

# Une enquête au sujet du port de Bourogne

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **39 (1968)**

Heft 8

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825228>

## **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.

# Une enquête au sujet du port de Bourogne

La Chambre de commerce Jura-Bienne et l'Association pour la défense des intérêts du Jura (ADIJ) ont entrepris l'an dernier en Suisse une grande enquête au sujet du port de Bourogne.

On sait que d'importants travaux sont en cours en France pour l'élargissement et la modernisation du canal du Rhône au Rhin, qui, transformé en canal à grand gabarit, sera ouvert à la navigation en 1975-1980. Sur ce canal, aux portes de l'Ajoie, entre Delle et Belfort, le port de Bourogne, construit en 1836 (trois ans après l'ouverture du canal du Rhône au Rhin), est actuellement en voie de modernisation et d'extension. A la demande de la Commission suisse du port de Bourogne, la Chambre de commerce Jura-Bienne et l'ADIJ ont décidé de faire une enquête économique auprès des utilisateurs de transports suisses afin de juger de l'intérêt que ceux-ci témoignent pour le projet de port fluvial à Bourogne. Un millier de maisons suisses susceptibles, pour leurs importations et leurs exportations, d'utiliser les installations portuaires de Bourogne comme point de transit, ont reçu un prospectus de documentation fort bien rédigé (en français et en allemand) et illustré, ainsi qu'un questionnaire qu'elles ont été invitées à remplir, toutes les garanties étant naturellement fournies quant au caractère strictement confidentiel de cette enquête.

C'est M. Roger Schindelholz, de Delémont, qui a été chargé par la Chambre de commerce Jura-Bienne et l'ADIJ de dépouiller les réponses reçues et d'en établir la synthèse. La Commission suisse du port de Bourogne a pris connaissance récemment de son rapport, qui ne sera rendu public qu'au mois de septembre. En attendant de publier les résultats de cette enquête dans notre prochain bulletin, il convient de revenir sur le prospectus de documentation lui-même, rédigé par M. M. Charbonney. Ce texte contient une foule de renseignements intéressants sur le port franco-suisse de Bourogne et constitue un précieux document de synthèse sur un projet dont on parle depuis si longtemps.

## Le canal du Rhône au Rhin

Le futur port de Bourogne, établi sur un canal intégré dans le réseau des grandes voies d'eau européennes permettant de relier Marseille aux ports de la mer du Nord, remplira parfaitement le rôle de centre de distribution pour l'arrière-pays suisse. Par ailleurs, les trafics engendrés par la mise en service du port contribueront à revaloriser la ligne Porrentruy-Delle.

Le canal du Rhône au Rhin fut ouvert au trafic en 1833. Il permet le passage des péniches de 38,5 m. sur 5 m. sur 1,8 m. avec une charge utile de 250 à 260 tonnes. Malgré ces possibilités limitées et la vétusté du canal, on a recensé en 1958, sur la section Saint-Symphorien - Mulhouse, pour les deux sens réunis, un trafic de 520 000 tonnes : combustibles minéraux (34,3 %), matériaux de construction (18,8 %), produits industriels (26,4 %), bois (3,3 %), produits fabriqués et matières premières de l'industrie métallurgique (8,1 %) et divers (9,1 %).

Le canal moderne pourra être utilisé par des bateaux automoteurs rhénans de 1350 tonnes et les convois poussés de 3000 tonnes. Il sera ouvert sans discrimination aux bateaux battant pavillon suisse. Les frais de transport seront très bas.

## Le complexe de Bourogne

Quant au port de Bourogne, qui jusqu'à présent n'était qu'un simple élargissement de la voie navigable permettant les opérations de transbordement des marchandises, il est en voie de modernisation, alors que se poursuit parallèlement l'aménagement de la zone industrielle attenante. Le nouveau port sera mis en service d'ici quelques mois, en utilisant le canal à petit gabarit, jusqu'à l'achèvement du canal moderne, vers 1975-1980. L'équipement portuaire sera adapté à un trafic de 170 000 tonnes jusqu'en 1970, de 170 à 490 000 tonnes de 1970 à 1975 et d'un million de tonnes pour la période 1975-1980.

Le complexe de Bourogne comprend une zone portuaire et une zone industrielle :

— La zone portuaire englobe les terrains d'une superficie de 5 ha. 35 ca. destinés à la manutention et au stockage des marchandises. Cette zone sera équipée des installations nécessaires à l'exploitation du port et notamment d'installations d'accostage, de réseaux de distribution d'eau et d'électricité, de canalisations d'hydrocarbures, de stations de pompage, de hangars et d'engins de manutention, de bureaux et d'ateliers divers.

— La zone industrielle de 100 ha. satisfait à la possibilité d'implantation d'industries à proximité immédiate de la zone portuaire. Les lots de terrain sont à disposition d'acquéreurs éventuels. L'Etat de Berne a déjà acquis une parcelle de 8,5 ha. pour les besoins futurs de tiers. Des firmes françaises de la région de Belfort, des entreprises du Haut-Rhin et d'Allemagne s'intéressent vivement à la zone industrielle. Certaines ont déjà pris des options ou acquis ferme. Le prix fixé pour les terrains aménagés est de l'ordre de 10 à 12 FF. le m<sup>2</sup>.

La présence du rail et de la route permet d'assumer le transport des marchandises destinées au port ou débarquées à celui-ci.

L'exploitation du port sera confiée à la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort. Bien qu'une cogestion franco-suisse soit inconciliable avec le principe de souveraineté nationale, la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort n'émet pas d'objection à ce que les usagers suisses soient représentés au conseil d'administration du port afin d'assurer la sauvegarde de leurs intérêts.

Tels sont les principaux renseignements fournis par le prospectus sur le futur port de Bourogne. Il sera intéressant de prendre connaissance, le mois prochain, des réponses données par les milieux économiques de notre pays au questionnaire de l'ADIJ et de la Chambre de commerce Jura-Bienne, questionnaire portant, rappelons-le, sur les possibilités d'utilisation des installations portuaires de Bourogne comme point de transit pour les importations et exportations suisses.

### ORGANES DE L'ADIJ

Président : R. Steiner, Delémont ; vice-président : W. Sunier, Courtelary ;  
secrétaire : H.-L. Favre, Reconvilier ; caissier : R. Domont, Courtedoux.  
Bulletin : rédaction : Jean Schnetz, Delémont, bureau de l'ADIJ ; administration et publicité : Delémont.

Téléphones : président : (066) 2 15 83 ou 2 13 84 ou 2 25 81 ; vice-président : (039) 4 92 06 ou 4 91 04 ; secrétaire : (032) 91 24 73 ou 91 29 79 ; caissier : (066) 6 23 72 ou 6 17 62.  
Comptes de chèques postaux : caisse générale : 25-2086 ; abonnements du bulletin : 25-10213.

Abonnement annuel : Fr. 10.—. Le numéro : Fr. 1.20.

Les reproductions de textes ne sont autorisées qu'avec indication de la source.