

<b>Zeitschrift:</b>	Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
<b>Herausgeber:</b>	Association pour la défense des intérêts du Jura
<b>Band:</b>	18 (1947)
<b>Heft:</b>	4
 <b>Artikel:</b>	La route internationale de la Lucelle
<b>Autor:</b>	Peter, Adolphe
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-825600">https://doi.org/10.5169/seals-825600</a>

### 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:** 12.12.2025

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

# 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 :::::

XVIII<sup>e</sup> ANNÉE

N° 4

AVRIL 1947

## SOMMAIRE :

*La route internationale de la Lucelle (A. Peter).*

*Le développement de l'industrie dans la Précôté. — Les spécialistes radiophoniques.*

*Appel à la population jurassienne (Dr Brogle). — La Foire Suisse en 1947.*

*L'horlogerie à la Foire. — Renseignements pour les visiteurs.*

*Liste des exposants.*

## *La route internationale de la Lucelle*

La Lucelle est une rivière qui prend sa source dans la région de Bourrignon-Pleigne, se dirige d'abord vers l'ouest puis vers le nord, pour aboutir à l'étang de Lucelle.

Il se trouvait autrefois, à cet endroit, une abbaye renommée, exploitée par des moines cisterciens, qui construisirent, dans les années 1680, un haut fourneau et une forge près de leur abbaye. Celle-ci sombra dans les remous de la Révolution française.

De ce point, la rivière délimite la frontière entre l'Alsace et la Suisse, sur une longueur de 12 km. 200 environ, puis pénètre de nouveau en Suisse, traverse l'enclave soleuroise de Petit-Lucelle pour se déverser ensuite dans la Birse au sud-ouest de Laufon.

Si vous jetez un coup d'œil sur la carte, vous constaterez que pour atteindre la vallée de Laufon depuis l'Ajoie, suivre la vallée de la Lucelle constitue le chemin le plus direct. La distance entre Laufon et Porrentruy, en remontant la vallée de la Lucelle est de 37 km., alors que le trajet de Laufon à Porrentruy, en passant par Delémont est de 45 km., d'où un raccourci de 8 km. en suivant la vallée de la Lucelle, sans compter que le col de Scholis est à l'altitude de 655 m., et celui des Rangiers à 856 m., soit une différence de 200 m. Ce dernier col est donc plus difficile à passer en hiver que le premier.

La vallée de la Lucelle n'est pas très encaissée, vu que les collines qui la délimitent atteignent au maximum 700 m. Elle est cependant pittoresque et offre certains charmes par la solitude, et son aspect sauvage.

La création d'une voie de communication en remontant la vallée de la Lucelle pour relier Bâle et la vallée de Laufon à l'Ajoie pouvait rendre de grands services. Les Princes-Evêques de Bâle l'ont bien compris et ils firent construire une route, pour avoir une liaison directe entre Porrentruy et Bâle, tout en utilisant, sur le plus grand parcours, le territoire de l'Evêché.

Il était cependant nécessaire d'emprunter avec le tracé de la route, la rive gauche de la rivière qui se trouve en territoire alsacien. C'est ainsi qu'entre le col de Scholis et Petit-Lucelle, la route emprunte le territoire alsacien entre Grand-Lucelle-Moulin-Neuf-Klösterli, sur une longueur de 12 km. Dans la région de Saint-Pierre cependant, soit entre km. 4.7 et 5.2, la route utilise le territoire suisse sur une longueur de 500 m.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, Porrentruy avait son courrier direct pour Bâle. Celui-ci passait par la vallée de la Lucelle.

Autrefois, alors que les chemins de fer n'existaient pas, la route de la Lucelle était très fréquentée pour le transport des marchandises entre Bâle et Porrentruy. Il régnait dans la vallée de la Lucelle une certaine activité industrielle : on y voyait d'importantes scieries, la fabrication du charbon y était prospère. Il existait même à Grand-Lucelle un haut-fourneau qu'alimentait le minerai de la vallée de Delémont et une fabrique de fourneaux dont on voit encore des modèles dans d'anciennes maisons. Ces fourneaux avaient acquis une réputation au delà de nos frontières. Malheureusement la construction des chemins de fer (1877) diminua considérablement l'importance du roulage sur cette route.

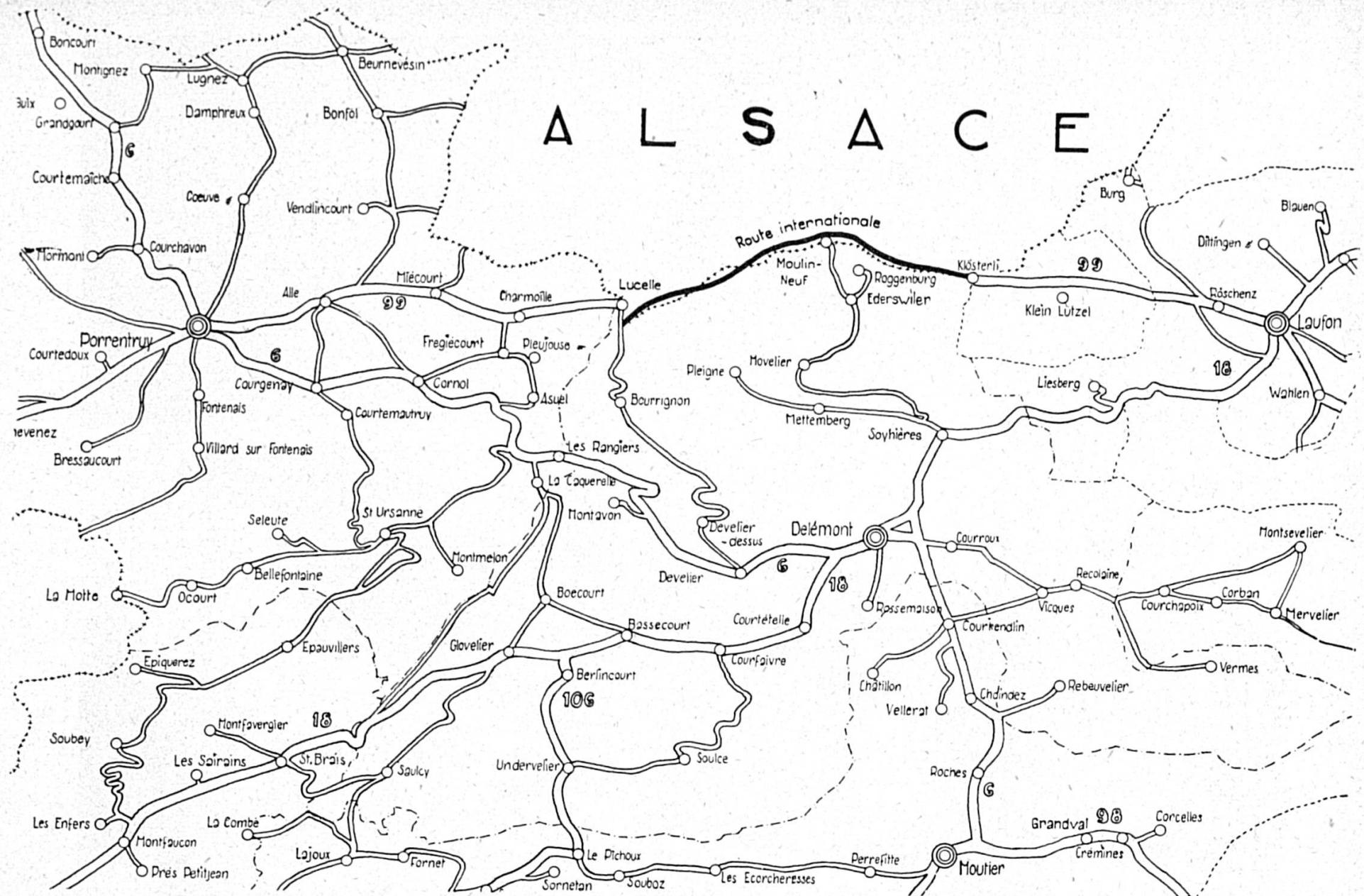
Bientôt ce fut la fermeture des usines de la Lucelle (1882/84) et puis peu à peu la route et la vallée de la Lucelle furent pour ainsi dire abandonnées à leur sort. Cependant en 1895, un comité d'initiative dont le siège était à Bâle se constituait pour demander au Conseil fédéral la concession d'un chemin de fer reliant Bâle à Porrentruy, par la vallée de la Lucelle. La concession fut octroyée, mais il n'y fut jamais donné suite.

Vers 1900, un projet de reconstruction de la route était à l'étude. Une députation composée de Jurassiens et de Soleurois prit l'initiative de faire les démarches auprès de la Confédération en vue d'obtenir une subvention pour le réaménagement de cette route. Cette subvention fut d'abord refusée, mais grâce à l'intervention de M. le conseiller national Choquard, elle fut ensuite accordée. De son côté, à la suite de démarches de notabilités alsaciennes, le Reichstag accordait à la Suisse une subvention de fr. 24.000.— sur une dépense devisée à cette époque à fr. 120.000.—

Des années s'écoulèrent et de part et d'autre on employa ailleurs les crédits destinés à la route de la Lucelle. Quand survint la grande guerre de 1914-18, tous les droits de circulation et de transport furent suspendus.

La guerre terminée et l'Alsace étant redevenue française, les populations frontalières suisses des cantons de Berne et de Soleure demandèrent à leurs gouvernements respectifs la réouverture de la route de la Lucelle au trafic de transit. Faisant suite à cette demande, les gouvernements de Berne et de Soleure adressèrent au Département politique fédéral, en date du 9 novembre 1920, une lettre ayant la teneur suivante :

« Sous le règne du Prince-Evêque de Bâle, une voie de communication fut créée, devant relier directement Porrentruy à Bâle par la



La route internationale de la Lucelle

vallée de la Lucelle. Pour la partie de route utilisant le territoire alsacien, le roi de France accorda par la convention du 15 août 1782, signée à Porrentruy, aux ressortissants de l'Evêché de Bâle, le droit de libre transit avec exemption de tous droits de péage sur la route de la Lucelle. Le traité de Vienne en 1815, l'Evêché de Bâle étant annexé à la Suisse, confirma ses droits à la Suisse, comme aussi le Procès-verbal de délimitation du 12 juillet 1826. Ces droits furent reconnus à la Suisse même dans la période où l'Alsace fut annexée à l'Empire allemand. »

A la suite de ces démarches, par une note du 25 décembre 1922, la France confirmait les droits de la Suisse sur la route internationale. Mais par contre, elle demandait une participation de la Suisse à la reconstruction de la route ainsi qu'à son entretien. Cette participation était fixée à 50 % des frais de reconstruction et d'entretien.

Cette condition étant acceptée par la Suisse, le service des ponts et chaussées du département du Haut-Rhin dressa les plans et devis pour la réfection de la route de la Lucelle. Après de nombreux pourparlers entre les services intéressés des ponts et chaussées des deux pays, le coût des travaux fut arrêté à fr. fr. 600,000.— (100.— fr. fr. = 25 fr. s.). La part de la Suisse était donc de fr. fr. 300,000.— ou fr. s. 75,000.—.

Par décision du Conseil fédéral du 12 avril 1926, le projet présenté par les cantons de Berne et de Soleure était approuvé et une subvention fédérale de 20 %, maximum fr. s. 15,000.— était allouée aux deux cantons intéressés. Par la même occasion, le Département politique était chargé d'informer le Gouvernement français :

a) que, conformément à sa note du 25 décembre 1922, la Suisse est disposée à assumer la moitié des frais nécessités pour la remise en état de la route internationale de Grand-Lucelle à Klösterli.

b) que le Conseil fédéral a approuvé le projet établi le 11 juin 1925 à cet effet par l'ingénieur de l'arrondissement de Mulhouse-ouest (service vicinal du Département du Haut-Rhin), d'entente avec l'Ingénieur en chef du V<sup>e</sup> arrondissement du canton de Berne et qu'il a admis le devis arrêté à fr. fr. 600,000.— (francs français 100.— = fr. s. 25.—).

c) que le Conseil fédéral serait par conséquent fort reconnaissant si le Gouvernement français voulait bien mettre au concours l'exécution des travaux de façon que la remise en état de la route soit terminée à fin 1927 au plus tard. Le Conseil fédéral admet qu'étant donné la participation de la Suisse aux frais d'établissement, les entrepreneurs suisses pourront concourir aux mêmes conditions que les entrepreneurs français et que l'exécution des travaux sera surveillée d'un commun accord par le service vicinal du Département du Haut-Rhin et l'Ingénieur en chef du V<sup>e</sup> arrondissement du canton de Berne.



Cliché ADIJ No 243

Route internationale de la Lucelle : pont près de Saint-Pierre

*d)* que la part des frais incomptant à la Suisse serait versée par le gouvernement bernois au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

*e)* qu'en ce qui concerne l'entretien, la Suisse est également disposée à supporter la moitié des frais, lesquels ont été fixés par le service vicinal du Haut-Rhin et l'Ingénieur en chef du Ve arrondissement du canton de Berne à fr. fr. 13,500.— (fr. fr. 100.— = fr. s. 25.—). La part incomptant à la Suisse serait donc de 6750.— francs français.

De son côté le Conseil d'Etat bernois, par décision du 23 avril 1926, garantissait sa contribution aux travaux, fixée à 50,000.— francs. Le canton de Soleure en fit de même par décision du Conseil d'Etat du 14 mai 1926. Sa quote-part était fixée à fr. 20,000.—, y compris les subventions de particuliers.

Les communes bernoises intéressées à la construction de la route de la Lucelle prenaient également à charge une somme de fr. 10,000.—.

Une séance fut tenue à Moulin-Neuf, ayant pour objet la répartition des dépenses postérieures à la construction de la route. En voici le procès-verbal :

*Route Grand-Lucelle — Klösterlé : Procès-verbal de la séance tenue à Moulin-Neuf le 4 novembre 1926.*

Sont présents :

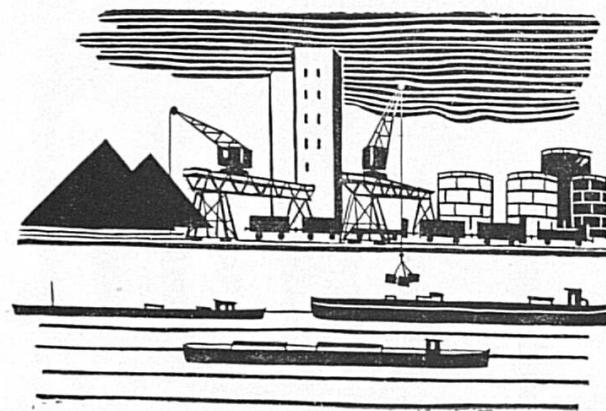
pour la Suisse : MM. Trechsel, Ingénieur en chef du canton de Berne ; Peter, Ingénieur d'arrondissement, à Delémont ; Sesseli, Ingénieur cantonal à Soleure ; pour la France : M. de Viry, Ingénieur des ponts et chaussées à Mulhouse.

L'objet de la réunion a été la discussion de la répartition des dépenses postérieures à la construction de la route de la Lucelle, notamment des dépenses relatives à l'entretien courant et aux travaux complémentaires et extraordinaires dont la nécessité pourrait apparaître dans la suite.

Après discussion, les soussignés proposent, d'un commun accord à leurs administrations respectives comme complément aux arrangements antérieurs les principes de solution suivants établis sur la base d'une répartition égale des dépenses entre les deux pays :

*a) Dépenses courantes d'entretien* — Il est reconnu comme souhaitable de fixer à une somme forfaitaire la contribution annuelle de la Suisse aux dites dépenses. Toutefois, comme les conditions d'entretien ultérieur sont actuellement difficiles à préciser, il y aurait lieu de fixer cette somme d'après les observations qui seront faites sur l'intensité et le genre de circulation pendant les trois années qui suivront l'ouverture de la route à la circulation. Durant cette période d'essai, les dépenses réelles seront réparties également entre les deux pays.

*b) Dépenses pour travaux complémentaires ou extraordinaires.* — Si la nécessité de certains travaux vient à être reconnue d'un commun accord par les services intéressés, les travaux pourront être exécutés



## **Importation - Exportation**

L'organisation des paiements  
est fort complexe

Nous sommes en mesure de vous  
conseiller utilement



## **BANQUE POPULAIRE SUISSE**

**MOUTIER**

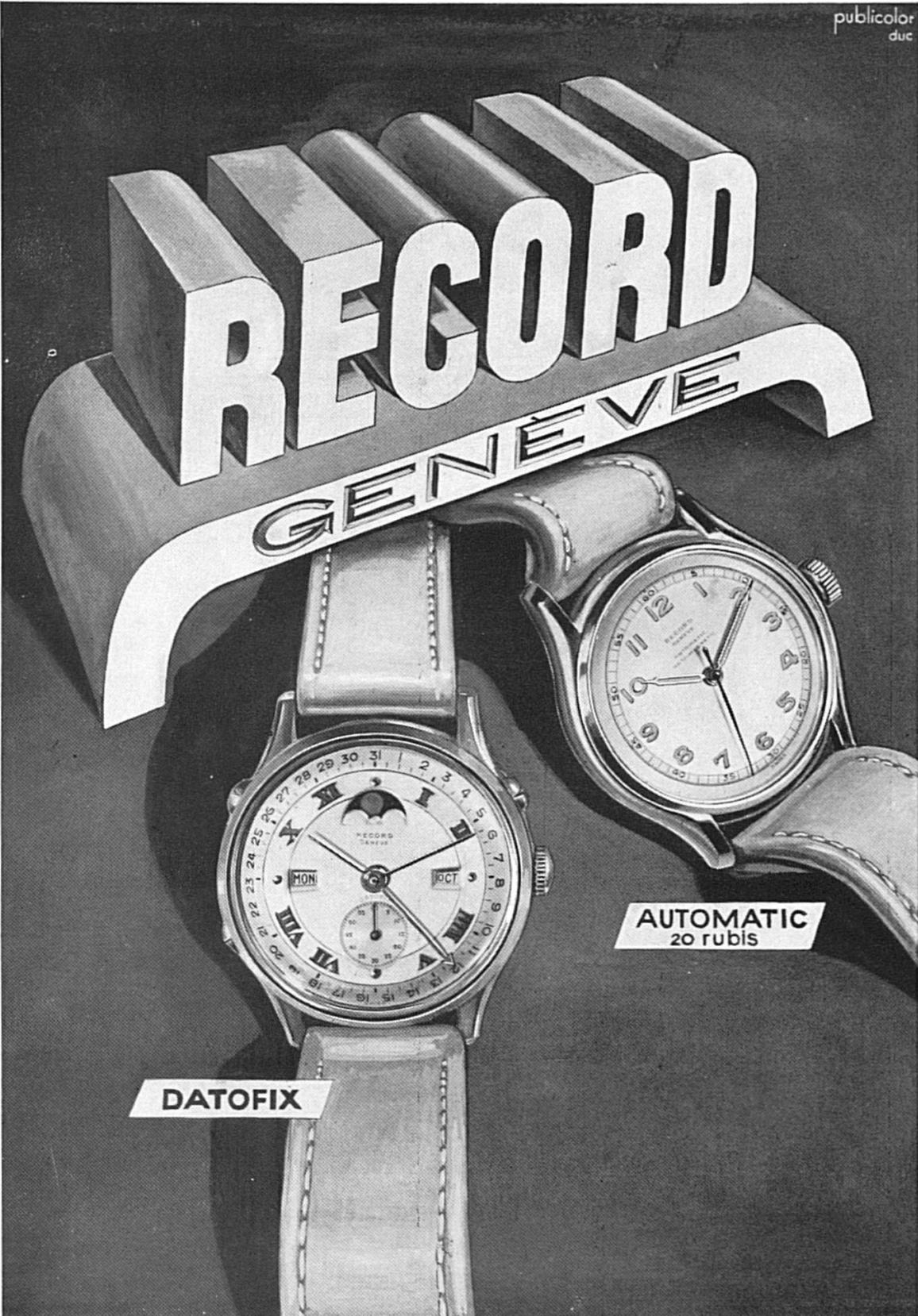
Delémont Porrentruy

**SAINT-IMIER**

**TRAMELAN**

Saignelégier Tavannes

publicolor  
duc



par la France et sous sa responsabilité sur le vu de l'approbation commune des chefs de service. Les dépenses réelles afférant à ces travaux seront réparties par moitié entre les deux pays.

Dans tout ce qui précède, il est bien entendu que le terme de route de la Lucelle s'applique aux proportions de voies publiques suivantes :

*1er tronçon* : origine, route de Bourrignon à Scholis, près du bureau de douanes suisses ; extrémité : chemin d'intérêt commun N° 21 bis près du pont de Moulin-Neuf.

*2e tronçon* : origine, chemin d'intérêt commun N° 21 bis, km. 19.126 ; extrémité, frontière suisse à Klösterlé.

Moulin-Neuf, le 4 novembre 1926.

M. Peter, Ingénieur en chef  
du Ve arrondissement  
*sig. A. PETER*

M. Sesseli, Ingénieur cantonal  
à Soleure  
*sig.. SESSELI*

Bau-Departement des  
Kantons Solothurn

M. Trechsel, Ingénieur en chef  
du canton de Berne  
*sig. F. TRECHSEL*

M. de Viry, Ingénieur des  
ponts et chaussées de Mulhouse  
*sig. de VIRY*

Direction des travaux publics  
du canton de Berne  
*sig BÖSIGER*

La part de la Suisse étant assurée, les services des ponts et chaussées du Haut-Rhin mirent les travaux en adjudication publique.

Voici les données techniques du tracé :

La route part de Grand-Lucelle, suit la rive gauche de la rivière, passe à un moment donné sur territoire suisse à l'aide de deux ponts, pour continuer ensuite sur territoire alsacien. À Moulin-Neuf elle croise la route Delémont-Soyhières-Altkirch pour atteindre ensuite la frontière suisse à Klösterlé.

La déclivité varie entre 1 et 6%. La largeur de la chaussée était prévue à 3.50 m. avec deux accotements de 0.75 m., soit un couronnement total de 5.00 m. Toutefois, avant la mise en chantier des travaux, la largeur de la chaussée de 3.50 m. fut jugée insuffisante et portée à 4.50 m. Il en résulta une augmentation des dépenses prévues de fr. fr. 450,000.—. Cet accroissement ne provenait pas seulement de l'augmentation de la largeur de la chaussée, mais d'une foule d'autres facteurs, par exemple : les fluctuations du franc français vers la fin de l'année 1926. De la sorte, le devis définitif atteignit fr. fr. 1,050,000.—. Pour cette augmentation de la dépense, la part de la Suisse fut également assurée en tenant compte que le franc français avait passé de fr. fr. 100.— pour fr. s. 25.— à fr. fr. 100.— pour fr. s. 20.—.

Les travaux furent adjugés à l'Entreprise Logel frères de Cernay et exécutés durant les années 1928/1929.

La réception des travaux et l'ouverture officielle de la route eurent lieu le 25 novembre 1929 et le procès-verbal de reconnaiss-

naissance des travaux fut signée à Colmar le 9 avril 1930. Nous en donnons ci-dessous le contenu :

*Route Grand-Lucelle — Klösterlé : Procès-verbal de la séance tenue à Colmar le 9 avril 1930.*

Sont présents :

pour la France : MM. Claudon, Ingénieur en chef du service vicinal du Département du Haut-Rhin ; Ehrmann, Ingénieur principal du service vicinal de l'arrondissement de Mulhouse-Ouest ; pour la Suisse : MM. Trechsel, Ingénieur en chef du canton de Berne ; Peter, Ingénieur en chef d'arrondissement à Delémont ; le Dr Schorer, secrétaire de la Direction des travaux publics du canton de Berne à Berne ; Maillat, Inspecteur des forêts du 16e arrondissement.

La réunion a eu pour objet la reconnaissance des travaux exécutés en 1928/1929 en frais communs pour la réfection de la route internationale de Grand-Lucelle à Klösterlé.

Après discussion, les soussignés décident d'un commun accord de soumettre à leurs gouvernements respectifs aux fins d'approbation, le procès-verbal suivant :

Les ingénieurs français et suisses chargés de la réfection de la route internationale de Grand-Lucelle à Klösterlé, après examen des travaux exécutés, constatent :

1° Les travaux ont été exécutés conformément aux plans et projet modifiés (élargissement du tablier de la route à 4,50 m.)

2° La réfection effectuée concerne la route internationale de Grand-Lucelle à Klösterlé, soit :

*Premier tronçon* : origine, route de Bourrignon à Scholis, près du bureau de douanes suisses ; extrémité, ouest du chemin d'intérêt commun N° 21 bis près du pont du Moulin-Neuf.

*Deuxième tronçon* : origine, chemin d'intérêt commun N° 21 bis km. 19.126 ; extrémité est, frontière suisse à Klösterlé.

Elle n'a donc pas porté sur tous les tronçons de route mentionnés dans le supplément de convention à la convention conclue, le 20 juin 1780, entre le Roi de France et le Prince-Evêque de Bâle concernant les limites de leurs Etats respectifs, établi à Porrentruy le 15 août 1782, et dans le paragraphe relatif à la borne N° 37 du procès-verbal de délimitation entre le canton de Bâle et la France, signé à Bâle le 12 août 1826. D'autre part, pour des raisons techniques, le tracé original de la route a été modifié sur certains points et il emprunte, notamment, le territoire suisse sur 500 m. environ entre la scierie et St-Pierre, ainsi que sur 400 m. entre la frontière et le bureau de douanes suisses sur la route de Charmoille à Bourrignon.

3° Il est convenu que l'ingénieur principal compétent de l'arrondissement de Mulhouse et l'ingénieur en chef du Ve arrondissement du canton de Berne visiteront ensemble la route chaque printemps et chaque automne afin d'assurer la surveillance technique.

4° Les frais d'entretien de la route de Grand-Lucelle à Klösterlé seront supportés par moitié par la France et par moitié par la Suisse,

conformément aux arrangements intervenus le 4 novembre 1926 à Moulin-Neuf.

Colmar, le 9 avril 1930.

M. Peter, Ingénieur en chef  
du Ve arrondissement  
*sig. A. PETER*

M. le Dr Schorer, secrétaire  
de la Direction des travaux  
publics du canton de Berne  
*sig. Dr SCHORER*

M. Claudon, Ingénieur  
en chef du service vicinal  
du département du Haut-Rhin  
*sig. CLAUDON*

Bau-Departement  
des Kantons Solothurn

M. Trechsel, Ingénieur en chef  
du canton de Berne  
*sig. F. TRECHSEL*

M. Maillat, Inspecteur des forêts  
*sig. P. MAILLAT*

M. Ehrmann, Ingénieur  
principal du service vicinal de  
l'arrondissement de Mulhouse  
*sig. EHRMANN*

Approuvé, Berne, le 14 août 1930.  
Direction des travaux publics  
du canton de Berne  
*sig. BÖSIGER*

La Suisse ratifia ce procès-verbal par décision du Conseil fédéral du 9 mai 1930 et la France également. Voici la copie de la lettre adressée par le Ministère des Affaires étrangères à la Légation de Suisse à Paris en date du 18 septembre 1930 :

*Ministère des Affaires Etrangères  
Direction Politique*

Paris, le 18 septembre 1930.

A la date du 24 mai dernier, la Légation de Suisse a bien voulu indiquer au Ministère des Affaires Etrangères de la République que le Conseil fédéral avait approuvé le procès-verbal de reconnaissance des travaux de réfection de la route internationale de Grand-Lucelle à Klösterlé effectués à frais communs par la France et la Suisse en 1928/1929. La Légation a exprimé en même temps le désir de savoir si le Gouvernement français approuvait également ce procès-verbal.

Le Ministère des Affaires Etrangères à l'honneur de faire savoir à la Légation de Suisse que le Gouvernement de la République a ratifié le procès-verbal dressé à Colmar le 9 avril 1930.

Il ressort du document dont il s'agit que, pour tenir compte des nécessités de la vie moderne, le tracé original de la partie internationale de la route qui mène à Klösterlé, à Bourrignon et à Charmoille, en remontant la rive gauche de la Lucelle et qui se trouvait jusqu'à présent entièrement en territoire français, a dû être dévié en territoire suisse, dans la région de St-Pierre sur une longueur d'environ 500 mètres. D'autre part, la route internationale en vertu de l'accord conclu le 15 août 1782 entre le Roi de France et le Prince-Evêque de Bâle, ainsi que du procès-verbal de délimitation entre le canton de Bâle et la France, signé à Bâle le 12 août 1826, s'arrêtait précédemment à la frontière franco-suisse de Grand-Lucelle. Pour les mêmes raisons tech-

niques, les travaux réalisés en commun en 1928/1929 ont dû être étendus en territoire suisse à la portion de la route Grand-Lucelle et la bifurcation du chemin de Bourrignon à Scholis, c'est-à-dire sur environ 400 mètres.

Il en découle que la portion de route allant de Scholis à Bourrignon jusqu'au bureau de douane de Grand-Lucelle ainsi que la section de la route de Lucelle située en territoire suisse, tant entre le bureau de douane de Grand-Lucelle que dans la déviation de St-Pierre devraient être routes visées par l'accord du 15 août précité.

Le Ministère des Affaires Etrangères serait reconnaissant à la Légation de vouloir bien lui faire savoir si le Gouvernement fédéral serait prêt à prendre des dispositions à cet effet. Dans l'affirmative, le Gouvernement de la République s'engagerait de son côté à placer sous le même régime les deux raccordements de la déviation de Saint-Pierre à l'ancien tracé et qui se trouvent en territoire français.

Il apparaît d'ailleurs que, pour remplir pleinement leur mission locale de police générale, les gendarmes, les douaniers et les agents assermentés du service vicinal français devraient pouvoir circuler librement sur les portions de route suisse dont l'internationalisation est ainsi envisagée. Le Gouvernement français accueillerait donc avec satisfaction les mesures que le Gouvernement suisse jugerait devoir prendre dans ce sens. Le Gouvernement de la République serait prêt pour sa part à autoriser les gendarmes, les douaniers et les agents assermentés du service vicinal suisse à emprunter le territoire français pour exercer leur mandat sur le territoire suisse de la déviation de St-Pierre.

La France demandait donc dans cette lettre à ce que les tronçons de route Scholis-bureau des douanes de Bourrignon et la déviation de Saint-Pierre sur territoire suisse soient internationalisés. C'est-à-dire soient au même régime que les routes visées par le supplément de convention du 15 août 1782.

La Suisse acquiesça à cette demande par décision du Conseil fédéral du 28 novembre 1930.

Les premiers pourparlers pour l'ouverture de la route internationale de la Lucelle au trafic de transit avaient été entrepris en novembre 1920. Il a fallu donc 10 ans pour arriver à chef. Dès le début, cette route fut assez fréquentée surtout par les transports lourds qui évitent le col des Rangiers, en hiver,

Survint le conflit mondial de 1939-1945 et dès le début des hostilités cette route fut fermée à toute circulation. Dans la nuit du 14 au 15 juin 1940, de formidables explosions furent perçues à notre frontière nord : c'étaient 5 ponts situés sur la Lucelle qui sautaient, dont les deux de la déviation de route internationale de Saint-Pierre. Dès leur arrivée, les Allemands construisirent des ponts provisoires en bois.

En 1946, le Service des ponts et chaussées du Haut-Rhin, d'entente avec les représentants de la Direction des travaux publics du canton de Berne, procéda à la reconstruction des ponts de la déviation de Saint-Pierre. Les anciens ponts avaient une largeur de 6 m., tandis que les nouveaux ont une largeur de 9 m., soit 6 m. de chaussée et deux trottoirs de 1.50 m. L'ouverture obli-



HAEFFELI & CO

S.A. **SILVANA** A.G.  
TRAMELAN

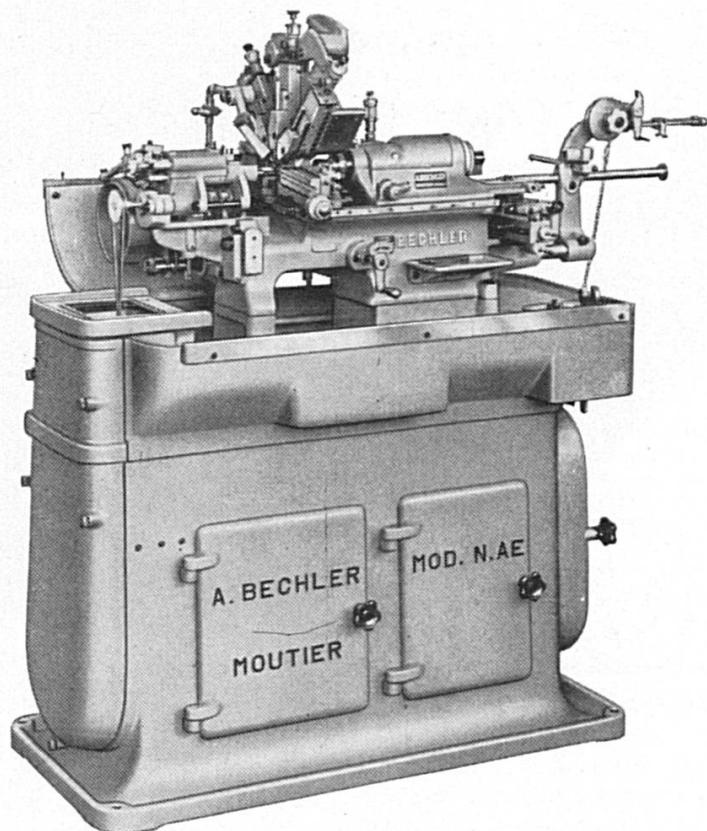
*La montre du connaisseur*

# ANDRÉ BECHLER

## FABRIQUE DE MACHINES

**MOUTIER**  
**(SUISSE)**

TÉLÉPHONE 9 40 04



### Isomatic

*Le tour automatique au millième de millimètre*

**STAND DE LA FOIRE DE BALE NO 1652 - HALLE VI**

que dans l'axe de la route des deux ponts est de 7 m. Les projets furent élaborés et la surveillance des travaux effectuée par M. Jos. Comment, ingénieur à Moutier.

Les travaux ont atteint la somme de 2 millions de francs français.

Une fois aménagée sur tout son parcours, soit de Laufon à Charmoille, avec une chaussée de 6 m., la route de la Lucelle est appelée à rendre de grands services, tant au point de vue trafic marchandises qu'au point de vue tourisme automobile. La route de la Lucelle est le trait d'union entre l'Ajoie et la vallée inférieure de la Birse.

ADOLPHE PETER  
Ingénieur en chef du Ve arrondissement

---

## **Le développement de l'industrie dans la Prévôté**

Depuis un demi-siècle à peu près, le village de Moutier a subi une transformation rapide et profonde. Anciennement résidence du Prévôt et des Chanoines du Chapitre placé sous la suzeraineté des Princes-Evêques de Bâle, ce petit bourg, primitivement agricole, est devenu en quelques décades un centre industriel prospère.

Plusieurs circonstances concomitantes ont favorisé le développement de cette cité. L'une d'elles en particulier, la rudesse du climat, a joué un rôle, sinon décisif, du moins très important. En effet, bien que le sol soit cultivable, l'agriculture y est difficile en raison des longs hivers interrompant pendant plusieurs mois les travaux des champs. Les longues veillées de cette saison donnaient aux habitants d'alors des heures de loisir qu'ils surent mettre à profit en s'instruisant par la lecture ou par des travaux soignés de bricolage.

Quand apparut l'industrie horlogère, les manufactures trouvèrent dans cette région, premièrement une population intelligente, désireuse d'augmenter ses maigres revenus par une occupation lucrative ; secondement une main-d'œuvre disponible, bon marché. De nombreux paysans jurassiens, sans abandonner complètement la culture de la terre, préférèrent travailler à une partie d'horlogerie et réduisirent l'importance de leur entreprise agricole.

L'esprit inventif et l'aptitude au travail minutieux se développèrent parallèlement avec l'horlogerie. La renommée de la qualité de la montre suisse s'affirmant progressivement, les commandes devinrent toujours plus importantes. En conséquence, il fallut travailler plus vite pour gagner du temps et augmenter la production. C'est alors que, d'une part, le travail à domicile s'implanta peu à peu — l'horlogerie s'y adaptant très facilement