaine : Les installations portuaires dites de Froidefontaine doivent leur origine à la tuilerie proche (Morvillars). Cette tuilerie fut en effet créée en 1882 par M. Albert Sombsthay ; elle consommait, en 1896, 800 tonnes de houille par an ; sa production était alors de 1 million de tuiles grand modèle et de 1 million de briques ou autres produits. (Cf. Rapport du conducteur subdivisionnaire de Montbéliard du 27 mai 1896, N° 37. Archives du Service de la navigation de Belfort.) En 1896, la tuilerie sentit le besoin d'établir un poste de chargement et de déchargement situé plus près que le port de Bourogne. Elle demanda l'autorisation d'établir une voie ferrée de 0,50 m. aboutissant au canal (à 365 m. à l'aval de l'écluse N° 6 sud) pour effectuer en ce point l'embarquement ou le débarquement des marchandises expédiées ou reçues par la voie d'eau : c'est là la première « installation » portuaire de Froidefontaine.

Plus tard, la tuilerie de Morvillars fut reprise par MM. Viellard-Migeon et Cie. En 1910, les propriétaires furent autorisés à équiper le poste de chargement et de déchargement primitif d'un mur de quai de 30 m. qui fut porté à 77 m. 20 l'année suivante (1911).

En même temps, la Maison Viellard-Migeon procédait à l'acquisition de tous les terrains nécessaires à la réalisation d'un raccordement ferré au nord-est de la ligne Belfort-Delle ; elle exécutait d'autre part une partie des terrassements, approvisionnait le matériel et demandait l'octroi d'une concession en vue de la réalisation d'un raccordement ferré et d'un port de transbordement.

La guerre de 1914-1918 devait plonger ces projets dans un sommeil relatif. (Notons que c'est à ce moment, en 1916, que le S.N. réalise pour le compte de l'autorité militaire [H.O.E. Bourogne] un raccordement ferré depuis la ligne Montbéliard-Delle avec une bretelle à l'est de la ligne Belfort-Delle. Ce raccordement a été démonté après la guerre.)

En 1919, la Maison Viellard-Migeon dépose une demande de concession pour l'établissement d'un port raccordé au chemin de fer, un trafic propre de 20 000 à 25 000 tonnes par an est avancé par le pétitionnaire.

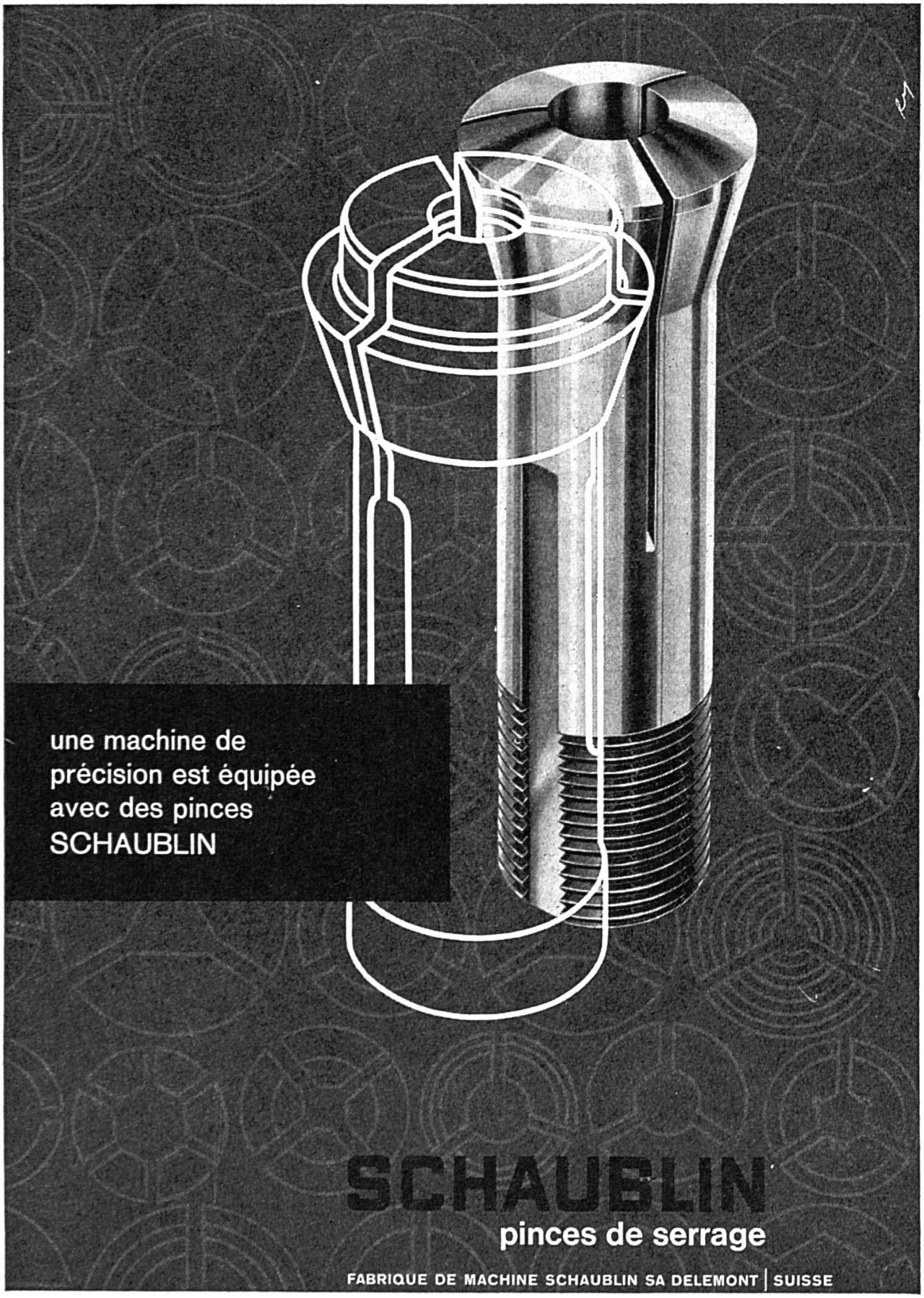
Le Conseil général du Haut-Rhin ayant émis un avis favorable à la réalisation de ces installations, le Conseil municipal de Bourogne s'éleva contre cet avis (9 mai 1920), estimant que les installations en question seraient bien mieux placées au bassin de Bourogne.

Ce n'est qu'en janvier 1927 que la Maison Viellard-Migeon obtint, après bon nombre de difficultés, son autorisation d'établir et d'exploiter un port privé avec obligation de service public à Bourogne (elle avait été entre-temps - en 1922 - autorisée à construire un nouveau mur de quai de 50 m. de longueur, immédiatement à l'amont de la ligne Belfort-Delle). Cette concession avait une durée de quinze ans et ne fut pas renouvelée.

Il faut encore signaler, à l'actif du port de Froidefontaine, l'installation en 1932, 1933 et 1934, par M. Paul Millet, de Danjoutin, d'un dépôt d'hydrocarbures d'une capacité totale de 8500 m³, utilisant le réseau ferré de MM. Viellard-Migeon. Le transbordement de bateaux au stock constituait un trafic de 5133 tonnes en 1938. Cette installation a été complètement détruite en juin 1940 par fait de guerre.

Actuellement, le trafic du port de Froidefontaine est constitué essentiellement par l'activité des Etablissements Fernand Vernerey, récupération de fers et métaux, qui ont repris à leur compte les installations Viellard-Migeon après la dernière guerre. Ces installations comprennent les deux murs de quai, un portique, un pont-bascule mixte, des ateliers de découpage, triage, stockage des ferrailles. Le trafic par eau est peu important dans la conjoncture actuelle : on sait que depuis plusieurs années les expéditions se font surtout par fer vers l'Italie via Delle (50 000 tonnes par an environ).

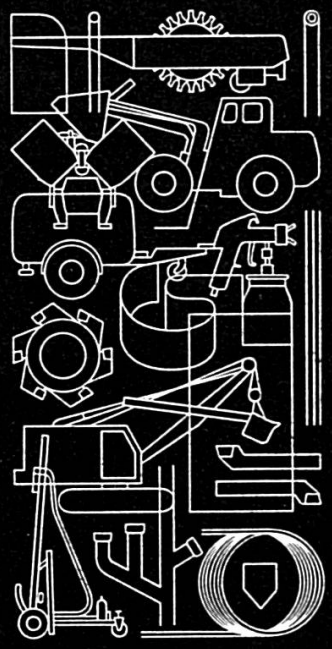
[26] Rapport de M. Guelle, ingénieur ordinaire de Montbéliard, en date du 19 mars 1916, N° 552. (Archives du Service de la navigation de Mulhouse.)


une machine de
précision est équipée
avec des pinces
SCHAUBLIN
SCHAUBLIN
pinces de serrage
FABRIQUE DE MACHINE SCHAUBLIN SA DELEMONT | SUISSE

1291

NOTZ

Notz & Co. S.A. 2501 Bienne Téléphone 032 25 55 22



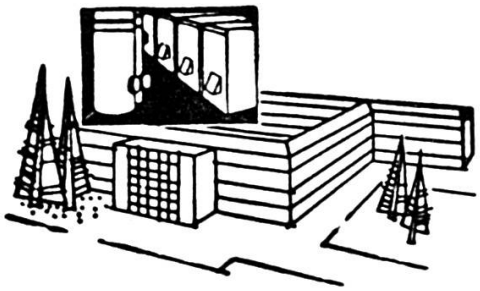
Aciers spéciaux
Matières plastiques
Métal dur
Machines
d'entreprise
Compresseurs
Outils pneumatiques

1311

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
MÜNTSCHEMIER



1312

celui de Froidefontaine, celui de Montbéliard enfin. Les conclusions semblent s'être reportées à ce moment-là sur le raccordement de Froidefontaine. Le soutien financier faisant défaut, l'affaire en resta là.

Signalons encore qu'au cours du Congrès de la « Ligue générale pour l'aménagement et l'utilisation des eaux », tenu à Lyon et Grenoble en 1925, l'attention des intéressés avait été attirée sur l'intérêt que présentait le développement de l'outillage de divers ports et notamment de la « gare d'eau de Bourogne » sur le canal du Rhône au Rhin (cf. « La Navigation du Rhin », 15 janvier 1926, pages 27 et 28 : Vœux émis au Congrès de Lyon-Grenoble de la Ligue générale pour l'aménagement et l'utilisation des eaux).

La tentative Paul Millet (1947)

En 1947, l'Entreprise Paul Millet sollicita l'autorisation de rétablir au port public de Bourogne, en les développant, ses installations détruites en 1940 [27].

Le projet, dont les dépenses étaient évaluées à 140 millions de francs (1947) réparties sur cinq années, consistait à construire d'abord des réservoirs d'hydrocarbures (7000 m^3), puis un embranchement ferroviaire de 2000 m. depuis la ligne Belfort - Delle jusqu'au canal, permettant de recevoir des trains de 600 tonnes. Une grue, un atelier, des magasins et bureaux, un entrepôt frigorifique et enfin un mur de quai de 220 m. étaient également prévus au projet.

Le trafic escompté était évalué à 200 000 tonnes par an, dont 50 000 tonnes d'hydrocarbures. On pensait effectuer au port de Bourogne des opérations de transit à destination d'une partie du Jura bernois voisin, notamment du val d'Ajoie.

Cette initiative encouragée par le Conseil général du Territoire de Belfort [28] avait également l'appui du Comité de développement économique de Porrentruy (Suisse) et de la Compagnie helvétique de chemin de fer BLS qui exploite la ligne Delle - Porrentruy - Berne.

Cependant certaines difficultés s'étant présentées du côté français [29] l'Entreprise Paul Millet fut contrainte de renoncer à son projet.

Les efforts suisses

C'est en 1932 que M. A. Peter, ingénieur du Ve arrondissement à Delémont, fut chargé par le Gouvernement bernois, qui déjà s'intéressait à la création d'un port sur le canal du Rhône au Rhin à Bourogne, d'étudier la question [30]. Le rapport Peter concluait à ce moment-là 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

[27] Demande d'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public en date du 4 juin 1947.

[28] Séance du 9 décembre 1947.

[29] Opposition des Services commerciaux de la S.N.C.F. en particulier.

[30] Cf. « Les Intérêts du Jura » - Bulletin de l'ADIJ, N° 6, juin 1958, pp. 139-143, et N° 6, juin 1960, pp. 117-137.

« Commerce franco-suisse », avril 1959 : « Le projet d'un port franco-suisse à Bourogne » (Chronique des transports).

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 ».

Vers la même époque (1932) fut étudié un projet de canal reliant Bourogne à Boncourt. La longueur de ce canal aurait été de 10 km. environ ; la dénivellation à franchir est de 40 m. environ. M. A. Peter qualifiait avec juste raison ce projet d'utopique et d'irrationnel. Ce projet avait cependant ses partisans, car on en reparla à nouveau en 1941.

En 1955 la question de la création d'un « port franc » à Bourogne est reprise par la Direction des travaux publics du canton de Berne, qui effectue en février une visite des lieux pour se renseigner sur place des possibilités qu'il y a de créer de nouvelles relations commerciales franco-suisses.

On connaît l'intérêt pris par la Suisse dans la réalisation du port de Bourogne, concrétisé par l'acquisition d'un important lot de terrain à proximité de la zone portuaire en cours de réalisation. (Cf. « Le Démocrate », Suisse, du 13 mars 1964 : « Prise de contact franco-suisse sur les lieux du futur port de Bourogne » — « L'Alsace » du 14 mars 1964, « Une Commission bernoise en visite d'étude au port de Bourogne », et du 17 mai 1966 : « La Commission suisse pour le port de Bourogne en Alsace ».)

Trafic (tonnes) des ports de Bourogne et de Froidefontaine 1931-1957

Années	Chargements	Déchargements	Trafic total	Observations
1931		10 470 [1]	10 470	[1] Charbons principalement
1932		11 411 [1]	11 411	
1933				[2] Matériaux de construction
1934	2041 [2]	8 552 [1]	10 593	
1935	2534 [2]	14 137 [4]	16 671	
1936	2577 [2]	19 739 [4]	22 350	[3] 50 % matériaux de construction, 50 % hydrocarbures
1937	2388 [3]	15 255 [4]	17 643	
1938	2848 [3]	13 562 [4]	16 410	
1945	240 [5]	—	240	[4] Charbons et hydrocarbures
1948	—	250 [1]	250	
1950	—	1 969 [1]	1 969	[5] Produits céramiques
1951	—	926 [1]	926	
1952	480 [6]	458 [1]	938	[6] Ferrailles principalement
1953	3065 [6]	1 714 [1]	4 779	
1954	1760 [6]	1 699 [1]	3 459	
1955	1723 [6]	462 [1]	2 185	
1956	1065 [6]	3 059 [1]	4 124	
1957	3434 [6]	2 183 [1]	5 617	

Vers la réalisation

On sait que la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort, héritière de la tradition, tenant compte des nouvelles perspectives d'échanges entre l'est et le sud-est, reprenait la question en 1957, soit tout juste cent années après la première étude faite par D. Detzem, ingénieur de l'arrondissement du nord du canal du Rhône au Rhin à Mulhouse.

Le projet de port et de zone portuaire, lié à celui d'une zone industrielle, vit le jour en 1960 et fut alors largement commenté par la presse quotidienne [31].

La Société d'équipement du Territoire de Belfort (SODEB), créée en mai 1962, qui comprend notamment le Territoire de Belfort, la ville de Belfort, la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort, la Caisse des dépôts et consignations et le port autonome de Strasbourg, a entrepris la réalisation des travaux en 1965. Les caractéristiques de la zone portuaire de Bourogne et de la zone industrielle attenante, conçues dans la perspective de la future liaison navigable à grand gabarit mer du Nord-Méditerranée par l'Alsace et la Franche-Comté, ont été décrites à plusieurs reprises dans différentes publications auxquelles nous demandons au lecteur de se reporter [32].

Notre propos s'arrête là. Toutes les bonnes volontés qui ont œuvré pour la création d'un véritable port fluvial à Bourogne voient leurs efforts récompensés. Mais beaucoup ne sont plus là pour participer à l'avènement de cette œuvre de longue haleine [33].

R. DESCOMBES, ingénieur T.P.E.

[31] « Le Figaro » du 27 mars 1960 - « La République » du 31 mars et du 11 avril 1960 - « Le Monde » du 27 décembre 1960.

[32] Consulter notamment :

— « Zones portuaire et industrielle - Port de Bourogne ». Plaquette éditée par la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort. Vingt pages 21 x 27, dessins, janvier 1960.

— « Bourogne - Le Port de la Porte de Bourogne et le Jura suisse ». Brochure, éditée par la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort avec le concours de l'EXPA (Strasbourg), 47 pages, illustrations, 1964.

— « Qu'attendre exactement du Port de Bourogne ? », par M. J. Bailly, député du Territoire de Belfort. Bulletin de l'ADIJ, juin 1964, pp. 107-114.

— « Le Port fluvial de Bourogne - Economie et Réalités franc-comtoises », N° 74, octobre 1964, pp. 630-639.

[33] Je remercie toutes les personnes qui ont bien voulu m'aider dans la rédaction de cette étude et en particulier : M. Thomas, maire de Bourogne ; M. Bourdeu, ingénieur des T.P.E., à Bavilliers ; M. H.-L. Favre, secrétaire de l'ADIJ, à Reconvilier ; M. F. Claude, secrétaire général de la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort.