

Communications officielles

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **3 (1932)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.08.2024**

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>

les plus rapides peuvent être affrontées en toute sécurité. Même avec un freinage ininterrompu sur des dizaines de kilomètres, le frein conserve sa souplesse, toute possibilité de blocage intempestif étant éliminée. Les connaisseurs prédisent un bel avenir à cette invention.

Le stand Hans Scheidegger, fabrique de bouchons

Parmi les participants fidèles à la manifestation nationale de Bâle, nous trouvons au Stand 1453, entre le Hall III et IV, la maison Hans Scheidegger, fabrique de bouchons et machines de cave, à Laufen.

Ses bouchons à bouteilles, marque « Etoile », stérilisés d'après un procédé spécial, assurent un bouchage parfait et de toute sécurité. Bien des maisons de vins et même des corporations viticoles oublient qu'elles ont à portée de la main un fournisseur suisse, employant un nombreux personnel, et qui peut les servir aussi bien sinon mieux que l'étranger.

A remarquer au Stand de cette année un groupe de machines de cave nouvelles spécialement construites pour la filtration et la mise en bouteilles de nos jeunes vins blancs. L'électropompe « Elva » à piston, avec possibilité d'être raccordée au courant lumière, est l'engin depuis longtemps demandé par les intéressés. Nouvelle également la machine à remplir les bouteilles, car elle réunit des avantages remarquables vis-à-vis des appareils jusqu'ici venus de l'étranger. Avec le filtre « QNO » de vieille renommée, voilà un groupe d'appareils qui intéressera sûrement, non seulement les maisons de vins proprement dites, mais tous ceux qui aiment voir l'effort de nos maisons suisses pour se libérer autant que possible des importations étrangères.

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Séance du Comité du 15 janvier 1932.

Ensuite de l'assemblée du 28 novembre 1931 à St-Imier, un échange de correspondance a eu lieu avec le Département fédéral des chemins de fer au sujet de l'électrification et des horaires de la ligne Biemme-La Chaux-de-Fonds; décision de soumettre le dossier à la Société de développement de St-Imier pour en connaître.

La requête de la Neuveville demandant à être considérée comme station de sports d'hiver, sera appuyée par l'A. D. I. E. J.

Le travail de M. le Prof. Dr Volmar, directeur du B. L. S., est sorti de presse et sera remis gratuitement aux membres.

Séance du Comité du 20 février 1932.

Les nouveaux plans de la route de Granges-Montoz-Court sont terminés et acceptés par les représentants des autorités intéressées; les demandes de subvention peuvent être lancées.

La Compagnie du Moutier-Soleure ayant l'intention de déplacer le personnel stationné à Moutier de cette localité à Soleure, décision est prise de s'opposer à cette mesure. (V. annexe 1.)

Idem en ce qui concerne la suppression envisagée des ambulants

postaux dans les directs Berne-Delémont-Delle et vice-versa N^{os} 135 et 148. (V. annexe 2.)

La Direction générale des C. F. F. refuse de considérer Neuveville comme station de sports d'hiver.

Il est pris connaissance de la réponse du Conseil fédéral à notre demande du 20 mai 1931. (V. annexe 3.)

Le Bureau a adressé à la Direction générale des C. F. F. une requête pour que soient accélérés les travaux de mise en double-voie entre Choindez et Moutier, afin de parer au chômage grandissant. (V. annexe 4.)

VII^e assemblée annuelle du 20 février 1932.

Elle liquida rapidement les affaires administratives : rapports et comptes annuels, nominations des instances représentées au Comité et du Bureau directeur, fixation de la cotisation pour les membres collectifs. — Les mêmes personnes constitueront le Bureau directeur ; les communes de Porrentruy et de Court fonctionneront en qualité de communes-vérificatrices ; la cotisation des communes reste fixée à fr. 20.— par 1000 âmes de population pour l'exercice 1932.

Etaient présents : 13 communes et groupements de communes, 7 sociétés d'utilité publique et entreprises industrielles, 12 membres individuels, la presse, soit 34 personnes.

L'assemblée publique qui suivit avait attiré plus de 100 chefs d'entreprises, d'établissements financiers, de membres des autorités communales, cantonales et fédérales, pour entendre un rapport de M. Scherz, directeur de la Banque cantonale de Berne et vice-président du Conseil d'administration de la Super-Holding horlogère, sur le **Plan de réorganisation dans l'industrie horlogère**. L'orateur, au cours d'un exposé objectif et serré, parla des causes de la crise horlogère et des remèdes que l'on s'efforce d'y trouver, dont le plus efficace sera la Super-Holding horlogère ; il analyse sa structure, ses buts, son fonctionnement et formule le vœu de voir toutes les bonnes volontés soutenir les hommes qui ont la lourde tâche de sauver notre industrie jurassienne et l'une des plus importantes branches d'activité du pays. — Au cours de la discussion, des doutes sont émis sur la future prospérité horlogère dans le Jura ; il faudra s'orienter dans le sens de l'introduction d'industries de remplacement ; le rapporteur se porte garant de la bonne volonté des autorités dans ce domaine.

Aucune résolution ne fut votée par l'assemblée.

Le bel exposé de M. le directeur Scherz paraîtra in-extenso ultérieurement.

Membres.

Depuis le 15 janvier 1932, date de la parution du N^o 1, 1932, les changements suivants sont intervenus :

Décès : L'A. D. I. E. J. a perdu deux membres individuels : M. le conseiller aux Etats Charmillot (St-Imier) qui, à différentes reprises, était intervenu avec force en faveur des revendications de l'A. D. I. E. J. et M. le député Friedli (Delémont) qui suivait nos travaux avec attention et sympathie. — L'assemblée annuelle a rendu hommage à leur activité et à leur fidélité à notre Association.

Nouveaux membres : Entreprises industrielles :
L'Essor, manufacture d'horlogerie, Court ;
Aluminium A.-G., Laufon ;

Wenger et Co., coutellerie, Delémont ;
 A.-G. für Keramische Industrie, Laufon ;
 MM. Perrin frères, décolletages, Moutier.

Membres individuels :

MM. R. Jeanneret, fabricant, St-Imier ;
 E. Frey, restaurateur, Boncourt ;
 J. Perret, fondé de pouvoirs, Cortébert ;
 H. Eberhard, estimateur, Porrentruy ;
 L. Vallet fils, vins, Porrentruy ;
 A. Francillon, St-Imier ;
 Daniel Charpillon, fabricant, Bévillard.

A tous ces nouveaux membres, nos meilleurs vœux de bienvenue au sein de l'A. D. I. E. J.

ANNEXE 1

Déplacement de personnel.

6 février 1932.

L'A. D. I. E. J. à la Direction du chemin de fer
 de Moutier à Soleure,

Berthoud.

Monsieur le directeur,

Nous apprenons par les autorités communales de Moutier, qu'avec l'électrification de votre ligne, vous avez l'intention de déplacer à Soleure tout le personnel de l'exploitation stationné actuellement à Moutier. Nous espérons vivement qu'il s'agit là seulement de l'étude d'un projet qui ne doit pas être réalisé nécessairement. La mesure en question porterait, en effet, un grave préjudice aux intérêts de la commune de Moutier, et toucherait également ceux du canton, puisqu'une quinzaine de familles seraient appelées à déménager. Vous n'ignorez pas que le Jura traverse une crise économique dont la gravité est sans précédent et nous nous plaisons à croire que votre direction ne voudra pas contribuer à augmenter encore la détresse d'une de nos grandes communes en retirant le personnel à traitement fixe qui y est établi depuis le début de l'exploitation du Moutier-Soleure.

Sans vouloir en aucune façon nous immiscer dans des questions d'organisation qui sont de votre ressort, nous nous permettons cependant de penser qu'il doit être possible de fixer les tours de service du personnel d'une manière aussi rationnelle lorsque celui-ci est domicilié à Moutier plutôt qu'à Soleure. Nous estimons même que le premier déplacement de personnel qui a eu lieu, il y a quelques années, n'a apporté à la compagnie aucun avantage réel et tangible.

Nous craignons aussi que la suppression totale du dépôt de Moutier aura comme conséquence d'enlever aux jeunes gens de la région, la possibilité d'être engagés dans le service de l'exploitation de votre chemin de fer. Tout naturellement, on leur préférera les Soleurois qui seront à proximité de l'endroit où est domicilié le personnel. Nous savons très bien que telle n'est pas votre intention, mais pratiquement cette élimination non-voulue nous paraît inéluctable.

Nous espérons donc vivement, Monsieur le directeur, que vous tiendrez compte du vœu légitime de la commune de Moutier, qui aimerait conserver le statu quo et que vous saurez dans votre plan de réorganisation, avoir égard à la situation du Jura.

Avec l'espoir que vous excuserez la liberté que nous prenons en faisant notre démarche et que vous accueillerez celle-ci avec votre bienveillance coutumière, nous vous prions d'agrèer, etc.

— A la suite de cette requête et d'une semblable établie par le Conseil municipal de Moutier, une entrevue a eu lieu entre les organes directeurs du Moutier-Soleure et une délégation jurassienne composée de M. le maire de Moutier et du président de l'A. D. I. E. J. Il en résulte que les mesures projetées ne seront pas exécutées intégralement et qu'un petit nombre d'employés, probablement six, pourront continuer à habiter Moutier.

ANNEXE 2

Ambulants postaux.

8 mars 1932.

L'A. D. I. E. J. à la Direction générale des postes à

B e r n e.

Monsieur le directeur général,

Nous apprenons qu'il serait, à nouveau, question de détourner par Bâle, à partir du 22 mai prochain, une partie du trafic postal empruntant actuellement la ligne Belfort-Porrentruy-Berne. Il s'agirait, en particulier, de supprimer l'ambulant postal dans certains trains directs, entre autres, dans les 135 et 148.

Après l'abandon du projet mis à l'étude, il y a deux ou trois ans, de détourner par la voie de Mulhouse les messageries venant d'Angleterre au détriment de Porrentruy, nous devons vous avouer que vos intentions actuelles ont causé chez nous une désagréable surprise.

Nous voulons croire qu'il s'agit là d'un simple projet de votre part et que vous ne voudrez pas porter préjudice d'une manière quelconque à notre région déjà si éprouvée par la crise économique. Notre devoir est de ne négliger aucun moyen pour ne pas laisser tomber la grande artère Delle-Berne-Lötschberg au rang de ligne secondaire et nous estimons que pour atteindre ce but, il y a lieu de ne rien lui enlever de son trafic naturel.

Dans l'espoir de recevoir sous peu une réponse rassurante et en nous recommandant à votre bienveillance, nous vous prions d'agrèer, etc.

ANNEXE 3

Lignes du Jura bernois.

Berne, le 26 janvier 1932.

Le Conseil Fédéral Suisse

à l'Association pour la Défense des Intérêts économiques du Jura,

M o u t i e r.

Monsieur le Président et Messieurs,

Par office du 20 mai 1931 adressé au Conseil fédéral, vous avez bien voulu revenir sur les questions qui avaient déjà fait l'objet de votre intervention du 16 février 1928 et de notre réponse du 12 avril suivant.

Nous avons l'honneur de vous informer que les instances intéressées ont examiné à nouveau vos suggestions, et nous nous permettons de vous communiquer ci-après le résultat de cette étude.

a) Service des voyageurs et des bagages.

Dans notre réponse du 12 avril 1928 déjà, vous avez été rendus attentifs au fait que l'acheminement des trains directs Paris-Bâle avait subi un changement notable depuis la guerre. Alors qu'autrefois une partie de ces trains passait par Delle-Delémont, tous les trains directs — sans exception — suivent actuellement le parcours Petit-Croix-Mulhouse, de 22 km. plus court. Le trafic des voyageurs et des bagages, très important autrefois, de Belfort et au delà à Bâle et au delà, via Delle, et vice-versa, a subi de ce chef une forte diminution.

Aucun effort ne fut épargné en vue de récupérer une partie du trafic perdu pour cette voie. Afin de créer la base tarifaire à cet effet, les Chemins de fer fédéraux ont cherché, lors de l'élaboration des tarifs internationaux pour les voyageurs et les bagages qui entrent ici en considération, à établir la parité entre les deux parcours, via Petit-Croix et via Delle, ce qui n'était naturellement possible qu'en réduisant le prix de transport sur ce dernier parcours. Cette mesure est intégralement appliquée, de sorte qu'au point de vue des tarifs, le transport des voyageurs et des bagages de Belfort et au delà à Bâle et au delà, et vice-versa, s'effectue absolument dans les mêmes conditions par l'un ou par l'autre des deux itinéraires.

Si ces mesures tarifaires n'ont pas suffi jusqu'ici à augmenter notablement le trafic sur la ligne Delle-Bâle, on doit en rechercher la cause dans le fait qu'il n'y circule toujours pas de trains express avec des voitures directes Bâle-Paris et vice-versa. Cet aspect de la question ne fut pas non plus négligé. Les Chemins de fer fédéraux ont à diverses reprises formulé des propositions aux Conférences européennes des voitures directes en vue de remédier à cette lacune, mais ils se sont toujours heurtés à l'opposition catégorique des chemins de fer français.

La situation est à peu près la même en ce qui touche le trafic de Bâle et au delà à Genève et au delà, et vice-versa. Tenant compte des expériences faites sur la ligne de Delle, les Chemins de fer fédéraux se sont tout d'abord efforcés d'améliorer les correspondances. A cet effet, ils n'ont pas manqué de présenter chaque année à la Conférence européenne des horaires les propositions qui leur paraissaient opportunes. Il fut possible, au cours des dernières années, d'obtenir à cet égard de notables améliorations. Par contre, on n'obtint pas des voitures directes sur ce parcours, soit parce que la charge des trains en question y faisait obstacle sur l'un ou l'autre des réseaux, soit parce qu'au point de vue des horaires, les relations dont il s'agit ne pouvaient être organisées de façon à rendre rationnelle et pratiquement possible l'introduction de voitures directes. A ces considérations s'ajoute encore la répugnance compréhensible des chemins de fer français à admettre en principe des voitures directes dans cette relation. Il va sans dire que les Chemins de fer fédéraux continueront également à vouer toute leur attention à cette question.

Bien que — les expériences faites à propos du parcours Delle-Bâle l'ont démontré — l'établissement de la parité de taxes avec les lignes étrangères concurrentes se voit avéré peu efficace tant que de bonnes correspondances et des voitures directes font défaut, les Chemins de fer fédéraux n'en ont pas moins réduit autant que possible l'écart entre leurs taxes du tarif direct pour voyageurs Allemagne-France et celles par la ligne Belfort-Lyon.

b) Service des marchandises.

Ainsi que nous l'avons déjà relevé dans notre lettre du 12 avril 1928, il existait avant la guerre une communauté de trafic entre les lignes Bâle-Petit-Croix et Bâle-Delle. Cette communauté disparut

quand l'Alsace-Lorraine devint française, parce que les chemins de fer français ont considéré dès ce moment-là le trafic avec Bâle comme relevant de leurs services internes et voulurent qu'il fût traité comme tel. Désireux de s'assurer néanmoins des transports par la ligne Delle-Bâle, les Chemins de fer fédéraux se virent obligés de mettre leurs taxes au même niveau que celles via Alsace. Cette mesure eut un heureux résultat en ce sens qu'une bonne partie du trafic avec Bâle et au delà passe actuellement par Delle.

Les Chemins de fer fédéraux réussirent en outre, dans le cadre d'un tarif international, à savoir le « Tarif commun international de transit N° 400 pour le transport de marchandises entre Bâle et les ports de mer du nord de la France » à organiser une communauté prévoyant l'acheminement mensuellement alterné par Petit-Croix et par Delle. Il y a par contre peu d'espoir, actuellement, d'arriver à une entente semblable avec la France en ce qui concerne le reste du trafic. Mais les Chemins de fer fédéraux auront soin à l'avenir, — c'est dans leur propre intérêt — d'augmenter autant que possible le trafic des marchandises sur la ligne Bâle-Delle par des mesures tarifaires appropriées.

Quant au trafic des marchandises entre Bâle et au delà d'une part, et Genève et au delà d'autre part, la situation est devenue notablement plus critique pour les lignes suisses depuis le passage des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à la France qui a eu pour effet l'application des tarifs français — fortement différentiels — sur l'ensemble du parcours étranger. Les Chemins de fer fédéraux ne sont pas non plus restés inactifs de ce côté-là. Grâce à des dispositions tarifaires adéquates, ils purent lutter avec efficacité contre la concurrence des lignes françaises et récupérer à nouveau pour les lignes suisses une grande partie du trafic. Ce résultat, les C. F. F. ne l'atteignirent essentiellement qu'en adaptant le plus possible leurs prix de transport à ceux des lignes concurrentes. Ils réussirent toutefois à s'entendre avec les chemins de fer français au sujet du transport des fruits du midi, provenant de la France et de l'Espagne à destination de l'Allemagne, de façon à réserver aux lignes suisses les expéditions vers certaines régions de ce pays. L'acheminement des marchandises par la ligne Bâle-Genève, en trafic interne aussi bien qu'en transit a lieu — ainsi qu'il est d'usage en Suisse — par la voie effectivement la plus courte, en l'occurrence par Delémont-Moutier-Longeau-Bienne, de sorte que les lignes du Jura y participent dans une large mesure.

Vous suggérez dans votre lettre que des efforts soient tentés dans le cadre du règlement de la question des zones, afin d'augmenter le trafic des lignes du Jura. Vous estimez à ce propos que si jamais des concessions devaient être demandées à la France dans le domaine ferroviaire, il serait préférable de les rechercher dans le sens de vos suggestions, plutôt qu'en acceptant par exemple l'offre de ce pays de construire la ligne St-Amour-Bellegarde.

Nous nous permettons de remarquer à ce propos qu'il eût été bien difficile d'admettre la construction de cette ligne au titre de compensation dans l'affaire des zones. Il n'est pas non plus probable que des concessions de la France dans le sens de vos suggestions auraient apporté des avantages appréciables, par rapport à l'état de choses actuel, aux régions touchées économiquement par suite de la suppression des zones franches et plus particulièrement en cause.

Mais la question ne se pose plus, en fait, puisque les négociations engagées avec la France le printemps dernier ne se sont pas poursuivies et que le problème des zones relève aujourd'hui de la Haute Cour de La Haye.

Il ressort de l'exposé ci-dessus — ce que, nous espérons, vous voudrez bien reconnaître — que les Chemins de fer fédéraux n'ont rien négligé pour attirer le plus de trafic possible, tant sur la ligne Delle-Bâle que sur la ligne Bâle-Genève, malgré les changements survenus. Leur propre intérêt, qui dans cette affaire concorde entièrement avec les efforts de votre Association, est une garantie qu'ils persévéreront sans répit dans la même voie.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Par ordre du Conseil fédéral :

Le Chancelier de la Confédération,
KAESLIN.

ANNEXE 4

Double-voie Choindez-Moutier.

11 février 1932.

L'A. D. I. E. J. à la Direction générale des chemins
de fer fédéraux,

B e r n e.

Monsieur le Directeur général,

La situation critique dans laquelle se débat le Jura bernois nous a déjà incités à intervenir à diverses reprises auprès des autorités cantonales et fédérales, afin qu'elles viennent en aide à nos populations très durement atteintes par un chômage persistant et angoissant. Nous nous permettons par la présente d'attirer votre bienveillante attention sur des travaux qui seraient de nature à fournir de l'occupation à une nombreuse main-d'œuvre dans un but d'intérêt général : **la mise en double-voie accélérée du tronçon Choindez-Moutier.**

Certes, nous n'ignorons pas que les C. F. F. ont fait exécuter, et font exécuter actuellement d'importants travaux dans nos régions, travaux, du reste, prévus par le programme normal arrêté par vos autorités, et destinés à équiper rationnellement des lignes importantes du réseau fédéral. Mais la situation nous commande de demander avec insistance l'accélération de leur exécution, en nous basant sur les considérations qui suivent :

Dès 1925, l'A. D. I. E. J. a réclamé la mise en double-voie de la ligne Delémont-Moutier, tenant compte de la forte densité du trafic. En 1929, le secteur Delémont-Courrendlin a été équipé. Le budget des C. F. F. pour 1930 page 5, annonçait la continuation des travaux sur Choindez, mais ne faisait figurer qu'un poste de fr. 100.000 sur un devis de fr. 1.310.000, et encore les comptes de 1930, p. 47, accusent-ils une dépense totale pour 1930 et pour cet objet de fr. 3515, soit nulle, pratiquement. Les travaux ne furent véritablement entrepris qu'en 1931, et une somme de fr. 450.000 figure encore au budget de 1932 pour leur achèvement. Quant au secteur Choindez-Roches, le coût de l'établissement a été calculé à fr. 2.000.000 en avril 1930 déjà, mais fr. 100.000 seulement furent portés au budget de 1931 et fr. 100.000 seulement aussi au budget de 1932, ce qui revient à dire que de petits travaux préparatoires seuls, sont exécutés.

Nous constatons donc qu'une grande prudence dicte la manière d'agir des autorités des C. F. F. dans l'équipement de cette ligne, pru-

dence qui n'est pas jugée nécessaire pour d'autres lignes dans d'autres régions du pays, où les conditions du trafic et l'état financier des C. F. F. qui est toujours opposé à titre d'argument aux vœux des pétitionnaires, la justifieraient peut-être mieux, et régions où la crise ne s'est pas abattue avec la même violence que chez nous, ainsi que le tableau annexé en fait foi, obligeant communes et canton à consentir des sacrifices financiers considérables sous la forme d'assistance publique, d'assurance-chômage et de travaux de chômage.

Dans ces conditions, il semble que l'exposé introductif du budget de 1932 des C. F. F. devrait trouver toute son application dans le cas présent. Nous citons particulièrement les passages suivants, p. 4 :

« Nous n'avons cependant pas jugé opportun de modifier, à cause de la crise, notre programme de construction déjà pour l'année prochaine et de prévoir une forte diminution des travaux. Il ne serait surtout pas recommandable d'interrompre les ouvrages déjà commencés, qui constituent, tant par leur nombre que par leur coût, la partie principale du budget de construction. Nous avons au contraire l'intention de les poursuivre rationnellement et de les mener à chef. Cette manière de faire offre en même temps l'avantage de tenir compte du chômage existant actuellement et qui a vraisemblablement tendance à s'accroître. En examinant notre budget de construction, on ne pourra pas contester que nos chemins de fer d'Etat ont égard à la dépression qui atteint notre pays et s'efforcent de ranimer dans la plus large mesure la vie économique. Si, afin de lutter contre le chômage, nous avons établi un budget de construction plus élevé que ne l'autoriseraient les recettes d'exploitation actuelles, c'est que nous sommes persuadés que certains travaux prévus dans le budget de construction seront considérés, le cas échéant, comme des travaux de chômage et qu'ils seront dès lors de nouveau subventionnés par les autorités fédérales compétentes ».

qui s'appliquent à merveille au Jura bernois.

Nous espérons donc qu'il vous plaira d'étudier l'accélération demandée des travaux de mise en double-voie entre Moutier et Choindez ; en particulier, de prendre les mesures afin que, entre Choindez et Roches, les travaux puissent commencer au printemps 1932, eu égard aux circonstances toutes spéciales que nous avons eu l'honneur d'exposer ci-dessus.

Dans l'attente d'une réponse que nous voulons espérer favorable, nous vous prions d'agréer, etc.

Annexe : Tableau du chômage dans quelques localités.

Effets du chômage dans quelques localités, communiqués par les secrétariats municipaux à fin janvier 1932

Localités	Habitants	Ch. partiels	Ch. totaux	Observations
Courtételle	1300	39	68, dont 12 femmes;	en plus 10 occupés à Glovelier (tunnels).
Delémont	6400	190	70, dont 35 femmes;	en plus 50 non-inscrits dans une caisse et 35 à Glovelier (tunnels).
Courrendlin	2000	50	30, dont 10 femmes.	
Courroux	1600	8	40	
Moutier	4600	227	436, dont 140 femmes.	

soit environ 550 chômeurs totaux hommes sur une population globale de 15.000 habitants. Aucune perspective d'amélioration en vue.