

**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:** 21 (1950)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Les autostrades  
**Autor:** Fell, René  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-825425>

### **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:** 08.02.2026

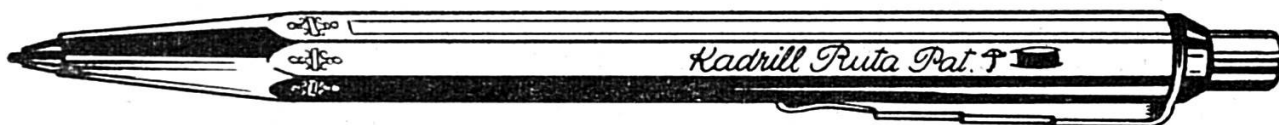
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## 2. Le porte-mine „Kadrill“

La fabrique Charles Bergonzo, à Moutier, créée en 1924 pour la production de pignons et roues s'est développée jusqu'en 1945 en restant dans le cadre de cette industrie spécialisée.

A cette époque, M. Ch. Bergonzo n'a pas craint de s'attaquer au difficile problème de la fabrication d'un « porte-mines automatique à 4 couleurs ». Problème difficile parce qu'il ne s'agissait pas de simplement imiter les modèles existants, mais de faire mieux pour pouvoir prétendre s'imposer et trouver sa place dans une branche de la production dominée par une industrie étrangère très expérimentée.

Des années d'efforts patients en recherches et essais ont abouti à la création d'un porte-mines à 4 couleurs et *règlage automatique de la sortie de la mine*.



Cet élément nouveau place d'emblée ce porte-mines en tête pour la présentation à la clientèle.

Portant la marque « Kadrill », cet élégant porte-mines est distribué par une société créée à cet effet sous la raison sociale :

*Kadrill, Société anonyme, à Moutier*

Une fois de plus, un fabricant jurassien vient de confirmer la vitalité de l'esprit d'entreprise de notre région.

## Les autostrades

Nous extrayons d'une étude de M. René Fell, directeur de la Société de développement de Bienne, les lignes suivantes, consacrées aux problèmes routiers :

Les autostrades allemandes et italiennes sont — ne l'oublions pas — des routes stratégiques. En les construisant, on a fait fi des considérations financières, économiques et esthétiques. Comme on l'a dit, les autostrades traversent la campagne en étrangères. La plupart des automobilistes qui les ont utilisées en ont gardé un souvenir de monotonie qui va jusqu'à une lassitude extrême. Les Allemands ont construit, le long des leurs, des haltes où l'automobiliste, menacé par le sommeil, peut se reposer.

Certes, on fait de la vitesse sur les autostrades. Cent vingt kilomètres à l'heure n'ont rien d'exagéré. Un moins de quarante ans me disait sans ambage :

— La route doit éviter les villages et les villes. Quand je vais à Genève, je me rends à Genève et je me moque du pittoresque. Toutes les villes qui se trouvent sur mon passage sont pour moi des obstacles et non des attractions. Nos routes doivent s'adapter au 120 à l'heure.

Evidemment ! New-York est pour moi un obstacle si je vais à San-Francisco !

Les automobilistes qui ont passé la quarantaine parlent un peu autrement. Ils reconnaissent qu'après avoir pratiqué une grande vitesse pendant des heures, ils ont les nerfs tendus au point qu'ils ne trouvent pas leur sommeil le soir. Les médecins disent, d'autre part, que si la machine automobile peut parvenir à un degré de perfection technique très haut, l'homme qui la conduit demeurera éternellement sujet à l'erreur, à la faiblesse, à l'inattention et, par conséquent, exposé à l'accident.

Les hommes d'affaires d'âge mûr et réfléchis sont, en général, d'avis qu'une bonne route, de largeur normale, qui épouse les sinuosités du paysage et qui est coupée, ici et là, par le passage d'une localité, est plus délassante que l'autostrade. Elle oblige à une certaine concentration d'esprit qui n'est pas sans distraire des préoccupations professionnelles.

Lorsque l'automobile est née, les sociologues ont souligné qu'elle rendait à la vie un peu du charme d'autrefois. En effet, l'automobiliste, en suivant la piste traditionnelle, passe devant le paysage et devant les maisons, au cœur même des localités. Il voit le beau côté des choses, telles qu'elles ont été conçues il y a des siècles. Une connaissance qui vient d'entreprendre un long voyage en autocar me rappelait l'agrément de ce véhicule qui pénètre dans les villes par la voie séculaire et qui traverse les rues animées.

Les chemins de fer nous offrent, d'ailleurs, un brillant exemple à ne pas imiter. Les voies ferrées, il faut le dire, avaient pour but, au début, le transport des marchandises avant tout. Elles ont été construites sans souci d'art. On n'a vu que le côté utilitaire et, souvent, on a littéralement massacré le paysage sans s'occuper des lois naturelles de la vie. On a tourné le dos aux maisons. Il a fallu que l'auto vienne concurrencer le train pour qu'on s'en aperçoive et qu'on réagisse. Les grandes lignes modernes tiennent compte, aujourd'hui, de plus en plus, du point de vue esthétique et touristique. Allons-nous, dès lors, commettre avec les routes suisses les fautes des premiers constructeurs du rail ?

Les Américains ont peu d'autostrades véritables. Les express-highways sont peu développés. Aux abords des grandes villes, on trouve des promenades destinées aux automobilistes. Ces routes sont conçues par des artistes qui ont le souci de mettre en valeur les beautés naturelles. « Embellissez les côtés de la route », tel est le slogan qu'on propage depuis quelques années.

Nous voulons admettre que les abords des autostrades se peupleront de maisons et d'arbres — faisant perdre, d'ailleurs, à ces routes beaucoup de leurs avantages ! Les autostrades se marieront avec la nature et se confondront peu à peu avec le paysage. Mais, la ligne droite qui se prolonge demeurera éternellement monotone, comme le sont dans nos villes les rues rectilignes interminables.

Le problème de l'autostrade n'est pas résolu. La route technique ne rend véritablement service qu'aux propriétaires de camions et de transports routiers et, ici et là, à certains jeunes automobilistes très pressés auxquels l'avion conviendrait franchement beaucoup mieux.