Embargo jusqu'au 29 octobre à 12h

Delémont, le 27 octobre 2026

MESSAGE RELATIF AU PROJET DE LOI PORTANT CRÉATION D'UN FONDS CONTRIBUANT AU FINANCEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RÉSEAU À VOIE ÉTROITE

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Le Gouvernement vous soumet en annexe un projet de loi concernant la création d'un fonds contribuant au financement du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite de la Compagnie des chemins de fer du Jura (C.J.) SA (ci-après : « les CJ »).

Il vous invite à l'accepter et le motive comme suit.

I. Contexte

Conformément aux dispositions fédérales sur le transport de marchandises[1], le canton du Jura, tout comme les cantons de Berne et de Neuchâtel et avec l'aide de la Confédération, commande des prestations auprès des CJ pour le transport de marchandises sur le réseau à voie étroite. Les déchets urbains représentent environ 90% des marchandises transportées, le bois constituant le solde[2].

Le système de transport des déchets est connu sous le nom d'Arc jurassien déchets (AJD). Il s'agit essentiellement de déchets incinérables provenant des périmètres du SEOD[3] (district de Delémont), du SidP[4] (district de Porrentruy) et de Celtor[5] (Jura bernois et Moutier). Ils sont acheminés à l'usine de valorisation thermique des déchets (UVTD) de Vadec SA à la Chaux-de-Fonds. En sens inverse, des mâchefers de l'UVTD sont transportés vers les décharges de Boécourt et de Tavannes pour être mis en dépôts définitifs. Ce système existe depuis plus de trente ans et assure le transport par le rail de l'ordre de 30'000 tonnes de déchets par an.

Le financement du système est assuré par la facturation aux utilisateurs et par les indemnités versées par les pouvoirs publics sous la forme de subventions. Chaque année, les CJ adressent

[1] Articles 12 de la loi sur le transport de marchandises (LTM ; RS 742.41) et 36 de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM ; RS 742.411).
[2] Pour 2026, le total de 2'212'000 tonnes nettes-km est réparti à raison de 1'957'000 tonnes nettes-km de déchets urbain et de 255'000 tonnes-nettes-km de bois.
[3] Syndicat de gestion des déchets de Delémont et environs.
[4] Syndicat intercommunal du district de Porrentruy.
[5] Centre d'élimination et de traitement des ordures.

aux cantons une demande de participation financière sur la base d'une estimation des recettes provenant des clients et des coûts. Ensuite, les cantons adressent une demande de participation aux coûts à l'Office fédéral des transports. Sur le réseau à voie étroite des CJ, sur un coût total de l'ordre de 1,7 million de francs par an, 950'000 francs, soit environ 56%, sont couverts par les clients (les utilisateurs) et le solde par la Confédération et les cantons du Jura, de Berne et de Neuchâtel. Pour le canton du Jura, cela représente environ 130'000 francs en 2026 et 150'000 francs en 2025.

Ces transports sont assurés par du matériel roulant très ancien et en fin de vie, composé de trois motrices datant de 1984 ainsi que d'une dizaine de wagons plats.

Ce matériel roulant doit être remplacé impérativement et très rapidement. Cela implique une hausse sensible des coûts de transport. Pour les clients, il est attendu que cette hausse soit compensée dès 2032 par une baisse des coûts du traitement des ordures grâce au projet Vadec Evolution. Celui-ci consiste en la construction d'une nouvelle usine de valorisation thermique des déchets plus performante sur le site de La Chaux-de-Fonds qui devrait être capable de diminuer le coût d'incinération des déchets de l'ordre de 25% et d'augmenter la production d'électricité et de chaleur pour le chauffage à distance. Le permis de construire définitif a été délivré en septembre 2026.

Une démarche a été lancée en 2024 afin de déterminer la manière de pérenniser le trafic par le rail et de financer ces augmentations de coûts. Un mandat d'étude a été confié par le canton du Jura au bureau CSD. Rendue en août 2025, l'étude a été accompagnée par des représentants de l'administration cantonale (Office de l'environnement et Service du développement territorial), des CJ, du SEOD, du SidP et de Vadec SA. Les réunions ont permis d'objectiver la problématique, en particulier l'intérêt de la solution ferroviaire par rapport au transfert sur la route et de fixer le principe du maintien d'une proportion stable pour les prochaines années entre les contributions des clients et celles des autorités publiques. Le 19 mars 2025, le Gouvernement a eu l'occasion d'affirmer sa volonté de donner la priorité au transport par rail lors d'une réponse à une question orale au Parlement. Une déclaration d'intention réunissant l'ensemble des parties prenantes a été établie[6].

Choix technique et évaluation financière

Après avoir envisagé de moderniser les motrices existantes, une solution meilleure marché a été trouvée par la reprise de motrices d'occasion auprès des Chemins de fer de l'Oberland bernois (BOB) et à leur transformation dans les ateliers des CJ. A cela s'ajoute la commande de huit wagons plats pour deux containers et quatre wagons plats pour un container. Les coûts totaux s'élèvent à environ 12 à 13 millions de francs TTC financés par les CJ et ensuite annualisés

[6] La déclaration d'intention a été élaborée au printemps 2026 et portée conjointement par les cantons du Jura, de Berne et de Neuchâtel, par les CJ et par le SEOD, le SidP, Celtor et Vadec SA. Elle a été approuvée par les partenaires entre juin et août 2026. Par un courrier, l'Office fédéral des transports (OFT) prend note de la signature d'une déclaration d'intention relative à l'engagement des parties à recourir au rail pour le transport des déchets et des mâchefers dans l'Arc jurassien (système AJD). L'OFT reconnaît l'importance, pour cette région, de la pérennisation de ce système dans les années à venir et salue les initiatives entreprises par l'ensemble des acteurs en ce sens et le fait que cette démarche s'inscrit pleinement dans l'esprit de la loi du 21 mars 2025 sur le transport de marchandises (LTM ; RS 742.41).

(amortissement, intérêt des emprunts et entretiens) comptablement, comme cela se pratique habituellement pour tout investissement de matériel roulant en Suisse. Vu les délais de commande, les premiers investissements seront imputés aux exercices comptables des CJ dès 2027.

Parallèlement à la recherche dès 2024 de solutions de pérennisation du trafic de déchets par le rail, des négociations ont été engagées entre le chef du Département de l'environnement du canton du Jura et celui du Département du territoire du canton de Genève en lien avec l'exportation des mâchefers du canton de Genève vers la décharge de mâchefers de Boécourt. Les discussions ont débouché sur une proposition de soutien mutuel volontaire en faveur d'un projet environnemental relatif à la modernisation et au renouvellement du matériel roulant des CJ. Cette proposition a été formalisée sous la forme de la convention des 9 décembre 2025 et 21 janvier 2026 entre la République et canton de Genève et la République et Canton du Jura concernant le soutien mutuel volontaire relatif à l'exportation de mâchefers genevois dans le canton du Jura. Cette convention prévoit, en substance, qu'en cas d'adoption par le Grand Conseil genevois de la loi d'investissement prévoyant cette dépense, le canton de Genève s'engage à verser au canton du Jura une contribution unique de 3,2 millions de francs destinée à être affectée au financement, par les collectivités jurassiennes concernées, de leur part des coûts d'exploitation non couverts liés au transport de déchets sur le réseau des CJ, y compris ceux consécutifs à la modernisation et au renouvellement du matériel roulant des CJ.

II. Exposé du projet

A. Le projet en général

Le projet de loi qui vous est soumis a pour but de créer un fonds alimenté par le versement unique de 3,2 millions de francs de la République et canton de Genève et d'en définir l'affectation conformément aux principes indiqués ci-dessus[7]. Le projet soumis au Parlement porte sur l'affectation et la gestion des moyens au transport par rail. Il ne porte ni sur le principe du stockage de mâchefers genevois dans le canton du Jura, ni sur les modalités générales de leur prise en charge qui sont indépendantes du présent projet. Il a pour seul objet de déterminer les règles selon lesquelles la contribution de 3,2 millions de francs versée par le canton de Genève en 2027 est affectée, gérée et utilisée par l'Etat en accord avec les modalités définies dans la convention intercantonale de 2025.

La constitution d'un financement spécial (fonds) permet avant tout de constituer les bases légales nécessaires pour que les communes recourant aux transports des déchets par le rail puissent bénéficier de subventions. La contribution genevoise ne constitue pas une aide générale à l'acheminement des déchets. Son affectation, définie par la convention intercantonale, vise à soutenir les collectivités jurassiennes dans la prise en charge des coûts d'exploitation non couverts du transport ferroviaire assuré par les Chemins de fer du Jura. Les prestations de transport routier ne relèvent donc pas du périmètre de ce financement.

Ainsi, le fonds est destiné à financer la part de l'Etat relative à l'indemnisation du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite (art. 2, lettre a) et tout ou partie de l'augmentation du surcoût à supporter par les communes, par rapport aux coûts de l'année 2026, lié à l'augmentation des coûts de transport des déchets urbains par le rail dû au renouvellement du matériel roulant (art. 2, lettre b). Les frais découlant de la gestion et de l'exécution des charges liées au fonds peuvent faire l'objet d'un prélèvement (art. 2, lettre c) conformément à l'article 35 de la loi sur les finances cantonales (LFin).

Dans la mesure où toute subvention est soumise au principe de la légalité, et que le cadre légal actuel ne permet pas à l'Etat de participer par des subventions aux coûts du transport des déchets par le rail à la charge des communes, l'article 2, lettre b, du projet constitue la base légale formelle nécessaire à cette fin.

Au vu de son alimentation, ce fonds n'a pas vocation à constituer une solution pérenne pour financer la part de l'Etat relative à l'indemnisation du transport de marchandises. Il contribue ainsi à financer dès 2027 et jusqu'à épuisement, mais vraisemblablement au moins jusqu'en 2032, les coûts de transport par le rail des déchets à charge du canton du Jura ainsi que de contribuer à tout ou partie des surcoûts à charge des clients jurassiens provoqués par la modernisation du matériel roulant des CJ.

[7] Selon l'approbation du 4 septembre 2026 par le Grand-Conseil genevois du « Projet de loi n°13780 ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 3 200 000 francs pour le financement d'une contribution volontaire à caractère environnemental dans le cadre de la solidarité intercantonale entre les cantons de Genève et du Jura en lien avec le transport et le stockage de mâchefers genevois. »

Le montant de 3,2 millions de francs sera utilisé dans le budget de l'Etat pour la subvention cantonale aux CJ mais également pour de nouvelles subventions cantonales au SEOD (district de Delémont) et au SIDP (district de Porrentruy), afin de couvrir le surcoût lié au renouvellement du matériel roulant supporté par les communes membres de ces deux syndicats. Le Gouvernement détermine annuellement l'indemnité destinée aux syndicats de communes concernés.

Sur la base des répartitions actuelles du financement des transports des déchets jurassiens, il est estimé que la contribution genevoise serait utilisée à hauteur de l'ordre de 50 à 60% pour financer la part cantonale. Ces estimations ont servi à la fixation de la contribution genevoise. Les chiffres seront précisés au travers des futures conventions impliquant les clients (les associations de communes) et les différentes autorités cantonales et fédérales.

Les communes des Franches-Montagnes profitent indirectement de cette mesure, dans la mesure où elle permet d'éviter le passage de milliers de camions dans les localités du district, contribuant ainsi à la réduction des nuisances et des émissions.

Moutier, Lajoux et les Genevez ne bénéficient pas directement de ce soutien, leurs déchets étant transportés par camion jusqu'aux installations de Celtor SA à Tavannes, puis acheminés par rail jusqu'à La Chaux-de-Fonds. Comme le transport de déchets par le rail ne débute pas sur le territoire du canton du Jura, aucun soutien financier à ces communes n'est possible. Par ailleurs, l'identification d'un montant spécifique pour ces communes aurait été particulièrement complexe, dans la mesure où il aurait fallu déterminer précisément le surcoût réel pour elles uniquement, en tenant compte des subventions cantonales bernoises et fédérales existantes.

B. Commentaires par article

Les articles du présent projet de loi font l'objet d'un commentaire détaillé dans le tableau explicatif annexé auquel il est renvoyé.

III. Conclusion

Au vu de ce qui précède, le Gouvernement vous invite à accepter le projet de loi portant création d'un fonds contribuant au financement du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite.

Veuillez croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, à l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA



Rosalie Beuret Siess
Présidente

Jean-Baptiste Maitre
Chancelier d'État

Annexes :

- Projet de loi portant création d'un fonds servant à financer l'indemnisation du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite.
- Tableau des articles commentés

LOI
PORTANT CRÉATION D'UN FONDS CONTRIBUANT AU FINANCEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RÉSEAU À VOIE ÉTROITE (RSJU 814.017)

Tableau explicatif

Projet	**Commentaire**
Création et objet du fonds **Article premier** Un fonds en vue de contribuer au financement du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite à partir de l'année 2027 et jusqu'à épuisement de ses ressources est créé (ci-après : « le fonds »).	Dans la mesure où il n'est pas possible d'estimer précisément le rythme des dépenses liées au renouvellement du matériel roulant, la durée du financement n'est pas limitée par une date, mais par l'épuisement du fonds.
Affectation a) Principe **Art. 2** Jusqu'à épuisement, le fonds est destiné à financer annuellement les coûts suivants : a) la part de l'Etat relative à l'indemnisation du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite ; b) tout ou partie de l'augmentation du surcoût à supporter par les communes, par rapport aux coûts de l'année 2026, lié à l'augmentation des coûts de transport des déchets urbains par le rail dû au renouvellement du matériel roulant ; c) les coûts de gestion du fonds.	L'article liste les bénéficiaires du fonds, à savoir le canton du Jura comme commanditaire du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite des CJ ainsi que les communes, qui sont regroupées sous la forme de syndicats. Il est expressément indiqué que c'est l'ensemble des coûts à charge du canton du Jura qui sont couverts par ce fonds, tandis que pour les communes il s'agit de tout ou partie des surcoûts provoqués par le renouvellement du matériel roulant. La lettre c concrétise l'article 35, alinéa 6, de la loi sur les finances cantonales (LFin), en vertu duquel le Gouvernement prévoit en principe un prélèvement en faveur de l'Etat pour les frais découlant de l'administration du fonds (temps de travail, frais divers, etc).

b) Ordre de priorité **Art. 3** Si le fonds ne permet pas d'assumer l'ensemble des coûts mentionnés à l'article 2, il sert prioritairement à financer ceux des lettres a et c.	
Alimentation **Art. 4** Le fonds est alimenté par une contribution unique de 3,2 millions de francs versée par la République et canton de Genève sur la base de la convention des 9 décembre 2025 et 21 janvier 2026 entre la République et canton de Genève et la République et Canton du Jura concernant le soutien mutuel volontaire relatif à l'exportation de mâchefers genevois dans le canton du Jura (ci-après : « la convention »).	
Gestion du fonds **Art. 5** [1] Le Gouvernement statue sur l'octroi des montants prélevés sur le fonds. [2] Le Service du développement territorial établit annuellement un rapport sur la gestion du fonds.	
Information **Art. 6** Sur requête de la République et canton de Genève, l'Office de l'environnement lui donne les informations prévues par la convention quant à l'avancement du renouvellement du matériel roulant lié au transport des déchets urbains par le rail.	L'engagement d'informer sur requête la République et canton de Genève figure à l'article 2.23 de la Convention.
Entrée en vigueur **Art. 7** [1] La présente loi est soumise au référendum facultatif. [2] Si à l'échéance du délai référendaire aucun référendum n'a abouti, elle entre en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 2027.	En cas d'acceptation de la présente loi avec une entrée en vigueur déployant ses effets au 1er janvier 2027, les frais couverts par le fonds seront imputables à celui-ci dès l'exercice comptable 2027 et jusqu'à épuisement de la fortune.

[3] Dans le cas contraire, le Gouvernement fixe la date d’entrée en vigueur.	

Loi
portant création d'un fonds contribuant au financement du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite

du

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu la convention des 9 décembre 2025 et 21 janvier 2026 entre la République et canton de Genève et la République et Canton du Jura concernant le soutien mutuel volontaire relatif à l'exportation de mâchefers genevois dans le canton du Jura,

vu les articles 49 et 83, alinéa 1, lettre b, de la Constitution cantonale[1)],

arrête :

Création et objet du fonds

Article premier Un fonds en vue de contribuer au financement du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite à partir de l'année 2027 et jusqu'à épuisement de ses ressources est créé (ci-après : « le fonds »).

Affectation
a) Principe

Art. 2 Jusqu'à épuisement, le fonds est destiné à financer annuellement les coûts suivants :

a) la part de l'Etat relative à l'indemnisation du transport de marchandises sur le réseau à voie étroite ;
b) tout ou partie de l'augmentation du surcoût à supporter par les communes, par rapport aux coûts de l'année 2026, lié à l'augmentation des coûts de transport des déchets urbains par le rail dû au renouvellement du matériel roulant ;
c) les coûts de gestion du fonds.

b) Ordre de priorité

Art. 3 Si le fonds ne permet pas d'assumer l'ensemble des coûts mentionnés à l'article 2, il sert prioritairement à financer ceux des lettres a et c.

Alimentation

Art. 4 Le fonds est alimenté par une contribution unique de 3,2 millions de francs versée par la République et canton de Genève sur la base de la convention des 9 décembre 2025 et 21 janvier 2026 entre la République et canton de Genève et la République et Canton du Jura concernant le soutien mutuel volontaire relatif à l'exportation de mâchefers genevois dans le canton du Jura (ci-après : « la convention »).

Gestion du fonds

Art. 5 [1] Le Gouvernement statue sur l'octroi des montants prélevés sur le fonds.

[2] Le Service du développement territorial établit annuellement un rapport sur la gestion du fonds.

Information

Art. 6 Sur requête de la République et canton de Genève, l'Office de l'environnement lui donne les informations prévues par la convention quant à l'avancement du renouvellement du matériel roulant lié au transport des déchets urbains par le rail.

Entrée en vigueur

Art. 7 [1] La présente loi est soumise au référendum facultatif.

[2] Si à l'échéance du délai référendaire aucun référendum n'a abouti, elle entre en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 2027.

[3] Dans le cas contraire, le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur.

Delémont, le

AU NOM DU PARLEMENT DE LA
REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Le président :	Le secrétaire :
Fabrice Macquat	Fabien Kohler

1) RSJU 101