

Objektyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **38 (1967)**

Heft 2

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

PD4

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

XXXVIII^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N° 2 Février 1967

SOMMAIRE

L'ouverture du dossier Bourogne — La prospection du marché suisse
Les subventions aux entreprises de transports — Du côté de nos gares et stations
L'avenir de l'agglomération biennoise — Marché du travail — Annexe
Chronique économique

L'ouverture du dossier « Bourogne »

Dans un délai de dix à quinze ans, sans doute, la réalisation de la grande voie d'eau navigable, qui reliera le Rhône au Rhin par le port de Bourogne, contribuera à la construction de la nouvelle Europe.

Telle est l'heureuse constatation qu'on a faite récemment à Porrentruy lors d'une grande assemblée de notables suisses et français intéressés à l'aménagement du port de Bourogne, sous la présidence de M. Georges Mœckli, ancien conseiller d'Etat.

A quelle époque les convois poussés pourront-ils voguer d'Amsterdam à Marseille ? On ne saurait encore le dire, la rapidité des travaux dépendant des crédits qui seront engagés. Il est certain, cependant, que l'on ne pourra plus faire machine arrière, les travaux déjà exécutés attestant que le port franco-suisse de Bourogne verra le jour.

M. Sudreau, ancien ministre et président de l'Association mer du Nord-Méditerranée, n'a-t-il pas déclaré, en novembre dernier, que les autorités de la CEE s'intéressaient à ce projet, dont l'ampleur est effectivement à l'échelle du Marché commun ?

Si cette nouvelle était confirmée par les faits, voilà qui activerait encore la construction du grand canal. Voilà qui donnerait plus d'attrait aux légitimes espérances des Jurassiens et du canton de Berne qui, on le sait, a déjà acheté des terrains à Bourogne.

En effet, la Suisse n'a qu'une porte ouverte sur la mer : celle de Bâle dont le trafic a été en 1965 de plus de 8 500 000 tonnes. Par Bâle se font 40 % des importations suisses. Or, on estime généralement que le port rhénan sera saturé quand son trafic atteindra 12 millions de tonnes. Grâce à Bourogne, une seconde porte sur la mer s'ouvrira pour la Suisse. Et cette mer, cette fois, ce sera la Méditerranée d'où la Suisse tire actuellement plus d'un demi-million de tonnes de ses importations, quantité qui atteindra un million de tonnes en 1975.

On comprendra qu'à Porrentruy les participants à cette grande assemblée franco-suisse aient dit leur satisfaction avant d'adopter une résolution qui :