

ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES M.03

CONTEXTE

Le transport de marchandises routier et ferroviaire est en constante augmentation sur l'ensemble de la Suisse, c'est pourquoi son organisation se doit d'être réfléchi à l'échelle cantonale. Il a augmenté de 2,8% en 2014, atteignant un nouveau record, avec une hausse nettement plus marquée pour le rail que pour la route (OFS 2014). La tendance actuelle à l'échelle nationale consiste à limiter les nuisances engendrées par les transports de marchandises et à diminuer les dessertes éparses. Bien que ce type de trafic soit moins important dans le canton du Jura que dans le reste du pays, des dispositions cantonales sont à prendre afin d'assurer la gestion de ces flux quotidiens.

L'organisation du transport de marchandises dans le canton du Jura est mise en œuvre selon les nouvelles prescriptions fédérales, en tenant compte de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM, RS 742.41), entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2016. Des dispositions doivent être prises afin que les flux de marchandises qui transitent sur le territoire jurassien n'aient pas d'impact nuisant à la qualité de vie de la population locale. Le canton du Jura connaît une industrie légère de biens de petite taille à valeur ajoutée qui ne nécessite pas de grands moyens concernant le transfert de marchandises. Les transports de marchandises existants concernent surtout la gestion des déchets, du bois ou des produits agricoles.

Pour déplacer ces matériaux, le transport par poids lourds est généralement privilégié dans la région. Toutefois, compte tenu de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et aux nuisances occasionnées par ce mode de transport, le trafic de marchandises par le rail constitue une alternative intéressante lorsque cela est possible et judicieux.

Concernant la gestion de déchets transitant des districts de Delémont, de Porrentruy et des Franches-Montagnes vers l'entreprise de revalorisation VADEC SA à la Chaux-de-Fonds, le transport est assuré depuis Glovelier par les chemins du Jura (CJ), qui déplacent environ 78'000 tonnes de déchets par année. Il est important de préciser que le transport se fait sur un réseau à voie étroite. En effet, selon l'article 9 LTM, les contributions d'exploitation pour le trafic marchandises ferroviaire sur le réseau des chemins de fer à voie étroite sont exclues du plafond fixé pour la contribution fédérale.

Autre type de marchandises primordial dans le Jura, le bois ne peut être transformé en totalité localement et quitte donc le territoire jurassien par la route (en France voisine notamment) ou par le rail (le bois d'industrie principalement). A titre d'exemple, le transport du bois par le rail sur le réseau CJ est d'environ 20'000 tonnes de bois par année.

ENJEUX

Elaboration d'un concept global en matière de transports de marchandises

Les autorités cantonales souhaitent maintenir le transport de marchandises dans le canton du Jura. Ainsi, l'approvisionnement, l'exportation et la distribution des marchandises sont à organiser sur l'ensemble du territoire. Dans ce contexte, un concept global pour ce trafic par le rail et la route est à développer pour assurer une planification future à l'échelle cantonale. Sur le long terme, des droits de passage (sillons) attrayants sont notamment à prévoir sur le réseau ferré jurassien lors de l'établissement des horaires voyageurs. Enfin, l'enjeu consiste également à favoriser les solutions limitant les nuisances affectant la qualité de vie de la population jurassienne.

Promotion d'une politique durable, mixte et multimodale

L'utilisation du rail par les flux existants doit être maintenue et pérennisée sur l'ensemble du canton. Une mise en valeur des secteurs d'activités à proximité des axes de circulation est à réaliser. Il est primordial de contribuer à la modernisation des infrastructures sur le réseau ferroviaire jurassien. Pour ce faire, l'implantation d'interfaces logistiques ou de nouveaux sites de chargement ainsi que la réalisation de voies de raccordement sont examinées dans l'optique d'assurer une gestion cohérente

ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES M.03

du transport de marchandises dans son ensemble. Les installations doivent être modernisées afin qu'elles soient mieux adaptées et mieux situées dans le but d'assurer le trafic existant. Un raccordement ferroviaire est incité par le canton pour toute nouvelle implantation d'industries dans la région afin de permettre un transbordement optimal. Les installations de transfert et de transbordement sont planifiées judicieusement, en utilisant des terrains aptes à ce type de manœuvre. Le transbordement parasite est à éviter par une centralisation des installations dans chaque district. Enfin, il est important d'éviter les trajets à vide pour des questions de rentabilité et d'efficacité des transports.