

REPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ECRITE DE MONSIEUR HUBERT FARINE, DEPUTE (PDC) INTITULÉE "QUAI DE CHARGEMENT : UN MAILLON FAIBLE !" (N°2692)

La bonne gestion des forêts jurassienne est clairement tributaire d'un marché du bois efficace, le financement de toutes les prestations de la forêt provenant avant tout des bénéfices de la vente du bois. Une bonne complémentarité entre camions et trains est également nécessaire, chaque bois quittant d'abord la forêt par le réseau routier. Comme le relève justement l'auteur, le marché du bois est aujourd'hui fortement globalisé et de vastes flux de bois sont à relever. Le bois, qui ne peut en totalité être transformé localement, quitte le Jura par camions (bois de sciage vers la France voisine) ou par trains (bois d'industrie vers la Suisse). Le secteur de la construction importe par contre de grandes quantités de bois transformé, souvent par camions.

Quatre quais de chargement ont été fermés au trafic bois dans le Jura ces dernières années, ainsi que d'autres dans les régions voisines (Laufonnais, Jura bernois). Le quai de Delémont a par contre été modernisé de manière exemplaire. Le chargement sur le réseau CJ aux Franches-Montagnes fonctionne bien. Dans ce contexte et vu la qualité insuffisante des 4 quais encore présents en Ajoie, le Département de l'Environnement et de l'Équipement a mené deux études en 2008 et 2010 relatives à un nouveau projet à Alle (non concrétisé vu les coûts conséquents et l'absence de volonté forte et urgente d'investir) et à une collaboration sur le site GEFCO à Courgenay (non concrétisé pour les mêmes raisons et du fait des besoins du propriétaire).

Le Gouvernement répond comme suit aux questions posées :

1. La situation n'a pas évolué. Différents quais (certes peu modernes et implantés de manière non optimale) sont en activité en Ajoie. Ils permettent d'assumer les flux de bois. Aucun acteur (filière du bois locale, CFF, communes...) ne semble vouloir à ce stade s'investir de manière marquée pour concrétiser un projet alternatif. La discussion pourrait évoluer en cas de modifications sur les sites de chargements actuels (Porrentruy, Alle ou Vendlincourt), et ce en lien avec les réflexions en cours sur l'avenir de la ligne Porrentruy-Bonfol.
2. Le Gouvernement considère qu'il n'appartient pas à l'Etat d'entreprendre ou de financer les démarches de construction d'un nouveau quai. La commercialisation du bois est avant tout du ressort du secteur privé, qui inclut les producteurs de bois et les entreprises de transports. Il appartient à ces acteurs de prendre l'initiative de la recherche d'une solution durable. A court terme, le Gouvernement n'entreprendra donc rien dans ce dossier. Il entend d'abord être actif dans la valorisation des fonctions d'intérêts publics de la forêt, et ce par des soutiens et projets en forêt (selon politique forestière 2020 de la Confédération et Plan directeur cantonal des forêts). L'Etat reste toutefois en appui afin de rechercher une solution équitable pour toutes les régions - propriétaires forestiers du Canton, pour assurer les contacts entre les instances concernées et pour inciter les entreprises de transports ferroviaires à investir en vue de disposer de fret. Cet appui se justifie de par l'intérêt supérieur d'un bon fonctionnement de la filière du bois, de la présence d'une infrastructure adaptée permettant la réalisation des prestations forestières attendues par la société et de la volonté d'éviter un transfert du rail à la route.
3. Le Gouvernement n'entend pas procéder à ces calculs qui resteraient très théoriques dans un marché régi principalement par l'offre et la demande et donc sujet à modifications rapides. La valeur financière dépend du marché du bois et des choix de transports des acteurs. Le Gouvernement ne soutient pas une politique d'exportation de bois à déchiqueter. Il soutient d'abord les filières régionales et les principes des politiques forestières et énergétiques de notre pays visant à utiliser d'abord le matériau « bois » avant de le brûler (principe d'une utilisation en cascade). Il n'entend dès lors pas simplifier une exportation de ce bois à des fins énergétiques. Il va de soi que le potentiel excédentaire dans le Jura doit pouvoir être commercialisé avec d'autres régions, et ce selon les lois du marché.

4. Au niveau du financement, il est clair qu'un nouveau quai à utilisations multiples serait intéressant. Par contre, sa gestion peut être plus compliquée. Ici aussi, il appartient aux autres acteurs intéressés (communes pour les déchets, agriculture...) d'évaluer une coopération en vue d'un projet moderne et concerté. Toute utilisation importante pour les marchandises est de nature à favoriser le maintien de la desserte. Le Gouvernement estime qu'il revient aux communes concernées de prendre l'initiative d'un projet global pouvant être intéressant pour tous les acteurs. Le Gouvernement rappelle toutefois qu'une conservation de la desserte ferroviaire n'est pas un objectif en soi, mais doit permettre de répondre à un besoin avéré pour les acteurs de la région. A ce jour, il a cependant toujours soutenu le maintien de lignes ferroviaires et l'Etat s'associe aux démarches en cours visant à pérenniser le réseau dans le Canton. Les modifications proposées par le Conseil fédéral au Parlement sur la loi sur le transport des marchandises conduisent à diminuer la participation fédérale au subventionnement du transport de marchandises sur le réseau CJ à voie étroite. Cette proposition est regrettable, sachant que les cantons ne seront sans doute pas en mesure de compenser la différence. Une pression accrue sur le réseau CJ est donc aussi à craindre.

Delémont, le 20 janvier 2015

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
Le Chancelier d'Etat


Jean-Christophe Kübler