

Annexes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **14 (1943)**

Heft 7

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Elle nomme comme délégué de la Municipalité de Moutier, au sein du Comité de l'A.D.I.J., M^e Henri Born, maire de Moutier. Les autres membres du *Comité* sont réélus pour une période de 5 ans.

Sont nommés *vérificateurs des comptes* pour l'exercice 1945, les municipalités de Delémont (ancien) et Granges (nouveau).

3. L'assemblée approuve le *budget* de 1945 :

	Recettes	Dépenses
Subventions	1000.—	500.—
Cotisations	7500.—	250.—
Intérêts	800.—	—.—
Administration et Commissions		5000.—
Bulletin		1000.—
Imprimés		1000.—
Excédent probable		1550.—
	<hr/> 9500.—	<hr/> 9300.—

Le *taux des cotisations* est maintenu sans changement.

4. Le *programme d'activité* aura pour base les points soulevés dans notre mémoire au Gouvernement.

ANNEXES

MÉMOIRE

*adressé à la Direction cantonale de l'Intérieur
à l'intention du Conseil-exécutif du canton de Berne*

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Nous référant aux conversations échangées, nous avons l'honneur de vous soumettre ci-après une liste de questions que l'Association pour la défense des intérêts du Jura désire voir mettre à l'étude et réaliser :

a) **Domaine ferroviaire**

1. *Etablissement de la double voie entre Choindoz et Moutier.* A une question que l'A.D.I.J. lui a posée au mois d'avril dernier, la Direction du 1^{er} arrondissement des C.F.F. a répondu que les plans d'exécution étaient au point et qu'en cas de chômage ensuite de crise dans l'industrie, ce serait sans doute l'un des premiers travaux qui seraient mis en chantier dans notre région. Il n'y a donc plus de démarches à faire *pour le moment* au sujet de cette affaire qui paraît être en bonne voie et qui a occupé les organes de l'Association pendant de nombreuses années.
2. *Etablissement d'autres doubles voies.* — La densité du trafic justifie aussi la pose d'une deuxième voie entre *Aesch et Delémont* et entre *Bienne et Neuveville*. La catastrophe de Daucher a démontré la nécessité de ces travaux

qui ne sauraient être différés pendant de nombreuses années encore. Les C.F.F. se doivent de faire de la grande ligne Bâle-Suisse romande une artère à rendement complet offrant une sécurité entière sous tous les rapports. Cette ligne aura toujours un trafic important et régulier, surtout lorsque les communications ferroviaires seront rétablies avec l'étranger.

3. *Etablissement d'une station de bloc automatique dans le tunnel de Moutier à Granges.* — L'administration des C.F.F. nous a fait remarquer à plusieurs reprises qu'elle rencontrait des difficultés à établir l'horaire des trains à certains moments de la journée du fait de la longue distance séparant les stations de Moutier et de Granges. Une station de bloc automatique améliorerait grandement la situation et parerait aux inconvénients qui se font sentir aujourd'hui, mais qui deviendront encore plus aigus quand les trains internationaux circuleront de nouveau. Aucun effort ne doit être ménagé pour conserver à la grande diagonale bernoise son importance et sa capacité de concurrence.

Cette demande a été présentée à plusieurs reprises déjà avant la guerre. Elle a toujours été écartée pour des raisons financières, la caisse de la compagnie du B.L.S. ne permettant pas cette dépense. Actuellement cet argument ne saurait plus être invoqué, puisque depuis plus de trois ans les recettes de l'entreprise ont augmenté dans une proportion considérable et qu'un assainissement financier a été fait avec l'aide de la Confédération.

Quand on voit l'équipement des autres grands tunnels de la Suisse, Simplon, Gothard, Lötschberg, Hauenstein, tous à double voie et généralement munis de stations de bloc, on est surpris de constater qu'il n'existe aucune installation de signaux dans celui de Moutier à Granges permettant aux trains de se succéder à intervalles plus rapprochés.

4. *Etablissement d'un troisième quai à la gare de Delémont.* — Il y a plusieurs années déjà que cette question est pendante. A un certain moment, il semblait que les C.F.F. l'accueilleraient favorablement, mais les événements de l'année 1939 n'ont pas permis de poursuivre les démarches. Le moment est venu de reprendre celles-ci, dans le cadre de la création de possibilités de travail en cas de chômage. Lors de l'établissement du passage sous-voie comme accès au second quai, les C.F.F. ont d'ailleurs prévu cette extension qui s'avère de plus en plus être une nécessité.
5. *Réorganisation administrative et technique des chemins de fer privés du Jura bernois.* — Les quatre compagnies devraient être mises le plus tôt possible sous une direction unique et former une communauté d'intérêts. L'une ou l'autre d'entre elles se trouvent dans un tel dénuement (voie et matériel roulant) ensuite de leur situation financière précaire que nous n'hésitons pas à dire que faute de leur porter secours, elles arriveront bientôt à la limite inférieure de la sécurité du trafic. Nous savons que les autorités cantonales et fédérales sont saisies du problème, qu'elles s'en occupent, que des études sont en cours, que de nombreux projets ont déjà été examinés, que de grandes difficultés sont à vaincre, que le nombre des voyageurs et le volume des marchandises à transporter ne sont pas considérables, mais, malgré tout, il devient urgent de faire quelque chose. La population des Franches-Montagnes en particulier espère que l'ère des discussions sera bientôt close et qu'elle aura l'heur de prendre connaissance sous peu d'une solution concrète et positive.
6. *Suppression ou abaissement de la majoration de distance sur le parcours de Moutier à Granges, en service des voyageurs.* — Depuis longtemps, des

voix s'élèvent dans le Jura centre et nord pour dire que la surtaxe prélevée sur le parcours en question est trop élevée, qu'elle devrait être abaissée, voire même supprimée complètement, à l'instar de ce qu'ont fait les C.F.F. dès le 1^{er} janvier 1943. On constate avec un peu de peine que dans la fixation des tarifs du Moutier-Granges on n'a pas tenu compte de l'idée de rapprochement des confins du pays avec le chef-lieu et la capitale, idée qui, fort heureusement, est de plus en plus comprise et appliquée par les administrations de transport autant que par les autorités. Voici ce que dit entre autres le Dr W. Fischer dans le Bulletin des C.F.F. de janvier dernier:

« A l'inverse des bases de tarification appliquées par les moyens de transport privés, lesquels s'inspirent de principes exclusivement commerciaux — c'est bien pour cela que les taxes varient suivant la concurrence et les frais inhérents à chaque relation —, la question du coût, dans le système tarifaire des transports publics, cède le pas à d'autres considérations: la possibilité pour la population de supporter les prix de transport et *le souci de la solidarité entre régions* (c'est nous qui soulignons).

» Or, les majorations de distance qui existaient encore dans le service des voyageurs et des bagages, heurtaient précisément, dans les régions intéressées, ce sentiment de la solidarité.....

» A notre avis, ce sera l'une des tâches les plus importantes de la politique ferroviaire suisse, que d'étendre aux autres lignes de chemins de fer importantes du pays, cette idée de solidarité qui est à la base des tarifs des chemins de fer fédéraux. »

La majoration de taxe entre Moutier et Granges est de 100 %. Les C.F.F. n'appliquaient cette mesure que pour le tunnel du Simplon et le tronçon à voie étroite et à crémaillère de Giswil-Meiringen et dans ce dernier cas seulement pour les I^{re} et II^e classes, ainsi que pour les bagages. Sur les autres parcours, la majoration variait entre 20 % et 60 %.

Les arguments qui militent en faveur d'une revision des tarifs sur le Moutier-Granges sont nombreux et pertinents. En voici quelques-uns :

Le tronçon jurassien en question fait partie intégrante de la ligne des Alpes bernoises. Or sur le Lötschberg, les rampes nord et sud, dont le coût d'établissement et d'entretien a été considérable, ont des majorations qui ne dépassent pas le 50 %. Quant au grand tunnel lui-même, la dépense au kilomètre a été beaucoup plus élevée que pour la percée jurassienne. On peut d'ailleurs se demander si là aussi une réadaptation des tarifs en service voyageurs ne se justifierait pas, puisque le supplément exigé est également fort élevé (env. 100 %).

En principe, le B.L.S. ne connaît pas la surtaxe pour train direct. Mais elle est perçue chez nous, sans qu'elle ait été prévue dans l'acte de concession, puisqu'à ce moment-là elle n'existait nulle part.

Si, par exemple, la surtaxe de train direct était supprimée entre Moutier et Longeau, comme c'en est le cas de Thoune à Brigue et Interlaken, elle ne serait plus que de 50 ct. au lieu de 1.— fr. entre Moutier et Berne ou Neuchâtel, en 3^e classe, de 50 ct. de Granges à Bâle, au lieu de 1.— fr., etc. Quoiqu'on en dise, cela a son importance.

Le tunnel de base du Hauenstein a été construit sans que les C.F.F. songent à le charger d'une majoration de distance. Malgré toutes les explications que l'on peut donner, le bon sens populaire ne comprend pas qu'une ligne assurée d'un trafic fort important et régulier ne puisse pas

se passer, ici comme ailleurs, dans le service des voyageurs, d'un supplément de taxe aussi élevé que celui qui est perçu.

Nous croyons d'ailleurs que la diminution des recettes serait en grande partie compensée. Le nombre des voyageurs en provenance de Bâle ou de la Suisse romande augmenterait sensiblement. Beaucoup d'entre eux passent, en effet, par d'autres voies, la différence de prix n'étant pas très grande.

Nous nous permettons de faire remarquer spécialement que cette requête ne porte que sur le service des voyageurs.

7. *Horaires.* — Malgré les temps difficiles actuels et les restrictions qu'ils entraînent, certaines réalisations devraient être entreprises pour améliorer les relations ferroviaires du Jura avec Berne. Il ne nous est pas possible d'atteindre actuellement la capitale avant 8 h. 48. Depuis de nombreuses années, nous demandons avec la ville de Bienne de pouvoir arriver à Berne entre 7 h. 30 et 8 h. du matin. Les C.F.F. font la sourde oreille, sans pouvoir contester pour autant le bien-fondé de cette revendication.

Les correspondances du milieu de la journée en direction du chef-lieu ne donnent pas non plus satisfaction. Il faut subir de trop longs arrêts le long du chemin. Les trains légers 210 et 215 Bâle-Lausanne-Bâle devraient être réintroduits, avec arrêts à Moutier et à Granges. Le retour, le soir, est aussi trop long. Il serait relativement facile d'accorder à Bienne les directs 141 et 225. Rappelons qu'avant la guerre il existait un train direct qui permettait de quitter Berne à 22 h. 50.

Les correspondances de la Neuveville vers le chef-lieu sont également fort précaires. Comment s'étonner dès lors de l'attrance de beaucoup de Jurassiens vers d'autres centres ?

Sur la ligne de Sonceboz à Delémont, les trains d'abonnés du milieu de la journée devraient être réadaptés aux besoins actuels.

Nous ne pouvons entrer ici dans les détails, mais il nous a paru intéressant de montrer, par quelques exemples, que des problèmes importants attendent leur solution dans le domaine des horaires.

b) **Domaine routier**

C'est avec satisfaction que la nouvelle nous est parvenue que le plan Zipfel prévoit l'aménagement et l'élargissement de la route n° 6 qui traverse le canton de Boncourt à Meiringen et que les études pour ces travaux sont en cours. Mais d'autres artères méritent d'être améliorées pour devenir des routes de grand trafic. Nous pensons à celle de Delémont à Aesch, de Sonceboz à La Chaux-de-Fonds, de Moutier à St-Joseph.

D'autre part, plusieurs autres routes importantes du Jura devraient être corrigées, élargies et goudronnées. La traversée des localités est ici et là fort peu commode.

Nous reconnaissons tout ce qui a été fait avant la guerre dans le domaine routier et nous rendons hommage aux efforts de la Direction cantonale des travaux publics et aux ingénieurs d'arrondissement.

Après la guerre, la vie normale reprendra ses droits. Nous arriverons sans doute aussi chez nous aux chaussées bétonnées ou pavées, aux pistes cyclables, aux trottoirs pour piétons.

Nous aimerions insister dès aujourd'hui sur la suppression des passages à niveau dont le nombre est encore appréciable. Ceux de Reuchenette, de Bévillard, de Soyhières, de Courgenay, de Grandgourt ceux du Vallon de

St-Imier et de la Vallée de Delémont devront nécessairement retenir l'attention dès le retour de circonstances favorables.

L'occasion nous en étant donnée, nous nous permettons de rappeler aussi la correction de la route Les Malettes-St-Ursanne.

Le projet d'un tunnel routier sous Les Rangiers, dressé par l'ingénieur Watt, il y a plus d'un siècle, a été évoqué dans une de nos séances de Comité et par la presse. On parle d'y faire passer le chemin de fer. L'exécution d'un travail pareil n'aurait de sens que si les avantages réalisés compensaient les sacrifices consentis. A première vue, il semble que ce n'en soit pas le cas, mais les conditions peuvent changer. Selon la direction que prendront les courants de trafic après la guerre, selon le développement de la circulation automobile, nous reviendrons sur la question, comme aussi sur celle concernant d'autres tunnels routiers destinés à faciliter la traversée du Jura (Montoz, etc.).

En ce qui concerne le tunnel des Rangiers, nous pensons qu'il faudrait mettre la question à l'étude dès maintenant.

c) **Domaine scolaire**

Dans une requête adressée le 7 juillet 1939 à la Direction de l'instruction publique, nous demandions que, par une revision partielle de la loi sur l'instruction primaire du 6 mai 1894, la scolarité obligatoire de 9 années soit introduite d'une manière générale dans notre canton. Nous reçûmes une réponse courtoise, mais plus ou moins négative. De divers côtés, on suggère que cette question soit reprise et ne soit plus délaissée avant qu'elle ait trouvé une solution positive.

De nombreuses communes du Jura nord ont encore la scolarité de 8 ans. En maints endroits, on a même l'habitude de ne plus aller en classe après le mois de février de la 8^e année d'école. La tendance générale actuelle est de prolonger, avec beaucoup de bonnes raisons, la durée de la scolarité. Ces raisons sont connues. Nous ne nous y arrêtons donc pas, mais comme elles sont généralement admises, nous sommes enclins à croire que vous accueillerez notre suggestion avec faveur.

d) **Protection de la nature et des sites**

Nous nous réjouissons d'avoir l'appui complet de l'Etat dans ce domaine. La mise sous protection de l'Etang de la Gruyère a été accueillie avec une vive satisfaction dans le Jura tout entier et nous tenons à en remercier bien sincèrement le Gouvernement.

Nous nous efforçons depuis longtemps, non seulement d'assurer l'intégrité des beautés naturelles et des vestiges préhistoriques, mais nous cherchons également à conserver les témoins du passé édifiés par nos aïeux. St-Ursanne, la tour de la collégiale de St-Imier, la source de Grandfontaine, les ruines du Château de Soyhières, la chapelle du Château de Raymontpierre et d'autres objets de plus minime importance ont tour à tour sollicité notre attention et notre appui. Le travail de nos commissions spéciales (Protection de la nature et « Heimatschutz ») a donné des résultats intéressants, mais il reste beaucoup à faire pour conserver à notre région son aspect caractéristique, pour corriger, dans une faible mesure, les erreurs architecturales commises et surtout pour essayer d'empêcher qu'il s'en commette de nouvelles. Il faut apprendre au public à apprécier davantage l'harmonie des formes et des couleurs. On est

choqué quand on voit la laideur et la banalité de certaines constructions et le bariolage de certaines maisons.

Comme par le passé, nous comptons sur l'appui bienveillant et efficace des autorités cantonales pour soutenir nos efforts.

e) Questions économiques diverses

1. De divers milieux industriels, on nous signale que la législation fiscale présente une lacune en ce sens que les créances douteuses doivent figurer dans les déclarations d'impôt à leur valeur nominale entière et qu'il n'est pas possible, subséquemment, de modifier quoi que ce soit en cas de liquidation à perte. La loi fiscale bernoise ne connaît point d'amortissement sur créances. Ainsi, un industriel qui possède, par les temps critiques que nous traversons, une créance sur l'étranger, créance douteuse dont il risque fort de ne recouvrer qu'une partie, est tenu, d'après les dispositions légales, de faire figurer dans son compte de profits et pertes cette créance pour sa valeur intégrale.

Il en résulte que pour déterminer le bénéfice réalisé par l'entreprise on tient compte de la créance totale alors que celle-ci vaut en réalité moins.

Si la créance n'est pas recouvrée, il en résulte alors que le contribuable industriel est tenu de payer des impôts sur un montant qu'il ne touchera pas.

La plupart des cantons connaissent dans leur régime fiscal un ducroire sur créances. Il en est de même de la législation fiscale fédérale.

Le Gouvernement bernois a déjà apporté des allègements très importants pour l'industrie en ce sens que les machines acquises au cours de ces dernières années, à des prix très élevés, peuvent figurer au bilan pour leur valeur réelle d'avant-guerre ; de même les stocks peuvent être portés à leur valeur réelle en temps normal.

Nous croyons savoir que la nouvelle loi d'impôt en préparation prévoit le ducroire sur créances. Mais quand viendra cette nouvelle loi ?

Il nous paraît, dans ces conditions, qu'il serait opportun, dans l'intérêt d'une situation saine des bilans de nos entreprises industrielles, que le Gouvernement et la Direction cantonale des finances en particulier cherchent à arriver dès maintenant à la solution préconisée ci-dessus. L'industrie aura besoin d'offrir une bonne surface de résistance quand surviendront les difficultés de l'après-guerre.

2. Pour peupler les montagnes jurassiennes, les princes-évêques prirent autrefois des mesures spéciales. Ils accordèrent des franchises et des privilèges aux habitants des Franches-Montagnes et ils accueillirent les anabaptistes chassés de l'Emmenthal. C'est en grande partie grâce à ces concessions que les régions élevées du Jura furent rendues habitables. Plus tard, l'horlogerie, avec le travail à domicile, est venue au secours de la population franc-montagnarde et quelques localités ont pu atteindre un certain développement. Aujourd'hui, la contrée va lentement vers le déclin, c'est-à-dire vers la ruine. Notre époque égalitaire a supprimé les franchises. L'isolement (malgré trois chemins de fer et une ligne d'autobus !), la rudesse du climat, la pauvreté de la terre, les entraves mises au travail à domicile par une législation certes bien intentionnée, mais exigeante, engagent beaucoup de gens à descendre dans les centres de la vallée et de la plaine où la vie n'est pas seulement plus

facile, mais simplement possible. Les quelques industries qui ont pu se maintenir sur le haut plateau connaissent bien des difficultés.

Le Dr Bauder, de Bienne, a étudié la question au point de vue des finances communales et il a émis quelques suggestions intéressantes auxquelles nous souscrivons pour remédier à la situation.

Nous pensons que les conclusions du Dr Bauder sont connues dans les hautes sphères cantonales. Nous nous dispensons donc de les reproduire.

Voici encore une idée. En s'inspirant de ce qui fut fait autrefois, il serait probablement possible de susciter des occasions de travail par la venue ou l'éclosion de nouvelles industries en accordant pour les régions montagneuses situées au-dessus d'une certaine altitude (850 à 900 m. par exemple) des allègements fiscaux. Il y a du mérite à installer une entreprise dans une contrée plus ou moins déshéritée. Pourquoi ne pas le reconnaître par un encouragement d'ordre matériel? Pour être vraiment opérant, l'allègement fiscal devrait d'ailleurs être accordé à l'ensemble de la population. Cette idée heurtera peut-être les conceptions actuelles, mais nous croyons tout de même qu'elle vaut d'être examinée et discutée.

Alors qu'il était conseiller d'Etat et directeur des travaux publics, M. le Dr Bœsiger a résolu, d'entente avec le Gouvernement, le problème difficile de l'eau potable dans les Franches-Montagnes, s'acquérant ainsi la gratitude de toute la population. Un grand pas a été fait pour améliorer les conditions de vie de celle-ci. Il faudrait pouvoir continuer l'effort dans d'autres domaines et arriver petit à petit à arrêter le dépeuplement d'une région que l'on s'accorde à trouver belle et intéressante.

3. *Electrification des fermes de montagne.* — Un grand nombre de fermes de montagne n'ont pas encore pu installer la force et la lumière électriques, à cause du coût élevé, non pas des installations intérieures, mais de la construction de la ligne d'amenée. Ce serait un bienfait social et un acte de solidarité que de donner à tous, jusqu'aux coins reculés, la possibilité de profiter des avantages du courant électrique. L'Etat ne pourrait-il pas prévoir le subventionnement des travaux quand il est démontré que la dépense nécessaire dépasse les moyens des intéressés et qu'elle met en péril leur situation économique?

f) **Domaine fluvial**

On prête beaucoup d'attention de nos jours à la navigation fluviale. Non seulement on cherche à relier la Suisse, à l'instar de ce qui s'est fait au nord du pays, à l'Adriatique par le Pô et à la Méditerranée par le Rhône, mais on voudrait établir en plus un canal transhelvétique entre ce dernier fleuve et le Rhin. Ce n'est pas ici l'endroit pour discuter de l'opportunité d'une voie d'eau le long du pied du Jura. L'Aar coulera encore longtemps sous les ponts avant la réalisation d'un projet propre à soulever des discussions passionnées.

Si les Jurassiens ne s'intéressent que faiblement à ce projet, ils verraient avec plaisir que l'Allaine fût rendue navigable en aval de Boncourt jusqu'au canal existant du Rhône au Rhin. Les travaux à effectuer ne sont pas de très grande envergure et la possibilité serait donnée de créer des entrepôts francs en un lieu de pénétration qui a toujours eu son importance.

Nous émettons le vœu que l'autorité supérieure cantonale soumette la question au Conseil fédéral dès que les circonstances seront favorables pour engager des pourparlers avec la France.

Nous espérons que, d'ici là, la correction de l'Allaine, de sa source à la frontière, sera un fait accompli. Nous souhaitons aussi que le Gouvernement continue de vouer à la réalisation de cette œuvre utile et nécessaire une bienveillante sollicitude.

g) Place d'armes dans le Jura

Nous nous permettons de revenir sur une question que nous avons déjà soumise à plusieurs reprises, tant aux autorités fédérales que cantonales. Il s'agit de la création d'une place d'armes dans le Jura bernois. Il n'est certes pas de contrée en Suisse, de l'importance de notre région, qui n'ait l'occasion de former chez elle des soldats. La question est davantage d'ordre moral que matériel et nous espérons qu'un jour nous serons compris en haut lieu.

Une contrée sans institution militaire est comme un pays sans drapeau.

h) Sous-sol

Affirmer que notre pays (spécialement le Jura) est pauvre en minéraux utiles est depuis longtemps un axiome. Les prospections effectuées n'ont donné que de maigres résultats. Immédiatement après la guerre de 1914-18, un sondage a été pratiqué près de Buix, dans l'idée que le gisement houiller de Rondchamp, situé entre les Vosges et la Suisse, se prolongeait probablement sous notre territoire. On traversa un banc fort épais de sel gemme, mais la sonde ne put aller assez profond pour chercher le terrain carbonifère, de telle sorte qu'aujourd'hui encore le problème reste entier. Nous aimerions qu'il soit repris et cette fois avec les dispositions nécessaires pour pousser les recherches jusqu'au bout, éventuellement à un endroit plus favorable. Il s'agit évidemment d'une entreprise assez coûteuse. Il faudrait trouver des appuis financiers dans le monde de l'industrie. Le canton serait-il disposé à supporter une partie des frais ? Entreprendre, c'est souvent réussir.

Nous arrêtons ici nos suggestions et propositions. Nous aurions encore à toucher le domaine social (assurance vieillesse, allocations familiales, etc.). Le Gouvernement ayant mis ces questions à l'ordre du jour de ses préoccupations, nous renonçons à formuler à leur sujet des demandes précises attendant avec confiance le résultat de l'action gouvernementale.

Tout en nous excusant de vous présenter un « cahier » de questions diverses un peu chargé et en espérant qu'il rencontrera un bon accueil, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller d'Etat, ainsi que le Conseil-exécutif tout entier, l'expression de nos sentiments reconnaissants et respectueux.

4 juin 1943.

Au nom du Comité de l'A.D.I.J. :

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
R. STEINER.