

QUELLE STRATEGIE POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANS LE JURA ?

Géraldine Beuchat (PCSI)

Réponse du Gouvernement

Le développement du transport ferroviaire de marchandises ou du transport combiné est évidemment à encourager. Mais, contrairement au transport de voyageurs, les cantons n'ont en général pas de tâches de commanditaires. Le canton du Jura est un des rares cantons à commander sur son réseau à voie étroite des prestations et cela conjointement avec la Confédération et les cantons de Berne et de Neuchâtel. La Confédération se retirera de cette tâche après 2027. Il n'est pas du tout assuré que les cantons pourront se substituer à la Confédération après cette échéance.

Le Conseil fédéral devra présenter, vraisemblablement en 2022, des propositions visant à répondre à la motion Joseph Dittli ainsi qu'au postulat Charles Juillard, à savoir un plan d'action indiquant comment le transport ferroviaire de marchandises et des solutions logistiques multimodales peuvent davantage contribuer à faire baisser les émissions de CO₂ liées au transport de marchandises et favoriser le transfert de la route au rail. Il peut être ainsi espéré que les quelques mesures actuelles pour le trafic intérieur ne soit plus supprimées comme cela est prévu en 2027, mais au contraire renforcées et complétées. L'évolution de ces conditions-cadres sera fondamentale pour une région comme le canton du Jura.

Le transport de marchandises est un marché relativement volatile présentant non seulement des variations en fonction de la conjoncture économique mais aussi une apparition ou une disparition d'acteurs. Par exemple, CFF Cargo a brutalement perdu la plus grande partie du marché du transport du bois à l'automne 2020 au bénéfice d'une autre société de transport (WRS). Ce changement a vidé en grande partie de sa substance l'accord qui avait été conclu en 2018 entre CFF Cargo, le canton du Jura et les Chemins de fer du Jura (CJ) au sujet du fret ferroviaire.

Aux questions précises, il est répondu de la manière suivante :

1. Les objectifs en matière de transport de marchandises sont définis dans le plan directeur de notre canton. Toutefois et compte tenu des enjeux environnementaux et économiques, est-il prévu d'établir une stratégie cantonale, comme le préconise la législation fédérale, afin d'atteindre ces objectifs ?

Le contenu de la fiche du plan directeur forme les bases du concept cantonal en matière de transport de marchandises. C'est ce document qui est transmis à la Confédération depuis plusieurs années pour répondre à ses exigences de participation au financement du trafic sur le réseau à voie étroite des CJ selon les dispositions de l'article 16, alinéa 1, lettre b de l'ordonnance sur le transport de marchandises (RS 742.411). La Confédération considère que le canton du Jura répond ainsi à cette exigence et il n'existe pas d'autres obligations fédérales de réaliser une stratégie cantonale. Même si le plan directeur prévoit l'élaboration d'une planification directrice en matière d'organisation des transports de marchandises, il n'est pas envisagé actuellement de lancer d'autres démarches. Cela tient au manque de ressources humaines et financières mais aussi au fait que l'urgence est certainement moindre que dans d'autres régions de Suisse.

2. Les perspectives d'évolution du transport de marchandises prévues dans le Jura sont-elles similaires à celles de la Suisse ?

Le transport de marchandises par le rail dans le Jura a un potentiel mais il est limité. Cela tient aux facteurs suivants :

- Le Jura est caractérisé par la présence d'une industrie à forte valeur ajoutée mais sur des petits volumes (horlogerie, micro-mécanique, etc.). Le transport massifié que représente le rail est mal adapté.
- Contrairement aux régions du Plateau, par exemple Berne ou Vaud, le canton du Jura n'a pas de grands centres urbains de consommation ou de production permettant, par exemple aux acteurs importants comme Migros, Coop, la Poste, etc., de mettre en place une chaîne logistique utilisant le rail pour la desserte fine du territoire. C'est là un frein important car les produits traditionnels comme le bois, les déchets ou ceux issus de l'agriculture ne tolèrent que des faibles variations des coûts de transport en raison de leur valeur limitée.

Il faut savoir que pour bénéficier de contributions d'investissement de la part de la Confédération pour une voie de raccordement, il est nécessaire de garantir que 12'000 tonnes ou 720 wagons complets soient transportés chaque année sur la voie en question. C'est par exemple ce critère que ne pouvait pas garantir Gefco, ex-exploitant du site d'importation de voitures de Courgenay, ce qui avait conduit les CFF à ne pas pouvoir intégrer cette installation dans l'automatisation de la ligne ferroviaire.

3. Des espaces logistiques nécessaires aux divers besoins liés à l'aménagement du territoire sont-ils identifiés pour le fret ? Et si oui dans quels secteurs ?

Non.

4. Des zones de transbordement rail-route dans les nœuds stratégiques (Glovelier, Delémont, Saignelégier, Moutier), qui ne se limitent pas au trafic existant mais qui tiennent également compte du trafic potentiel, sont-elles garanties de manières suffisantes ?

En l'absence d'une étude sur le potentiel, il est difficile de répondre à cette question.

5. Le développement du transport combiné des marchandises qui constitue un enjeu majeur, est-il concrètement mis en œuvre dans le Jura comme en fait mention la fiche du plan directeur ? Et si oui, qu'est-ce qui est mis en place pour atteindre lesdits objectifs en plus de la plateforme de Alle Cargo Centre Ajoie ?

L'action du canton consiste à s'assurer de l'existence d'installations de transbordement au moins dans chacun des districts. Il contribue financièrement à la commande de l'offre marchandises sur le réseau à voie étroite des CJ. La priorité est donnée aux actions de coordination concrète comme par exemple la recherche avec les CJ de solutions économiques de transbordement entre le réseau à voie étroite des Franches-Montagnes et les lignes CFF à voies normales.

Delémont, le 25 janvier 2022

Certifié conforme par le chancelier d'Etat
Jean-Baptiste Maître