



JOURNAL DES DEBATS

DU PARLEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

No 17 – 2010

Séance

du mercredi 22 septembre 2010

Présidence : Michel Juillard, président du Parlement

Secrétariat : Jean-Baptiste Maître, secrétaire du Parlement

Ordre du jour :

8. Loi sur le personnel de l'Etat (deuxième lecture)
11. Loi sur les transports publics (première lecture)
12. Arrêté octroyant un crédit-cadre pour des études de la route H18 Delémont-Bâle entre la frontière bâloise et la plaine de Bellevie à Courroux avec échangeur sur A16
15. Question écrite no 2357
Avenir du Fonds suisse pour le paysage (FSP). Michel Thentz (PS)
16. Question écrite no 2363
ZARD : des freins à l'implantation d'entreprises ? Giuseppe Natale (CS-POP)
17. Question écrite no 2366
Quelle est la situation des friches industrielles dans le Jura ? Jean-Paul Lachat (PDC)
18. Question écrite no 2370
Va-t-on vers un nouveau dépassement des crédits votés pour la rénovation du bâtiment du Séminaire à Porrentruy ? Jean-Paul Gschwind (PDC)
19. Question écrite no 2371
Zones 30 : des restrictions introduites sans restrictions ! Pascal Prince (PCSI)
20. Question écrite no 2373
Paiements à 30 jours dans la construction. François Valley (PLR)

(La séance est ouverte à 14.15 heures en présence de 59 députés.)

Le président : Mesdames, Messieurs les Députés, Messieurs les Ministres, nous allons reprendre nos débats.

8. Loi sur le personnel de l'Etat (deuxième lecture) (suite)

Article 18, alinéa 3

Le président : La commission et le Gouvernement ont une proposition commune. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close. Nous allons voter.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité des députés.

Article 22, alinéa 1

Mme Lucienne Merguin Rossé (PS), au nom de la commission : Il s'agissait du fameux débat sur la délation. Enfin, c'était la gauche qui avait décidé que ça s'appelait comme ça.

Donc, sur le fond, nous ne voulions pas du principe d'obligation qu'un employé signale à sa hiérarchie les faits punissables. C'était le principe que nous avons véhément refusé.

Pour nous, c'eût été une promotion du vice, je vous explique, comme la Fable des abeilles. Pour ceux qui connaissent la Fable des abeilles de Mandeville au XVIIIe siècle, il a écrit une fable politique. Petite parenthèse, je vous l'explique juste : la voracité et la violence du libertin profitent soi-disant à la société en général. Les vices des particuliers seraient les éléments nécessaires à la grandeur d'une société.

C'est peut-être ce qu'a voulu le Gouvernement, quelque part, en privilégiant le vice plutôt que la vertu des ses employés, dans ce cas. Mais, Mesdames et Messieurs les politiciens, ne croyez pas cette fable parce que le respect et l'altruisme, la collaboration sont beaucoup plus constructifs et créateurs de liens sociaux que l'égoïsme, la suspicion et la

délation. Je referme la parenthèse.

Dans ce sens, nous avons repris le texte de l'ancienne loi, qui spécifie que c'est au supérieur hiérarchique de signaler à l'autorité les faits punissables. Un supérieur hiérarchique doit être informé de ce qui se passe dans son service, il doit être proche des autres personnes afin de travailler en étroite collaboration. Si un problème survient, il est important pour le bon fonctionnement des institutions que le Gouvernement en soit informé.

M. Michel Choffat (PDC) : Non, Madame, je ne suis pas pour la promotion du vice. Mais, qu'on le veuille ou non, il y a toujours un fossé entre délation et obligation morale, éthique d'un employé.

La proposition du Gouvernement et de la commission ne tient pas compte de la réalité où des employés sont souvent sans supérieur hiérarchique et où les dérapages sont, hélas, possibles.

Il ne s'agit pas de stigmatiser qui que ce soit mais bel et bien de protéger aussi et surtout les plus faibles. Il n'y a pas que des faits matériels punissables, il y a aussi des faits, des attitudes contraires à la morale, contraires à l'éthique !

Faut-il rappeler les tristes affaires dans les cantons de Vaud et de Zurich ? Si les collègues de travail n'avaient pas dénoncé leurs propres collègues, les abus punissables auraient perduré !

Un employé a-t-il le droit de couvrir un collègue qui s'adonne à des malversations, à des décisions partisans, à du mobbing ou à des actes de maltraitements vis-à-vis d'enfants, de personnes handicapées, de malades ou de personnes âgées ? Poser la question, c'est y répondre. Car cette loi sera certainement prise en exemple par bon nombre d'institutions paraétatiques.

Pour toutes ces raisons, je voterai le texte adopté en première lecture.

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : Je n'ai pas grand-chose à ajouter par rapport à ce qui vient d'être exposé sur les motivations qui ont conduit le Gouvernement à se rallier à cette proposition de compromis mais je dois dire quand même qu'on a beaucoup rigolé ce matin à l'heure des questions orales. Je pense, avec bien des humoristes, qu'on peut presque même rire de tout mais je ne pense pas n'importe où ni même n'importe quand. Alors, quand j'entends dire que le Gouvernement privilégie le vice au lieu de la vertu, on va le prendre avec une teinte d'humour mais je dirais, si ce matin on nous a emmenés au cinéma, aujourd'hui j'ai vraiment l'impression qu'on nous fait du théâtre ! C'est quand même un peu dommage.

Le Gouvernement a expliqué les motivations de sa décision initiale, expliqué les motifs du compromis sur lequel aujourd'hui on peut arriver, en observant simplement au passage que ce qu'on attend des supérieurs, autrement dit savoir et être informé de ce qui se passe dans les services, notamment quand il s'agit de choses répréhensibles, au moins vous ne vous posez pas la question de savoir comment ils s'y prendront. Mais c'est toujours ça de gagné.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité du Parlement; 4 voix contraires sont dénombrées.

Article 22, alinéa 2^{bis} (nouveau)

M. Serge Vifian (PLR), président de la commission : Je suis un peu perturbé parce que je pensais que vous feriez voter, à l'alinéa 1, vu qu'il y avait une opposition, en dénombrant la majorité. Mais, enfin, ce n'est pas grave : majorité évidente contre 4 voix.

J'interviens ici en une seule fois pour les alinéas 2^{bis} et 3, puisqu'à l'alinéa 2^{bis}, il y a un consensus. A l'alinéa 3, il y a une divergence.

Un nouvel alinéa 2^{bis} est introduit, qui stipule que : «Les dispositions du Code de procédure pénale demeurent réservées». Cette cautèle est nécessaire pour bien marquer que l'employé n'est pas dispensé de signaler ce qui doit l'être au regard du droit pénal.

Par ailleurs, la majorité ne peut accepter la suppression de l'alinéa 3 car l'alinéa 2 ne suffit pas si l'infraction n'est pas pénale, comme dans le cas d'un mauvais comportement envers le public.

Le président : Merci Monsieur le Député. Nous parlons bien de l'alinéa 2^{bis}. La discussion est ouverte. Elle n'est plus utilisée, elle est close. Le représentant du Gouvernement ? Il ne souhaite pas s'exprimer. Nous allons voter.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité des députés.

Article 22, alinéa 3

Le président : Pour donner la controverse à Monsieur le député Vifian, je donne la parole à Madame Lucienne Merguin.

M. Lucienne Merguin Rossé (PS), au nom de la minorité de la commission : Cet alinéa nous a dès le départ paru quelque peu suspect et surtout inapplicable. Vouloir qu'un employé informe sa hiérarchie pour une poursuite pénale pour crime ou délit revient à renier le principe de présomption d'innocence et à rendre une condamnation avant même que la justice ne se prononce. On devrait au moins attendre que l'employé soit condamné pour lui demander une telle information. La séparation des pouvoirs n'est ici plus garantie.

Sur le plan juridique, cet alinéa limite sérieusement le droit de chacun de disposer librement des informations qui le concernent et, partant, le droit de ne pas se dénoncer.

Pour reprendre les arguments de première lecture, qui étaient les arguments de Serge Vifian et qui étaient une majorité qui a été en fait minorisée, j'ajouterai qu'il est improbable, au vu des droits de l'employé (présomption d'innocence, protection de ses données), qu'une sanction puisse être prononcée en cas de non-respect de cet alinéa.

Nous proposons, vu la difficulté juridique rencontrée, de renoncer à cet alinéa.

Au vote, la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement est acceptée par 33 voix contre 18.

Article 27, alinéas 1 et 2

Le président : Pour l'article 27, je vous propose de lier l'alinéa 1 avec l'alinéa 2. Donc, le texte de première lecture contre le texte commission et Gouvernement, est accepté

par tout le monde. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée. Le représentant du Gouvernement ? Il ne souhaite pas s'exprimer. Nous allons voter.

Au vote, les propositions de la commission et du Gouvernement sont acceptées par la majorité du Parlement.

Article 30, alinéa 3^{bis} (nouveau)

M. Jean-Marc Fridez (PDC), au nom de la minorité de la commission : La revue de presse du 9 septembre dernier recensait deux articles dont l'un était intitulé «Le salaire au mérite séduit les Suisses» alors qu'un autre article, publié dans le journal des services publics, diabolisait le salaire au mérite. Signalons au passage que l'article des services publics publié dans la revue de presse du 9 septembre comportait plusieurs erreurs grossières pouvant laisser croire que l'auteur de cet article parle d'un sujet qu'il ne maîtrise malheureusement pas.

Pour revenir à notre article 30, rappelons que le décret actuel prévoit déjà l'accélération des annuités pour les employés méritants et également de bloquer les annuités des employés qui ne remplissent pas les conditions exigées pour le poste, ce qui correspond à une forme de rémunération en fonction des prestations fournies.

A l'instar du groupe radical, la proposition du groupe PDC à l'article 30 ici présent n'a pas reçu l'aval du Parlement en première lecture. Toutefois, comme il s'agit d'un élément politiquement fort, nous maintenons donc notre proposition pour la deuxième lecture en espérant qu'une partie du groupe radical approuve notre proposition lors du vote.

L'entretien annuel permet de faire le bilan de l'année écoulée et de fixer des objectifs pour l'année future. L'entretien annuel de développement doit être au cœur du système de gestion des ressources humaines. L'entretien annuel, clé de voûte de la politique du personnel, doit irriguer l'ensemble des décisions en matière de formation, mobilité et promotion, et peut également influencer la rémunération.

La minorité de la commission suggère que l'entretien annuel «peut» influencer la rémunération. La forme impérative «doit» n'est donc pas ici proposée.

En guise de conclusion, merci de soutenir la proposition de la minorité de la commission.

M. Serge Vifian (PLR), président de la commission et rapporteur de la majorité d'icelle : Pour les raisons développées avec éloquence par le député Rémy Meury – vous voyez que, quand il est éloquent, je le reconnais – et le ministre Philippe Receveur lors du vote de première lecture, la majorité de la CGF ne veut pas que l'entretien annuel de développement puisse influencer la rémunération. Il s'agit d'une forme de «salaire au mérite» dont nous n'avons pas les moyens car elle fonctionne dans les deux sens et il faut aussi être capable de financer des augmentations substantielles si l'on ne veut pas que le mécanisme apparaisse surtout comme le moyen de sanctionner les employés qui ne donnent pas satisfaction.

Par ailleurs, cette proposition cristallise les oppositions du monde syndical et il n'est dès lors pas heureux de vouloir l'imposer sans concertation.

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : Je n'ajouterai pas grand-chose à ce que le Gouverne-

ment avait exposé lors de la première lecture, sauf peut-être un élément quand même concernant le siège de la matière.

Il faut savoir que l'élément dont il est question ici porte sur la rémunération. Or, on parle de la loi sur le statut du personnel de l'Etat. Le siège de la matière proprement dit, là où il faudra débattre si les conditions sont données un jour, là où il sera juste et bien placé d'un point de vue juridique de le faire, ce sera lorsque le Parlement débattera de la politique de rémunération, du cadre juridique de la rémunération, voire même de l'évaluation des fonctions.

Pour cette raison supplémentaire-là, le Gouvernement estime que le débat sur cet objet ici est prématuré et il ne pourrait guère prendre comme une interdiction de proposer telle ou telle variante quand le moment sera venu. Quel que soit le vote de ce jour, ce n'est pas dans ce cadre-ci que cet élément doit être réglé.

Au vote, la proposition de la majorité de la commission est acceptée par 34 voix contre 20.

Article 30, alinéa 3^{er}

Le président : La commission propose un nouveau texte par rapport au texte de première lecture. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close. Le Gouvernement ne souhaite pas s'exprimer. Nous allons voter.

Au vote, la proposition de la commission est acceptée par la majorité des députés.

Article 31a, alinéas 1 et 2

Le président : Pour le développement de la position de la commission et du Gouvernement, je donne la parole à Monsieur Vifian... qui l'a déjà prise. Donc, nous pouvons passer à la discussion générale, qui est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close. Le Gouvernement souhaite-t-il s'exprimer ? Ce n'est pas le cas. Nous allons voter. Je vous propose de voter directement les alinéas 1 et 2 ensemble ainsi que la note marginale.

Au vote, les propositions de la commission et du Gouvernement sont acceptées par la majorité du Parlement.

Article 36, alinéa 1^{bis}

M. Serge Vifian (PLR), président de la commission : Sur cet article, la CGF a accompli sa révolution copernicienne et nous espérons que vous lui emboîterez le pas.

Elle vous propose de remplacer la forme potestative par la forme affirmative. La CDS (Coordination des syndicats) a fait de cette disposition un enjeu majeur. Dans un esprit de compromis, l'ancienne majorité accepte de revenir sur sa décision pour démontrer sa bonne foi et pour tenir compte de la possibilité de libre passage qui est offerte à ceux qui quittent l'administration.

Il s'ensuit qu'un nouvel alinéa 2 doit être introduit car cette concession importante a une contrepartie, la participation des employés au financement de l'assurance perte de gains, ce qui est une mesure de bon sens en même temps que d'équité. La majorité vous propose le texte suivant : «Le Gouvernement fixe la participation des employés au finance-

ment de l'assurance perte de gains». La proposition de la minorité va plus loin puisqu'elle ajoute le membre de phrase «en visant à terme la parité».

Cet alinéa 2 constitue une clause de délégation législative qui habilite le Gouvernement à arrêter le taux de participation des employés à l'APG. Cette clause est conforme aux exigences posées à l'article 59, alinéa 2, de la Constitution cantonale en ce sens que l'objet de la délégation est suffisamment déterminé. Le principe d'une participation obligatoire est fixé implicitement dans le texte de loi mais n'en est pas moins clair.

La minorité ajoute une obligation supplémentaire pour le Gouvernement en assignant à ce dernier l'objectif d'atteindre graduellement la parité. La marge de manœuvre de l'Exécutif s'en trouve rétrécie, au point que l'on peut se demander si l'article 36, alinéa 2, constitue encore une clause de délégation ou si l'on ne se trouve pas déjà en présence d'une norme que le Gouvernement n'aurait plus qu'à concrétiser au moyen d'une simple ordonnance d'exécution.

La majorité n'entend pas lier à ce point les mains au Gouvernement, d'une part parce que les discussions avec les syndicats n'ont jamais abordé cette éventualité et qu'il ne convient dès lors pas de changer de monture au milieu du gué, et d'autre part parce que cette variante ferait faire des économies à l'Etat sur le dos des employés par rapport à l'actuelle solution de l'autoassurance, ce qui n'a jamais été une hypothèse de travail.

Le président : Merci. Nous sommes donc à l'alinéa 1^{bis}. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close. Le représentant du Gouvernement ?

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : Il faut effectivement être clair ici, compte tenu de l'ensemble des arguments qui ont été exposés, auxquels le Gouvernement peut pleinement se rallier, qui étaient d'ailleurs les siens, qui n'ont pas été exposés au moment voulu avec toute la clarté nécessaire, celui qui vous parle en étant le seul responsable. Il sied quand même aujourd'hui de reprendre le fil de ce débat sur cet objet-là pour rappeler la volonté de l'Exécutif de voir une telle assurance rendue obligatoire pour toutes les raisons qui ont été expliquées jusqu'ici et sur lesquelles je ne reviens pas en détail.

Pour le surplus, le Gouvernement estime effectivement que, dans le cadre de sa marge de négociation qui est donnée par les articles ultérieurs, elle-même abornée par les considérations d'ordre financier et notamment budgétaire, et bien il se justifie de laisser la marge de manœuvre au Gouvernement, autrement dit de partir sur l'alinéa 2 tel qu'il est proposé par la majorité de la commission.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité des députés.

Article 36, alinéa 2

M. Jean-Marc Fridez (PDC), au nom de la minorité de la commission : L'introduction de l'assurance perte de gain a suscité un vif débat au sein du groupe démocrate-chrétien.

Finalement, dans un but consensuel, le groupe démocrate-chrétien s'est rallié en finalité à la forme impérative, c'est-à-dire que l'Etat «conclut» une assurance perte de gain plutôt que l'état «peut conclure». Le vote qui vient d'arriver le

prouve.

Toutefois, comme la forme impérative admise en finalité par le groupe démocrate-chrétien demandait à ce que l'on soit plus précis dans le financement de cette assurance, ce que la commission a fait en ajoutant un nouvel alinéa 2.

La loi fédérale limite actuellement la participation des employés à un maximum de 50 % lors de la conclusion d'une telle assurance. Le groupe démocrate-chrétien admet, comme d'ailleurs les autres membres de la commission, que le surplus dû à l'introduction de cette assurance soit supporté par les employés, surplus qui sera dans un premier temps bien inférieur à 50 % des primes de la nouvelle assurance.

Toutefois, dans un esprit de responsabilisation des employés, le groupe PDC estime que si l'assurance augmente année après année, les employés devront participer de manière progressive à ces surplus de prime en visant à terme la parité.

En conclusion, nous vous demandons de soutenir la proposition à l'article 36 de la minorité de la commission.

M. Rémy Meury (CS-POP) : Si les syndicats défendent ce principe de conclusion d'une véritable APG, je crois qu'il faut quand même rétablir un élément, c'est qu'il ne s'agit pas de demander à ce qu'on fasse une fleur aux employés. La revendication est venue des syndicats suite à quelques cas observés par tous les syndicats de la fonction publique. Je dis bien quelques cas, c'est-à-dire un nombre heureusement restreint de personnes pour qui la cessation des rapports de service est devenue effective alors qu'elles étaient en congé maladie. Elles ont toutes connues par contre le désagrément de se retrouver sans aucune ressource. Elles ne percevaient plus d'indemnités journalières parce qu'il n'y avait pas le libre-passage vers une assurance personnelle et elles ne pouvaient prétendre aux prestations de l'assurance chômage car, malades, elles ne répondaient pas au critère premier donnant droit à ces prestations, c'est-à-dire la capacité à être placé.

Les employés de l'Etat, à travers leurs assemblées syndicales, ont décidé de faire acte de solidarité envers ces quelques cas rares de collègues pouvant connaître des difficultés financières importantes. Cette solidarité s'exprime à deux niveaux, d'abord par l'acceptation d'un versement de 90 % – ce qui n'a pas été discuté d'ailleurs au début de l'article – du salaire, contre 100 % actuellement durant la première année de maladie, et par l'acceptation d'une participation au financement de l'assurance.

Ce que propose le PDC est en fait un moyen déguisé de réaliser une économie importante par l'Etat sur le dos de ses employés.

La répartition du financement de cette APG est à discuter entre partenaires sociaux, en fonction de l'évolution des dossiers et de la sinistralité. Les négociations qui ont eu lieu sur ce point jusqu'à maintenant retiennent le principe suivant que l'Etat ne doit pas être perdant dans l'opération par rapport à sa pratique d'autoassurance.

Si la proposition du PDC devait être acceptée, cela remettrait en cause les accords trouvés par négociations et nous reviendrions alors, à la fin des débats, sur cet article pour proposer une formulation garantissant le maintien de la pratique actuelle, c'est-à-dire y compris la couverture à 100 %.

Le président : La discussion générale continue. Elle n'est plus demandée, elle est close. Le représentant du Gouvernement ? Il ne souhaite pas s'exprimer. Nous allons voter. Je vous propose d'opposer la majorité à la minorité et la proposition vainqueur contre le texte de première lecture.

Au vote :

- la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement l'emporte, par 36 voix contre 20, sur celle de la minorité de la commission;
- la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement est acceptée par 37 députés.

Article 41, alinéa 2

M. Jean-Marc Fridez (PDC), rapporteur de la commission : Si j'ai demandé, juste avant la pause de midi, que la commission de gestion et des finances se réunisse, c'est pour qu'on remette en question la proposition ici de commission à l'alinéa 2. Pourquoi ? Parce que, finalement, c'est une proposition du PDC qui était en fait une alternative à l'article 69 du groupe PCSI relative à la retraite à 60 ans.

Et si on regarde l'article 41, alinéa 1, on voit que le mode de rémunération ainsi que la classification sont réglées par voie de décret alors que les inconvénients de service seraient réglés par voie d'ordonnance.

Donc, il y a un petit hiatus par rapport à cela et, en commission, nous avons décidé de retirer cet alinéa 2.

Article 42

Le président : Il y a consensus entre la commission et le Gouvernement. La discussion générale est ouverte. Elle n'est pas demandée, elle est close. Le Gouvernement ne souhaite pas s'exprimer. Nous allons passer au vote.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité du Parlement.

Motion d'ordre

M. Jean-Marc Fridez (PDC) : C'est avec le vote prépondérant du président du Parlement que ce dernier a refusé en première lecture, donc à une très courte majorité, d'introduire la retraite à 60 ans pour des activités pénibles dont le Gouvernement se devait de dresser l'inventaire.

Dans le cadre de la commission de gestion et des finances, d'autres propositions sont venues, notamment par l'adjonction d'un nouvel alinéa à l'article 41 lié aux inconvénients de service, que nous venons d'abandonner, et par l'ajout d'un nouvel article 43a qui ne parle plus de retraite anticipée mais d'un aménagement de travail pour les employés proches de la retraite.

Il a été admis en commission que l'article 43a était en opposition, si vous voulez, par rapport à l'article 69. La commission et le groupe démocrate-chrétien estiment que les articles 43a et 69 poursuivent le même objectif mais empruntent une voie différente.

L'article 43a est en fait une proposition de synthèse qui satisfait aux objectifs de pénibilité voulus par l'article 69, alinéa 3. Dès lors, il s'avère cohérent de tout d'abord voter les propositions de l'article 69, qui contiennent plusieurs amen-

dements, et ensuite de voter sur l'article 43.

Nous venons de recevoir ce matin une proposition de dernière minute du groupe UDC. Je trouve malheureux que cette proposition n'arrive qu'aujourd'hui alors que cela fait plusieurs mois que nous discutons de ce projet en commission. A l'heure actuelle, à l'article 69, alinéa 3, nous avons trois propositions : celle du PCSI, celle de l'UDC et celle de première lecture qui reste la proposition principale.

Si la motion d'ordre est acceptée, le Parlement se prononcera tout d'abord sur l'article 69 avant de se prononcer sur l'article 43a. Voilà ma motion d'ordre. Je demande que le président puisse la passer au vote et éventuellement ouvrir la discussion.

Le président : La discussion est ouverte. Monsieur le député Meury.

M. Rémy Meury (CS-POP) : Je pensais que le président de la CGF allait s'exprimer mais je crois qu'il faut être clair sur ce point.

Depuis le début du débat de deuxième lecture en CGF, la problématique de cette retraite et de la retraite anticipée pour pénibilité a été, je dirais, au cœur des grands débats de la CGF. Et toute une série de propositions ont été faites, alternatives à l'article 69, alinéa 3, qui avait été refusé de justesse en première lecture.

C'est en fait la systématique juridique qui a fait que l'article 43a, aujourd'hui, se trouve dans les droits des employés et plus dans la cessation des rapports de service et qui fait qu'on ne peut pas, normalement, les voter ensemble. Mais la volonté qui a été exprimée, aussi bien par le PDC avec l'article 41 – même qu'on aurait dû les laisser aller jusqu'au bout de leur logique, ça leur apprendrait un petit peu ! – que le 43a étaient des alternatives à l'article 69, alinéa 3. Et c'est dans ce sens-là qu'en commission nous avons admis de voter de cette manière-là, tel que c'est proposé par Jean-Marc Fridez, et on vous propose d'accepter sa motion d'ordre.

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : Je ne voudrais pas alors, ici, que le Gouvernement entame le débat de fond au moment où on parle d'une motion d'ordre mais je crois utile de rappeler quand même, dans la systématique que vient d'ailleurs de rappeler Monsieur le député Meury, que l'article 43a, aux yeux du Gouvernement et de la commission, a pour mérite ou pour vocation plus précisément de répondre aussi aux attentes que l'article 69, alinéa 3, proposé par le PCSI était censé obtenir.

Raisons pour lesquelles, dans la foulée du propos d'entrée en matière de la loi tenu ce matin, le Gouvernement ne souhaite pas que la logique de ces propositions soit additive mais, au contraire, qu'à ce problème de portée relativement générale quand même, on puisse apporter une réponse cohérente.

Dans ce sens-là, le Gouvernement est favorable à la motion d'ordre telle que présentée pour que le fond même de cette affaire puisse être traité dans le cadre d'un même et unique débat et non pas à des minutes d'intervalle, avec tout ce que cela implique d'incertitudes concernant l'homogénéité du projet de loi.

Le président : Le représentant de la commission... C'est fini, il ne peut plus s'exprimer. Je suis désolé.

Au vote, la motion d'ordre est acceptée par 42 députés.

Le président : Nous allons traiter à présent de l'article 69. Pour la minorité de la commission, je donne la parole à Mme Suzanne Maître.

Article 69, alinéa 3 (nouveau)

Mme Suzanne Maître (PCSI), au nom de la minorité de la commission : La minorité de la commission, au vu du vote de première lecture, a choisi de maintenir à l'article 69, alinéa 3, la notion de retraite à 60 ans en regard de la pénibilité du travail de certains fonctionnaires de l'Etat. En laissant bien évidemment toute latitude au Gouvernement de dresser la liste des activités particulièrement pénibles.

En guise d'exemple, le canton de Neuchâtel procède ainsi puisque dans la loi sur le statut de la fonction publique, à l'article 40, il est précisé : «Les titulaires de fonctions publiques exerçant une activité particulièrement pénible, selon la liste établie par le Conseil d'Etat, ont droit à la retraite à la fin du mois au cours duquel ils atteignent l'âge de 60 ans».

Pour notre part, nous sommes même plus restrictifs en précisant qu'il faut avoir exercé vingt-cinq ans au moins un métier pénible.

Nous soutenons qu'il est nécessaire que le Parlement se prononce une fois pour toutes sur la demande de l'Association du personnel des Ponts et chaussées jurassienne. En effet, lors du traitement de la loi sur la Caisse de pensions, selon le Journal des débats du 23 septembre 2009, le ministre a insisté pour que la pénibilité du travail soit traitée dans la loi sur le personnel. Je cite ses propos : «Le siège de la matière (retraite anticipée) ne se trouve pas dans [la loi sur la caisse de pension] mais bel et bien dans le loi sur le statut du personnel qui vous sera soumise très prochainement [...] si le Parlement donne une ouverture dans cette direction, d'introduire, dans une disposition finale de la loi sur le personnel, une modification de la loi sur la Caisse de pensions qui irait dans ce sens, en réglant directement et plus précisément les décisions qui seront prises par le même Parlement sur la loi sur le personnel». Fin de citation.

Nous sommes bien dans la loi sur le personnel; il est donc légitime que le Parlement se prononce !

Nous voulons une nouvelle loi sur le personnel, moderne, équilibrée et adaptée à notre temps et souhaitons profiler notre Canton en qualité d'employeur exemplaire. Nous nous devons donc d'être soucieux de donner au personnel le plus exposé la possibilité de jouir de sa retraite dans des conditions décentes. Il est prouvé par de nombreuses études scientifiques et sociologiques que les personnes exerçant des professions reconnues pénibles ont une espérance de vie diminuée. Et lorsque que l'on sait que l'espérance de vie en bonne santé – je précise bien en bonne santé – c'est à dire sans limitation d'activité ou sans incapacité majeure liée à des maladies chroniques, aux séquelles d'affections aiguës ou de traumatisme, est de manière générale pour les femmes de 64,2 ans et de 63,1 pour les hommes, on ne peut donc que conclure à la pertinence d'une telle mesure. Ce n'est pas pour rien que les travailleurs de la construction ont obtenu, grâce à leur syndicat, une retraite à 60 ans.

De même, sans pouvoir comparer nos deux systèmes sociaux, en suivant les débats passionnés de notre voisin français, on remarque aisément l'inéluctabilité d'une telle mesure même pour un gouvernement clairement libéral.

En ce qui concerne la définition des critères de la pénibilité au travail, si cette question est évidemment très complexe, elle ne doit pas nous faire peur au point de renoncer à la traiter. En effet, si l'on ne pourra jamais déterminer avec exactitude ce qu'est la pénibilité du travail, les nombreux travaux scientifiques (médicaux, ergonomiques, sociologiques) aujourd'hui disponibles mettent en évidence des convergences qui permettent l'élaboration de modèles opérationnels. Des modèles opérationnels sur lesquels le Gouvernement pourra facilement s'appuyer.

On entend par-ci par-là un reproche qui consiste à dire que si certains cantonniers parviennent à exercer une activité accessoire, c'est donc que leur travail n'est pas si pénible. On ne peut décemment pas prétérer tout un corps de métier pour quelques cas particuliers ! C'est là tout le fondement du débat politique.

Il faut bien se rendre compte que les travailleurs concernés ont commencé très tôt leur vie professionnelle et comptabilisent donc des années de cotisations supplémentaires par rapport à un universitaire qui la débute bien plus tard.

Il faut aussi prendre en compte l'échelle salariale des personnes concernées par notre article 69, alinéa 3, qui ne permet pas une prévoyance personnelle suffisante pour décider individuellement de partir en retraite anticipée. Il est important de signaler que la majorité des membres de l'Association du personnel des Ponts et chaussées acceptent de cotiser davantage pour leur retraite selon le même modèle utilisé pour la police jurassienne. A noter aussi que le personnel des Ponts et chaussées est bien moins nombreux qu'à la police. De plus, durant les quinze prochaines années, le nombre estimé de départs à la retraite à 60 ans chez les cantonniers est estimé à environ 2,5 hommes par année, ce qui n'est quand même pas énorme pour notre République.

Tous ces arguments me mènent à la seule conclusion qu'il est non seulement juste et judicieux mais également une marque de reconnaissance envers les membres du personnel de l'Etat et tout particulièrement ceux qui sont soumis à un travail pénible que d'accepter l'introduction de notre proposition à l'article 69, alinéa 3. Je vous remercie de votre soutien et de votre attention.

M. Serge Vifian (PLR), président de la commission et rapporteur de la majorité d'icelle : Je suis obligé de modifier mon texte puisque ce n'était pas prévu de débattre de cette manière. Ce que je peux dire ici, à ce stade, parce que je compte développer mon argumentation principale sur l'article 43a, c'est vous dire ceci.

Premièrement que la majorité, qui s'oppose donc à cet article 69, alinéa 3, a en revanche fait des concessions majeures puisqu'elle est d'accord d'entrer en matière sur un article 43a, qui est une solution de substitution à la proposition de la minorité, qui présente deux avantages majeurs :

- premier avantage, c'est que cette disposition s'adresse à tous les employés et pas seulement à une catégorie d'entre eux (ceux qui ont une activité pénible);
- deuxième avantage de cette solution, c'est qu'elle articule une solution au niveau du financement.

Vous avez parlé, Madame la représentante de la minorité, de l'attitude la Caisse de pensions, de la situation de la Caisse de pensions. Je vous renvoie au débat que nous avons eu à la dernière séance de la CGF. Vous savez que les résultats de la Caisse de pensions en 2010 sont préoccupants.

cupants puisque, sur les six premiers mois de l'année, le rendement est de zéro et que, si la situation perdure jusqu'à la fin de l'année, le conseil d'administration devra examiner, l'année prochaine, non seulement une augmentation des cotisations mais vraisemblablement aussi des mesures en matière de prestations.

Donc, je pense qu'il n'est pas raisonnable et qu'il n'est pas responsable de venir avec des propositions qui ne sont pas appuyées sur un financement adéquat.

A l'article 43a, nous pourrions évoquer aussi les arguments qui font que, finalement, nous proposons une solution plus générale et à vocation plus solidaire.

M. Frédéric Juillerat (UDC) : Les deux articles sont liés et le groupe UDC rejette l'article 43a. Comment et qui décidera des personnes concernées ? Ne va-t-on pas vers des décisions arbitraires ? Mais, surtout, la charge de travail sera inéluctablement reportée vers leurs collègues. Par exemple : peut-on imaginer des cantonniers exemptés de travail de nuit et quelle en sera l'ambiance d'équipe ?

Pour ces raisons, nous refusons l'article 43a et nous proposons, à l'article 69, alinéa 3, la retraite à 62 ans comme compromis acceptable et qui concerne un nombre restreint de personnes. Je vous remercie de soutenir notre proposition.

M. Rémy Meury (CS-POP) : Il me semble que le débat sur le sujet, 69/3 ou bien 43a, doit avoir lieu maintenant puisque c'est ici que les choses vont se décider. C'est la motion d'ordre qui a été acceptée qui fait qu'on doit discuter de ces différentes choses.

Je l'ai dit déjà en entrée en matière, après le débat en première lecture, beaucoup de choses ont évolué.

Nous avons dans un premier temps, en CGF, continué à soutenir le maintien de l'article 69, alinéa 3, qui parle de retraite anticipée pour les professions dont la pénibilité est reconnue et définie d'ailleurs par le seul Gouvernement.

Parallèlement, la Coordination des syndicats a eu des échanges sur différents dossiers, pas seulement celui-là, avec le Gouvernement mais évidemment que la loi sur le personnel a été largement évoquée. La Coordination des syndicats est associée aux travaux de l'énorme chantier de mise en place d'une politique des ressources humaines, ceci depuis un certain temps déjà. Dans ce cadre, l'idée de mettre en place une retraite graduelle, terme utilisé dans le groupe de travail, pour tous les employés a fait son chemin. A la question de savoir si ce programme pouvait coexister avec une retraite anticipée ciblée, comme le propose l'article 69, alinéa 3, il a clairement été répondu, de la part du Gouvernement et on s'y attendait, que ce n'était pas envisageable.

Les syndicats étaient prêts à abandonner la retraite anticipée pour quelques-uns si la formule retraite graduelle – je continue à l'appeler comme cela parce que, dans un premier temps, elle a été présentée de cette manière-là en CGF – retraite graduelle pour tous trouvait sa place dans la loi, c'est-à-dire qu'elle ne restait pas un projet en l'air. L'article 43a est, à notre sens, cet engagement du Gouvernement et nous vous demandons de le soutenir.

Avec la motion d'ordre, je crois qu'il vaut la peine que nous expliquions les raisons pour lesquelles nous privilégions la solution 43a par rapport à la solution 69, alinéa 3.

En premier lieu, cette disposition (cela a déjà été dit par le président) a l'avantage de s'adresser à tous les employés et non à une minorité comme la retraite anticipée. A l'intérieur du groupe de travail qui mettra en place le programme, il s'agira de mettre les cautions où on mettra de l'importance sur la pénibilité, où on mettra de l'importance sur les salaires qui sont versés aux employés, etc. C'est là que les choses vont se faire. Nous savons que cette reconnaissance de la pénibilité, au sein du Gouvernement, ne fait pas l'unanimité et d'ailleurs un peu partout dans les autorités, les services administratifs. La formule de l'article 43a n'abandonne pas, je le répète, la notion de pénibilité (elle est inscrite dans la loi) mais elle pourra être intégrée à la réflexion avec davantage de sérénité que si elle constitue le critère unique d'octroi d'une retraite anticipée.

En étant inscrit dans la loi, le programme de retraite ou de réduction du temps de travail pour raison d'âge est impératif et les critères énoncés dans la loi deviennent incontournables, donc la pénibilité également. Ensuite, et nous l'avons entendu chez certains employés visés par la retraite anticipée, l'utilisation de ce programme est facultative et peut être décidée relativement tardivement. Et l'obligation, à l'article 69/3, pour les professions pénibles ne séduisait pas tout le monde, y compris dans les personnes qu'on souhaitait aider dans ce cadre-là.

Ensuite, la notion de tutorat, une autre notion qui paraît importante dans les collectivités publiques, dans les administrations et dans les écoles, on le sait, peut être envisagée avec la formule de cette retraite graduelle. L'employé sur le départ pourra un temps faire profiter son successeur de son expérience toujours utile pour la reprise de dossiers qui, par nature, dans l'administration, dans les collectivités publiques, se construisent sur le long terme.

Enfin, contrairement à la formule de l'article 69, alinéa 3 – le président a fait également une allusion à cela – la réduction progressive du temps de travail ne mettra pas à contribution la Caisse de pensions; l'article 69, alinéa 3, oui. Or, et nous avons reçu le dernier rapport de cette institution, le nombre de retraites anticipées notamment est un facteur pouvant peser sur l'équilibre financier de la caisse.

Bien sûr, on nous dira que le programme n'a pas été évalué financièrement. Mais c'est précisément tout le travail que doivent effectuer les groupes de réflexion et de projets en matière de ressources humaines. Et la loi prévoit une caution importante, en son article 92, sur les éléments à négocier entre partenaires sociaux puisque le Gouvernement ne peut le faire que dans les limites des disponibilités budgétaires.

Je le répète afin que ce soit bien compris, nous privilégions l'article 43a. Mais selon la technique voulue par la motion d'ordre, nous commencerons par voter maintenant l'article 69, alinéa 3, proposition du PCSI contre les deux autres propositions, c'est-à-dire celle de l'UDC puis celle première lecture, puis ensuite nous privilégierons l'article 43a. Pourquoi nous ne soutenons pas la proposition de l'UDC ? Parce que tout simplement, par rapport à la loi sur la Caisse de pensions, vous proposez le statu quo. On prend la retraite à 62 ans selon la loi sur la Caisse de pensions.

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : Dans l'esprit du Gouvernement, la réduction graduelle du temps de travail équivaut à une contre-proposition acceptable à l'article 69, alinéa 3, telle que l'a proposée en première lecture le Parti chrétien-social indépendant.

Considérant le résultat du vote sur cette proposition-là, finalement très proche du moitié-moitié, imaginant que des solutions de compromis devaient être trouvées entre les deux lectures et malgré le fait que, jusque-là, le Gouvernement avait plaidé l'article 69 sans alinéa 3, pour tenir compte de l'ensemble de ces circonstances mais aussi pour tenir compte de l'état actuel d'avancement des différents projets ressources humaines auxquels le député Rémy Meury a fait allusion tout à l'heure, le Gouvernement a accepté d'avancer en quelque sorte son calendrier s'agissant de la mise au jour de ce projet de réduction graduelle du temps de travail pour les personnes proches de l'âge de la retraite, considérant par là qu'il y avait de quoi répondre non seulement à la problématique ciblée de certaines professions pénibles mais, comme cela a été dit tout à l'heure, de ne pas faire tourner exclusivement autour du critère de la pénibilité les différents éléments pouvant justifier la réduction progressive du temps de travail à l'approche de la retraite.

L'autre élément est qu'aujourd'hui comme hier, le Gouvernement considère qu'un programme de retraite obligatoire dès 60 ans pour les personnes pratiquant des professions pénibles devrait être ni plus ni moins qu'un programme obligatoire. En ce sens-là, la réduction graduelle du temps de travail, par la souplesse qu'offre son caractère facultatif, présente un point fort supplémentaire.

Enfin, considérant la nécessité de départ, pour la loi sur le statut du personnel de l'Etat, de répondre à des situations diverses avec des réponses le plus homogène possible pour essayer de voir plus large, pour essayer de voir plus loin, le Gouvernement a estimé opérer par là une concession d'une certaine importance, proposer un compromis autour duquel il serait possible de rassembler une majorité, toujours dans l'espoir, dans l'esprit de donner à la loi une assise la plus large possible.

Et enfin, un élément est apparu au fil des réflexions, auquel jusqu'ici nous n'avons prêté que peu d'importance mais c'est l'effet potentiel de la loi sur la situation des communes puisqu'une loi qui pourrait inspirer directement les communes pour le statut de leur propre personnel, qui fixerait des impératifs elle-même à son niveau, serait certainement plus difficile à décortiquer ou à mettre en application par tranche pour laisser certains articles de côté, comme le serait par exemple un article 69, alinéa 3, qui poserait certainement aussi des difficultés aux communes, alors que le caractère facultatif de la réduction graduelle du temps de travail à l'approche du temps de la retraite offre, lui, une souplesse plus grande puisqu'il délègue la compétence au Gouvernement puisque, là aussi, on pourrait trouver une marge de manœuvre importante du côté des communes.

Et enfin, j'en conclurai avec cela, on a parlé chiffres. C'est très difficile de faire des projections raisonnables. Nous avons essayé, au niveau du Service du personnel, avec l'aide de la Trésorerie générale, de dresser un contour, mais très grossier, de ce que pourraient être les coûts d'une réduction graduelle du temps de travail. C'est-à-dire que, sur l'ensemble des alternatives qu'offre ce genre de programme, à savoir à quel âge on peut le commencer, avoir la somme des critères qui peuvent être pris en compte, et bien, à chaque fois, on a essayé de poser le curseur au milieu pour voir, très arbitrairement, combien cela pourrait se monter d'un point de vue purement financier. Et, avec toutes les précautions d'usage, compte tenu du fait que si cette clause est adoptée par le Parlement, il appartiendra ensuite au Gouvernement, après négociation avec les partenaires so-

ciaux et pour autant que le Parlement veuille bien donner les moyens nécessaires dans le cadre de ses compétences budgétaires, mais il appartiendra donc à ce moment-là au Gouvernement de fixer les contours précis. Mais, aujourd'hui, on peut dire qu'à vue de nez, le montant dont il est question gravite aux alentours de 1 million de francs par année. C'est un chiffre à prendre avec extrêmement de réserve et beaucoup de précautions mais on peut considérer d'emblée que, pour répondre à un nombre relativement important de demandes qui dépassent le cadre strictement délimité des professions pénibles, et bien emprunter ce chemin ne paraît pas causer de trop grands dangers potentiels et représente finalement et certainement la bonne réponse à la problématique d'une façon générale.

Le président : Nous allons donc opposer la minorité de la commission à la proposition de l'UDC et le vainqueur de ce vote contre la majorité de la commission et le Gouvernement.

Au vote :

- la proposition de la minorité de la commission l'emporte, par 50 voix contre 3, sur la proposition du groupe UDC;
- la proposition de la minorité de la commission est acceptée par 29 voix contre 28.

Le président : Monsieur le député demande-t-il une contre-épreuve ? Oui ou non ? Non. Très bien. Nous revenons à l'article 43.

Motion d'ordre

M. Jean-Marc Fridez (PDC) : Je crois que je n'ai pas été clair en commission. Je crois que certains ont trahi finalement ce qui avait été décidé en commission. En tout cas, il faut vous avouer quelque chose, c'est que le groupe PDC était prêt à se rallier à l'article 43a en supprimant finalement sa position de minorité. C'est-à-dire qu'on s'est rallié finalement à l'article 43a.

Alors, maintenant, étant donné qu'il y a une proposition, à l'article 69, du PCSI qui a obtenu la majorité, je demande par motion d'ordre que la proposition qui a été acceptée à l'article 69 soit mise en opposition à l'article 43a que nous allons voter maintenant. Et c'est une motion d'ordre. (*Brouhaha.*) Certains de mes collègues ne l'ont pas compris comme ça. J'aimerais peut-être juste, quand j'ai voulu lever la main avant pour prendre la parole, ce n'est peut-être pas clair pour tout le monde. Il faut savoir que le groupe PDC va, au 43a, retirer sa proposition de minorité pour favoriser une des deux solutions mais pas les deux. C'est soit le 43a ou le 69 mais pas les deux.

C'est pour ça, encore une fois, je vous demande d'opposer ces deux éléments.

M. Rémy Meury (CS-POP) : Il y a peut-être eu un malentendu mais, dans ce que j'ai développé, c'est pour cela que j'ai développé la position du 43a maintenant. J'ai dit que c'est maintenant qu'on doit avoir le débat, savoir ce qu'on privilégie. C'est parce qu'on s'attendait – peut-être que je n'ai pas été attentif à ce que tu as dit pendant que tu faisais ta motion d'ordre parce que je parlais avec mon voisin – et j'étais persuadé car c'est ce qui avait été discuté par la CGF quand on s'est retiré, c'est pour en arriver finalement à opposer la formule retenue à l'article 69, alinéa 3, contre le 43a. Donc, moi, je m'attendais à ce que, de toute façon, on

fasse cela. Et cela semblait ne pas être forcément le cas.

Et j'ai dit : on va voter l'article 69, alinéa 3, du PCSI car il a notre préférence. Et, maintenant, vous choisirez entre le 43a et puis le 69, alinéa 3, du PCSI. Mais les choses étaient claires. En tout cas, nous, on ne voulait pas les deux.

M. Serge Vifian (PLR) : Oui, effectivement, on ne semble pas s'être entendu. Alors, pour moi, les choses étaient claires. Ce que je peux dire ici, c'est que, dans l'esprit du groupe libéral-radical que je représente aussi à cette tribune, il est hors de question qu'on se trouve dans une situation où on aurait en même temps un article 43a et un article 69, alinéa 3. Donc, c'est clair que si l'on devait arriver à cette situation, cela remet complètement en question, pour notre groupe, l'acceptation de cette loi.

Alors, j'ose espérer que ce que vient de proposer Rémy Meury, mais qui n'avait pas été convenu comme ça, pourra être possible en termes de procédure, à savoir qu'après qu'on ait débattu sur l'article 43a, on pourra opposer l'article 43a à l'article 69, alinéa 3.

Il ne s'agit pas ici d'une incompatibilité légale. On peut parfaitement admettre, comme nous l'a dit le Service du personnel, que les deux dispositions sont compatibles. Il s'agit d'une impossibilité matérielle et financière. Voilà, j'espère avoir été clair.

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : Alors, moi, je me suis rendu à la CGF à 14 heures.

Pour l'ensemble de ses membres, ce qui était le but même de la réunion était de mettre sur pied un processus de vote qui permette au final de savoir s'il y aura un article 69/3 ou un 43a mais pas les deux. C'est bel et bien de cela qu'il a été question.

Vous me direz après que le Parlement est souverain, on est tout à fait d'accord là-dessus et, moi, je ne veux pas intervenir à ce stade-là. Mais je pense que, lorsqu'on parle de procédure de déroulement des votes, si les choses ont été déposées de cette façon, si une motion d'ordre a eu lieu, c'est bel et bien pour ça.

Et je rappelle quand même une chose en cohérence avec mes déclarations au nom du Gouvernement ce matin dans le débat d'entrée en matière. Je les ai tenues à nouveau il y a quelques minutes ici même devant vous pour dire que la logique de ces deux articles n'est pas d'être additive même si cela pourrait plaire à certains. Mais ce n'est pas là le but même recherché. Le 43a est une proposition de compromis sur lequel nous espérons voir se rallier une majorité pour ne pas en rester à la décision de première lecture où il y a un 69 (1 et 2) tout court parce que nous ne sommes pas non plus favorables au 69/3 dans ces conditions.

Voilà, c'est bel et bien comme ça que les choses ont été posées, me semble-t-il, moi je les ai comprises comme cela. Tout le monde semble les avoir comprises comme ça. Il ne faut donc pas arrêter le processus en cours de route.

Au vote, la motion d'ordre est acceptée par 36 voix contre 8.

Le président : On va donc traiter maintenant l'article 43a. Pour la majorité de la commission et le Gouvernement, je donne la parole à Monsieur le député Serge Vifian.

M. Serge Vifian (PLR), président de la commission et rapporteur de la majorité d'icelle : J'ai cru comprendre qu'il n'y a plus de minorité mais cela ne change rien, si vous voulez, à l'argumentation que je vais développer.

Le nouvel article 43a et les modifications des notes marginales qu'il implique témoignent de la volonté du Gouvernement et de la majorité de la CGF d'œuvrer en faveur du dialogue social, lequel ne doit pas rester un vain mot. La période qui s'est écoulée entre les deux lectures a permis d'affiner les propositions dans cet esprit de compromis qui est la marque distinctive de notre culture politique.

Il vous est donc suggéré d'introduire un programme de baisse progressive du temps de travail en faveur des employés proches de l'âge de la retraite, en assortissant de conditions que l'on qualifiera de raisonnables.

Cet article a été conçu comme une alternative à l'article 69, alinéa 3, dont on vient de discuter.

Par rapport à la formule rejetée en première lecture que la minorité reprenait à son compte, la nouvelle proposition présente l'avantage de s'adresser à tous et par conséquent de ne pas se circonscrire à quelques-uns. Autre argument prêchant en sa faveur, elle s'accompagne d'un financement basé sur une répartition individualisée entre employeur et employé. Elle se décline en outre en critères incluant notamment la pénibilité de la fonction exercée et la classe salariale de l'employé.

Elle réunit ainsi les ingrédients d'une formule dosant sagement les concessions et les exigences.

Comme y ont insisté plusieurs intervenants lors des débats de la CGF, au nombre desquels le ministre des Ressources humaines, elle est une forme de dénominateur commun.

Enfin, elle ne doit pas être confondue avec une retraite car la Caisse de pensions ne verse pas de prestations.

Vous l'aurez compris, tout milite en faveur de l'adoption de cette nouvelle disposition, conçue dans le droit fil des négociations entre le Gouvernement et la Coordination des syndicats.

Mme Suzanne Maître (PCSI) : Le groupe PCSI n'est pas opposé à cet article 43a. Donc, c'est vrai qu'il y a une avancée par rapport à l'offre de retraite pour tout le personnel. On estime simplement que cette offre, elle sera plutôt utilisée pour les hauts revenus, que les bas revenus n'arriveront pas à se financer cette retraite, donc ne pourront pas bénéficier de cette retraite.

Et il y a le fonctionnement du travail. On fait une réduction progressive des heures de travail mais qui est-ce qui va remplacer ces heures de travail ? A quel moment on va remplacer les gens ? Est-ce que, chez les cantonniers, quand quelqu'un prend quelques heures de retraite sur une année ou deux ans, il sera remplacé ? On va attendre quoi ? Qu'il soit à 50 % ? On va le remplacer au bout de trois mois, au bout de six mois ? Ce sont des questions pour lesquelles on n'a pas de réponse.

Et pour en tout cas la catégorie pour laquelle nous avons demandé ici une retraite anticipée, cette diminution d'heures de travail, elle ne sera pas applicable ou très difficilement applicable.

Et, d'autre part, le coût annoncé de cette mesure est quand même important et je trouve un petit peu bizarre

qu'on nous reproche finalement la retraite anticipée à 60 ans pour quelques personnes, qui va coûter des sommes à la Caisse de pensions, et ici on nous dit que cela fera quand même 1 million de francs, aussi sur le dos des contribuables.

Donc, nous ne sommes pas contre cet article, nous saluons aussi cette avancée mais notre demande était vraiment de reconnaître les travaux pénibles et de permettre à ces gens d'avoir une retraite à 60 ans par rapport à l'état de santé de ces gens. Voilà.

Donc, on va revoir au vote. Je ne sais pas encore ce que mon groupe fera.

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : Tout d'abord pour la remarque sur les hauts revenus, je pense que cette remarque n'est pas fondée ou alors elle méconnaît le contenu même de la disposition légale telle qu'elle vous est proposée, à laquelle, si vous vous souvenez bien, dans le cadre des débats en commission de gestion et des finances, il avait précisément été prévu d'ajouter le critère salarial pour justement prendre en compte cet élément-là et ne pas se retrouver face à un programme qui ne serait permis qu'aux classes de traitement les plus élevées. Ce n'est pas notre volonté. Donc, on ne peut pas dire, on ne doit pas dire que le modèle de réduction graduelle du temps de travail est un modèle pour les hauts revenus; ce n'est pas le cas.

Pour ce qui concerne le remplacement des heures de travail, ici aussi on a parlé de coût du remplacement des heures de travail. Je vous a donné des chiffres tout à l'heure en précisant que l'estimation très grossière qu'il était possible à ce stade de mener sur les effets d'une réduction graduelle du temps de travail en mettant tous les curseurs des critères disponibles et actuellement connus au milieu, et bien cette estimation prend en compte aussi les éléments en relation avec le remplacement. On peut dire que des exemples de situations dans lesquelles les choses se passent ainsi existent dans le privé. Je ne voudrais faire de publicité pour aucune entreprise en général et en tout cas pas dans l'informatique en particulier mais cela existe, cela fonctionne, y compris pour les cadres. Et très près de chez nous, dans un domaine parapublic, on voit la Caisse de compensation arriver à trouver des arrangements suffisamment praticables dans un contexte qui ressemble beaucoup à celui-ci.

Moi, je crois que ce serait faire un mauvais procès à ce projet de dire que tous les détails n'en sont pas connus au point que, je dois l'avouer aujourd'hui, je ne peux pas vous dire de manière détaillée exactement comment cela va se passer, pour en déduire que, précisément, il ne mérite pas d'être retenu. Au contraire, c'est donner toute sa chance au processus que de dire : voilà, on peut miser là-dessus pour un nombre plus important de personnes dans la fonction publique et c'est précisément quelque chose qui va se débattre, se discuter, se développer, conformément au cadre que vous aurez bien voulu lui donner.

Le président : Nous allons donc voter sur l'article 43a. Les députés qui acceptent cet article sont priés de le faire par un lever de main. Il faut compter. (*Brouhaha.*)

M. Serge Vifian (PLR) : Celui-ci est opposé à l'article 69/3. (*Une voix dans la salle : «Après» !*)

Mme Corinne Juillerat (PS) (*de sa place*) : Il faut le dire correctement. (*Des voix dans la salle : «Il faut dire vraiment correctement les choses ! »*) (*Brouhaha.*)

M. Serge Vifian (PLR) : Il faut vous calmer et être attentifs !

Le président : S'il vous plaît, nous sommes en train de voter.

Mme Corinne Juillerat (PS) : Mais on vote quoi ?

Le président : L'article 43a.

Mme Corinne Juillerat (PS) : Contre quoi ? Contre la minorité ?

M. Jean-Baptiste Maître, secrétaire du Parlement : Contre pas d'article 43a.

Le président : Contre pas d'article 43a.

M. Jean-Baptiste Maître, secrétaire du Parlement : Après, ils seront opposés.

M. André Burri (PDC), premier vice-président : Il faut qu'il existe pour être opposé.

Le président : Voilà. Le résultat s'il vous plaît ! Alors, nous revotons. Les députés qui acceptent l'article 43a sont priés de le faire par un lever de main. (*Brouhaha.*) Vous voulez recommencer ? Mesdames et Messieurs les Députés, il faut un peu de discipline; les scrutateurs ne peuvent pas compter si vous ne levez pas la main au-dessus de la tête. Alors, s'il vous plaît ! Les députés qui souhaitent exprimer un avis contraire sont priés de se manifester par un lever de main franc.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par 50 voix contre 6.

Le président : Vous avez accepté l'article 43a. Maintenant pour satisfaire la motion d'ordre, nous allons opposer l'article 43a à l'article 69.

Au vote, l'article 43a l'emporte, par 40 voix contre 19, sur l'article 69, alinéa 3.

Le président : Reste le titre marginal qui était lié. On considère qu'il est accepté aussi.

Article 44

Le président : La commission et le Gouvernement sont unanimes pour l'alinéa 1 et 2. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close.

Au vote, les propositions de la commission et du Gouvernement sont acceptées par la majorité du Parlement.

Article 44, alinéa 4

M. Rémy Meury (CS-POP), rapporteur de la majorité de la commission : Il n'y a pas naturellement de divergences profondes entre la position de la minorité, qui sera défendue

par le président de la CGF, et la proposition de majorité que je défends. La divergence porte en fait sur la mention, dans la loi, de préparation des leçons comme faisant partie des tâches liées à l'enseignement dans cet article.

Bien évidemment, la préparation des leçons est une tâche fondamentale dans l'enseignement. Seulement, se limiter à citer cette obligation-là est une erreur. Dans tous les cahiers des charges des fonctions enseignantes que nous connaissons, et dans ceux qui sont en élaboration aussi dans le Jura, cinq grands groupes d'activités apparaissent toujours. Le plus grand groupe est naturellement intitulé simplement «enseignement». Cette charge d'enseignement comprend lui-même quatre activités principales : la planification et la préparation des cours; c'est ce que demande la minorité; le fait d'ignorer les trois autres que sont la dispense des cours, qui, je l'admets, va de soi, que l'on appelle généralement temps de présence à l'élève, est une erreur. Vous occultez aussi la partie évaluation et correction des travaux, aussi importante que la préparation des leçons. Et la quatrième activité faisant partie du grand groupe enseignement est constituée des activités parascolaires comme les camps de ski, les camps verts, les courses scolaires, les journées sportives, auxquels participent les élèves de la classe de l'enseignant concerné.

Cet ajout, fait en toute bonne foi, je le sais, ne fait finalement que déséquilibrer l'énumération des principales catégories d'activités des fonctions enseignantes, comme elle apparaît dans l'article proposé initialement.

M. Serge Vifian (PLR), président de la commission et rapporteur de la minorité d'icelle : Apporter la contradiction au secrétaire général du SEJ et ancien instituteur sur cet article, c'est l'illustration de l'élève qui a tellement progressé qu'il en devient incompréhensible pour le maître.

Nous suggérons d'ajouter «la préparation des leçons» à la charge de travail de l'enseignant. Cet ajout nous a été suggéré par les juristes que nous avons consultés mais aussi par la commission de rédaction, laquelle (je le rappelle au passage) est constituée de plusieurs enseignants, lors de sa séance du 10 août 2010 à laquelle nous avons participé.

C'est écorcher le français que d'affirmer que «l'enseignement proprement dit» comprend la préparation des leçons et bafouer la réalité de prétendre que la préparation des leçons n'englobe pas la correction des épreuves.

Mais je renonce à disputer sur ce sujet avec mon contradicteur, préférant le laisser à des certitudes dont il peine de toute façon à s'extraire.

Pour paraphraser un ministre de ce Gouvernement, je dirai que mauvaise foi et bonne volonté ne riment pas mais vont souvent de pair.

Si quelques esprits indépendants de ce Parlement pouvaient me suivre, j'en serais fort aise.

Au vote, la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement est acceptée par 34 voix contre 12.

Article 48, alinéa 2

M. Serge Vifian (PLR), président de la commission et rapporteur de la majorité d'icelle : Les arguments qui ont emporté l'adhésion d'une nette majorité lors de la première lecture n'ont pas perdu de leur pertinence. Je vous en évite

la répétition pour vous inviter à maintenir à 15 jours le congé consenti aux employés de l'Etat qui occupent une charge publique. Suivre la minorité équivaudrait à accepter un recul par rapport à la situation actuelle, ce qu'aucune raison objective ne justifie.

M. Jean-Marc Fridez (PDC), au nom de la minorité de la commission : Le fait d'inscrire le nombre de jours dans la loi est déjà un progrès. Actuellement, ces éléments sont traités par le biais d'une directive.

La proposition de la minorité vise ici à limiter la durée maximale par année pour l'exercice d'une charge publique à 10 jours. En effet, la minorité de la commission estime que les 15 jours ouvrés, qui représentent, rappelons-le au passage, trois semaines de travail, sont trop importants. Merci donc de soutenir la proposition de la minorité de la commission.

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : Simplement pour rappeler qu'entre les deux lectures, le Gouvernement n'a pas changé de position et s'en tient au texte adopté en première lecture, considérant que le nombre de jours de travail dont il est question ici peut présenter un intérêt particulier en termes de mise à disposition de compétences des collectivités locales et que cet élément-là, en tant qu'employeur, il nous paraît que l'Etat doit pouvoir le supporter à hauteur de ce nombre de jours-là.

Pour cette raison, nous avons maintenu la position de première lecture.

Au vote, la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement est acceptée par 35 voix contre 15.

Article 56

M. Serge Vifian (PLR), président de la commission et rapporteur de la majorité d'icelle : Là aussi, les arguments militant en faveur de la solution adoptée en première lecture restent valables, même si, je le concède, les scores en plénum et en commission ont été serrés.

La majorité persiste à penser que l'exigence de la minorité complique le fonctionnement des services et qu'il faut laisser la faculté au supérieur hiérarchique de distinguer l'essentiel de l'accessoire.

M. Rémy Meury (CS-POP), au nom de la minorité de la commission : Récemment, la CGF, outre l'audit concernant la police, a pu prendre connaissance, donc après la première lecture de cette loi, de quelques audits réalisés par le Service du personnel auprès de services de l'administration. Très sincèrement, plusieurs des problèmes qui ont été identifiés montrent qu'une communication déficiente des supérieurs hiérarchiques à l'égard de leurs collaborateurs est à l'origine de conflits qui, parfois, prennent des proportions inquiétantes.

Pouvons-nous pour autant considérer que les supérieurs hiérarchiques ont commis des fautes en la matière ? Pas toujours. Car ils ont estimé que certaines affaires n'étaient pas suffisamment importantes pour que les employés du service soient consultés. Ce que contestent naturellement les employés eux-mêmes. C'est cette appréciation, qui peut varier d'un supérieur hiérarchique à un autre, que nous voulons éviter. Le principe qui doit être inscrit dans la loi est que les employés sont consultés sur toutes les affaires qui les

concernent. Cette inscription dans la loi est surtout de nature à préparer les supérieurs hiérarchiques à avoir un comportement où la communication joue un rôle essentiel. Ce qui peut paraître a priori une perte de temps se traduit en fait par un gain de temps. Consultés, les collaborateurs ont pu donner leur avis. Ce simple fait désamorce très souvent des conflits de travail qui épuisent et font perdre du temps.

Inscrivons dans la loi le principe de la consultation des employés pour éviter toute interprétation de ce qui est important par les supérieurs hiérarchiques.

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : J'ai entendu tout à l'heure une phrase qui nous rappelle à quel point il est nécessaire et indispensable de pouvoir dissocier l'accessoire de l'essentiel. C'est précisément ce souci-là qui a guidé le Gouvernement dans l'élaboration de cette norme et, pour avoir été le commanditaire des audits que la CGF a eu l'occasion de parcourir, le Gouvernement n'ignore pas non plus qu'il arrive, dans une administration comme celle-ci, comme partout ailleurs, que, parfois, les défauts de communication puissent générer des mécontentements, puis des mécontentements et enfin des conflits. Mais il faut observer que, dans les cas qui nous occupent, on parlait effectivement d'éléments importants.

Je peux comprendre que le fait de dire d'un objet qui concerne quelqu'un qu'il est important ou pas laisse une marge d'appréciation que certains préféreraient ne pas voir laisser à l'administration. Moi, je pense au contraire que le cadre donné actuellement par la législation générale sur l'activité administrative, le Code de procédure administrative, permet de faire la distinction entre le nécessaire et l'accessoire. Il existe un certain nombre de lois dans le droit public jurassien qui prévoient précisément ce type de distinction. La première qui me vient en tête concerne le Gouvernement, qui dit que tous les actes d'administration importants sont accomplis par le Gouvernement. On trouve au fil du temps la possibilité d'évaluer la situation de manière satisfaisante sur un plan tout à fait global.

Je crois qu'il faut se rappeler ici aussi que la nouvelle loi envisage l'échange d'informations comme cadre nouveau fixé aux relations entre employeur et employé, la formation aussi, la possibilité de bien insister sur la mise sur pied de processus d'information, de processus de gestion, qui soient particulièrement transparents, ce qui fait qu'au final, consulter sur tous les objets paraît quand même devenir quelque chose d'extrême, qui ne nous paraît pas avoir sa place dans la loi.

Au vote, la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement est acceptée par 27 voix contre 25.

Article 59, alinéa 1

Le président : La commission et le Gouvernement sont d'accord. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close. Le Gouvernement souhaite s'exprimer ? Ce n'est pas le cas. Nous allons passer au vote.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité du Parlement.

Article 64, alinéa 2

Le président : La commission et le Gouvernement sont d'accord. La discussion est ouverte.

M. Damien Lachat (UDC) : Je vois qu'avec le temps ma proposition a fait du chemin ! Mais je ne comprends toujours pas ce qui empêche la commission de parler, à l'alinéa 2, de classification afférente à son nouveau poste, comme je l'ai plusieurs fois proposé à cette tribune.

Pour moi, l'alinéa 2 doit représenter la règle et, de mon point de vue, la règle n'est pas le maintien du traitement nominal. Je trouve même que le rajout de «en principe» ne colle pas logiquement avec les deux exceptions aux articles suivants, qui deviennent en fait des demi-règles.

Je trouve dommage ces incohérences alors qu'il aurait suffi de reprendre correctement la législation sur le personnel de la Confédération, qui dit que chaque fonction est évaluée et affectée à une classe de salaire.

Mais, bon, comme le but va quand même dans le sens d'éviter les placards dorés dans l'administration, le groupe UDC va soutenir les modifications apportées par la commission sans faire de nouvelle proposition.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité des députés.

Article 64, alinéa 3

Le président : La commission et le Gouvernement sont également d'accord sur la modification proposée.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité du Parlement.

Article 82

Le président : La commission et le Gouvernement sont unanimes. La discussion est ouverte. Elle n'est pas demandée, elle est close. Le Gouvernement souhaite-t-il s'exprimer ? Ce n'est pas le cas. Nous allons voter.

Mme Lucienne Merguin Rossé (PS) : Vous avez passé de l'article 70 à 82 directement !

Le président : Et, oui parce que pour tous les articles, j'ai dit : 71 à 81. Tout le monde a accepté. Il faut être attentif !

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité des députés.

Article 83, alinéa 8

M. Serge Vifian (PLR), président de la commission et rapporteur de la majorité d'icelle : L'argumentation développée en première lecture par le rapporteur de la majorité, mais surtout par le ministre des Ressources humaines en réponse au porte-parole de la minorité, reste pertinente et le score qui l'a sanctionnée ne souffre pas la discussion.

Au demeurant, la répéter en parlant plus fort ne suffirait pas à convaincre le représentant de la minorité, lequel continue de prêter au Gouvernement des arrière-pensées ma-

chiavéliques, là où il faut surtout voir la volonté de ne pas perturber un service en y tolérant les conditions de la zizanie. Même si cela choque certaines oreilles, il faut admettre que l'intérêt général du service prime sur les aspirations individuelles du collaborateur. L'employeur a aussi cette responsabilité de veiller au fonctionnement du tout face aux revendications de la partie.

M. Rémy Meury (CS-POP), au nom de la minorité de la commission : Nous n'entendons pas personnaliser cette affaire et nous ne pensons pas au Gouvernement, ni précédent, ni actuel, ni futur.

Lorsqu'un employé est licencié à tort – c'est une question de principe ici – il renonce pratiquement toujours à réintégrer son poste de travail, que ce soit dans le privé ou dans le public, car la procédure qui a été menée a laissé des traces dans les relations humaines entre collègues ou avec les supérieurs hiérarchiques, qui font que les conditions de travail se sont à ce point détériorées qu'il est impossible de reprendre son activité comme si de rien n'était.

En introduisant dans la loi ce droit à l'employeur, cette fois-ci, à ne pas réintégrer, on lui donne un mauvais signe. On lui donne la faculté de prononcer des licenciements arbitraires car il saura que, même perdant devant la justice, il pourra se débarrasser du collaborateur dont il rêve de voir les talons.

On fait une loi qui va durer vingt-cinq à trente ans. Le Gouvernement actuel, heureusement, ne durera pas autant ! (*Rires.*) Pour répondre à notre président qui voit que je m'attaque au Gouvernement actuel, ce n'est pas le cas.

Nous avons mis en place dans cette loi des procédures simplifiées pour les licenciements aussi bien ordinaires qu'extraordinaires. Nous devons garantir aux employés qu'au moins ces procédures minimales seront respectées. Ce n'est pas le cas si, d'emblée, nous décidons d'une disposition autorisant l'employeur à ne pas réintégrer un employé injustement licencié.

Au vote, la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement est acceptée par 29 voix contre 26.

Article 89, alinéa 2

Le président : Le Gouvernement et la commission sont unanimes. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close. Le représentant du Gouvernement ne souhaite pas s'exprimer. Nous allons voter.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité des députés.

Article 89, alinéa 2ter

Le président : La commission et le Gouvernement sont d'accord. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close. Le Gouvernement ne souhaite pas s'exprimer. Nous allons passer au vote.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité du Parlement.

Article 92, alinéa 1

Le président : La commission et le Gouvernement sont unanimes. La discussion est ouverte. Elle n'est pas demandée, elle est close. Le représentant du Gouvernement ne veut pas s'exprimer. Nous allons voter.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité du Parlement.

Article 92, alinéa 3, lettre b

Le président : La majorité de la commission et du Gouvernement sont unanimes. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close. Le Gouvernement ne souhaite pas s'exprimer. Nous allons voter.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par 35 députés.

Article 92a

M. Rémy Meury (CS-POP), rapporteur de la commission : En première lecture, une proposition avait été faite allant dans le même sens mais elle avait le défaut majeur de rendre obligatoire cette contribution que nous appelons désormais contribution de soutien. Or, l'Etat, on l'a compris, ne peut conclure de convention collective de travail, donc ne peut rendre obligatoire une contribution professionnelle qui est une des composantes incontournables de toute CCT.

Le texte qui vous est proposé est celui qui est appliqué dans le canton de Fribourg et qui précise le caractère facultatif de la contribution.

Pour donner une information supplémentaire, parce que je sais que c'est toujours important dans ce domaine-là, l'ordonnance fribourgeoise – et ce sera certainement l'application qui sera faite dans le canton du Jura – précise ceci : «Le collaborateur ou la collaboratrice peut en tout temps déclarer son refus du prélèvement ou révoquer sa précédente déclaration de refus. Il ou elle le signale par écrit auprès du centre de paie» (j'imagine que ce doit être le Service du personnel chez nous) «dont il ou elle dépend». Dans ce cas, la cessation du prélèvement de la contribution ou, au contraire, la perception de la contribution prend effet le mois suivant la déclaration de refus ou la révocation de celle-ci.

Important dans l'ordonnance, un article prévoit également la confidentialité pour les employés qui décideraient de refuser le prélèvement de cette contribution.

Notre volonté n'est pas d'aller dans un autre sens. Cette disposition est complémentaire à l'article 92 qui inscrit dans la loi, et ce n'est pas la moindre de ses qualités, le partenariat social. Nous vous remercions d'accepter cette proposition.

M. Philippe Receveur, ministre des Ressources humaines : Le Gouvernement s'est opposé à la formulation initiale, en effet à cause du caractère contraignant et obligatoire que la clause proposée prévoyait.

Depuis lors et compte tenu de cette précision, nous sommes en présence d'une autre proposition, fondamentalement la même mais qui introduit une nuance de taille, c'est celle qui permet aux personnes de ne pas se soumettre obligatoirement à ce prélèvement. Compte tenu des effets at-

tendus du partenariat, compte tenu du fait aussi qu'il nous apparaît évident que la loi entraînera certains coûts du point de vue structurel par rapport à tous les éléments de partenariat; commission de conciliation par exemple : il apparaît fondé que cette participation puisse être sollicitée – il faut l'appeler comme ça ainsi dorénavant – pour permettre la prise en charge de ces coûts qui correspondent à une avancée sociale, à nos yeux, digne de ce nom.

Donc, pour cette raison, le Gouvernement est favorable, cette fois-ci, à la proposition telle qu'elle est libellée.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par 36 députés.

Article 97, chiffre 4 (nouveau)

Le président : Le chiffre 4 est accepté par la commission et le Gouvernement. La discussion est ouverte. Elle n'est pas utilisée, elle est close. Le représentant du Gouvernement ne souhaite pas s'exprimer. Nous allons passer au vote.

Au vote, la proposition de la commission et du Gouvernement est acceptée par la majorité des députés.

Les autres articles, ainsi que le titre et le préambule, sont adoptés sans discussion.

Au vote, en deuxième lecture, la loi est adoptée par 53 députés.

Le président : J'aimerais vous demander si vous êtes d'accord que l'on prenne les lois en priorité. Y a-t-il des avis contraires ? Ce n'est pas le cas. Nous allons donc changer l'ordre du jour pour prendre le point 11, loi sur les transports publics.

11. Loi sur les transports publics (première lecture)

Message du Gouvernement :

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation la nouvelle loi sur les transports publics (LTP).

1. Introduction

La gestion et le développement des transports publics sont une mission importante pour le canton. Outre les obligations résultant des dispositions fédérales, la Constitution jurassienne prévoit à son article 49 que «L'Etat favorise les transports publics» (RSJU 101).

Plus qu'une modification de la loi actuelle, le projet de loi mis en consultation a pour but l'adaptation et la modernisation des bases légales relatives aux transports publics jurassiens. La disposition centrale est constituée par l'édition de la loi sur les transports publics (LTP) en remplacement de la loi du 28 octobre 1978 sur les entreprises de transports concessionnaires (RSJU 742.21).

L'établissement d'une loi sur les transports publics a été inscrit aux programmes gouvernementaux de législature 1999-2002 (point 3.4.1) ainsi que 2003-2006 (objectif no 46). Les objectifs fixés par le Gouvernement étaient formulés de

la manière suivante : «Cette loi établira les bases légales et les normes pour la définition de l'offre du canton du Jura en trafic régional et fixera les flux financiers Etat-communes en matière d'investissements et d'exploitation» (PGL, 1999-2002).

La décision de mettre sur pied la Communauté tarifaire jurassienne Vagabond (vote du Parlement en décembre 2000, mise en place en juin 2001), puis la refonte du réseau des transports publics jurassiens suite à l'introduction de Rail 2000 en décembre 2004, ont imposé de repousser durant plusieurs années le travail de préparation de la nouvelle LTP.

L'établissement de cette loi est nécessaire à plusieurs titres :

- La loi actuelle du 26 octobre 1978 sur les entreprises de transport concessionnaires (RSJU 742.21) date de l'entrée en souveraineté de la République et Canton du Jura. Elle avait elle-même été reprise du droit bernois, donc fondée sur un texte datant encore de quelques années auparavant (loi du 4 mai 1969 sur les entreprises de transports concessionnaires, RSB 762.4).
- La législation en vigueur n'a pas été actualisée suite à la réforme des chemins de fer de 1996, depuis laquelle le système de financement et de planification de l'offre de transports publics a fondamentalement changé. Le canton est devenu commanditaire des prestations de transports publics régionaux aux côtés de l'OFT et le cas échéant des cantons voisins (lignes intercantionales).
- La question du financement des transports urbains et locaux, non financés par la Confédération, n'était pas d'actualité il y a trente ans.
- La situation a également évolué considérant encore la création, en 2000, de la Communauté tarifaire Vagabond ou l'élargissement du champ des investissements cantonaux avec par exemple l'implication du Canton depuis 2005 dans le réaménagement des gares RER entre Delémont et Porrentruy.
- Enfin, pour répondre au mandat donné au Gouvernement par le Parlement au travers de l'arrêté du 15 décembre 2000 portant création de la Communauté tarifaire jurassienne (RSJU 742.92, article 6, alinéa 4 : «Le Gouvernement est chargé de préparer les bases légales à une participation des communes au financement des transports publics.»), la révision de ces bases légales doit proposer une participation des communes au financement des transports publics régionaux.
- La situation créée par l'entrée en vigueur de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) au 1er janvier 2008 a nécessité une attention particulière afin d'assurer la neutralité financière pour les communes.

En résumé, la nouvelle loi sur les transports publics a pour ambition de proposer une adaptation du financement des prestations de transports publics et régler sa répartition entre l'Etat et les communes et ce afin de dégager les moyens nécessaires à l'extension et à l'amélioration des transports publics jurassiens, d'actualiser les bases légales, qui sont désuètes et qui ne correspondent pas à la situation qui prévaut depuis 1996 et de se donner les instruments de planification et de concertation concernant le développement des transports publics.

A cette fin, un groupe de travail a été constitué par arrêté du Gouvernement du 17 janvier 2006. Ce groupe, présidé par le Service des transports et de l'énergie, était composé de représentants des communes provenant des trois districts et des services concernés de l'Etat (cf. annexe 2). Pour conduire ses travaux, le groupe de travail a bénéficié d'un avant-projet élaboré en 2002-2003 par un juriste stagiaire. Une consultation en deux phases a été conduite en 2008 et 2009.

2. La place actuelle des transports publics

Le réseau des transports publics jurassiens s'étend sur environ 450 km de lignes tant ferroviaires que routières. La fréquentation est en hausse marquée particulièrement depuis l'introduction de Rail 2000 1^{ère} étape, à fin 2004. De manière globale, l'offre sur les lignes commandées par le canton du Jura a augmenté de 35 % entre 2004 et 2008, tandis que la fréquentation a progressé de 45 %. Le réseau est utilisé tant pour les déplacements pendulaires des travailleurs ou de formation (domicile-travail ou études), les besoins professionnels et d'achats que pour les loisirs (tourisme, sorties, etc.).

Les transports publics jurassiens en chiffres (2008 et 2009) :

Réseau ferré :	115 km
Réseau régional de bus :	341 km (27 lignes) + 2 zones PubliCar
Exploitation :	3,98 mios km parcourus/an
Réseaux urbains :	Delémont (3 lignes + PubliCar urbain) et Porrentruy (1 ligne)
Réseau nocturne :	14 lignes
Utilisation (1)* :	4,5 mios de voyageurs
Utilisation (2)* :	80 mios voyageurs-km/an **
Taux de couverture d'exploitation*** :	36% (CFF 41%, CJ: 33%, CarPostal: 26%)

* Sur les lignes régionales commandées par le canton du Jura

** Les voyageurs-kilomètres [voyageurs-km] correspondent à la somme totale des kilomètres parcourus par tous les passagers

*** Le taux de couverture d'exploitation, appelé aussi degré de couverture des coûts, est déterminé par le ratio produits/coûts complets.

Les fonctions de correspondance vers le réseau supérieur (réseau national CFF Grandes Lignes) sont assurées en priorité à Delémont puis de manière plus secondaire à La Chaux-de-Fonds et Tavannes/Bienne. L'ossature du réseau est formée des lignes ferroviaires des CFF et des CJ. Le Noirmont représente le cœur du réseau à voie étroite des CJ, avec le croisement simultané des trains provenant de La Chaux-de-Fonds, de Glovelier/Saignelégier et de Tavannes.

Si le rail a une fonction structurante indéniable, nombre de communes sont uniquement accessibles par des lignes de bus exploitées par les ETC CarPostal et CJ. Enfin, des

lignes spécifiques exploitées par les TUD et les TUB desservent, en complément des lignes régionales, une partie des quartiers des communes de Delémont et Porrentruy.

L'évolution de la fréquentation des transports publics a été très réjouissante ces dernières années. Elle est liée aux efforts faits tant dans l'augmentation de la fréquence des bus et des trains, dans l'amélioration des structures d'accueil (modernisation des gares et des véhicules) et dans la poursuite de la promotion. L'évolution du prix de l'énergie a certainement aussi contribué à ce résultat.

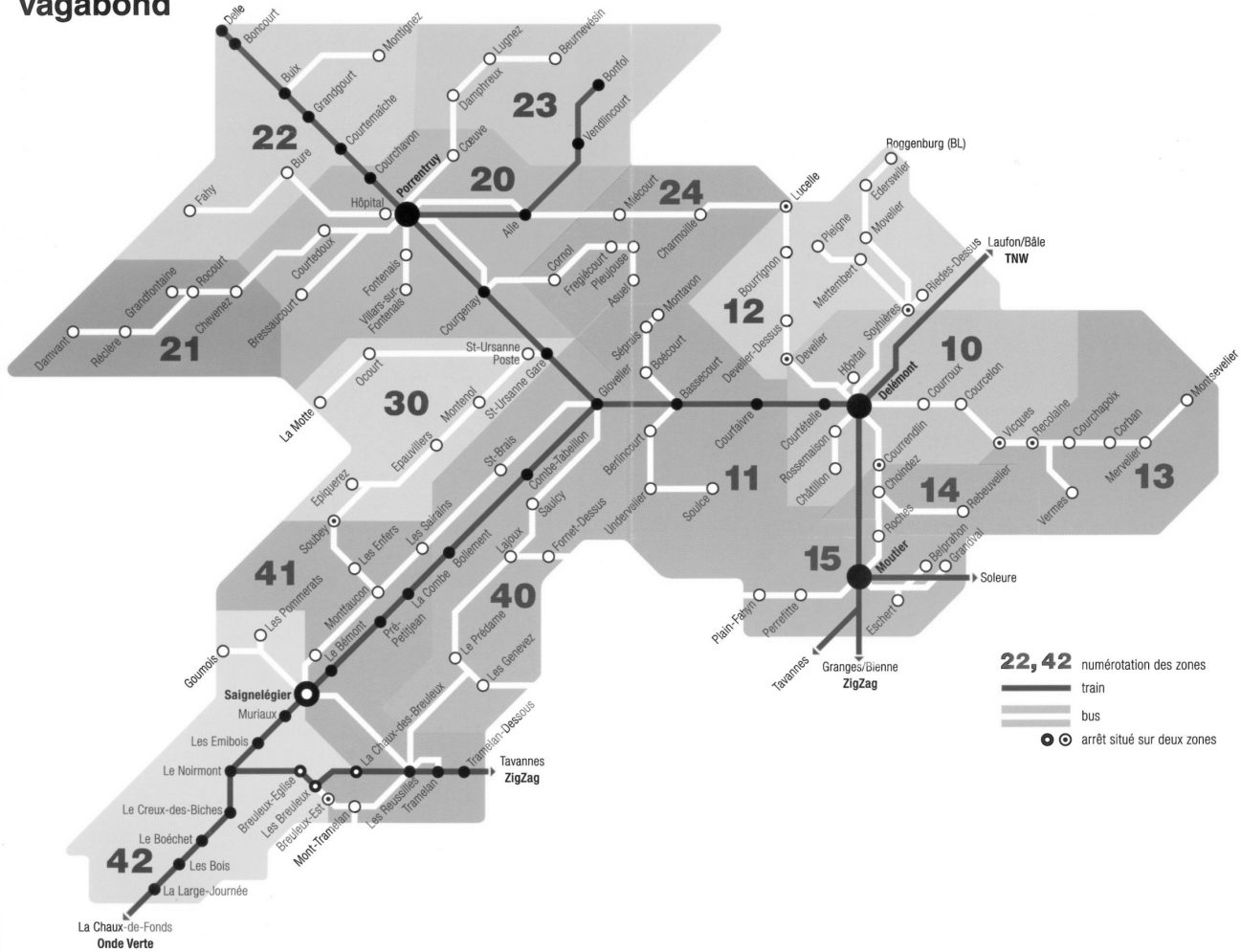
Evolution de la fréquentation des lignes régionales commandées par le canton du Jura (en millions de voyageurs-km) *

	2004	2005	2006	2007	2008	↗ 04-08
Lignes CFF	25,4	35,5	37,1	40,1	43,3	+70,3 %
Lignes CJ	20,4	21,9	22,7	24,5	26,6	+30,3 %
Lignes Car Postal	9,4	9,2	9,8	9,7	10,5	+11,6 %
Total lignes du Jura	55,3	66,6	69,7	74,3	80,4	+45,5 %

* Comprend l'ensemble des lignes régionales dont les prestations sont commandées tout ou partie par le canton du Jura. Cela comprend également des prestations et voyageurs circulant partiellement sur les territoires des cantons de Neuchâtel, Berne, Soleure et Bâle-Campagne

Le territoire cantonal est couvert par la communauté tarifaire jurassienne (abonnement vagabond) créée en 2001. Actuellement, 4'781 Jurassiens sont en possession d'un vagabond (janvier 2009). Il est à signaler que la progression des ventes est la plus forte actuellement auprès de la clientèle adulte (>25 ans).

Zones desservies par l'abonnement vagabond



Le Parlement, par son arrêté du 22 mai 2002 sur les principes directeurs du plan directeur cantonal d'aménagement du territoire, a approuvé l'objectif no 3 consistant à «favoriser le transfert progressif des transports individuels motorisés aux transports collectifs» (RSJU 702.1). Cet objectif doit permettre de tendre vers une mobilité aussi durable que possible, minimisant ainsi la consommation des ressources telles l'énergie et le territoire.

3. Le fonctionnement actuel des transports publics au plan légal

Si l'on fait abstraction des prestations ferroviaires du réseau national des Grandes Lignes CFF et du système de transports de nuit, les TP desservant le canton du Jura sont actuellement de deux types : les transports régionaux d'un côté (trafic régional) et les transports urbains de l'autre (trafic local ou urbain).

3.1 Le trafic régional

Les TP régionaux sont fondamentalement régis par le droit fédéral. Depuis 1996, avec l'entrée en vigueur de la loi révisée sur les chemins de fer, la commande du trafic régional est assurée de manière conjointe par le Canton et la Confédération. Par ailleurs, les entreprises de transports ne

sont plus subventionnées a posteriori par couverture du déficit d'exploitation : l'indemnisation des entreprises de transports s'effectue sur la base de la planification annuelle des coûts d'exploitation non couverts pour l'offre horaire à venir (coûts prévisionnels nets après déduction des produits de la vente et des recettes forfaitaires et annexes attendus sur les lignes). Les dispositions fédérales fixent les normes de desserte minimale et maximale ainsi que les modalités de commande et donc les relations entre les pouvoirs publics et les entreprises de transports.

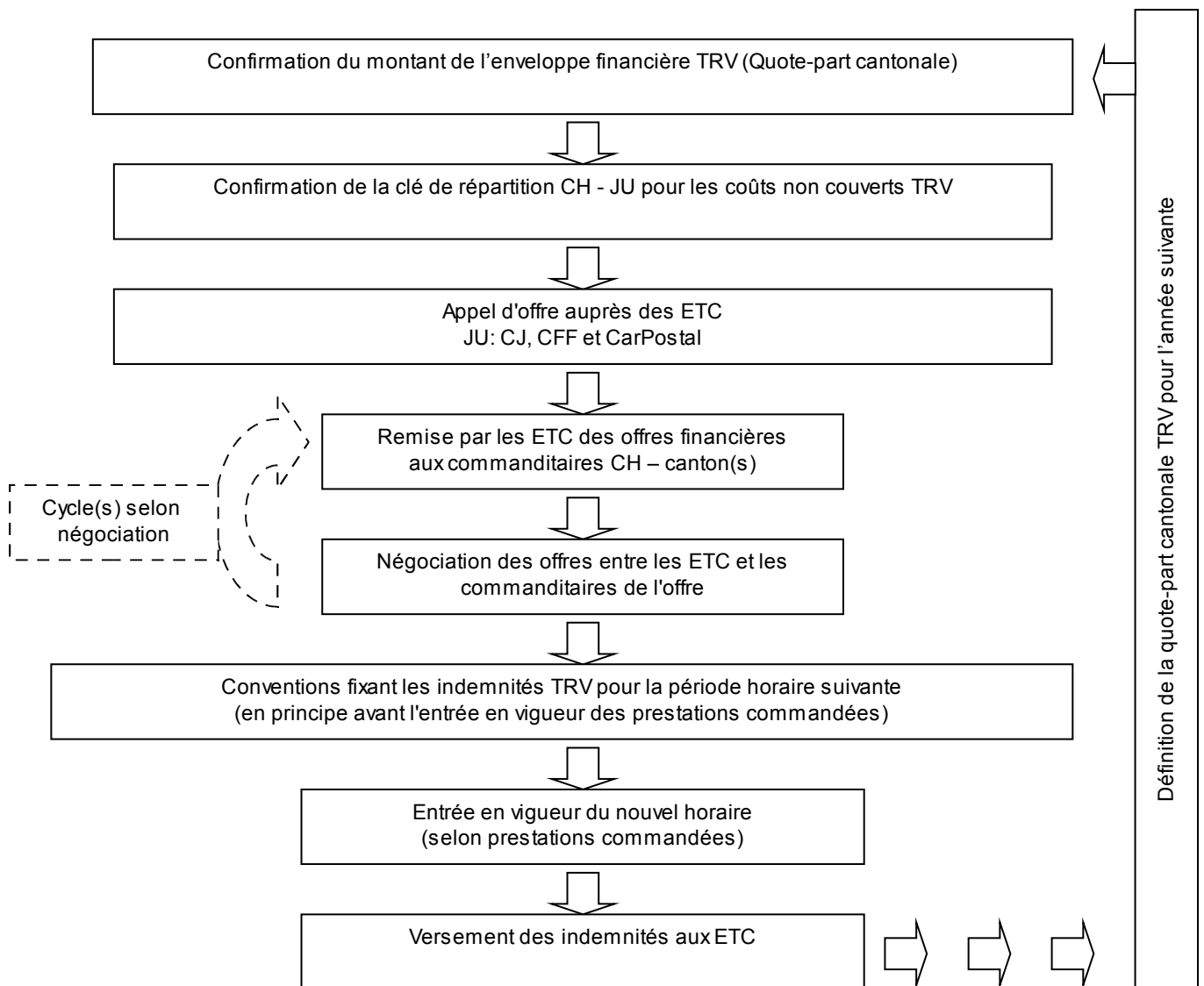
La Confédération met à disposition de chaque canton une quote-part annuelle pour le trafic régional des voyageurs (indemnités pour les coûts non couverts d'exploitation) ainsi que pour les infrastructures des entreprises de chemins de fer privées du type des CJ (donc hors CFF). Par contre, les tâches de planification, de coordination et de commande sont assurées essentiellement par le Canton. Le Canton procède annuellement à un appel d'offre aux entreprises concessionnaires, lequel fixe les objectifs financiers et de planification. Les entreprises remettent leurs comptes prévisionnels aux commanditaires, sous la forme d'offres contraignantes. Les offres sont négociées par le(s) canton(s) concerné(s) et la Confédération avec les entreprises de transport concessionnaires, puis les indemnités fixées pour l'année horaire suivante. Ces négociations aboutissent à la

signature de conventions de prestations entre les commanditaires et les entreprises de transport. Pour le canton du Jura, les conventions sont signées par le Gouvernement. Elles règlent notamment les montants des indemnités allouées et les modalités de versement. Ces conventions doivent en principe être élaborées avant l'entrée en vigueur de l'horaire planifié. Ce principe est toutefois difficilement applicable dans la pratique, compte tenu de la procédure annuelle de commande et du temps nécessaire à l'analyse et la négociation des offres entre les différents partenaires.

Si la procédure de commande d'offre est actuellement annuelle, la Confédération a prévu de la rendre bisannuelle dès l'exercice 2012. Ce changement a pour but de diminuer les coûts actuels de transaction (appel d'offre, analyse, négociation et commande) mais conduira à durcir certainement les négociations vu que leur résultat aura des effets sur des périodes plus longues. Ce qui globalement ne devrait pas alléger fondamentalement l'énergie et le temps consacrés à la conclusion des conventions. Le cycle annuel actuel de commande est schématisé à la page suivante.

Cycle annuel de commande de prestations en trafic régional voyageurs (TRV) :

Légende : ETC : Entreprises de transports concessionnaires
TRV : Trafic régional des voyageurs



3.2 Le trafic local (ou urbain)

La Confédération ne participe pas financièrement au trafic local. La législation cantonale ne traite actuellement que très marginalement de ce domaine à l'article 13 de la loi du 26 octobre 1978 sur les entreprises de transport concessionnaires (RSJU 742.21) :

Art. 13 Des subventions peuvent être allouées à des entreprises de transport dans des régions urbaines :

- a) lorsque celles-ci sont indispensables à la ville et à la région qu'elles desservent;
- b) lorsqu'elles sont tenues, en vertu de leur concession ou des règlements en vigueur sur les transports, de transporter durant toute l'année des personnes et les objets facilement portables dont celles-ci sont accompagnées.

Ainsi, le Canton a le choix de participer ou non au financement des transports urbains. Cette disposition n'a pas été utilisée et ce malgré des demandes répétées des villes de Delémont et Porrentruy. Depuis 2005 à Delémont et depuis 2007 à Porrentruy, le Canton a décidé de leur attribuer une subvention réduite et limitée dans le temps. Ces subventions se montent respectivement et annuellement à 33'400 francs et 10'000 francs et ce, explicitement dans l'attente des dispositions de la nouvelle loi sur les transports publics. Ces subventions sont directement liées aux relations Gare-Hôpital dans ces localités et représentent moins du 10 % des coûts à charge des communes de Delémont et Porrentruy. Il est à signaler que dans la plupart des cantons, le financement du trafic urbain et du trafic régional est au moins coordonné par l'autorité cantonale sinon traité sur un pied d'égalité en matière de taux de participation.

3.3 Les transports nocturnes

Le Noctambus jurassien est financé de manière particulière. En effet, c'est un système mixte avec une partie des frais à charge du trafic régional (donc avec un financement partagé entre la Confédération et le Canton) et la plus grande partie financée par une subvention cantonale (41 %), par les contributions des communes desservies (36 %), par des sponsors (23 %) des coûts non couverts par les recettes (situation 2009). Précisons que la participation de la Confédération se limite aux prestations en correspondance avec les derniers trains en provenance de l'extérieur du canton. La part non prise en charge au titre du trafic régional est commandée par l'Association du Noctambus jurassien (association résultant de la fusion de l'Association du Noctambus franc-montagnard et de l'Association des transports nocturnes jurassiens). Le Gouvernement a étudié l'intégration des transports nocturnes à la répartition Canton-communes de la nouvelle loi. Il y a renoncé en constatant que le système actuel donne satisfaction et qu'il est préférable de maintenir l'existence d'une association gérant le réseau de nuit. Cette association peut obtenir plus facilement le soutien de sponsors et par exemple bénéficier des aides de la LORO. Les communes participent directement à la gestion du système de nuit par la présence de représentants au comité et arrêtent les décisions les plus importantes aux assemblées générales. Il faut aussi signaler que, suite à la fusion des deux associations et à l'extension de l'offre, la contribution cantonale a été augmentée en 2010 et passe de 120'000 francs à 130'000 francs.

4. Dans les autres cantons

Hormis le canton du Jura et partiellement Genève (mais dans un tout autre contexte), tous les cantons ont adopté le principe selon lequel les communes doivent participer aux coûts engendrés par les transports publics régionaux. Les modes de calcul déterminant la part des coûts répartie sur les communes sont toutefois très divers, par la prise en compte ou non des investissements, des communautés de transports, du trafic urbain, de la pondération des moyens de transport, etc.

La part mise à la charge des communes varie d'un canton à l'autre : elle est, selon la situation 2007, par exemple de 1/3 dans le canton de Berne et se monte à 50 % à Neuchâtel, à 40 % en Argovie, 40 % en Valais, 50 % dans le canton de Soleure, 40 % à Fribourg, 50 % à Lucerne, 30 % dans le canton de Vaud, 50 % à Zurich et à 50 % dans le canton de Bâle-Campagne. Dans la grande majorité des cas, la participation des communes aux dépenses totales en faveur des transports publics régionaux se situe entre 30 % et 50 %.

Les clés de répartition entre communes sont, elles aussi, différentes d'un canton à l'autre. Dans le détail, le mode de calcul varie fortement, mais sur le fond, tous appliquent un principe tenant compte des facteurs «nombre d'habitants» (ou capacité contributive) et «niveau d'offre». La pondération de ces deux facteurs varie d'un canton à l'autre (1/3:2/3 dans le canton de Berne, 20:80 à Zurich, 2/7:5/7 à Soleure, 20:80 à Fribourg, 1/3:2/3 à Lucerne, 25:75 à Neuchâtel).

Définir la participation de chaque commune par le biais d'une clé de répartition qui se fonde sur ces deux critères, à savoir nombre d'habitants et qualité de la desserte TP, est aisément justifié :

- Chaque commune participe car tout le monde profite de l'offre en transports publics à disposition dans le canton et que chacun peut y avoir recours, si ce n'est à son lieu de domicile, tout du moins lors de ses déplacements. Evidemment, le taux est fortement abaissé pour les communes non desservies par rapport à des communes desservies de même taille.
- Le choix du critère lié à l'offre se fonde sur le principe de territorialité. Il permet de tenir compte du niveau d'offre réellement à disposition pour chaque commune. Différentes méthodes existent basées essentiellement sur le nombre de courses. Le mode de transports (train ou bus) existe également comme critère complémentaire.

Vu l'imbrication des déplacements effectués par la population et la nécessité d'assurer de la manière la plus cohérente et coordonnée la chaîne des transports, le canton et les communes ont tout intérêt à ce que la desserte des différentes concentrations de population, qu'elles soient dans des villages, hameaux ou quartiers de ville, soit faite de la manière la plus équitable et la plus efficace. C'est pourquoi le nombre de cantons traitant de manière équivalente les transports urbains et régionaux augmente régulièrement.

5. Champ d'application de la nouvelle loi

Le champ d'application du projet de loi est délimité aux TP, à savoir tous les transports dont les courses sont ouvertes au public, qui circulent selon un horaire établi, dont l'horaire est publié et qui sont au bénéfice d'une concession fédérale pour le transport de voyageurs. Ils incluent ainsi :

- Les prestations effectuées sur les lignes régionales (desserte entre localités). Elles sont actuellement cofinancées

par les cantons et la Confédération au titre de trafic régional des voyageurs selon la définition du droit fédéral (OIPAF, RS 742.101.1).

- Les prestations ayant une fonction de desserte urbaine (desserte interne au sein des localités). Elles sont actuellement financées par les communes qui les commandent.

Les aspects liés au financement futur de ces deux types de prestations seront traités au chapitre 7.

Ne sont ainsi pas concernés par l'application de cette loi :

- Les transports publics circulant sur les grandes lignes CFF (trafic national) dont le financement est assuré, par ailleurs, sur la base d'un contrat de prestations liant la Confédération et les CFF.
- Les transports réguliers et professionnels mentionnés à article 6, alinéa 2, de l'OCTV, et pour lesquels la compétence pour l'octroi d'une autorisation de transport est cantonale. Les transports scolaires organisés entrent par exemple dans cette catégorie.

6. Réseau et typologie des lignes

Alors qu'actuellement le réseau cantonal est séparé dans les faits entre lignes régionales et lignes urbaines sur la seule base de la participation ou non de la Confédération selon les critères fédéraux en vigueur, la nouvelle loi propose une nouvelle typologie des lignes qui distingue :

- Les lignes d'importance cantonale (LIC)
- Les lignes d'importance locale (LIL)

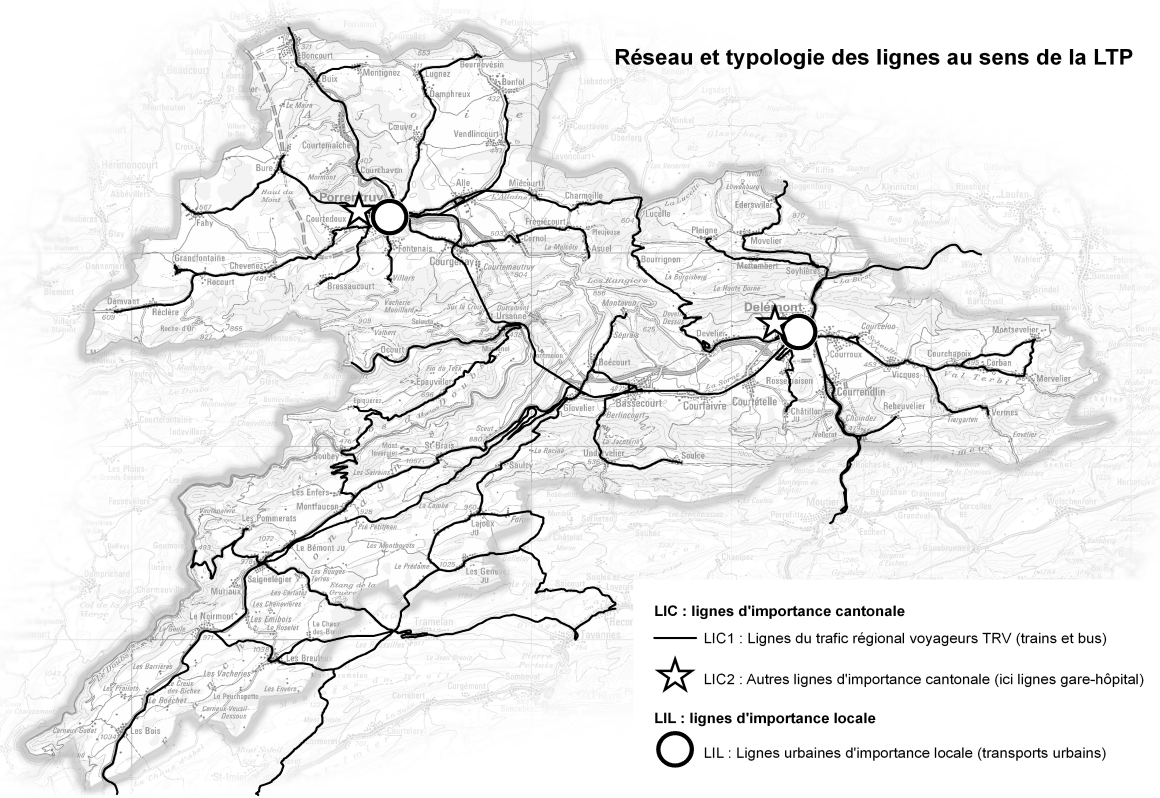
Font partie des lignes d'importance cantonale (LIC) :

- Les lignes régionales reconnues par le Confédération et financées au titre de lignes affectées au trafic régional de voyageurs (exemples : lignes ferroviaires CFF régionales et CJ, lignes de bus régionales). Ces lignes font partie de la sous-catégorie LIC1.
- Les autres lignes d'importance cantonale, dont les lignes de desserte des centres d'importance cantonale (par exemple les lignes Gare-Hôpital ou lignes/prestations non reconnues par la Confédération). Ces lignes font partie de la sous-catégorie LIC2. La loi mentionne également les lignes reliant différentes localités. Pour l'essentiel, il s'agit, et cela devrait continuer à être le cas dans le futur, de lignes de trafic régional reconnues par la Confédération. Mais il faut prévoir la possibilité de lignes ou de prestations qui, sans être reconnues par la Confédération comme lignes régionales, justifient d'être reconnues par la loi comme lignes d'importance cantonale.

Font partie des lignes d'importance locale (LIL) :

- Les lignes de desserte intra urbaine. Exemples : Transports urbains delémontains (TUD), Transports urbains bruntrutains (TUB) ou autres lignes ne faisant pas partie de la catégorie des lignes d'importance cantonale.

Les différentes catégories de lignes définies sont représentées sur la carte qui suit (voir légende) :



7. Financement de l'exploitation du réseau : le rôle du Canton et des communes

La LTP vise à réorganiser le financement des transports publics. Elle introduit le principe d'une participation des communes déterminée en fonction de la population résidente ainsi que du niveau d'offre dont elles bénéficient. Le financement englobe le trafic régional, reconnu par la Confédération et le trafic urbain.

Les deux sous-chapitres suivants précisent la provenance du financement par catégories de prestations et comparent la situation actuelle et la situation future prévue par la LTP.

7.1 Situation actuelle

Actuellement, deux types de prestations sont distingués et leur système de financement est indépendant : le trafic ré-

gional et le trafic local (ou urbain) :

- L'offre du trafic régional des voyageurs (défini selon les critères de la législation fédérale) est planifiée par les cantons, mais commandée par tous les partenaires. En ce sens, la Confédération et le Canton sont commanditaires des prestations du trafic régional. Le financement est assuré par le biais de la quote-part allouée et cofinancée par la Confédération et les cantons concernés selon les clés de répartition établies par la Confédération. En cas de dépassement de la quote-part, le financement doit être assuré entièrement par le Canton.
- Les prestations urbaines (desserte locale) sont du ressort des communes concernées, tant au niveau de la planification de l'offre que de son financement. Deux cas existent à l'heure actuelle dans le Canton, à savoir les transports urbains de Delémont (TUD) et les transports urbains bruntrutains (TUB).

Le tableau ci-dessous résume la situation qui prévaut actuellement :

Exemple	Planification et financement			Clé de financement de la part cantonale	Conventionné par
	JU	CH	CO		
TRV	X	X		100 % JU	JU / CH
Urbain (yc hôpital)			X*	100 % CO* ^{a)}	CO*

Légende :

JU : Canton du Jura

CH : Confédération

CO : Communes jurassiennes

CO* : Commune(s) concernée(s) uniquement

^{a)} : Exceptions: subvention cantonale de 33'400 francs/an pour Delémont et 10'000 francs/an pour Porrentruy

7.2 Situation future avec la nouvelle loi

La nouvelle situation prévoit un cofinancement canton-commune(s) pour l'ensemble des lignes de transports publics, éventuellement avec la Confédération (pour les lignes du trafic régional selon les critères en vigueur). La situation est résumée dans le tableau suivant :

	Exemple	Planification et financement			Clé de financement de la part cantonale	Conventionné par
		JU	CH	CO		
LIC1	TRV	X	X	X	70 % JU / 30 % CO	JU / CH
LIC 2	Hôpitaux	X		X	70 % JU / 30 % CO	JU
LIL	Urbain	X		X*	30 % JU / 70 % CO*	CO*

La comparaison de ces deux tableaux laisse notamment apparaître les modifications suivantes :

- La loi sur les transports publics prévoit que les lignes Gare-Hôpital sortent de la catégorie des transports urbains et deviennent des lignes d'intérêt cantonal (au sens de l'article 3, lettre d, qui définit comme telles les lignes desservant les établissements de soins et de formation d'importance cantonale). Leur financement est assuré au même titre que les autres lignes d'intérêt cantonal, toutefois sans la participation de la Confédération puisqu'elles ne dépendent pas aux critères du trafic régional.
- Comme indiqué au chapitre 3.1, il n'est pas prévu de modifier le mode de financement et de gestion des transports nocturnes et ce, étant donné le montage financier particulier avec la participation de tiers (parrainage) et la structure mise en place (Association du Noctabus jurassien).

Les modalités concernant la planification de l'offre sont définies au chapitre 10.

8. Les effets financiers pour le Canton et les communes

8.1 Situation actuelle

En 2009, les coûts de fonctionnement des transports publics à charge du canton pour les prestations des futures catégories LIC1, LIC2 et LIL se sont élevés à 7'546'345 francs (TRV et les subventions destinées aux transports urbains delémontains et bruntrutains). Cette somme tient compte des effets de la RPT (Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons) tels qu'explicités au chapitre 8.4. La grande majorité des contributions financières à destination des transports publics régionaux circulant sur le territoire jurassien provient de la Confédération. Par ailleurs, le canton du Jura contribue

à hauteur de 556'500 francs à la communauté tarifaire Vagabond permettant l'abaissement du niveau tarifaire ainsi qu'en faveur des transports nocturnes (128'640 francs).

Les communes ne participent d'aucune manière aux coûts d'exploitation non couverts des transports régionaux et ce, contrairement aux transports urbains qui sont pour une part essentielle à charge des communes concernées. Le coût net total des transports urbains est actuellement de 852'000 francs (720'000 francs pour les TUD et 132'000 francs pour les TUB). Des subventions cantonales sont attribuées à hauteur de 33'400 francs/an pour Delémont et 10'000 francs/an pour Porrentruy, les soldes respectifs étant pris en charge par la commune de Delémont et la commune de Porrentruy et les communes du SIDP.

8.2 Situation future

La nouvelle loi prévoit une participation des communes à l'indemnisation des coûts non couverts du trafic régional. Le principe a été décidé par le Parlement par l'adoption de l'arrêté du 15 décembre 2000 (RSJU 742.92, article 6, alinéa 4). Sur le fond, cette participation trouve sa justification avec les considérations suivantes :

- Le système de financement des transports publics a été révisé en 1996. Aussi, plus de 10 ans se sont écoulés sans que les communes n'aient à contribuer financièrement à l'offre de transports en place. A noter que le canton du Jura est désormais le seul canton, hors Genève, où il en est ainsi.
- La concrétisation des améliorations prévues (en particulier la meilleure accessibilité de l'Hôpital du Jura sites de Porrentruy et de Delémont, le renforcement des lignes régionales des communes de la région de Delémont, la réorganisation des transports publics dans la Haute-Sorne, l'amélioration de la desserte par bus de l'Ajoie et des Franches-Montagnes), prévoyant une augmentation des prestations de transport (niveau d'offre), qui rend indispensable la participation des communes. Il s'agit dans tous les cas de dépenses d'exploitation (prestations supplémentaires) et non pas d'investissements.

Il est à signaler que les améliorations prévues découlent des effets des renforcements introduits ces dernières années. Citons en particulier, la restructuration opérée en 2005 avec Rail 2000 1^{ère} étape et la création du RER et des trains RE entre l'Ajoie, la vallée de Delémont et l'extérieur du Canton mais aussi les courses supplémentaires entre Porrentruy et Alle ainsi qu'entre Saignelégier et Glovelier, la prise en charge par le Canton d'une partie des coûts des bus de nuit, etc.

Sur les lignes d'importance cantonale (LIC1 et LIC2), la participation des communes est prévue à hauteur de 30 % des charges nettes d'exploitation des transports publics (coûts non couverts par les recettes) après déduction des participations de tiers, essentiellement de la Confédération. Cette opération n'est toutefois pas à assimiler à un report de charges puisqu'il est prévu de réaffecter les participations consenties par les communes dans des améliorations prévues citées ci-dessus visant une évolution globale de l'offre en transports publics sur le territoire cantonal. Les coûts consentis par le Canton en matière de gestion et de planifi-

cation, au sens de l'article 21, sont comptés dans les frais d'exploitation et mis à la répartition conformément à l'article 30. Afin que l'effet RPT soit neutre pour les communes au 1^{er} janvier 2008, un mécanisme particulier, a été mis en place et est décrit au chapitre 8.4. Cette adaptation est nécessaire pour garantir un taux unique et constant dans le temps.

Le mécanisme et la simulation d'ensemble sont présentés dans le tableau de la page suivante. Sur la base des montants des offres 2010 (situation mai 2009), la participation des communes se serait montée à 1'042'638 francs (participation LIC1/LIC2 et améliorations prévues dans ces deux catégories).

Ces prochaines années, des améliorations sont prévues et seront réalisées en fonction de leur degré d'importance, de leur préparation technique et des moyens disponibles. Il s'agit en particulier de la restructuration des transports de la Haute-Sorne passant par une amélioration de la desserte des localités; de la mise en place d'une nouvelle conception de desserte par bus en Ajoie et aux Franches-Montagnes, où dans ces deux régions la desserte est manifestement insuffisante et ne correspond plus aux besoins. Les processus de modification de l'offre sont en fin d'études, afin de permettre d'introduire les premières améliorations dès 2011. Il est à signaler que des contributions de tiers, de meilleures synergies avec les transports scolaires ou le niveau de recettes sont des facteurs susceptibles de contenir les coûts supplémentaires de ces améliorations. Il n'en reste pas moins que c'est grâce aux moyens supplémentaires dégagés par la participation des communes qu'il sera possible d'introduire ces améliorations.

Comme expliqué ci-dessus, les prestations urbaines actuelles (852'000 francs) sont redistribuées entre lignes d'importance locale (LIL, pour 519'000 francs) et lignes d'importance cantonale (LIC2, pour 332'000 francs). Dans le premier cas, une subvention cantonale à hauteur de 30 % (155'700 francs) est allouée aux communes concernées pour le financement des prestations urbaines. Dans le deuxième cas, la participation cantonale se monte à 70 % et celle des communes jurassiennes à 30 % (99'600 francs). Le tableau de la page suivante donne une estimation de la situation provisoire pour 2010.

REPARTITION DES COUTS D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PUBLICS

PREVISION 2010 (Etat mai 2009)

(Remarque: tous les montants correspondent aux coûts d'exploitation nets annuels, y compris coûts de gestion et de planification (coûts nets = coûts complets d'exploitation - recettes voyageurs). Pour les lignes du trafic régional, montants provisoires, état des connaissances en mai 2009. Négociation et commande définitive des offres 2010 jusqu'à mi-août 2009. Pour les lignes du trafic local (LIC2 et LIL), Offres 2009 indexées.

		2010 (provisoire)		
LIGNES D'IMPORTANCE CANTONALE		Confédération	Canton	Communes
LIC 1	TRAFIC REGIONAL (lignes d'importance cantonale)			
25'549'669	Indemnités voyageurs estimées y compris améliorations 2010 (estimation provisoire)			
25'197'589	Indemnités 2010 Confédération-Canton pour le trafic régional (Quote-part totale base 11.2008 = 25'197'589.-, Total offres 25'437'820.-, solde 240'231.- hors TRV)	18'394'240		
	18'394'240 73% Part Conf.			
	6'803'349 27% Part Jura			
	5'128'137 Effet RPT au 1er janvier 2008 (100% JU)		5'128'137	
	1'675'212 Solde à rép. Canton-communes (70/30)		1'172'648	502'564
	352'080 Hors Quote-Part TRV (prestations lignes) à répartition Canton/Communes (70/30)		246'456	105'624
5'073'494	Indemnités exploitation de l'infrastructure 2010 (base offres 2009 indexées)	3'957'325		
	3'957'325 78% Part Conf.			
	1'116'169 22% Part Jura, à répartition Canton-communes (70/30)		781'318	334'851
30'623'163	TOTAL LIC 1			
LIC 2	TRAFIC LOCAL assimilé à des lignes d'importance cantonale			
290'000	Delémont TUD Ligne 1 Gare-hôpital (part LIC2)			
42'000	Transports urbains bruntrutains TUB (part LIC2, liaisons Gare-Hôpital)			
332'000	TOTAL LIC2 à répartition Canton-communes (70/30)		232'400	99'600
TOTAL LIGNES D'IMPORTANCE CANTONALE		22'351'565	7'560'959	1'042'638

		2010 (provisoire)		
LIGNES D'IMPORTANCE LOCALE		Confédération	Canton	Delém./Porr.
LIL	TRAFIC LOCAL assimilé à des lignes d'importance locale			
200'000	Delémont TUD Ligne 2 Cras-des-Fourches (70% Delémont / 30% Canton)			Delémont: 140'000
50'000	Delémont TUD Ligne 1 Gare-hôpital, part LIL (70% Delémont / 30% Canton)		60'000	35'000
180'000	Publicar urbain Delémont (70% Delémont / 30% Canton)		54'000	126'000
89'000	Transports urbains bruntrutains TUB (part LIL) (70% Porrentruy / 30% Canton)		26'700	Porrentruy: 62'300
519'000	TOTAL LIL			
TOTAL A REPARTITION DU CANTON ET DES COMMUNES CONCERNEES (Planif. 2008/2009)			155'700	363'300

Il est garanti aux communes que l'introduction de la loi n'engendrera aucun transfert de charges du Canton vers les communes (pas de diminution de la participation cantonale). Cet élément est inscrit dans la loi à l'article 30, alinéa 2, et ce suite à des remarques faites lors de la consultation.

De même, symétriquement, il est réglé dans le même article ce qui se passerait dans le cas peu probable où la contribution nette de la collectivité publique jurassienne (Canton + communes) venait à diminuer à l'avenir (par exemple par une très forte réduction des prestations ou augmentation de la participation de la Confédération). Dans un tel cas, le

Canton et les communes doivent en bénéficier proportionnellement (alinéa 3).

8.3 Méthodologie de la répartition intercommunale

La répartition de la participation communale entre les différentes communes s'effectue par le biais d'une clé de répartition des coûts qui se fonde sur la population résidente et la qualité de la desserte. La formule retenue est décrite à l'annexe 3 et propose une répartition pondérée de la manière suivante :

- 20 % en fonction du premier critère population seule. Ce principe se justifie par le fait que l'offre de base des transports publics du canton est à disposition de toute la population et que chacun peut y avoir accès, si ce n'est à son lieu de résidence, du moins moyennant un déplacement par un autre moyen de transport jusqu'à un arrêt TP. La participation à ce titre peut être assimilée à une contribution de base pour l'ensemble des prestations mises à disposition.
- Pour les autres 80 %, la répartition prend en considération non seulement la population mais également l'offre en transports publics à disposition dans chaque commune.

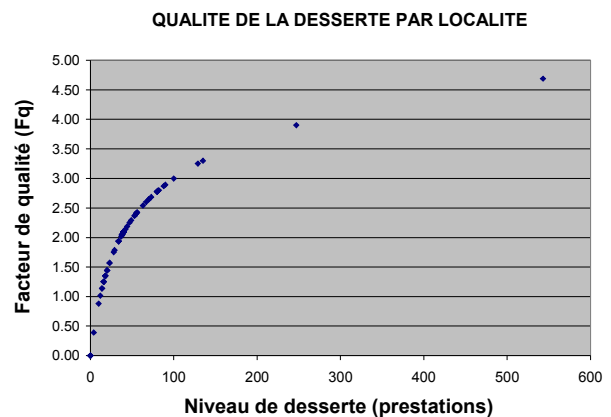
La détermination de la qualité de l'offre (niveau d'offre) se fonde sur :

- le nombre de courses sur les lignes desservant chaque localité. Une localité est considérée comme desservie ou non desservie par une ligne du trafic régional (bus et trains régionaux). Le nombre d'arrêts par localité n'est pas pris en considération puisqu'il dépend avant tout des possibilités d'exploitation et de la répartition géographique de l'habitat dans chaque localité.
- l'offre de base sur un jour standard (en semaine et hors vacances scolaires). L'offre du week-end et durant les vacances scolaires n'est pas déterminante dans la fixation du facteur de qualité. Comme mentionné au chapitre 3.1, l'offre de nuit n'est pas non plus considérée puisque la participation des communes est déterminée selon un financement propre.

Très concrètement, il s'agit de compter le nombre de courses qui desservent chaque commune durant un jour ouvrable type de l'année. Les courses sont comptabilisées dans les deux sens de l'horaire (allers et retours) et ce, indépendamment des connexions possibles ou non à chaque extrémité de ligne. Ce choix est motivé par le fait que la réalité des coûts d'exploitation dépend de toutes les prestations exploitées, même si dans la réalité un sens principal peut être déterminé dans l'horaire selon le moment de la journée. En d'autres termes, il est proposé de tenir compte des courses réellement offertes à l'horaire.

Le niveau de desserte ainsi obtenu permet de déterminer le facteur de qualité de desserte. Ce facteur de qualité est ensuite pondéré par la population résidente de manière à ne pas pénaliser les petites communes se trouvant desservies par une ligne à fréquence élevée pour des raisons de situation (au milieu d'une ligne) ou d'exploitation (prolongement en extrémité de ligne possible par la construction de l'horaire).

Le facteur de desserte est une fonction continue du nombre de courses pour éviter les effets de paliers. De plus, la fonction est dégressive pour permettre de tenir compte des effets de volume (par effet d'échelle, augmenter les prestations du double ne signifie pas doubler les coûts). Par exemple passer de 50 à 100 prestations ne nécessite pas d'assurer un financement deux fois plus élevé. La figure suivante illustre cette situation.



Quelques précisions méthodologiques :

- Le nombre d'arrêts par localité n'est pas pris en considération. Le but est d'éviter absolument les incidences sur la participation communale en fonction du nombre d'arrêts. Ajouter un arrêt ou en supprimer un n'a par ailleurs qu'une incidence limitée sur les coûts d'exploitation, si le temps nécessaire est disponible pour effectuer cet arrêt. En d'autres termes, c'est l'exploitation qui détermine les possibilités d'arrêt ou de détour sur une ligne et non le simple critère du coût. Ce système permet de régler également le cas des systèmes de bus à la demande, comme PubliCar, pour lequel un nombre de points de desserte n'est pas défini (service porte à porte).
- Une localité est considérée comme non-desservie par une ligne donnée si aucun habitant ne réside à l'année à proximité des arrêts situés sur le territoire communal et si ces arrêts sont situés à plus d'un kilomètre du centre principal de la localité. Ainsi, Saint-Brais n'est par exemple pas considéré comme desservi par la ligne ferroviaire CJ, mais uniquement par les courses par bus circulant entre Saignelégier et Glovelier.
- Pour les bus à la demande (PubliCar), on considère l'équivalent d'une course par heure de desserte du service. Ainsi, dans le cas actuel du Publicar Ajoie par exemple, comme la durée de service est de 14 heures (de 6h le matin à 20h le soir), il est donc compté 14 départs possibles sur les localités concernées hors restriction de circulation à cause de la desserte ferroviaire (Boncourt, Buix, Courchavon, Porrentruy, Courgenay, Alle, Vendincourt et Bonfol). Si l'incidence sur les communes n'est pas négligeable, il faut signaler que le service PubliCar génère des coûts relativement importants.
- Dans la détermination du niveau d'offre, il est proposé de ne pas tenir compte du mode de transport. Ainsi, les prestations sont comptabilisées de manière identique qu'il s'agisse de trains ou de bus, partant du principe que les modes de transport sont déterminés par la situation géographique et l'accessibilité des localités desservies et non seulement par rapport à la taille des communes ou la réalité des coûts en fonction du mode de transport.
- Dans les cas de fusions de communes, la nouvelle commune forme une seule entité sur laquelle les prestations de chaque ligne la desservant sont additionnées et rapportées à la population de la nouvelle commune. Cette manière de faire est dictée par le fait qu'il n'existe plus de décompte officiel de la population par localité au sein de la nouvelle commune fusionnée. De plus, cette méthodo-

logie est équitable vis-à-vis de grandes communes pré-existantes pour lesquelles il n'existe pas de distinction par quartier ou localité. L'alternative à cette méthode serait d'appliquer un système complexe basé sur le nombre d'habitants de chaque bâtiment dans un rayon donné autour de chaque arrêt de transports publics. Il a été renoncé à cette voie pour des raisons de coûts et de mise en œuvre. Il serait également possible de geler la répartition de la population pour les localités récemment fusionnées sur la base de la population officielle avant la fusion. Mais il est évident qu'avec le temps les divergences avec la réalité ne feraient qu'augmenter, ce qui poserait à nouveau un problème méthodologique fondamental.

8.4 Mise en œuvre et effets de la RPT

L'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière et de la répartition des tâches Confédération – cantons (RPT) a eu lieu le 1er janvier 2008. L'analyse dans le cadre de la RPT a démontré qu'un désenchevêtrement total n'était pas judicieux dans tous les cas. Ainsi, il a été jugé opportun que la Confédération et les cantons partagent la responsabilité et le financement de 17 domaines de tâches, dites communes. Parmi celles-ci figure le financement du trafic régional qui concerne plus particulièrement les transports publics. Toutefois, la capacité financière des cantons ne sera plus prise en compte dans le calcul des parts cantonales et fédérales. Ce principe est à la base même de la RPT qui veut abolir la péréquation indirecte pour la remplacer par une péréquation directe plus importante.

Jusqu'en 2007, les parts fédérales et cantonales pour l'indemnisation des coûts non couverts planifiés dans le trafic régional étaient fixées conformément à l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR – RS 742.101). La participation cantonale était calculée en tenant compte de la capacité financière et des conditions structurelles du canton (densité de la population et longueur des chemins de fer privés). Depuis l'horaire 2004, la part du canton du Jura à l'indemnisation du trafic régional s'élevait à 8 % et par conséquent, celle de la Confédération à 92 %. La participation de la Confédération est toutefois limitée au moyen de quotes-parts cantonales.

Avec la RPT, la part du Canton du Jura à l'indemnisation du trafic régional (TRV) passe de 8 % à 27 % pour la partie exploitation et de 8 % à 22 % pour la partie entretien de l'infrastructure. Du même coup, la part de la Confédération baisse de 92 % à 73 %, respectivement 78 %.

Dans tous les cas, la loi sur les transports publics prévoit l'entrée en vigueur de la RPT avec une adaptation «mécanique» de la part mise à la répartition conjointe du canton et des communes. Il est proposé d'ajuster la prise en charge cantonale d'un montant de 5'128'137 francs afin de garantir un taux de participation unique et constant de 30 %. Ainsi, la neutralité financière pour les communes de l'entrée en vigueur de la RPT est garantie. Ce montant est calculé en considérant les dépenses effectives 2008 du trafic régional selon les conventions passées avec les entreprises, à savoir 7'392'798 francs. Si le taux d'avant RPT avait été appliqué, la dépense à charge du canton du Jura aurait été de 2'264'661 francs. La différence donne 5'128'137 francs, soit le montant de l'effet RPT à déduire avant de répartir le solde entre le canton et les communes.

Le tableau suivant illustre le passage à la RPT du point de vue de la participation financière de la Confédération, du canton et des communes.

Répartition de l'indemnité TRV*	Avant RPT	Après RPT
Confédération	92,00 %	92 % - 19 % = 73 %
Canton	5,6 %**	5,6 % + 19 % = 24,6 %
Communes	2,4 %***	2,4 %
Total	100,00 %	100,00 %

*) Trafic régional voyageurs (donc hors transports locaux et urbains)

**) 70 % de 8 %

***) 30 % de 8 %

8.5 La répartition financière entre les communes

Le montant de chaque participation communale varie d'une commune à l'autre en fonction des critères de population et de qualité de desserte définis plus haut. Les participations communales estimées pour 2009 se situent dans une fourchette comprise entre 3 et 21,5 CHF / habitant et par an. Une projection sur la base des chiffres des offres 2010 (situation mai 2009) est présentée en annexe 4.

9. Les investissements : dépenses et recettes

9.1 Dépenses d'investissements

C'est un des points importants de la nouvelle loi. En effet, les dispositions existantes auparavant étaient soit absentes soit très lacunaires. Il est proposé d'indiquer clairement que l'amélioration des infrastructures de transports publics doit être également un souci des pouvoirs publics, que ce soit pour le Canton ou les communes. En particulier, il est mis l'accent sur les interfaces d'échanges et ce tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Par exemple, il est entendu notamment comme interfaces d'échanges une gare routière ou ferroviaire, un arrêt de bus, un aménagement facilitant le passage pour l'usager d'un mode à l'autre, un quai de chargement pour le trafic marchandises. A cela s'ajoute la création de voies réservées pour les bus ou de places de stationnement pour les clients des transports publics.

La loi prévoit également la possibilité d'investir en faveur d'infrastructures et d'équipement destinés à augmenter la rentabilité, la sécurité ainsi que les performances du réseau de chemin de fer régional et transfrontalier. A cela s'ajoute les mesures destinées à améliorer la sécurité des usagers et l'accès aux transports publics, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Vu le nombre limité de projets par année et la nature assez hétérogène de ceux-ci (quoi de commun entre l'aménagement d'une gare sur la ligne RER Delémont-Porrentruy et l'implantation d'un arrêt sur une ligne de bus dans un village ?), il a été renoncé à la fixation de taux fixes de participation du canton, respectivement des communes aux investissements. Et ce d'autant que, pour un certain nombre de projets d'infrastructures, plusieurs bases légales tant fédérales (crédit-cadre, convention-cadre avec les CFF, fonds d'infrastructure) que cantonales (loi sur la construction de routes) existent ou seront sollicitées ou modifiées ces prochaines années. Ainsi, chaque projet, selon son importance et ses sources de financement extérieures, sera négocié entre les différents partenaires (Confédération, canton, propriétaire de l'infrastructure, communes).

9.2 Utilisation de la part cantonale à la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Au budget 2010, la part cantonale à la redevance poids lourds a été fixée à 7 millions de francs.

Conformément à la législation fédérale (article 85, alinéas 1 et 2, de la Constitution fédérale), le revenu net d'une redevance poids lourds liée aux prestations et à la consommation doit être utilisée pour couvrir les coûts en relation avec le transport routier. Les cantons peuvent utiliser leur part à la RPLP aussi bien pour l'indemnisation que pour éviter des coûts externes (article 19, alinéa 3, de la loi sur la RPLP).

Dans son message, le Conseil fédéral a précisé qu'en ce qui concernait les «coûts non couverts en relation avec le transport routier» mentionnés à l'article 19, alinéa 3, il s'agissait également des coûts des accidents, de la santé et de l'environnement. En font aussi partie les contributions à l'amélioration des conditions-cadres des transports publics.

Par la suite, le Conseil fédéral a eu l'occasion de préciser ses vues. Par exemple, en date du 26 mai 1999, en réponse à la question ordinaire Wiederkehr (du 16 mars 1999) :

«Nous avons déjà constaté que les cantons ont une grande marge de manœuvre dans l'utilisation de la part du produit de la RPLP qui leur est attribuée (cf. la motion Béguelin intitulée «Consensus de la Table ronde, mesures d'accompagnement en matière de transport régional» et l'interpellation Vollmer sur le «financement des mesures destinées à encourager l'utilisation du vélo»). Ainsi, ces montants peuvent être utilisés aussi bien pour encourager le trafic régional que pour promouvoir le vélo; à notre avis, il en va de même pour tous les exemples indiqués par l'auteur. Toutefois, les possibilités existantes ne sont énumérées nulle part; vu la grande marge de manœuvre dont jouissent les cantons, une telle liste n'aurait d'ailleurs aucun sens.»

Ce texte faisait écho à ce que le Conseil fédéral a déclaré en réponse (20 janvier 1999) à la motion Béguelin (98.3322) intitulée «Consensus de la Table ronde. Mesures d'accompagnement en matière de transport régional» :

«Toutefois, des fonds supplémentaires provenant de la RPLP, des bénéfices de la BNS et de la nouvelle pérorépartition financière leur seront alloués ces prochaines années, également sous la forme de moyens supplémentaires à libre disposition, non directement affectés aux transports régionaux.»

Le Gouvernement jurassien dans sa réponse le 22 mars 2006 à l'interpellation no 697 avait clairement indiqué qu'il est d'avis :

«... qu'une part de cette redevance pourrait être affectée aux transports publics. Réponse positive, d'autant que le Gouvernement en inscrivant dès 2001 cette somme sur les comptes du Service des transports et de l'énergie indiquait ainsi le lien qu'il faisait avec ce domaine. (...) Le Gouvernement n'entend pas proposer de message spécifique pour l'instant mais intégrer cette réflexion à celle du groupe de travail chargé de l'élaboration de la nouvelle loi sur les transports. (...) A priori, seront privilégiées les dépenses d'infrastructures ferroviaires dont par exemple les aménagements de gares, les points de chargement rail-route (par exemple des points

de chargement pour le bois), l'assainissement de passages à niveau, les raccordements ferroviaires industriels, l'augmentation de la vitesse sur le réseau CJ, etc.»

Dans certains cantons, une base légale attribue tout ou partie de ce montant aux transports publics, éventuellement à un fonds d'investissement pour l'amélioration des TP. Les montants en question sont, en principe, plutôt consacrés à des investissements qu'à la couverture de coûts de fonctionnement.

C'est en fonction de ces éléments que le Gouvernement propose à l'article 28 que la part cantonale aux recettes provenant de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est utilisée en priorité en faveur des transports publics.

10. Les modalités de planification et de commande

10.1 Planification

La LTP prévoit l'intégration des communes dans le processus de planification de l'offre, selon le principe de «décideur-payeur». Le groupe de travail a évalué les possibilités de mettre en place un système de CRT (Conférence régionale des transports) comme plateforme de discussion concernant la planification de la desserte en transports publics et de l'horaire.

L'article traitant ce point est important puisqu'il fixe la plateforme qui doit permettre aux communes de participer à la planification de l'offre de transports qu'elles cofinanceront (article 12, alinéa 3).

Comme il est difficile de réunir l'ensemble des communes jurassiennes et de discuter des problématiques plus locales en présence de tous, la constitution d'une conférence cantonale des transports avec nomination par les associations de maires de 2 ou 3 représentants par district est envisagée. La fréquence maximum de cinq séances par année est considérée comme adaptée. Le Gouvernement fixera par voie d'ordonnance les modalités de fonctionnement de cette conférence.

Cette solution est préférée à la constitution d'une conférence par district, pour éviter de renforcer les frontières entre districts et favoriser les discussions considérant l'effet réseau.

Parallèlement, l'actuelle commission consultative des transports est maintenue et prendra le nom de commission technique des transports afin de bien préciser son rôle, à savoir celui de donner son avis du point de vue technique sur les modifications de lignes et d'horaires de transports publics. Comme c'est le cas actuellement, les membres présents pour cette commission sont idéalement des usagers des transports ou des professionnels de la branche. Le Gouvernement fixe sa composition pour chaque législature par voie d'arrêté.

La conception directrice des transports publics établit, conformément au plan directeur cantonal de l'aménagement du territoire, les principes fondamentaux de la politique cantonale en matière de transports publics. Comme cette conception directrice est intégrée au plan directeur cantonal de l'aménagement du territoire, le Parlement aura la tâche de l'approuver. Evidemment, la Conférence des transports participera aux travaux d'élaboration de cette conception.

10.2 Commande de l'offre

C'est le Canton qui définit et commande l'offre de transports publics pour les lignes d'importance cantonale. Par contre, l'offre de transports publics pour les lignes d'importance locale est définie et commandée par les communes concernées en accord avec le Canton. Des communes, des particuliers ou d'autres organisations peuvent convenir de prestations supplémentaires avec les entreprises de transport à condition que les dépenses supplémentaires non couvertes soient prises en charge par les requérants.

11. La communauté tarifaire et la promotion/études

L'article 19 de la LTP reprend la procédure suivie lors de l'établissement de la communauté tarifaire vagabond. C'est le Parlement qui, par arrêté, a décidé en décembre 2000 la création de la communauté tarifaire jurassienne (RSJU 742.92). Une communauté tarifaire est un instrument puissant de promotion de l'usage des transports publics tant à l'intérieur du canton que vers l'extérieur (en particulier vers La Chaux-de-Fonds, Bienna et Bâle). Ainsi, en janvier 2009, 4'781 abonnements vagabond étaient en circulation contre 3'500 au début 2002, alors que seulement 2'100 abonnements de parcours préexistaient avant la création du vagabond. De plus, un effort constant doit être mené en vue de promouvoir l'offre des transports publics et ce de manière globale, c'est-à-dire en s'affranchissant de l'appartenance d'une ligne à telle ou telle entreprise. L'évolution des besoins de la clientèle mais aussi de l'urbanisation et des modifications de niveau national des horaires nécessitent des études régulières sur la pertinence de l'offre et son adaptation.

12. Les résultats des consultations

Une consultation a été ouverte en février 2008 auprès de 147 organismes. Ils ont été 77 à faire usage de cette possibilité, dont 51 communes. Ces dernières représentent 61 % des communes et regroupent 83 % de la population du Canton. La loi a fait l'objet de présentations devant les assemblées des associations et syndicats de communes des trois districts.

Ce ne sont pas moins de douze questions qui ont été posées. Evidemment, ce sont celles relatives à la participation financière des communes qui ont soulevé le plus de questions. Il est à relever que l'ensemble des propositions ont recueilli un avis majoritairement favorable y compris de la part des communes. La question la plus controversée portait sur le fait de savoir si les personnes consultées étaient favorables au principe d'une participation des communes au financement de l'exploitation des lignes de transports publics d'importance cantonale (question no 5) a reçu 39 % de réponses positives contre 34 % de réponses négatives. Et ce même si la participation des communes ne devraient représenter que le 3,5 % du total des dépenses pour l'ensemble des transports publics sur sol jurassien (lignes d'importances cantonale et locale).

Les avis, commentaires et demandes recueillis, avec un soin particulier attaché à ceux émanant des communes, ont fait l'objet d'une analyse complète et fouillée. Elle a conduit le Gouvernement à des modifications substantielles du projet. Elles concernent en particulier les articles suivants :

– Article 3 : La desserte des zones d'activités d'intérêt cantonal, intercommunal ou de grandes dimensions (plus de 2000 emplois) fait partie des critères permettant de l'intégrer aux lignes d'importance cantonale.

- Article 23 : Pour l'attribution des concessions de transports, il est introduit la notion de respect des conventions collectives de la branche ou d'usage et cela selon une formulation identique à celle utilisée dans la loi sur le développement de l'économie cantonale lors de l'attribution de contributions financières aux entreprises privées. Il s'agit d'éviter un éventuel dumping salarial.
- Article 30 : Les modifications introduites permettent de garantir que les contributions des communes ne sont pas destinées à alléger la participation du Canton. La volonté exprimée par le Gouvernement lors de la consultation est maintenant traduite dans la loi et offre donc toute les garanties aux communes que leurs contributions seront utilisées en vue d'améliorer l'offre des transports publics.
- Article 37 : Il est introduit un article transitoire indiquant que cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement procède à une évaluation de ses effets. Cet article assure au Parlement et aux communes un suivi de la mise en application de la loi et permet au Gouvernement de proposer au besoin des adaptations de la base légale avec le recul nécessaire.

Ces nouvelles modifications, en particulier celles liées à l'article 30, ont fait l'objet d'une consultation auprès des communes durant l'été et le début de l'automne 2009. Elles ont été en outre présentées et discutées devant les assemblées des associations et syndicats de communes des trois districts. Trois questions ont été posées dont la principale demandait si les communes étaient d'accord avec le mécanisme de garantie mis en place afin d'éviter un report de charge sur les communes (article 30, alinéa 2). Les deux autres questions portaient sur la garantie donnée à la participation des communes à l'élaboration de l'offre (article 12) et sur la volonté exprimée d'utiliser la participation des communes pour le développement des transports publics. 34 des 64 communes ont répondu. Les réponses sont positives. 97 % d'avis favorables à la première question, 94 % à la deuxième et 75 % de réponses positives à la troisième. Ces résultats ont conforté le Gouvernement dans son analyse que les modifications et garanties apportées avec la 2^{ème} mouture du projet étaient nécessaires et que le projet est prêt pour être présenté au Parlement. Le détail des résultats de la procédure de consultation figure en annexe 5.

13. Les modalités d'introduction de la nouvelle loi

Il est prévu une entrée en vigueur de la nouvelle loi au 1^{er} janvier 2011. La loi est complétée par des ordonnances et arrêtés. Ces textes fixeront en particulier les modalités de calculs de la répartition des parts cantonales et communales, le classement des lignes de transports publics et la répartition des coûts entre canton et communes et entre communes entre elles pour chaque année.

La loi du 26 octobre 1978 sur les entreprises de transport concessionnaires (RSJU 742.121) sera abrogée. Certaines bases de la législation actuelle ont été reprises du droit bernois et ne sont pas ou plus adaptées à la situation actuelle. Certaines de ces dispositions ne seront pas reprises. On peut citer l'article 7 prévoyant que c'est le Parlement qui ratifie les conventions concernant la fusion ou le rachat d'entreprises de transport concessionnaires ou les articles 11 et 14 indiquant que le Canton peut allouer des subventions à des entreprises exploitant des aéroports ou des aérodromes en vue de leur construction ou de leur aménagement, que ceux-ci servent ou non au transport régulier, et

prévoyant que le Canton peut allouer des subventions pour l'exploitation de lignes aériennes régulières et ce pour autant que ce trafic ait une importance manifeste pour une région économique du Canton.

Conclusions

Au vu de ce qui précède, le Gouvernement vous recommande l'adoption de la loi sur les transports publics.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Député-e-s, l'expression de notre parfaite considération.

Delémont, le 26 janvier 2010

Au nom du Gouvernement de la
République et Canton du Jura

Le président : Charles Juillard
Le chancelier d'Etat : Sigismond Jacquod

NB. Les rapports de consultation du printemps 2008 et de l'été 2009 sont disponibles sur le site internet www.jura.ch/loi/transports

Liste des abréviations :

CFF	Chemins de Fer Fédéraux
CH	Confédération
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura
CRT	Conférence régionale des transports
ETC	Entreprise de transport concessionnaire
IS	Infrastructure (installations et dispositifs fixes nécessaires aux prestations de transport)
LIC	Lignes de transport d'intérêt cantonal
LIL	Lignes de transport d'intérêt local
LTP	Loi sur les transports publics
OFT	Office fédéral des transports
OIPAF	Ordonnance fédérale sur les indemnités, les prêts et les aides financières
OPCTR	Ordonnance fédérale sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional
OCTV	Ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs
PGL	Programme gouvernemental de législature
PLT	Parlement jurassien
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
RPT	Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
RSB	Recueil systématique des lois bernoises
RSJU	Recueil systématique des lois jurassiennes
TP	Transports publics
TRV	Trafic régional des voyageurs
TUB	Transports urbains bruntrutains
TUD	Transports urbains delémontains

Annexe 1 : Commentaires des articles

		Commentaires
	Loi sur les transports publics	
	<i>Le Parlement de la République et Canton du Jura,</i> vu l'article 49 de la Constitution ¹ , vu les articles 49 à 54 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF) ² , <i>arrête :</i>	
	CHAPITRE PREMIER : Généralités	
Buts	Article premier ¹ La présente loi a pour but de garantir des prestations de transports publics suffisantes compte tenu du développement souhaité du canton et des ressources des collectivités publiques.	Le domaine des transports publics est réglementé par des dispositions fédérales en particulier, la Loi sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) et ses ordonnances d'exécution. Pour le Canton, elle règle notamment l'indemnisation des coûts non couverts, la définition de l'offre de prestations, la procédure de commande et la répartition financière (articles 49ss). En particulier, l'Ordonnance fédérale sur les indemnités (OIPAF, RS 742.101.1) fixe la desserte minimale à 4 paires de courses par jour pour les localités de plus de 100 habitants (Section 2). Au niveau cantonal, la Constitution jurassienne prévoit que «L'Etat favorise les transports publics» (RSJU 101, article 49). Il est spécialement tenu compte des disponibilités financières de l'Etat et des communes. Une conférence des transports est instituée (article 12); elle participe activement à la planification et est consultée sur les questions liées à l'offre en transports publics.

		Commentaires
	<p>² Elle vise principalement à :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) favoriser le transfert progressif des transports individuels motorisés vers les transports publics; b) améliorer l'accessibilité interne et externe du canton; c) harmoniser la politique suivie dans le domaine des transports publics avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la politique en matière d'énergie; d) stimuler l'utilisation des transports publics par une offre de prestations optimale et par des infrastructures adaptées; e) valoriser l'attractivité économique et touristique du canton. <p>³ Elle fixe les conditions et les modalités de la participation financière du canton et des communes en faveur des transports publics.</p> <p>⁴ Elle sert à l'application de la législation fédérale sur les chemins de fer et les transports publics.</p>	<p>Alinéa 2, lettre a : conforme à l'objectif 4 de l'arrêté du Parlement du 22 mai 2002 fixant les principes directeurs et les objectifs d'aménagement du territoire applicables à la révision du plan directeur cantonal (RSJU 702.1)</p> <p>Alinéa 2, lettre b : conforme à l'objectif 2 de l'arrêté du Parlement du 22 mai 2002 (RSJU 702.1)</p> <p>Alinéa 2, lettre c : obligation qui relève des exigences de l'aménagement du territoire.</p>
Champ d'application	Art. 2 La présente loi s'applique aux transports publics d'importance cantonale et locale exploités par des entreprises ou organismes concessionnés.	<p>La notion d'importance cantonale et locale est définie à l'article 3.</p> <p>Une typologie des lignes est nécessaire pour établir les compétences (Chapitre III), les responsabilités (Chapitres II et IV) et participations (Chapitre VI) de chacune des parties (Confédération, Canton, Communes) en matière de transports publics.</p>
Définitions	Art. 3 ¹ Sont d'importance cantonale les transports publics : <ul style="list-style-type: none"> a) du trafic régional voyageurs au sens de la législation fédérale; b) à caractère transfrontalier; c) reliant différentes localités; d) desservant les établissements de soins et de formation d'importance cantonale. e) desservant les zones d'activités d'intérêt cantonal au sens du plan directeur cantonal, intercommunales ainsi que communales comptant au moins 2'000 emplois. 	<p>Alinéa 1, lettre a : Le trafic régional est défini par le droit fédéral (OIPAF; RS 742.101.1)</p> <p>Alinéa 1, lettres c et d : Une importance cantonale est reconnue pour les lignes desservant les établissements de soins et de formation d'importance cantonales.</p> <p>Alinéa 1, lettre e : Cet alinéa laisse la possibilité de reconnaître l'intérêt cantonal de la desserte de certaines zones d'activités, communales ou intercommunales à forte densité d'emplois (leur desserte n'est en principe pas reconnue par la Confédération qu'elle considère comme relevant du trafic local).</p> <p>Cet alinéa est d'une toute grande importance puisque des lignes urbaines peuvent être considérées comme d'importance cantonale si elle présente un intérêt cantonal. Ainsi, les lignes qui desservent les hôpitaux régionaux, de même que celles qui desservent des établissements de formation d'importance cantonale ne seront plus à la seule charge des communes mais mis en répartition au même titre que les autres prestations du trafic régional. Actuellement, la législation fédérale ne permet toutefois aucune participation de la Confédération pour ce type de prestations. Sa participation se limite strictement au trafic régional.</p> <p>En outre, une ligne reliant plusieurs localités sera considérée d'importance cantonale. Normalement, l'essentiel des lignes de ce type sera intégré dans la catégorie du trafic régional voyageurs cofinancé par la Confédération. Des exceptions sont cependant possibles, dont il s'agit de tenir compte dans la loi.</p>

		Commentaires
	<p>² Toutes les autres lignes sont d'importance locale, à l'exclusion de celles relevant du trafic national et du trafic d'excursion.</p> <p>³ Le trafic d'excursion comprend les offres qui n'ont pas une fonction de desserte pour les localités (art. 4, al. 3, de l'ordonnance sur les indemnités, OIPAF³).</p>	<p>Alinéa 2 : Toutes les autres lignes urbaines sont d'importance locale (desserte de quartiers résidentiels, industriels, commerciaux ou scolaires par exemple). Les lignes du trafic national sont de la compétence de la Confédération (trafic grandes lignes des CFF) et financées par le biais d'un mandat de prestations Confédération-CFF.</p> <p>Alinéa 3 : Conformément aux définitions faites à l'article 4, alinéas 2 et 3 OIPAF :</p> <p>a) Le trafic local comprend les offres qui servent à la desserte capillaire des localités. Une ligne du trafic voyageurs assure une telle desserte lorsqu'elle a de brefs intervalles entre les points d'arrêt et que ceux-ci se trouvent, en règle générale, à moins de 1,5 km du point d'arrêt le plus proche d'une ligne du trafic régional.</p> <p>b) Le trafic d'excursion comprend les offres qui n'ont pas une fonction de desserte pour les localités. Pour le trafic d'excursion, un subventionnement de la part de la Confédération est exclu. Des aides financières de la part du Canton peuvent être allouées pour d'autres transports que ceux définis à l'alinéa 1 s'ils revêtent une importance manifeste pour le Canton (article 17).</p>
Transport régulier de voyageurs	<p>Art. 4 ¹ La présente loi ne s'applique pas au transport régulier de voyageurs effectué à titre professionnel selon l'article 6, alinéa 2, de l'ordonnance fédérale sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV)⁴.</p> <p>² Le Gouvernement établit les prescriptions complémentaires relatives à la procédure d'autorisation (art. 36 OCTV).</p>	<p>Alinéa 1 : Il est fait référence aux transports de personnes effectués régulièrement et à titre professionnel nécessitant une autorisation cantonale (RSJU 744.12), p. ex. transport de travailleurs, de clients, d'écoliers, etc., mais hors subventionnement au titre de transports publics par le biais du trafic régional et au bénéfice d'une concession fédérale.</p> <p>Alinéa 2 : Satisfait par l'ordonnance concernant l'octroi d'autorisations cantonales de transport par automobiles (RSJU 744.12).</p> <p>Hormis celui qui est au bénéfice d'une concession fédérale, le transport régulier de voyageurs ne donne pas lieu à participation financière de l'Etat, sous réserve de celle qui est octroyée en vertu d'autres dispositions légales, telle par exemple la législation scolaire (RSJU 410.11 et future ordonnance sur les transports scolaires).</p>
	CHAPITRE II : Planification des transports publics	
Conception directrice	<p>Art. 5 ¹ La conception directrice des transports publics établit, conformément au plan directeur cantonal de l'aménagement du territoire, les principes fondamentaux de la politique cantonale en matière de transports publics en vue d'atteindre les buts poursuivis par la présente loi.</p> <p>² Les mesures proposées tiennent notamment compte :</p> <p>a) des conceptions et plans sectoriels de la Confédération;</p> <p>b) du plan directeur cantonal et des projets d'agglomération;</p> <p>c) des plans d'aménagement locaux;</p>	<p>La conception directrice est l'instrument prévu pour la planification des transports publics. Elle fixe les axes du développement souhaité sur un horizon d'une dizaine d'années.</p> <p>Alinéa 2 : Cet alinéa assure la coordination avec les différents instruments de planification existant.</p>

		Commentaires
	<p>d) des objectifs et programme de développement économique cantonaux et fédéraux;</p> <p>e) des objectifs généraux du développement durable.</p> <p>³ La conception directrice est intégrée au plan directeur cantonal.</p>	<p>Alinéa 3 : La conception directrice fait partie intégrante du plan directeur cantonal.</p>
Coordination	<p>Art. 6 Les autorités cantonales coordonnent leurs mesures en matière de transports publics avec celles de la Confédération, des cantons voisins, des communes ou groupements de communes et des régions frontalières.</p>	<p>La coordination entre les différents commanditaires doit être assurée sur l'ensemble du territoire pour garantir la continuité de la chaîne des transports (niveau local, cantonal et national).</p>
	CHAPITRE III : Autorités compétentes	
Parlement	<p>Art. 7 Le Parlement approuve la conception directrice des transports publics.</p>	<p>Faisant partie intégrante du plan directeur cantonal (article 5, alinéa 3), l'approbation de la conception directrice est de la compétence du Parlement.</p>
Gouvernement	<p>Art. 8 ¹ Le Gouvernement exerce la haute surveillance en matière de transports publics pour les tâches que le droit fédéral attribue aux cantons.</p> <p>² Il dispose notamment des attributions suivantes :</p> <p>a) il élabore à l'intention du Parlement la conception directrice des transports publics et la met à jour régulièrement;</p> <p>b) il conclut les conventions de prestations avec la Confédération et les entreprises de transport pour les lignes d'importance cantonale;</p> <p>c) il conclut, sous réserve des compétences du Parlement, les autres conventions en matière de transports publics et de communautés tarifaires avec les autorités étrangères, les autres cantons, les communes, les entreprises de transports, les gestionnaires d'infrastructures de transports et les organismes privés;</p> <p>d) il nomme les membres de la commission technique des transports, de la conférence des transports, ainsi que les représentants du canton dans les organes des entreprises de transports.</p>	<p>Alinéa 1 : Les transports publics sont soumis à la surveillance de l'Office fédéral des transports (article 49a LTP). Le droit fédéral transmet certaines tâches au Canton. De part sa vue d'ensemble sur le fonctionnement du réseau des transports publics vu l'imbrication des lignes régionales et urbaines en matière d'horaires et de tarifs, il est le plus à même d'effectuer ces tâches.</p>
Département de l'Environnement et de l'Équipement	<p>Art. 9 Le Département de l'Environnement et de l'Équipement (dénommé ci-après : «Le Département») :</p> <p>a) donne le préavis du canton, après avoir requis l'avis des organes cantonaux intéressés, concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les demandes de concessions relevant de l'autorité fédérale; - les projets de construction des entreprises de transports, dont l'approbation est de la compétence fédérale; - l'établissement des horaires; <p>b) autorise, sous l'angle de la technique, la construction et l'exploitation des installations de remontées mécaniques soumises à la compétence du canton;</p>	

		Commentaires
	<p>c) préavise, dans le cadre des procédures prévues par la législation sur l'aménagement du territoire et après avoir consulté, le cas échéant, la conférence des transports, la planification ou la réalisation d'installations générant un trafic important;</p> <p>d) exerce toutes les attributions en matière de transports qui ne sont pas conférées à une autre autorité.</p>	
Communes	<p>Art. 10 Les communes :</p> <p>a) sont compétentes pour la commande des lignes d'importance locale (article 15, alinéa 3);</p> <p>b) participent à la planification des transports publics sur le territoire cantonal au travers de la conférence des transports (article 12).</p>	<p>Lettre b : La conférence des transports est la plateforme par le biais de laquelle les représentants des communes peuvent intervenir dans les orientations données à la planification de l'offre de transports cantonale.</p>
Commission technique des transports	<p>Art. 11 ¹ La commission technique des transports est un organe consultatif, constitué par le Gouvernement.</p> <p>² Elle donne son avis sur :</p> <p>a) la conception directrice des transports publics;</p> <p>b) la création, la modification ou la suppression de lignes de transports publics;</p> <p>c) les propositions d'horaires.</p> <p>³ Le Gouvernement en règle l'organisation par voie d'ordonnance.</p>	<p>Un tel organe consultatif existe déjà sous l'appellation de Commission consultative des transports. Elle est actuellement composée de 8 membres, usagers ou professionnels des transports publics. Elle est présidée par l'un d'eux. Le Service des transports et de l'énergie participe aux travaux de la commission, en assure le secrétariat et la consulte essentiellement sur les questions de planification d'horaires.</p> <p>La nouvelle dénomination permet d'explicitier l'orientation technique de cette commission par rapport à la nouvelle Conférence des transports instituée à l'article 12.</p> <p>Pour des questions d'efficience (flux d'information et coordination dans les phases de planification), il est souhaitable qu'un représentant des autorités communales organisatrices de transports publics intègre cette commission.</p>
Conférence des transports	<p>Art. 12 ¹ Il est institué une conférence des transports. Les communes y sont représentées.</p> <p>² Le Gouvernement en règle l'organisation par voie d'ordonnance.</p> <p>³ La conférence des transports participe activement à la planification des prestations des transports publics sur la base de sa connaissance des besoins des différents types d'usagers et de leurs motifs de déplacement.</p> <p>⁴ Elle est consultée sur les questions liées à l'offre de transports publics.</p>	<p>Alinéa 1 : La Conférence des transports est l'organe permettant d'assurer la coordination de la planification entre les communes et le canton et au besoin d'autres organismes concernés.</p> <p>Alinéa 2 : Le Gouvernement en règlera l'organisation par voie d'ordonnance. Il est envisagé 2 à 3 représentants par district, proposés par les associations de maires. La fréquence de réunion de la Conférence est estimée à 5 séances maximum par année. Pour des raisons d'efficience, de coordination et d'organisation, il a été renoncé à constituer plusieurs conférences régionales. Il est souhaitable que les autorités communales organisatrices de transports publics intègrent de fait la commission pour une planification efficiente de l'offre globale de transports publics.</p> <p>Alinéa 3 : Il précise la participation des communes à la planification de l'offre en transports publics annoncée à l'article 10, lettre b. Complémentaire avec la commission technique (article 11) qui assure principalement la validation technique des projets d'horaire, elle participe activement à la définition du niveau d'offre des transports publics sur le réseau cantonal.</p>

		Commentaires
	CHAPITRE IV : Procédure de commande de l'offre de transports publics	
Offre de transports publics	<p>Art. 13 ¹ Le Gouvernement définit l'offre de transports publics pour les lignes d'importance cantonale.</p> <p>² L'offre de transports publics pour les lignes d'importance locale est définie par les communes concernées en accord avec le Département.</p> <p>³ Des communes, des particuliers ou d'autres organisations peuvent convenir de prestations supplémentaires avec les entreprises de transport à condition que les dépenses supplémentaires non couvertes soient prises en charge par les requérants. Les conventions conclues à cet effet sont transmises pour information au Département.</p>	<p>L'offre de transports publics concrétise la planification cantonale des transports établie au travers de la conception directrice et dans le cadre des travaux de la Conférence des transports.</p> <p>Alinéa 2 : L'accord du Département est requis en vue de l'octroi de la subvention prévue à l'article 32 pour les prestations sur les lignes d'importance locale.</p> <p>Alinéa 3 : Lorsque des prestations complémentaires sont mises en place, les conventions d'exploitation sont à transmettre pour information au Département au titre de l'article 8, alinéa 1.</p>
Conventions de prestations a) Notion	<p>Art. 14 ¹ Les commanditaires concluent avec les entreprises des conventions de prestations.</p> <p>² Les conventions de prestations déterminent le contenu de l'offre au sens de la législation fédérale et fixent l'indemnité à payer.</p>	<p>Alinéa 1 : Les conventions de prestations officialisent les relations contractuelles entre les commanditaires et les entreprises de transports.</p> <p>Alinéa 2 : Les conventions sont établies sur la base de comptes prévisionnels planifiés (coûts et recettes), après négociation avec les entreprises de transport concernées.</p> <p>Pour le trafic régional, la Confédération et les cantons indemnisent les entreprises de transport des coûts non couverts selon le compte planifié de l'offre qu'ils ont commandée en commun.</p>
b) Procédure de commande	<p>Art. 15 ¹ L'offre des prestations du trafic régional, la procédure de commande, ainsi que la procédure d'établissement de l'horaire, sont régies par la législation fédérale. Celle-ci s'applique par analogie aux lignes d'importance locale.</p> <p>² Les prestations sur les lignes d'importance cantonale sont commandées par le Gouvernement.</p> <p>³ Les prestations sur les lignes d'importance locale sont commandées par les communes concernées.</p>	<p>Alinéa 2 : Pour les lignes d'importance cantonale, les conventions de prestations sont formellement établies entre les entreprises de transports et le Gouvernement.</p> <p>Alinéa 3 : Pour les lignes d'importance locale, les conventions de prestations sont formellement établies entre les entreprises de transports et les communes concernées. L'octroi de la subvention cantonale prévue par l'art. 32 pour les lignes d'importance locale nécessite l'accord préalable du Département (définition conjointe du niveau d'offre selon l'article 13, alinéa 2). Il peut également s'agir de groupement de communes, notamment sous forme d'associations (par exemple transports nocturnes).</p>
	CHAPITRE V : Mesures d'encouragement	
Liaisons internationales	Art. 16 L'Etat veille au maintien et au développement des liaisons internationales.	

		Commentaires
Autres transports	Art. 17 Le canton peut allouer des aides financières pour d'autres transports, par exemple pour le trafic d'excursion, pour autant qu'ils revêtent une certaine importance pour le Canton ou l'un de ses districts.	Comme indiqué à l'article 3, le trafic d'excursion ne donne en principe pas lieu à une participation financière du Canton. Toutefois, et à condition que les prestations fournies revêtent une certaine importance pour le Canton, celui-ci peut allouer des aides financières, sous forme de subventions.
Infrastructures et investissements	Art. 18 ¹ L'Etat et les Communes favorisent la création et l'amélioration des infrastructures destinées aux transports publics. ² Sur les lignes du trafic régional, l'Etat peut contribuer aux investissements en faveur des infrastructures de transport publics. ³ Les pouvoirs publics peuvent notamment favoriser : a) la création et l'aménagement d'interfaces d'échange tant pour les voyageurs que pour les marchandises; b) l'aménagement de voies réservées aux transports publics; c) la création de places de stationnement pour les usagers des transports publics; d) les investissements au titre de l'amélioration technique ou d'adoption d'un autre mode de transport.	Les infrastructures de transport sont les installations et dispositifs fixes nécessaires aux prestations de transport: voies, équipements des lignes, gares, etc.; dans le trafic routier : voies de circulation, installations de signalisation, systèmes de régulation du trafic, etc. Alinéa 2 : Il donne la possibilité à l'Etat de participer financièrement à des investissements pour des projets d'infrastructure si une part du financement manque. Les possibilités d'investissement ne se limitent pas à la propriété des entreprises (par exemple aménagement de quais marchandises). Alinéa 3, lettre a : Par interfaces d'échange, on entend les haltes ferroviaires ou arrêts de bus, les gares routières ou les quais de chargement par exemple. Alinéa 3, lettre c : également places de stationnement pour les deux-roues.
Communauté tarifaire	Art. 19 ¹ La communauté tarifaire a pour but de favoriser l'usage des transports publics et de simplifier leur utilisation en offrant un titre de transport unique pour un déplacement empruntant plusieurs lignes ou de permettre d'utiliser les différentes lignes concernées, lorsqu'il existe plusieurs parcours possibles pour un même déplacement. ² Le Parlement arrête les dispositions instituant la communauté tarifaire.	La Communauté tarifaire Vagabond a été créée en 2000. Elle établit une tarification par zones en lieu et place d'une tarification par origine et destination. Alinéa 2 : Au travers de l'arrêté du Parlement du 15 décembre 2000 portant création de la Communauté tarifaire jurassienne, la révision des présentes bases légales doit proposer une participation des communes au financement des transports publics régionaux, ce qui est proposé à l'article 30. En contrepartie, les communes sont impliquées dans la planification de l'offre par le biais de la Conférence des transports (article 12).
Etudes, campagnes d'information	Art. 20 ¹ L'Etat peut apporter son soutien à des études de tiers en matière de transports publics. ² Il peut mener, soutenir ou coordonner des campagnes d'information publique visant à promouvoir les transports publics dans la mesure où elles dépassent le cadre des attributions des entreprises.	Alinéa 2 : Dans le cadre des conventions passées avec les entreprises de transports concessionnaires, les indemnités convenues couvrent les activités de marketing et la promotion. Des campagnes spécifiques peuvent être envisagées, par exemple par le biais de la Communauté tarifaire Vagabond.

		Commentaires
	CHAPITRE VI : Financement	
	SECTION 1 : Financement de l'exploitation et des investissements	
Exploitation a) Notion	Art. 21 Sont considérées comme dépenses d'exploitation : a) les coûts non couverts planifiés; b) les prestations commandées.	Les dépenses d'exploitation, par opposition aux dépenses d'investissement (article 25), représentent le montant à payer pour la mise en place de prestations de transports (administration, frais de personnel, frais de véhicules fixes ou variables, etc.). Lettre a : L'indemnisation du trafic régional des voyageurs correspond à la couverture des coûts non couverts d'une offre de transport public commandée. Ils représentent la différence entre les coûts d'exploitation planifiés pour une offre donnée et les produits planifiés. Au sens de la législation fédérale, les coûts non couverts sont indemnisés et conventionnés préalablement à l'entrée en vigueur des prestations. Lettre b : Les prestations commandées sont des dépenses d'exploitation qui ne tiennent pas compte des recettes au moment du conventionnement. Tel est le cas par exemple de la Ville de Delémont qui indemnise les coûts d'exploitation et encaisse les recettes en cours de période horaire (compte de produit communal).
b) Indemnités financières	Art. 22 Les commanditaires versent aux entreprises prestataires les indemnités convenues dans les conventions de prestations.	Les modalités de versement sont réglées dans les conventions. Pour le trafic régional, la Confédération procède au versement directement aux entreprises de transports en quatre tranches (mars, juin, septembre, décembre). Le canton du Jura verse en principe sa part en deux fois (en principe en avril et en septembre).
c) Conditions d'octroi	Art. 23 ¹ Les indemnités ne sont octroyées aux entreprises que si celles-ci fournissent des prestations conformément à l'offre conventionnée. ² Les entreprises bénéficiaires d'indemnités doivent adopter toutes les mesures nécessaires afin d'assurer un service de transports attractif pour les usagers, géré de manière efficace et respectueux de l'environnement. Elles sont en outre tenues de fournir en tout temps les renseignements requis par l'autorité compétente. ³ Elles établissent une comptabilité séparée, conformément à la législation fédérale. ⁴ Elles s'engagent à respecter la convention collective de la branche, à défaut les conditions de travail en usage dans la région, ainsi que la législation sur l'égalité entre femmes et hommes.	Alinéa 1 : Les entreprises ne peuvent prétendre au versement des montants conventionnés que si les prestations sont effectuées selon l'offre convenue. Pour cette raison, la seule convention ne donne en principe pas droit au versement intégral de l'indemnité, mais en plusieurs tranches durant l'année d'exploitation conventionnée. Alinéa 2 : Il précise le devoir de diligence des entreprises. Elles doivent en outre prendre toutes les mesures qui s'imposent en cas de perturbation de l'exploitation et bien sûr effectuer les prestations commandées dans le respect des législations en vigueur (durée du travail, capacité des véhicules, etc.). Alinéa 3 : La comptabilité séparée est appliquée depuis 1996. Les entreprises sont tenues de fournir une comptabilité séparée pour chacune de leurs activités, en particulier pour toutes les prestations qui touchent les transports publics régionaux. La comptabilité analytique est utilisée pour l'élaboration des offres (comptes prévisionnels pour les prestations d'exploitation). La surveillance est exercée par la Confédération. Alinéa 4 : Actuellement les concessions fédérales pour le transport de voyageurs sont en principe attribuées pour des périodes de 10 ans. La mise en concurrence des entreprises de transports concessionnaires va s'accroître à l'avenir tant au niveau national que régional (libre accès au réseau dans le domaine ferroviaire

		Commentaires
		par exemple). Cet alinéa est proposé pour que la concurrence s'exerce dans le respect de la paix du travail (formulation identique à celle utilisée dans la loi sur le développement de l'économie cantonale lors de l'attribution de contributions financières aux entreprises privées, RSJU 901.1, Section 5 : Paix du travail, article 12a).
d) Collaboration	Art. 24 Dans le respect de l'offre convenue, les entreprises bénéficiaires d'indemnités peuvent être tenues de collaborer entre elles ou de s'associer afin de permettre la réalisation des objectifs prévus dans la présente loi, en particulier en ce qui concerne la participation à une communauté tarifaire ainsi qu'à des actions de promotion des transports publics.	La mise en place d'une offre de transports attractive étant financée par les autorités et étant d'intérêt public, les entreprises de transports publics doivent collaborer sans réserve avec les autorités et entre elles et coordonner au mieux les actions de promotion, vu l'imbrication des réseaux de transports publics.
Investissement a) Notion	Art. 25 Sont notamment considérées comme dépenses d'investissement : a) la réalisation d'infrastructures et d'équipement destinés à augmenter la rentabilité, la sécurité ainsi que les performances du réseau de chemin de fer régional et transfrontalier; b) les mesures destinées à améliorer la sécurité des usagers et l'accès aux transports publics, en particulier pour les personnes à mobilité réduite; c) l'acquisition de matériel roulant.	Les dépenses d'investissement, par opposition aux dépenses d'exploitation (article 21), sont consenties pour l'infrastructure nécessaire pour exploiter une offre de transports publics. Elles concernent les installations et dispositifs fixes nécessaires aux prestations de transport: voies, équipements des lignes, gares, etc. Dans le trafic routier : voies de circulation, installations de signalisation, systèmes de régulation du trafic, etc. L'acquisition de matériel roulant est également considérée comme une dépense d'investissement (lettre c). A noter que les dépenses d'infrastructure peuvent a priori être consenties tant sur la propriété des entreprises de transport que sur celles de tiers (aménagement de quai de chargement marchandises par exemple).
b) Subventions	Art. 26 ¹ Les subventions d'investissement consistent pour l'essentiel à : a) accorder des prestations pécuniaires avec ou sans la participation de la Confédération; b) accorder ou cautionner des prêts avec ou sans intérêt. ² Lorsque le canton contribue seul aux investissements, les dispositions de la législation fédérale en matière de subventions d'investissement sont applicables par analogie, à défaut d'autres dispositions de droit cantonal applicables subsidiairement.	Alinéa 2 : Cette formulation prévoit l'application des dispositions fédérales en matière de subventionnement. La dernière partie de l'alinéa permet de se référer à la loi cantonale sur les subventions (LSubv).
c) Remboursement	Art. 27 Le canton et les communes peuvent exiger le remboursement total ou partiel de leurs subventions d'investissement, notamment : a) si les conditions auxquelles l'octroi de la contribution était subordonné n'ont pas été remplies ou l'ont été insuffisamment, notamment si le montant n'a pas été utilisé conformément à la destination prévue; b) si les installations ou les véhicules, dont l'acquisition a été financée au moyen de la contribution, ont été aliénés ou si, d'une autre façon, le droit d'en disposer librement a été cédé à des tiers;	Les articles 39 à 43 de la loi sur les subventions (LSubv) précisent les questions de restitution des subventions et de révocation. La formulation proposée ici permet de coordonner et de rendre compatibles la LTP et la LSubv.

		Commentaires
	<p>c) si le bénéficiaire de la contribution entre en liquidation, s'il est mis en liquidation forcée ou si sa concession est annulée;</p> <p>d) si le bénéficiaire de la contribution a induit en erreur les autorités, par des informations inexactes ou par la dissimulation de faits.</p>	
Redevance poids lourds	Art. 28 La part cantonale aux recettes provenant de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est utilisée en priorité en faveur des transports publics.	Sans prévoir d'affectation précise des recettes RPLP, cet article fixe comme principe général une utilisation en lien avec les transports publics, a priori tant pour l'exploitation (article 21) que pour le financement des infrastructures et installations servant aux transports publics au sens de l'article 18, ainsi que, par exemple, d'infrastructures favorisant le transfert de la route au rail du transport des passagers et de marchandises.
	SECTION 2 : Répartition des coûts	
Lignes d'importance cantonale a) Principe	Art. 29 Le Canton et les communes contribuent au financement de l'offre de transports publics pour ce qui concerne les lignes d'importance cantonale.	Toutes les communes jurassiennes sont appelées à contribuer au financement de l'offre de transports publics pour ce qui concerne les lignes d'importance cantonale selon les critères définis à l'article 31.
b) Participation des communes	<p>Art. 30 ¹ Après déduction des contributions fédérales, cantonales, hormis celles découlant de l'application de la présente loi, et de tiers, la participation des communes est fixée à 30 % pour les dépenses d'exploitation.</p> <p>² Sous réserve de la situation décrite à l'alinéa 3, si la participation totale du canton aux dépenses d'exploitation est inférieure à celle de l'année qui a précédé l'entrée en vigueur de la présente loi, la différence est déduite du montant mis à répartition des communes.</p> <p>³ Si la participation globale du canton et des communes aux dépenses d'exploitation est inférieure à celle de l'année qui précède l'entrée en vigueur de la loi, les participations cantonales et communales sont réduites proportionnellement.</p> <p>⁴ Pour le trafic régional, la participation des communes tient compte de l'évolution des taux de participation cantonale définis par la Confédération.</p>	<p>Alinéa 1 : L'alinéa fixe la participation des communes à 30 % pour les coûts nets d'exploitation des lignes d'importance cantonale. Le principe de répartition entre les communes est donné à l'article 31. Cet alinéa est complété pour permettre la déduction d'autres participations cantonales avant détermination de la part communale en évitant toute confusion (par exemple aides financières pour des prestations de transports touristiques ou indemnités liées aux charges des transports scolaires).</p> <p>Alinéa 2 : garantit aux communes que l'introduction de la loi n'engendrera aucun transfert de charges du canton vers les communes (pas de diminution de la participation cantonale). Selon la planification actuelle 2010 et les projets actuellement envisagés avec la Confédération, cette situation ne se produit pas.</p> <p>Alinéa 3 : permet de régler la situation si la contribution nette de la collectivité publique jurassienne (Canton + communes) venait à diminuer à l'avenir (par exemple par une très forte réduction des prestations ou augmentation de la participation de la Confédération). Dans un tel cas, le Canton et les communes doivent en bénéficier proportionnellement. Il est très peu probable que cette situation se produise dans un avenir proche. L'article 37 assure au Parlement et aux communes un suivi de la mise en application de la loi, notamment en regard de l'application du mécanisme prévu à l'article 30.</p> <p>Alinéa 4 : Pour permettre le maintien d'une clé de répartition unique et constante dans le temps (70 % Canton / 30 % communes) et ne pas répercuter sur les communes les effets de la RPT entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2008, ni ceux des réformes futures (voir chapitre 8.4 du Rapport d'accompagnement). Cet effet est inscrit à hauteur de 5'128'137 francs correspondant au résultat des changements de clés de répartition engendrés par la RPT. Ce montant est calculé en considérant</p>

		Commentaires
	<p>⁵ La participation des communes pour les subventions d'investissement (art. 25) et le financement des infrastructures routières en faveur de lignes d'importance cantonale sur les routes communales (art. 18) est établie en fonction des avantages qui en résultent pour elles, notamment l'amélioration de l'accès et de la sécurité ou la réduction des nuisances.</p>	<p>les dépenses effectives 2008 du trafic régional selon les conventions passées avec les entreprises, à savoir 7'392'798 francs. Si le taux d'avant RPT avait été appliqué, la dépense à charge du canton du Jura aurait été de 2'264'661 francs. La différence donne 5'128'137 francs soit le montant de l'effet RPT à déduire avant de répartir le solde entre le canton et les communes. La participation du Canton a donc été augmentée d'un montant correspondant. La Confédération a tenu compte de cet élément-là dans le cadre de la compensation générale des effets RPT. Il n'y a donc pas lieu de mettre cette somme à répartition des communes.</p> <p>Alinéa 5 : Pour la participation des communes aux contributions d'investissement, aucun taux n'est prédéfini dans la LTP. Elle fait l'objet d'une évaluation, de cas en cas, en fonction des avantages qui en résultent pour elles (la loi sur les subventions en tient compte au travers de la notion de potentiel des requérants). Elle n'est en outre pas prévue obligatoirement. Cette situation correspond à celle qui prévaut actuellement. En particulier, les montants des projets inscrits à la planification financière 2008-2011 ne prévoient pour l'heure pas de participation spécifique des communes concernées.</p>
c) Répartition entre les communes	<p>Art. 31 ¹ La répartition entre les communes de leur participation selon l'article 30, alinéas 1 et 2, est fixée à raison de :</p> <p>a) 20 % en proportion du nombre d'habitants; b) 80 % en fonction du nombre d'habitants et de la qualité de la desserte.</p> <p>² Les communes non desservies par les transports publics ne participent pas à la répartition selon la lettre b.</p> <p>³ Le Gouvernement règle les modalités de détail.</p>	<p>La répartition de la participation communale aux coûts nets d'exploitation des transports publics entre les différentes communes s'effectue par le biais d'une clé de répartition des coûts qui se fonde sur la population résidente (au 31 décembre de l'année qui précède) et sur la qualité de la desserte.</p> <p>Alinéa 2 : La participation au titre de la let. a peut être assimilée à une contribution de base de toutes les communes jurassiennes pour l'ensemble des prestations mises à disposition.</p> <p>Alinéa 3 : Les modalités seront réglées par voie d'ordonnance.</p>
Lignes d'importance locale	<p>Art. 32 ¹ Les dépenses relatives aux lignes d'importance locale sont à la charge des communes concernées.</p> <p>² Le canton octroie aux communes une subvention sur la base des comptes prévisionnels correspondant à l'offre définie selon l'article 13, alinéa 2.</p> <p>³ Cette subvention se monte à 30 % des dépenses d'exploitation (article 21).</p>	<p>Alinéa 1 : Les lignes d'importance locale sont à charge des communes qu'elles desservent.</p> <p>Alinéa 2 : Le Canton participe au financement des dépenses d'exploitation de ces lignes dans la proportion définie à l'alinéa 3 et sous réserve de l'article 13, alinéa 2 (définition conjointe du niveau d'offre). Les communes peuvent toutefois commander des prestations complémentaires (article 13, alinéa 3), en informant les autorités cantonales.</p> <p>Alinéa 3 : Le taux est proposé par symétrie à la répartition des coûts pour les lignes d'importance régionale (70 % Canton / 30 % communes).</p>
Nouvelles lignes et nouvelles prestations	<p>Art. 33 ¹ Les nouvelles lignes de transport public d'importance cantonale ou locale et les prestations supplémentaires sur des lignes existantes font l'objet d'une évaluation après 3 ans.</p>	<p>La planification des nouvelles lignes est établie au travers de la conception directrice des transports publics dans le cadre des activités de la Conférence des transports et ce dans le respect de l'orientation donnée par ladite conception directrice. Les prestations supplé-</p>

		Commentaires
	² Si elles correspondent aux besoins, l'allocation des indemnités se poursuit conformément aux dispositions de la présente loi, sous réserve des dispositions applicables en cas de participation de la Confédération.	mentaires sur les lignes existantes sont discutées dans le cadre de la Conférence des transports. Les modifications sensibles de l'offre (augmentation du niveau d'offre ou nouvelle ligne p. ex.) font l'objet d'une évaluation après trois ans.
	CHAPITRE VII : Dispositions finales	
Expropriation	Art. 34 ¹ Sont reconnus d'utilité publique les constructions, ouvrages ou installations nécessaires à la réalisation et à l'exploitation des entreprises, ainsi qu'à l'accès des usagers aux infrastructures servant aux transports publics. ² Les terrains ou droits qui doivent être acquis à cette fin peuvent l'être par voie d'expropriation. ³ Sous réserve des cas régis par la législation fédérale, la loi sur l'expropriation ⁵⁾ est applicable.	
Voies de droit	Art. 35 Les décisions prises en vertu de la présente loi sont susceptibles d'opposition et de recours conformément au Code de procédure administrative ⁶⁾ .	
Dispositions d'exécution	Art. 36 Le Gouvernement édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi.	
Bilan d'évaluation	Art. 37 ¹ Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement procède à une évaluation de ses effets. ² Il fait part, dans l'année qui suit, de ses conclusions au Parlement et propose, le cas échéant, les adaptations nécessaires.	Cet article assure un suivi et un bilan après 5 ans de la mise en application de la loi. Il est rédigé par le Gouvernement à l'intention du Parlement. Cet article permettra notamment d'illustrer la mise en œuvre du mécanisme de répartition et des garanties formulées pour les communes à l'article 30.
Abrogation	Art. 38 La loi du 26 octobre 1978 sur les entreprises de transport concessionnaires ⁷⁾ est abrogée.	La LTP remplace entièrement l'ancienne base légale citée ici. Certaines des dispositions ne seront pas reprises. On peut citer l'article 7 prévoyant que c'est le Parlement qui ratifie les conventions concernant la fusion ou le rachat d'entreprises de transport concessionnaires ou les articles 11 et 14 indiquant que le canton peut allouer des subventions à des entreprises exploitant des aéroports ou des aérodromes en vue de leur construction ou de leur aménagement, que ceux-ci servent ou non au transport régulier, et prévoyant que le canton peut allouer des subventions pour l'exploitation de lignes aériennes régulières et ce pour autant que ce trafic ait une importance manifeste pour une région économique du canton. Si nécessaire, le Gouvernement et le Parlement peuvent toujours répondre à des demandes ou projets ponctuels dans ce domaine et, ce, malgré l'absence de dispositions figurant dans l'actuelle loi sur les entreprises de transport concessionnaires, ou dans le cadre d'autres bases légales.
Clause référendaire	Art. 39 La présente loi est soumise au référendum facultatif.	
Entrée en vigueur	Art. 40 Le Gouvernement fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.	

	Commentaires
1) RSJU 101 2) RS 742.101 3) RS 742.101.1 4) RS 744.11 5) RSJU 711 6) RSJU 175.1 7) RSJU 742.21	

Annexe 2 : Principe de répartition entre les communes (formule générale)

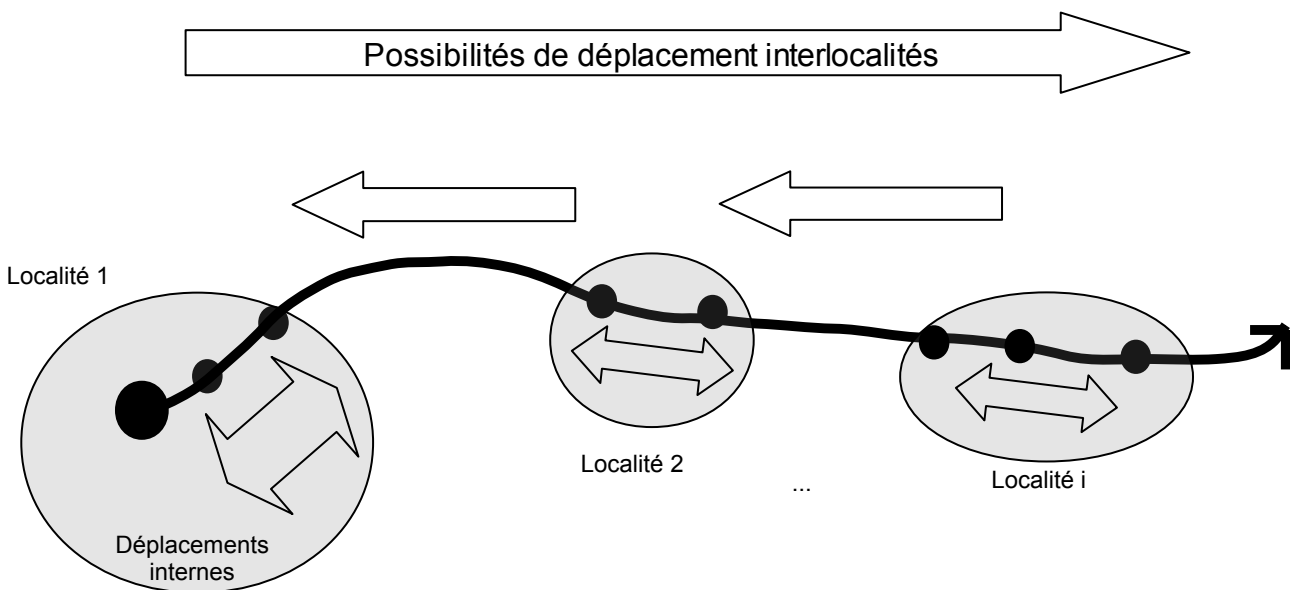
La participation d'une commune i est déterminée de la manière suivante :

$$C_{ci} = C_c \times \left(0.2 \times \frac{P_i}{\sum_i P_i} + 0.8 \times \frac{F_{qi} P_i}{\sum_i F_{qi} P_i} \right)$$

Participation totale des communes aux lignes LIC1 et LIC2, sans LIL)
20 % au prorata de la population de la commune i
80 % au prorata de la population et de la qualité de desserte de la commune i

Détermination du facteur de qualité de desserte Fq :

- Le facteur de qualité (Fq) est une fonction continue décroissante du niveau de desserte (nombre de prestations) par localité. La fonction retenue est une fonction hyperbolique inverse, $Fq = \text{arcsinh}(\text{desserte}/10)$, sans asymptote horizontale mais avec un effet d'atténuation (voir représentation p.16 du rapport d'accompagnement).
- Le nombre de prestations est défini par l'offre de base circulant durant un jour durant les périodes scolaires dans les deux sens de la ligne (cumul des allers et retours).
- Sur une ligne donnée, une localité est considérée comme desservie ou non desservie (le nombre d'arrêts n'a pas d'incidence sur la répartition)
- Pas de pondération en fonction du mode de transports assurant la desserte
- Particularités : Publicar (pas de courses à l'horaire : offre considérée = 1 paire de courses par heure)
- Les arrêts excentrés ne sont pas considérés s'ils sont situés au-delà d'un kilomètre du centre principal de la commune (par exemple, Halte CJ Bollement, commune de St-Brais mais située à plus d'un kilomètre du village).

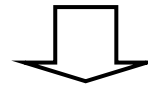


Annexe 3 : Répartition de la participation des communes aux coûts d'exploitation LIC 1 + LIC 2 (sans LIL)

Formule (rappel) :
$$C_{Ci} = C_c \times \left(0.2 \times \frac{P_i}{\sum_i P_i} + 0.8 \times \frac{Fq_i P_i}{\sum_i Fq_i P_i} \right)$$

où Fq = arcsinh (desserte/10)

Tableau détaillé des participations des communes (provisoire, état mai 2009) :



Localité	Pi au 31.12.07	Pi/P	Desserte	Fq	Fq*Pi	Cci	CHF/hab
Alle	1'727	2.482%	56	2.4150	4171	22'349	12.94
Basse-Allaine	1337	1.922%	86	2.8483	3808	19'687	14.73
Bassecourt	3'377	4.853%	124	3.2125	10848	54'791	16.22
Beurnevésin	151	0.217%	39	2.0702	313	1'740	11.52
Boécourt	851	1.223%	19	1.3980	1190	7'449	8.75
Boncourt	1'306	1.877%	52	2.3509	3070	16'556	12.68
Bonfol	665	0.956%	40	2.0947	1393	7'729	11.62
Bourrignon	290	0.417%	42	2.1421	621	3'427	11.82
Bressaucourt	417	0.599%	38	2.0450	853	4'761	11.42
Bure	681	0.979%	39	2.0702	1410	7'846	11.52
Châtillon	431	0.619%	38	2.0450	881	4'921	11.42
Clos du Doubs	1307	1.878%	92	2.9153	3810	19'606	15.00
Coeuve	679	0.976%	39	2.0702	1406	7'823	11.52
Corban	468	0.673%	82	2.8010	1311	6'800	14.53
Cornol	867	1.246%	39	2.0702	1795	9'989	11.52
Courchapoix	421	0.605%	82	2.8010	1179	6'117	14.53
Courchavon	297	0.427%	52	2.3509	698	3'765	12.68
Courfaivre	1565	2.249%	67	2.6008	4070	21'450	13.71
Courgenay	2130	3.061%	88	2.8655	6103	31'515	14.80
Courrendlin	2'428	3.490%	66	2.5859	6279	33'130	13.64
Courroux	3'053	4.388%	82	2.8010	8551	44'361	14.53
Courtédoux	732	1.052%	42	2.1421	1568	8'650	11.82
Courtételle	2'277	3.273%	67	2.6008	5922	31'209	13.71
Dampfreux	170	0.244%	39	2.0702	352	1'959	11.52
Delémont	11390	16.370%	448	4.4955	51204	244'972	21.51
Develier	1'303	1.873%	45	2.2093	2879	15'759	12.09
Ederswiler	118	0.170%	22	1.5297	180	1'097	9.30
Fahy	384	0.552%	39	2.0702	795	4'424	11.52
Fontenais	1'256	1.805%	44	2.1874	2747	15'077	12.00
Glovelier	1'176	1.690%	117	3.1546	3710	18'800	15.99
Grandfontaine	352	0.506%	40	2.0947	737	4'091	11.62
Haute-Ajoie	994	1.429%	40	2.0947	2082	11'552	11.62
La Baroche	1198	1.722%	50	2.3124	2770	14'997	12.52
La Chx-des-Breuleux	94	0.135%	33	1.9093	179	1'021	10.86
Lajoux	669	0.961%	40	2.0947	1401	7'775	11.62
Le Bémont	347	0.499%	44	2.1874	759	4'165	12.00
Le Noirmont	1'662	2.389%	73	2.6857	4464	23'360	14.06
Les Bois	1118	1.607%	39	2.0702	2314	12'881	11.52
Les Breuleux	1351	1.942%	39	2.0702	2797	15'565	11.52
Les Enfers	156	0.224%	4	0.3900	61	718	4.60
Les Genevez	530	0.762%	48	2.2724	1204	6'548	12.35
Lugnez	212	0.305%	39	2.0702	439	2'442	11.52
Mervelier	560	0.805%	82	2.8010	1569	8'137	14.53
Mettembert	130	0.187%	23	1.5703	204	1'230	9.46
Montfaucon	564	0.811%	44	2.1874	1234	6'770	12.00
Montsevelier	512	0.736%	82	2.8010	1434	7'440	14.53

Localité	Pi au 31.12.07	Pi/P	Desserte	Fq	Fq*Pi	Cci	CHF/hab
Movelier	394	0.566%	22	1.5297	603	3'662	9.30
Muriaux	481	0.691%	47	2.2518	1083	5'901	12.27
Pleigne	386	0.555%	23	1.5703	606	3'653	9.46
Porrentruy	6619	9.513%	223	3.7982	25141	123'356	18.64
Rebeuvelier	386	0.555%	34	1.9379	748	4'237	10.98
Rocourt	152	0.218%	40	2.0947	318	1'767	11.62
Rossemaison	572	0.822%	38	2.0450	1170	6'531	11.42
Saignelégier	2527	3.632%	81	2.7888	7047	36'591	14.48
Saint-Brais	230	0.331%	18	1.3504	311	1'968	8.56
Saulcy	254	0.365%	8	0.7327	186	1'528	6.01
Soubey	148	0.213%	16	1.2490	185	1'205	8.14
Soulce	255	0.366%	12	1.0160	259	1'831	7.18
Soyhières	474	0.681%	35	1.9657	932	5'257	11.09
Undervelier	291	0.418%	12	1.0160	296	2'089	7.18
Vellerat	75	0.108%	0	0.0000	0	225	3.00
Vendlincourt	552	0.793%	40	2.0947	1156	6'415	11.62
Vermes	326	0.469%	20	1.4436	471	2'915	8.94
Vicques	1754	2.521%	102	3.0179	5293	27'053	15.42
TOTAL	69'579				202571	1'042'638	

max : 21.51
min : 3.00

Localité	population 31.12.07	niveau desserte	CHF/ hab	CHF
Alle	1'727	56	12.94	22'349
Basse-Allaine	1337	86	14.73	19'687
Bassecourt	3'377	124	16.22	54'791
Beurnevésin	151	39	11.52	1'740
Boécourt	851	19	8.75	7'449
Boncourt	1'306	52	12.68	16'556
Bonfol	665	40	11.62	7'729
Bourrignon	290	42	11.82	3'427
Bressaucourt	417	38	11.42	4'761
Bure	681	39	11.52	7'846
Châtillon	431	38	11.42	4'921
Clos du Doubs	1307	92	15.00	19'606
Coeuve	679	39	11.52	7'823
Corban	468	82	14.53	6'800
Cornol	867	39	11.52	9'989
Courchapoix	421	82	14.53	6'117
Courchavon	297	52	12.68	3'765
Courfaivre	1565	67	13.71	21'450
Courgenay	2130	88	14.80	31'515
Courrendlin	2'428	66	13.64	33'130
Courroux	3'053	82	14.53	44'361
Courtedoux	732	42	11.82	8'650
Courtételle	2'277	67	13.71	31'209
Damphreux	170	39	11.52	1'959
Délémont	11390	448	21.51	244'972
Develier	1'303	45	12.09	15'759
Ederswiler	118	22	9.30	1'097
Fahy	384	39	11.52	4'424
Fontenais	1'256	44	12.00	15'077
Glovelier	1'176	117	15.99	18'800
Grandfontaine	352	40	11.62	4'091
Haute-Ajoie	994	40	11.62	11'552
La Baroche	1198	50	12.52	14'997
La Chx-des-Breuleux	94	33	10.86	1'021
Lajoux	669	40	11.62	7'775
Le Bémont	347	44	12.00	4'165
Le Noirmont	1'662	73	14.06	23'360
Les Bois	1118	39	11.52	12'881
Les Breuleux	1351	39	11.52	15'565

Localité	population 31.12.07	niveau desserte	CHF/ hab	CHF
Les Enfers	156	4	4.60	718
Les Genevez	530	48	12.35	6'548
Lugnez	212	39	11.52	2'442
Mervelier	560	82	14.53	8'137
Mettembert	130	23	9.46	1'230
Montfaucon	564	44	12.00	6'770
Montsevelier	512	82	14.53	7'440
Movelier	394	22	9.30	3'662
Muriaux	481	47	12.27	5'901
Pleigne	386	23	9.46	3'653
Porrentruy	6'619	223	18.64	123'356
Rebeuvelier	386	34	10.98	4'237
Rocourt	152	40	11.62	1'767
Rossemaison	572	38	11.42	6'531
Saignelégier	2'527	81	14.48	36'591
Saint-Brais	230	18	8.56	1'968
Saulcy	254	8	6.01	1'528
Soubey	148	16	8.14	1'205
Soulce	255	12	7.18	1'831
Soyhières	474	35	11.09	5'257
Undervelier	291	12	7.18	2'089
Vellerat	75	0	3.00	225
Vendlincourt	552	40	11.62	6'415
Vermes	326	20	8.94	2'915
Vicques	1'754	102	15.42	27'053
TOTAL	69'579			1'042'638

Loi sur les transports publics

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu l'article 49 de la Constitution (RSJU 101),

vu les articles 49 à 54 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101)

arrête :

CHAPITRE PREMIER : Généralités

Article premier

Buts

¹ La présente loi a pour but de garantir des prestations de transports publics suffisantes compte tenu du développement souhaité du Canton et des ressources des collectivités publiques.

² Elle vise principalement à :

- a) favoriser le transfert progressif des transports individuels motorisés vers les transports publics;
- b) améliorer l'accessibilité interne et externe du Canton;

Commission et Gouvernement :

- c) harmoniser la politique suivie dans le domaine des transports publics avec les principes directeurs et les objectifs d'aménagement du territoire du plan directeur cantonal;
- d) stimuler l'utilisation des transports publics par une offre de prestations optimale et par des infrastructures adaptées;
- e) valoriser l'attractivité économique et touristique du Canton.

³ Elle fixe les conditions et les modalités de la participation financière du Canton et des communes en faveur des transports publics.

⁴ Elle sert à l'application de la législation fédérale sur les chemins de fer et les transports publics.

Article 2

Champ d'application

La présente loi s'applique aux transports publics d'importance cantonale et locale exploités par des entreprises ou organismes concessionnés.

Article 3

Définitions

¹ Sont d'importance cantonale les transports publics :

- a) du trafic régional voyageurs au sens de la législation fédérale;
- b) à caractère transfrontalier;
- c) reliant différentes localités;
- d) desservant les établissements de soins et de formation d'importance cantonale.
- e) desservant les zones d'activités d'intérêt cantonal au sens du plan directeur cantonal, intercommunales ainsi que communales comptant au moins 2'000 emplois.

² Toutes les autres lignes sont d'importance locale, à l'exclusion de celles relevant du trafic national et du trafic d'excursion.

³ Le trafic d'excursion comprend les offres qui n'ont pas une fonction de desserte pour les localités (article 4, alinéa 3, de l'ordonnance sur les indemnités, OIPAF; RS 742.101.1).

Article 4

Transport régulier de voyageurs

¹ La présente loi ne s'applique pas au transport régulier de voyageurs effectué à titre professionnel selon l'article 6, alinéa 2, de l'ordonnance fédérale sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV; RS 744.11).

² Le Gouvernement établit les prescriptions complémentaires relatives à la procédure d'autorisation (article 36 OCTV).

CHAPITRE II : Planification des transports publics

Article 5

Conception directrice

¹ La conception directrice des transports publics établit, conformément au plan directeur cantonal de l'aménagement du territoire, les principes fondamentaux de la politique cantonale en matière de transports publics en vue d'atteindre les buts poursuivis par la présente loi.

² Les mesures proposées tiennent notamment compte :

- a) des conceptions et plans sectoriels de la Confédération;
- b) du plan directeur cantonal et des projets d'agglomération;
- c) des plans d'aménagement local;
- d) des objectifs et programme de développement économique cantonaux et fédéraux;
- e) des objectifs généraux du développement durable.

³ La conception directrice est intégrée au plan directeur cantonal.

Article 6

Coordination

Les autorités cantonales coordonnent leurs mesures en matière de transports publics avec celles de la Confédération, des cantons voisins, des communes ou groupements de communes et des régions frontalières.

CHAPITRE III : Autorités compétentes

Article 7

Parlement

Le Parlement approuve la conception directrice des transports publics.

Article 8

Gouvernement

¹ Le Gouvernement exerce la haute surveillance en matière de transports publics pour les tâches que le droit fédéral attribue aux cantons.

² Il dispose notamment des attributions suivantes :

- a) il élabore à l'intention du Parlement la conception directrice des transports publics et la met à jour régulièrement;

Commission et Gouvernement :

- a) il désigne les lignes de transports publics d'importance cantonale et locale;
- b) il conclut les conventions de prestations avec la Confédération et les entreprises de transport pour les lignes d'importance cantonale;
- c) il conclut, sous réserve des compétences du Parlement, les autres conventions en matière de transports publics

et de communautés tarifaires avec les autorités étrangères, les autres cantons, les communes, les entreprises de transports, les gestionnaires d'infrastructures de transports et les organismes privés;

- d) il nomme les membres de la commission technique des transports, de la conférence des transports ainsi que les représentants du Canton dans les organes des entreprises de transports.

Article 9

Département de l'Environnement et de l'Équipement

Le Département de l'Environnement et de l'Équipement (dénommé ci-après : «Le Département») :

- a) donne le préavis du Canton, après avoir requis l'avis des organes cantonaux intéressés, concernant :
- les demandes de concessions relevant de l'autorité fédérale;
 - les projets de construction des entreprises de transports, dont l'approbation est de la compétence fédérale;
 - l'établissement des horaires;
- b) autorise, sous l'angle de la technique, la construction et l'exploitation des installations de remontées mécaniques soumises à la compétence du Canton;
- c) préavise, dans le cadre des procédures prévues par la législation sur l'aménagement du territoire et après avoir consulté, le cas échéant, la conférence des transports, la planification ou la réalisation d'installations générant un trafic important;
- d) exerce toutes les attributions en matière de transports qui ne sont pas conférées à une autre autorité.

Article 10

Communes

Les communes :

- a) sont compétentes pour la commande des lignes d'importance locale (article 15, alinéa 3);
- b) participent à la planification des transports publics sur le territoire cantonal au travers de la conférence des transports (article 12).

Article 11

Commission technique des transports

¹ La commission technique des transports est un organe consultatif, constitué par le Gouvernement.

Commission et Gouvernement :

^{1bis} La commission technique est composée de membres représentant, entre autres, les milieux des transports publics, les usagers ainsi que les autorités organisatrices de transports publics urbains.

² Elle donne son avis sur :

- a) la conception directrice des transports publics;
- b) la création, la modification ou la suppression de lignes de transports publics;
- c) les propositions d'horaires.

³ Le Gouvernement en règle l'organisation par voie d'ordonnance.

Article 12

Conférence des transports

Commission et Gouvernement :

¹ Il est institué une conférence des transports. Les com-

munes y sont représentées majoritairement. Le président de la commission technique des transports en fait partie d'office.

² Le Gouvernement en règle l'organisation par voie d'ordonnance.

³ La conférence des transports participe activement à la planification des prestations des transports publics sur la base de sa connaissance des besoins des différents types d'usagers et de leurs motifs de déplacement.

⁴ Elle est consultée sur les questions liées à l'offre de transports publics.

CHAPITRE IV : Procédure de commande de l'offre de transports publics

Article 13

Offre de transports publics

¹ Le Gouvernement définit l'offre de transports publics pour les lignes d'importance cantonale.

² L'offre de transports publics pour les lignes d'importance locale est définie par les communes concernées en accord avec le Département.

³ Des communes, des particuliers ou d'autres organisations peuvent convenir de prestations supplémentaires avec les entreprises de transports à condition que les dépenses supplémentaires non couvertes soient prises en charge par les requérants. Les conventions conclues à cet effet seront transmises pour information au Département.

Article 14

Conventions de prestations

a) Notion

¹ Les commanditaires concluent avec les entreprises des conventions de prestations.

² Les conventions de prestations déterminent le contenu de l'offre au sens de la législation fédérale et fixent l'indemnité à payer.

Article 15

b) Procédure de commande

¹ L'offre des prestations du trafic régional, la procédure de commande, ainsi que la procédure d'établissement de l'horaire, sont régies par la législation fédérale. Celle-ci s'applique par analogie aux lignes d'importance locale.

² Les prestations sur les lignes d'importance cantonale sont commandées par le Gouvernement.

³ Les prestations sur les lignes d'importance locale sont commandées par les communes concernées.

CHAPITRE V : Mesures d'encouragement

Article 16

Liaisons internationales

L'Etat veille au maintien et au développement des liaisons internationales.

Article 17

Autres transports

Commission et Gouvernement :

Le Canton peut allouer des aides financières pour d'autres transports, par exemple pour le trafic nocturne ou d'ex-

cursion, pour autant qu'ils revêtent une certaine importance pour le Canton ou l'un de ses districts.

Article 18 Infrastructures et investissements

¹ Les pouvoirs publics favorisent la création et l'amélioration des infrastructures destinées aux transports publics.

² Sur les lignes du trafic régional, l'Etat peut contribuer aux investissements en faveur des infrastructures de transports publics.

³ Les pouvoirs publics peuvent notamment favoriser :

- a) la création et l'aménagement d'interfaces d'échange tant pour les voyageurs que pour les marchandises;
- b) l'aménagement de voies réservées aux transports publics ;
- c) la création de places de stationnement pour les usagers des transports publics.
- d) les investissements au titre de l'amélioration technique ou d'adoption d'un autre mode de transport.

Article 19 Communauté tarifaire

¹ La communauté tarifaire a pour but de favoriser l'usage des transports publics et de simplifier leur utilisation en offrant un titre de transport unique pour un déplacement empruntant plusieurs lignes ou de permettre d'utiliser les différentes lignes concernées, lorsqu'il existe plusieurs parcours possibles pour un même déplacement.

² Le Parlement arrête les dispositions instituant la communauté tarifaire.

Article 20 Etudes, campagnes d'information

¹ L'Etat peut apporter son soutien à des études de tiers en matière de transports publics.

² Il peut mener, soutenir ou coordonner des campagnes d'information publique visant à promouvoir les transports publics dans la mesure où elles dépassent le cadre des attributions des entreprises.

CHAPITRE VI : Financement

SECTION 1 : Financement de l'exploitation et des investissements

Article 21 Exploitation a) Notion

Sont considérées comme dépenses d'exploitation :

- a) les coûts non couverts planifiés ;
- b) les prestations commandées.

Article 22 b) Indemnités financières

Les commanditaires versent aux entreprises prestataires les indemnités convenues dans les conventions de prestations.

Article 23 c) Conditions d'octroi

¹ Les indemnités ne sont octroyées aux entreprises que si celles-ci fournissent des prestations conformément à l'of-

fre conventionnée.

² Les entreprises bénéficiaires d'indemnités financières doivent adopter toutes les mesures nécessaires afin d'assurer un service de transports attractif pour les usagers, géré de manière efficace et respectueux de l'environnement. Elles sont en outre tenues de fournir en tout temps les renseignements requis par l'autorité compétente.

³ Elles établissent une comptabilité séparée, conformément à la législation fédérale.

⁴ Elles s'engagent à respecter la convention collective de la branche, à défaut les conditions de travail en usage dans la région, ainsi que la législation sur l'égalité entre femmes et hommes.

Article 24 d) Collaboration

Dans le respect de l'offre convenue, les entreprises bénéficiaires d'indemnités peuvent être tenues de collaborer entre elles ou de s'associer afin de permettre la réalisation des objectifs prévus dans la présente loi, en particulier en ce qui concerne la participation à une communauté tarifaire ainsi qu'à des actions de promotion des transports publics.

Article 25 Investissement a) Notion

Sont notamment considérées comme dépenses d'investissement :

- a) la réalisation d'infrastructures et d'équipement destinés à augmenter la rentabilité, la sécurité ainsi que les performances du réseau de chemin de fer régional et transfrontalier ;
- b) les mesures destinées à améliorer la sécurité des usagers et l'accès aux transports publics, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ;
- c) l'acquisition de matériel roulant.

Article 26 b) Subventions

¹ Les subventions d'investissement consistent pour l'essentiel à :

- a) accorder des prestations pécuniaires avec ou sans la participation de la Confédération;
- b) accorder ou cautionner des prêts avec ou sans intérêt.

² Lorsque le Canton contribue seul aux investissements, les dispositions de la législation fédérale en matière de subventions d'investissement sont applicables par analogie, à défaut d'autres dispositions de droit cantonal applicables subsidiairement.

Article 27 c) Remboursement

Le Canton et les communes peuvent exiger le remboursement total ou partiel de leurs subventions d'investissement, notamment :

- a) si les conditions auxquelles l'octroi de la contribution était subordonné n'ont pas été remplies ou l'ont été insuffisamment, notamment si le montant n'a pas été utilisé conformément à la destination prévue;
- b) si les installations ou les véhicules, dont l'acquisition a été financée au moyen de la contribution, ont été aliénés ou si, d'une autre façon, le droit d'en disposer librement

- a été cédé à des tiers;
- c) si le bénéficiaire de la contribution entre en liquidation, s'il est mis en liquidation forcée ou si sa concession est annulée;
- d) si le bénéficiaire de la contribution a induit en erreur les autorités, par des informations inexactes ou par la dissimulation de faits.

Article 28

Redevance poids lourds

¹ La part cantonale aux recettes provenant de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est utilisée en priorité en faveur des transports publics.

SECTION 2 : Répartition des coûts

Article 29

Lignes d'importance cantonale

a) Principe

Commission et Gouvernement :

¹ Le Canton et les communes contribuent au financement de l'offre de transports publics pour ce qui concerne les lignes d'importance cantonale et selon l'offre définie à l'article 13, alinéa 1.

Commission et Gouvernement :

² Les prestations définies à l'article 13, alinéa 3, n'entrent pas dans la répartition. Le Canton peut toutefois y contribuer au titre de l'article 17.

Article 30

b) Participation des communes

Commission et Gouvernement :

¹ Après déduction des contributions fédérales, cantonales, hormis celles découlant de l'application de la présente loi, et de tiers, la participation des communes est fixée à 30 % pour les coûts non couverts planifiés. Le solde est supporté par le Canton.

Commission et Gouvernement :

² Sous réserve de la situation décrite à l'alinéa 3, si la participation totale du Canton aux coûts non couverts planifiée est inférieure à celle de l'année qui a précédé l'entrée en vigueur de la présente loi, la différence est déduite du montant mis à répartition des communes.

Commission et Gouvernement :

³ Si la participation globale du Canton et des communes aux coûts non couverts planifiés est inférieure à celle de l'année qui précède l'entrée en vigueur de la loi, les participations cantonales et communales sont réduites proportionnellement.

⁴ Pour le trafic régional, la participation des communes tient compte de l'évolution des taux de participation cantonale définis par la Confédération.

⁵ La participation des communes pour les subventions d'investissement (art. 25) et le financement des infrastructures routières en faveur de lignes d'importance cantonale sur les routes communales (art. 18) est établie en fonction des avantages qui en résultent pour elles, notamment l'amélioration de l'accès et de la sécurité ou la réduction des nuisances.

Article 31

c) Répartition entre les communes

¹ La répartition entre les communes de leur participation selon l'article 30, alinéas 1 et 2, est fixée à raison de :

- a) 20 % en proportion du nombre d'habitants;
- b) 80 % en fonction du nombre d'habitants et de la qualité de la desserte.

² Les communes non desservies par les transports publics ne participent pas à la répartition selon la lettre b.

³ Le Gouvernement règle les modalités de détail.

Article 32

Lignes d'importance locale

¹ Les dépenses relatives aux lignes d'importance locale sont à la charge des communes concernées.

² Le Canton octroie aux communes une subvention sur la base des comptes prévisionnels correspondant à l'offre définie selon l'article 13, alinéa 2.

³ Cette subvention se monte à 30% des dépenses d'exploitation (article 21).

Article 33

Nouvelles lignes et nouvelles prestations

¹ Les nouvelles lignes de transport public d'importance cantonale ou locale et les prestations supplémentaires sur des lignes existantes font l'objet d'une évaluation après 3 ans.

² Si elles correspondent aux besoins, l'allocation des indemnités se poursuit conformément aux dispositions de la présente loi, sous réserve des dispositions applicables en cas de participation de la Confédération.

CHAPITRE VII : Dispositions finales

Article 34

Expropriation

¹ Sont reconnus d'utilité publique les constructions, ouvrages ou installations nécessaires à la réalisation et à l'exploitation des entreprises, ainsi qu'à l'accès des usagers aux infrastructures servant aux transports publics.

² Les terrains ou droits qui doivent être acquis à cette fin peuvent l'être par voie d'expropriation.

³ Sous réserve des cas régis par la législation fédérale, la loi sur l'expropriation (RSJU 711) est applicable.

Article 35

Voies de droit

Toutes les décisions prises en vertu de la présente loi sont susceptibles d'opposition et de recours conformément au Code de procédure administrative (RSJU 175.1).

Article 36

Dispositions d'exécution

Le Gouvernement édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi.

Article 37

Bilan d'évaluation

¹ Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement procède à une évaluation de ses effets.

² Il fait part, dans l'année qui suit, de ses conclusions au Parlement et propose, le cas échéant, les adaptations nécessaires.

Article 38 Abrogation

La loi du 26 octobre 1978 sur les entreprises de transport concessionnaires (RSJU 742.21) est abrogée.

Article 39 Clause référendaire

La présente loi est soumise au référendum facultatif.

Article 40 Entrée en vigueur

Commission et Gouvernement :

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

M. Michel Thentz (PS), rapporteur de la commission de l'environnement et de l'équipement : Nous avons aujourd'hui à nous déterminer quant à l'adoption d'une loi sur les transports publics, ou LTP. La gestion et le développement des transports publics sont des missions importantes pour l'avenir du Jura. Ils contribuent en effet de manière déterminante au développement de l'économie et du tourisme et participent aux services aux entreprises. (*Brouhaha.*)

La Constitution jurassienne prévoit à son article 49 que «L'Etat favorise les transports publics». L'établissement d'une loi sur les transports publics a été inscrit aux programmes gouvernementaux de législature 1999-2002 ainsi que 2003-2006. Les objectifs fixés par le Gouvernement étaient formulés de la manière suivante : «Cette loi établira les bases légales et les normes pour la définition de l'offre du canton du Jura en trafic régional et fixera les flux financiers Etat-communes en matière d'investissements et d'exploitation».

La décision du Parlement à la fin de l'année 2000 de mettre sur pied la Communauté tarifaire jurassienne «Vagabond», puis la refonte du réseau des transports publics jurassiens suite à l'introduction de Rail 2000 en décembre 2004, ont imposé de repousser durant plusieurs années le travail de préparation de la nouvelle LTP. Nous y voici enfin.

L'établissement de cette nouvelle loi est nécessaire à plusieurs titres :

- La loi actuelle du 26 octobre 1978 sur les entreprises de transport concessionnaires date de l'entrée en souveraineté de la République et Canton du Jura. Elle avait elle-même été reprise du droit bernois.
- La législation en vigueur n'a pas été actualisée suite à la réforme des chemins de fer de 1996, depuis laquelle le système de financement et de planification de l'offre de transports publics a fondamentalement changé.
- La situation a également évolué considérant encore la création, en 2000, de la Communauté tarifaire «Vagabond» ou l'élargissement du champ des investissements cantonaux avec par exemple l'implication du Canton depuis 2005 dans le réaménagement des gares RER entre Delémont et Porrentruy.
- Enfin, pour répondre au mandat donné au Gouvernement par le Parlement au travers de l'arrêté du 15 décembre 2000 portant création de la Communauté tarifaire jurassienne, la révision de ces bases légales doit proposer une participation des communes au financement des trans-

ports publics régionaux.

Voici donc pour le cadre législatif qui nous amène à débattre aujourd'hui de cette loi sur les transports publics.

Le réseau des transports publics jurassiens s'étend sur environ 450 km de lignes tant ferroviaires que routières. La fréquentation est en hausse marquée particulièrement depuis l'introduction de Rail 2000, 1^{ère} étape, à fin 2004. De manière globale, l'offre sur les lignes commandées par le canton du Jura a augmenté de 35 % entre 2004 et 2008 tandis que la fréquentation a progressé de 45 %. Le réseau est utilisé tant pour les déplacements pendulaires des travailleurs ou de formation (domicile-travail ou études), les besoins professionnels et d'achats que pour les loisirs (tourisme, sorties, etc.).

La nouvelle loi sur les transports publics a pour ambition de proposer une adaptation du financement des prestations et de régler sa répartition entre l'Etat et les communes et, ce, afin de dégager les moyens nécessaires à l'extension et à l'amélioration des transports publics jurassiens et de se donner les instruments de planification et de concertation concernant le développement des transports publics.

Dans la situation actuelle, le Canton assume les coûts non couverts planifiés pour l'ensemble du trafic régional alors que les communes assument le trafic urbain, y compris les dessertes de l'Hôpital du Jura.

La LTP introduit une reconnaissance de l'intérêt cantonal des lignes urbaines, en particulier justement celles desservant l'Hôpital du Jura sur ses divers sites. Cela revient à reconnaître en particulier le rôle moteur et l'attractivité pour l'ensemble de nos concitoyennes et concitoyens, de Delémont et Porrentruy. Il est ainsi considéré que les transports publics qui sont proposés dans ces deux villes servent à l'ensemble des habitants du Jura. Cette reconnaissance implique par conséquent un cofinancement par l'Etat des dépenses consenties par ces communes en terme de transports urbains. L'Etat interviendra par un subventionnement de 70 % des coûts de l'ensemble des lignes d'intérêt cantonal, y compris les dessertes de l'Hôpital du Jura, et à raison de 30 % pour les transports urbains.

Parallèlement, il est proposé dans la LTP que l'ensemble des communes participent au financement du trafic voyageur dans les lignes d'intérêt cantonal, comme cela existe dans pratiquement tous les cantons suisses. Il s'agira de 30 % pour le trafic régional voyageur et les dessertes de l'Hôpital et de 70 % pour le trafic urbain.

Il est important de préciser que les pourcentages cités à l'instant concernent uniquement les coûts non couverts planifiés soumis à répartition des charges entre Confédération et cantons. Si l'on considère l'ensemble des charges financières des transports publics, soit un peu plus de 30 millions par an, les communes assumeront au final 3 % de la facture, soit un peu plus de 1 million.

Le Gouvernement a procédé à une double consultation, qui lui a permis de tenir compte des remarques et propositions en particulier des communes jurassiennes. Ainsi, des modifications substantielles ont été apportées au projet initial. C'est le cas notamment en ce qui concerne la quote-part des communes, pour laquelle des garanties ont été données qu'elles ne serviront pas à alléger la participation cantonale mais qu'elles serviront bel et bien à l'amélioration de l'offre en transports publics globale.

La commission de l'environnement et de l'équipement a accueilli et étudié le projet de loi avec grand intérêt et y a consacré sept séances. Nous devons relever ici l'excellence du travail et la maîtrise parfaite du dossier dont ont fait preuve le délégué aux transports, M. David Asséo, ainsi que le responsable de l'offre en transports, M. Eric Lorenzo. Qu'ils soient remerciés ici. Nos remerciements également au secrétaire de la commission pour la tenue des procès-verbaux.

Les débats ont amené la commission à introduire quelques précisions dans la loi, notamment en ce qui concerne la composition de la conférence des transports, avec un accent mis sur la nécessaire prépondérance des communes, ainsi que ce qui a trait à la composition de la commission technique. Nous y reviendrons lors de la discussion de détail. Pour le reste, l'étude de cette proposition de loi n'a pas soulevé d'opposition tant son introduction paraît nécessaire et c'est à l'unanimité qu'elle a été adoptée. Nous ne pouvons que vous recommander d'en faire autant.

Nous ne pouvons terminer cette présentation sans faire allusion à titre personnel cette fois, mais je crois pouvoir affirmer que la commission partage mon avis, au scandaleux projet du Conseil fédéral d'amputer de 15 millions de francs la subvention fédérale au trafic régional, et cela durant trois ans. Le critère retenu affiche une logique cynique : là où la fréquentation est de moins de 100 personnes par jour, les subventions tombent. Pour le Jura, cela représenterait huit lignes en moins. Au niveau Suisse, ce sont 10 % des lignes qui sont menacées par le Conseil fédéral. Nous ne pouvons que nous élever contre tous les projets fédéraux visant à démanteler les services rendus à la population dans les cantons dits périphériques.

Voilà, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les Ministres, Mesdames et Messieurs les Députés, pour l'avenir et le développement du Jura, la commission unanime vous recommande d'adopter le projet de loi sur les transports publics.

Je me fais également le porte-parole du groupe socialiste, qui vous recommande l'acceptation de cette loi. Je vous remercie de votre attention.

Le président : La parole est aux représentants des groupes. Elle n'est pas demandée. Aux autres membres de la commission. Ah ! Il faut lever la main, s'il vous plaît !

M. Samuel Miserez (PLR) : Le groupe libéral-radical a consacré plusieurs séances à la nouvelle loi sur les transports publics car il estime qu'il s'agit d'un dispositif légal de première importance. Il a d'ailleurs reçu MM. Asséo et Lorenzo lors de sa séance du 24 août 2010 pour en examiner le détail.

La loi actuelle, datant de l'entrée en souveraineté de la République et Canton du Jura, n'est plus d'actualité. Il devient donc indispensable de la réviser.

L'un des grands changements de cette loi est la participation financière des communes. Le groupe libéral-radical est très soucieux de ne pas augmenter les charges liées à celles-ci. Toutefois, dans ce cas précis, il ne s'agit pas, de notre point de vue, d'une nouvelle répartition des charges. Le Canton ne va pas diminuer sa part des montants à investir dans les transports publics. Le but est bel et bien d'améliorer les prestations.

Il est prévu, entre autres, une meilleure accessibilité aux

sites de Porrentruy et Delémont de l'Hôpital du Jura, le renforcement des lignes régionales de l'agglomération de Delémont, la réorganisation des transports publics dans la Haute-Sorne, l'amélioration de la desserte par bus de l'Ajoie et des Franches-Montagnes, ceci en prévoyant une augmentation des prestations de transports au niveau de l'offre, qui rend indispensable la participation des communes. Il s'agit dans tous les cas des dépenses d'exploitation et non pas d'investissements.

Sur les lignes d'importance cantonale, la participation des communes s'élève à 30 % des charges nettes d'exploitation. Cette opération n'est toutefois pas assimilable à un report de charges puisqu'il est prévu de réaffecter les participations consenties par les communes dans des améliorations visant une évolution globale de l'offre en transports publics sur le territoire cantonal.

La répartition entre les communes est calculée selon deux éléments, à savoir d'une part la population, à raison de 20 %, et d'autre part l'offre en transports publics à disposition dans chaque commune, à hauteur de 80 %. Ainsi, une petite commune avec peu de dessertes ne participera que très légèrement à la répartition alors que Delémont est la ville qui y participera le plus. Les montants par habitant et par année répartis sur les communes varient entre 3 francs et 21.50 francs. Les communes non desservies par les transports publics, quant à elles, ne participeront pas.

De notre point de vue, ces coûts ne sont pas insurmontables pour les communes. De plus, celles-ci pourront participer à la planification des transports publics sur le territoire canton, au travers de la conférence des transports. C'est le Canton qui définit et commande l'offre de transports publics pour les lignes d'importance cantonale. Par contre, l'offre des transports publics pour les lignes d'importance locale est définie et commandée par les communes concernées, en accord avec le Canton.

Concernant la redevance poids lourds, elle figure dans les recettes générales du Département de l'Équipement et de l'Environnement et n'est, de ce fait, pas directement allouée. Il est donc nécessaire de rester vague dans l'article 28 en mentionnant que la RPLP doit être utilisée en priorité en faveur des transports publics.

Pour le reste, notre groupe acceptera toutes les modifications apportées par la commission et le Gouvernement et adoptera la loi telle que présentée.

Mme Erica Hennequin (VERTS) : Il y a une forte nécessité d'harmoniser les transports régionaux et les transports dits «urbains» dans notre Canton. La loi actuelle ne colle plus du tout à la réalité. En 2000, lors du vote sur la communauté tarifaire, la demande de participation des communes aux transports régionaux avait déjà été formulée.

Ce sera chose faite avec la nouvelle loi sur les transports publics, qui permet une meilleure participation de tous les acteurs aux décisions ainsi que la garantie que l'État reste engagé financièrement dans tous les projets.

Les intervenants qui m'ont précédée ont bien posé les jalons, je ne vais pas revenir sur la typologie des lignes de transports ni sur les avantages de la vision plus globale qu'offre la loi.

Le groupe CS-POP+VERTS se réjouit d'ores et déjà que, dans l'esprit de la loi, des mandats d'études aient été décidés afin de faire un état des lieux de certaines régions

périphériques pour examiner l'opportunité de mettre ou de remettre en place des lignes de bus pour une meilleure accessibilité pour tous les Jurassiens, notamment ceux d'Ajoie et des Franches-Montagnes, en particulier lorsque l'on sait que la Confédération veut se désengager de certaines prestations.

Nous savons que l'augmentation de l'offre en transports publics a été de plus d'un tiers en quelques années et la fréquentation de presque 50 % d'augmentation. Il y a donc nécessité d'adapter la loi de 1969.

Le groupe CS-POP+VERTS soutient donc la nouvelle loi sur les transports publics, qu'il estime incontournable et fédératrice.

Mme Maëlle Willemin (PDC) : Dans le contexte actuel – où la population prend, peu à peu, conscience de son empreinte écologique sur la société – les transports publics sont en constante évolution. Depuis l'introduction de Rail 2000 1^{ère} étape en 2004 jusqu'en 2008, l'offre de transports sur les lignes commandées par le canton du Jura a augmenté de 35 % tandis que la fréquentation du réseau a progressé de plus de 45 %. Il y a donc une corrélation évidente entre l'augmentation d'une offre de qualité, adaptée aux besoins de la population, et l'augmentation du nombre de voyageurs !

Or, la loi actuelle sur les transports publics date de l'entrée en souveraineté de la République et Canton du Jura. Il était temps de la réformer pour l'adapter aux changements sociaux et pour permettre à l'offre de transports publics dans notre Canton d'évoluer favorablement. Pour ce faire, cette loi, sur laquelle nous devons nous prononcer aujourd'hui, prévoit une adaptation du financement des prestations de transports publics, par le biais d'une nouvelle répartition des coûts entre l'Etat et les communes. A l'avenir, le Canton participera à hauteur de 70 % et les communes à hauteur de 30 % au financement des lignes qualifiées d'importance cantonale; lignes qui comprennent également les liaisons locales allant de la gare aux hôpitaux. Cette participation sera inversée pour les lignes qualifiées d'importance locale auxquelles le Canton participera à hauteur de 30 %, la part restante étant mise à charge des communes concernées.

Une minorité du groupe parlementaire PDC ne soutient pas cette conception, considérant que «celui qui commande paie». Ces députés estiment que les communes n'ont pas à devoir financer les transports publics puisqu'elles ne sont pas partenaires dans la commande de l'offre des lignes d'importance cantonale, raison pour laquelle ils refuseront la loi, privilégiant ainsi le respect de la répartition actuelle des charges entre l'Etat et les communes. Cette conception s'avère être une réaction légitime à la crainte de voir la participation des communes exploser dans les années futures alors qu'elles se trouvent elles-mêmes déjà empêtrées dans les charges liées.

L'autre partie du groupe parlementaire PDC, la majorité, considère que la nouvelle répartition des coûts entre l'Etat et les communes prévue par le projet de loi est légitime. En effet, il faut relever que, d'une part, l'Etat ne diminuera pas les moyens financiers qu'il alloue aux transports publics et que, d'autre part, l'instauration de la Conférence des transports permettra aux communes de faire valoir leur point de vue quant à l'offre de transports publics et quant aux moyens financiers à y attribuer. En outre, le fait de bénéficier de transports publics de qualité est un réel atout pour les communes; il semble ainsi raisonnable qu'elles participent financiè-

rement selon une clé de répartition entre elles tenant équitablement compte de la population et de la desserte.

Ainsi, le groupe PDC au Parlement est divisé au sujet du financement des transports publics. Certains députés s'offusquent de la participation financière des communes et refuseront la loi, d'autres la saluent et accepteront la loi. Mais tous considèrent que les transports publics méritent un franc soutien ! Il faut dire, pour terminer, que le refus de cette loi serait un mauvais signe dans la perspective du soutien à la ligne Delle-Belfort. Je vous remercie de votre attention.

Le président : Cela signifie, Madame la Députée, que vous ne combattez pas l'entrée en matière si j'ai bien compris ? Très bien.

M. Frédéric Lovis (PCSI) : Le groupe chrétien-social indépendant va soutenir, dans son ensemble, la nouvelle loi sur les transports publics qui innove sur plusieurs points.

Tout d'abord, nous encourageons et voulons favoriser le transfert des transports individuels motorisés vers les transports publics. A ce titre, le postulat no 291, qui sera peut-être traité ce jour, démontre bien la volonté politique du groupe PCSI qui veut développer ce mode de transport. En plein développement, les améliorations introduites ces dernières années connaissent du succès et la fréquentation en augmentation prouve que l'on doit se soucier et mettre à jour l'ancienne loi désuète aujourd'hui.

Ensuite, il est important d'unifier le financement des transports publics et de dégager des moyens supplémentaires pour améliorer l'offre, en prévoyant une participation financière de l'ensemble des communes jurassiennes qui doivent s'orienter vers ce mode de développement. Nous souhaitons que les moyens ainsi dégagés permettent la mise en place de différents projets de développement, en particulier ceux touchant les réseaux de bus dont la desserte n'est pas encore satisfaisante.

L'amélioration, autant des lignes d'importance cantonale que celle des lignes d'importance locale, doit se faire en collaboration avec toutes les parties concernées.

Le groupe PCSI a débattu à plusieurs reprises sur l'importance et la nécessité d'avoir une commission technique et une conférence de transports mais nous rejoignons les propositions de la commission aux articles 11 et 12 de cette loi.

Une minorité du groupe n'est pas satisfaite de la destination de la part cantonale aux recettes de la redevance poids lourds. Par contre, la majorité pense que le Canton doit pouvoir utiliser cette redevance selon les secteurs dont le besoin s'en fait ressentir et ainsi laisser la liberté telle que proposée à l'article 28.

C'est donc avec conviction que le groupe chrétien-social indépendant va soutenir l'entrée en matière de cette loi sur les transports publics, sans remonter à la tribune pour les discussions d'articles. Je vous remercie de votre écoute.

M. Laurent Schaffter, ministre de l'Équipement : Cette loi est importante. Elle est importante parce que nous manquons d'un texte moderne concernant les transports publics. La base légale actuelle date de l'entrée en souveraineté du Canton. Depuis lors, beaucoup de choses ont changé, en particulier le rôle du Canton. Le Canton est l'autorité organisatrice en matière de transports, le commanditaire qui planifie, négocie, conventionne et finance, au côté de la

Confédération, l'offre en transports publics sur notre territoire. Le Canton est réellement l'organe qui prend les initiatives dans ce domaine.

Cette loi permet également de considérer les transports publics jurassiens comme un tout. La notion de réseau doit prévaloir. Que l'on utilise un bus ou train de la compagnie x ou y, que celui-ci permette un déplacement d'une localité à l'autre ou entre des quartiers d'une même ville, le bon fonctionnement du système implique que chaque trajet soit considéré comme un maillon de la chaîne des transports. Et comme toute chaîne, celle-ci est aussi forte que le plus faible de ses maillons. C'est là la raison de la prise en considération des transports urbains par le Canton, à l'image de ce qui se fait d'ailleurs partout ailleurs en Suisse.

Les transports publics sont l'affaire de tous. Ils jouent un rôle important dans l'accessibilité générale du Canton. Et ce rôle va se renforcer encore ces prochaines années. Les efforts consentis cette dernière décennie ont permis d'atteindre des résultats remarquables. Et là, je vous livre une information que nous avons reçue ce matin : l'évolution de la fréquentation sur le RE Bienne-Delémont, +40 % pour le premier semestre 2010 par rapport au premier semestre 2009. Donc, c'est une progression tout à fait gigantesque sur le RE Bienne-Delémont. Et qui se traduit d'ailleurs sur les autres lignes, sur les autres offres de prestations des transports publics du canton du Jura. Cet effet, que nous n'avions pas espéré d'une telle ampleur, a permis que l'évolution des coûts reste inférieure à l'augmentation de la fréquentation. Nous voulons continuer dans cette voie. La loi qui vous est soumise nous aidera en permettant une augmentation des moyens et l'élaboration d'une conception directrice et en favorisant les investissements dans ce domaine.

La participation des communes est l'élément le plus spectaculaire, même si il reste globalement limité. Sur la base des chiffres 2010, cela a été dit tout à l'heure, environ 3 % du total des coûts, soit 1 million de francs environ à charge des communes sur un total de 29 millions de francs, les participations de la Confédération et du Canton restant prépondérantes. Mais la contribution des communes est importante car elle va permettre de dégager des moyens supplémentaires. La loi est claire et le Gouvernement l'a dit et le répète à cette tribune : l'effort du Canton se rajoutera à celui des communes et non se substituera. Ainsi, nous pouvons imaginer lancer divers projets. On a cité l'amélioration des transports dans la Haute-Sorne, la restructuration nécessaire du système de desserte en Ajoie ou le réseau des bus des Franches-Montagnes pour ne parler que des projets actuellement très avancés. Les communes seront directement associées à ces projets.

Cette loi est importante compte tenu du contexte financier général. Comme vous le savez, le Conseil fédéral a proposé aux Chambres fédérales différentes mesures en défaveur des transports publics. Le Gouvernement a clairement exprimé son opposition à ce sujet car le Jura serait particulièrement touché. Nous travaillons de manière étroite avec les autres cantons pour lutter contre ces velléités. La participation des communes aux coûts et à l'élaboration de l'offre renforce la position politique du canton du Jura face aux autorités fédérales qui veulent réduire leur participation financière.

Outre le fait de faire annuler au moins une partie de ces mesures, nous savons que le meilleur moyen de sortir de la zone rouge est d'augmenter la fréquentation des lignes de transports publics actuellement les plus faiblement fréquen-

tées. Paradoxalement, cela passe par une amélioration des horaires, un renforcement des fréquences et donc une augmentation des dépenses. Augmentation au moins dans un premier temps avant que les effets sur la clientèle se fassent sentir. On peut donc parler d'un investissement. Ce que l'on a connu ces dernières années sur différentes lignes jurassiennes nous a démontré que cet investissement était rentable. Cet effort est le seul moyen de sortir par le haut de la situation dangereuse actuelle.

Pour conclure, le Gouvernement tient à préciser qu'il s'est rallié à toutes les modifications proposées par la commission. Je tiens également à remercier les membres de la commission et son président, Ami Lièvre, pour le travail sérieux et précis qui a été consenti sur ce dossier.

Le Gouvernement vous recommande donc d'approuver la loi sur les transports publics.

L'entrée en matière n'est pas combattue.

Le président : Pour simplifier la procédure, je vous propose de prendre article par article et de ne pas voter systématiquement sur les positions de la commission et du Gouvernement puisqu'il y a unanimité. Si quelqu'un a une objection en cours de route, il est prié de se manifester, puis nous ouvrirons la discussion.

Je donne la parole à Monsieur le député Michel Thentz.

M. Michel Thentz (PS) : Je vais effectivement vous donner connaissance des quelques propositions qui ont été acceptées par la commission et le Gouvernement. C'est surtout des propositions en fait de précision de certains articles ou de simplification de ceux-ci. On va, si vous êtes d'accord, les passer rapidement en revue :

- A l'article premier, alinéa 2, lettre c, le texte initial était un peu redondant puisqu'il disait «harmoniser la politique suivie dans le domaine des transports publics avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la politique en matière d'énergie. Nous avons proposé de faire plus simple et de faire référence en fait au plan directeur cantonal dans cet article puisque celui-ci couvre évidemment les notions d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de la politique en matière d'énergie. Donc, le texte proposé par la commission et le Gouvernement est le suivant : «harmoniser la politique suivie dans le domaine des transports publics avec les principes directeurs et les objectifs d'aménagement du territoire du plan directeur cantonal. Voilà en ce qui concerne l'article premier, alinéa 2, lettre c.
- Je vous propose de sauter directement jusqu'à l'article 8, alinéa 2, lettre a' : il est proposé un ajout qui est en fait une précision qui nous a été proposée par le Service juridique et qui a été avalisée par la commission, puis par le Gouvernement, qui précise effectivement que celui-ci (le Gouvernement) «désigne les lignes de transports publics d'importance cantonale et locale». Donc, de charger le Gouvernement de prendre cette décision-là.
- Si nous continuons le passage en revue des diverses propositions d'ajouts, l'article 11 : il est proposé d'ajouter en fait un article 1^{bis}. C'est une proposition de commission de manière, par comparaison avec d'autres lois, à préciser en fait la composition de la commission, de voir quelles sont les personnes qui sont représentées, les milieux qui

sont représentés dans cette commission. L'alinéa 1^{bis} qui vous est proposé, c'est donc que la «la commission technique est composée de membres représentant, entre autres, les milieux des transports publics, les usagers ainsi que les autorités organisatrices de transports publics urbains».

- Autre proposition qui vient à l'article 12 en ce qui concerne la conférence des transports à l'alinéa 1 : là aussi, pour renforcer et bien asseoir en fait l'influence des communes dans cette conférence des transports, il est proposé de rajouter l'adverbe «majoritairement», donc : «il est constitué une conférence des transports. Les communes y sont représentées majoritairement».

Enfin, toujours dans ce même alinéa, afin d'assurer la coordination entre la commission technique et la conférence des transports, nous vous proposons d'ajouter : «le président de la commission technique des transports en fait partie d'office». Afin, comme je le disais donc à l'instant, d'assurer la coordination entre ces deux organes liés à l'application de cette loi.

- Si nous continuons, je vous propose d'aller jusqu'à l'article 17 de cette loi, pour lequel la commission et le Gouvernement vous proposent d'ajouter le terme de «nocturne» : «Le canton peut allouer des aides financières pour d'autres transports, par exemple pour le trafic nocturne ou d'excursion, pour autant qu'ils revêtent une certaine importance pour le Canton ou l'un de ses districts». L'ajout en fait de ce terme «nocturne», qui a fait partie des débats de commission et qui nous a occupés un tant soit peu, fait allusion en fait au «Noctambus» en particulier pour lequel le Canton est cofinanceur mais, comme l'essentiel est financé par des fonds autres que des fonds de l'Etat, il nous paraissait nécessaire de donner ceci uniquement comme exemple et de ne pas renforcer cette notion-là. Donc simplement d'ajouter le terme «nocturne» à cet article 17.
- Nous allons maintenant jusqu'à la section 2 «Répartition des coûts», à l'article 29. C'est bon, vous me suivez ? (*Rires.*) C'est parfait. A son alinéa 1, en fait il s'agit là aussi d'une simple précision de l'article de référence auquel il est fait allusion dans cet article 29, alinéa 1 : «Le Canton et les communes contribuent au financement de l'offre de transports publics pour ce qui concerne les lignes d'importance cantonale et selon l'offre définie à l'article 13, alinéa 1». Donc, on fait référence effectivement à l'article 13; on l'ancre ici dans cet article 29, à son alinéa 1, pour bien fixer les choses dont on parle.

De la même manière, dans l'alinéa 2, qui est une proposition d'ajout : «Les prestations définies à l'article 13, alinéa 3, n'entrent pas dans la répartition. Le Canton peut toutefois y contribuer au titre de l'article 17». Donc, on précise à nouveau notre idée. Il s'agit de prestations ici supplémentaires commandées par des tiers, non planifiées par l'Etat et l'allusion à l'article 17 concerne le trafic d'excursion et le trafic nocturne. Donc, on précise une fois de plus bien les choses dont on parle.

- De la même manière, à l'article 30, à ses alinéas 1, 2 et 3, il est chaque fois ajouté une précision afin de bien faire comprendre, lorsqu'on parle des 30 % notamment, du fait qu'il s'agit ici des coûts non couverts planifiés. Donc, cela nous donne pour l'alinéa 1 : «Après déduction des contributions fédérales, cantonales, hormis celles découlant de l'application de la présente loi, et de tiers, la participation des communes est fixée à 30 % pour les coûts non cou-

verts planifiés. Le solde est supporté par le Canton». C'est donc les 3 % auxquels il était fait allusion tout à l'heure, le solde étant supporté par le Canton.

Et on rajoute cette même précision à l'alinéa 2 : «Sous réserve de la situation décrite à l'alinéa 3, si la participation totale du Canton aux coûts non couverts planifiés (...) ». Donc, on spécifie bel et bien de quels coûts il s'agit, quels coûts sont couverts en particulier par les communes.

Idem donc à son alinéa 3 : «Si la participation globale du Canton et des communes aux coûts non couverts planifiés (...) ». On rajoute à nouveau cette précision-ci. Donc dans les trois alinéas 1, 2 et 3, de l'article 30.

J'en aurais ainsi terminé, mis à part l'article 40 effectivement, qui précise à partir de quand la loi entre en vigueur et il est proposé, d'entente entre la commission et le Gouvernement, que celle-ci voit son entrée en vigueur fixée au 1^{er} janvier 2011.

Voilà, Mesdames et Messieurs les Députés, il s'agissait essentiellement de petites précisions de détail mais qui permettent de bien clarifier les enjeux qui se cachent derrière cette loi. Mais, vous l'avez vu, tant le Gouvernement et la commission sont unanimes pour avoir accepté ces différentes propositions et nous ne pouvons que vous encourager à les accepter telles quelles. Je vous remercie pour votre attention.

Le président : Est-ce qu'un autre député souhaite des précisions sur ce qui a été présenté ? Ce n'est pas le cas. Est-ce que le représentant du Gouvernement veut ajouter quelque chose ? Ce n'est pas le cas. Donc, nous pouvons passer à la lecture article par article.

Tous les articles, ainsi que le titre et le préambule, sont adoptés sans discussion.

Au vote, en première lecture, la loi est adoptée par 46 députés.

12. Arrêté octroyant un crédit-cadre pour des études de la route H18 Delémont-Bâle entre la frontière bâloise et la plaine de Bellevie à Courroux avec échangeur sur A16

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu l'article 78, lettre b, de la Constitution jurassienne (RSJU 101),

vu l'article 52 de la loi du 18 octobre 2000 sur les finances cantonales (RSJU 611),

arrête :

Article premier

Un crédit de 1'700'000 francs est octroyé au Service des ponts et chaussées.

Article 2

Commission et Gouvernement :

Il est destiné à couvrir les dépenses pour les études de la H18 Delémont-Bâle jusqu'au stade de la mise à l'enquête publique. Les études sont prévues en 2010, 2011 et 2012. Dans le cadre de l'élaboration du projet, l'avis des communes concernées sera requis. La validité du crédit est toutefois admise jusqu'en 2014 au cas où les études seraient retardées ou prolongées.

Article 3

Lorsqu'un projet est prêt à être réalisé, le chef du Département de l'Environnement et de l'Équipement est compétent pour l'octroi du crédit partiel qui doit être imputé sur le montant total du présent crédit-cadre.

Article 4

Les tranches annuelles du crédit octroyé sont portées au budget et sont imputables au Service des ponts et chaussées, rubrique budgétaire 450.501.00.

Article 5

Le présent arrêté entre en vigueur immédiatement.

Le président :	Le secrétaire :
Michel Juillard	Jean-Baptiste Maître

M. Ami Lièvre (PS), président de la commission de l'environnement et de l'équipement : Nous sommes donc appelés, comme vient de le rappeler le président, aujourd'hui à nous prononcer sur un crédit-cadre de 1,7 million de francs et sur l'arrêté y relatif, qui permettront de mener les études nécessaires relatives à un projet de route nationale à deux pistes sur la H18 Delémont-Bâle entre le lieu-dit «Le Hasenburg» et l'A16. (*Brouhaha.*)

Le message du Gouvernement nous rappelle qu'il s'agit d'un crédit complémentaire aux études déjà réalisées dans le cadre d'un avant-projet de contournement de Courroux et qu'à ce stade, l'ensemble des détails du projet actuel ne sont pas connus et devront être examinés et déterminés par les investigations complémentaires nécessaires.

L'objectif est d'avoir un projet prêt à être mis à l'enquête publique d'ici 2012, lorsque les Chambres fédérales auront pris la décision de classer la route H18 Delémont-Bâle dans le réseau des routes nationales. Cette décision, nous a-t-on dit, est quasiment assurée (actuellement probablement à 90 %) puisqu'un consensus a été trouvé entre les cantons et la Confédération pour la reprise de 400 km de routes cantonales dans le réseau fédéral. L'inscription de cet axe routier dans le réseau des routes nationales aura surtout pour effet que cette route sera financée entièrement par la Confédération. Sachant de surcroît que les financements fédéraux en la matière sont limités, il est donc important, pour le Jura, d'être prêt suffisamment tôt avec un projet bien élaboré pour en bénéficier.

De l'avis de la commission et du Parlement, qui avait adopté en son temps la fiche 2.05 du plan directeur, il est dans l'intérêt de notre région et de son économie de réaliser cet axe routier qui offrira au Jura un accès rapide et sûr vers la métropole bâloise. Cette réalisation sera un élément supplémentaire indéniable d'attractivité pour notre région. On sait en effet que, dans la conjoncture actuelle, les entreprises, dans le choix de leur implantation, sont très sensibles à la présence d'un accès routier rapide. Il ne s'agit toutefois pas d'opposer la route aux transports publics. Tous deux doivent être complémentaires. La commission de l'environnement et de l'équipement dans son ensemble y est très sensible et souhaite que les efforts engagés pour le renforcement de la liaison ferroviaire avec Bâle soient poursuivis avec opiniâtreté. Mais, pour l'heure, ce projet d'amélioration routière autour de l'agglomération delémontaine est une opportunité qu'il faut saisir.

Notre commission est également consciente que si la Confédération voit un intérêt dans la réalisation d'une route

nationale entre Delémont et Bâle, c'est aussi dans l'objectif de délester, à terme, une partie du trafic circulant actuellement sur le plateau suisse, venant du nord-est de l'Europe et se rendant en Suisse romande. C'est le côté, il faut l'admettre, négatif de ce projet, nous en sommes bien conscients, mais c'est aussi une forme de solidarité «routière» entre les différentes régions de Suisse. Cet effet négatif en raison d'un transfert de nuisances est d'ailleurs, selon nous, très atténué par le fait que le projet prévoit un transfert important de la circulation automobile hors des localités, ce qui provoquera, ce qui est loin d'être négligeable, une amélioration indéniable de la qualité de vie des riverains.

La commission a bien sûr été sensible à la réaction de plusieurs communes, dont Delémont, Courrendlin, Courroux et Vicques, et également d'Innodel SA, la société qui gère la zone d'activité régionale de Delémont, suite à la présentation de ce dossier en conférence de presse. Ces réactions, qui sont probablement le résultat d'un déficit d'informations sur le dossier, ont incité la commission à vouloir rencontrer les représentants de ces autorités afin d'examiner leurs doléances. Cela a été fait en séance du 2 juillet dernier, séance à laquelle nous avons également convié les auteurs du projet. La plupart des critiques des communes tournaient autour de la disparition d'un accès direct de la ZARD à la route Delémont-Bâle, de la présence d'un échangeur sur l'A16 et de la perte de visibilité de la ZARD depuis la route Delémont-Bâle. S'il est vrai que, dans le cadre des avant-projets, il avait été imaginé un ancrage direct de cette route sur la jonction Delémont-Est, près de la ZARD, sa classification en route nationale ne rend plus cela possible selon les règles fédérales en la matière. Dans ce cas, la hiérarchie du réseau routier exige la réalisation d'un échangeur direct entre l'A16 et la future A18 dans la plaine de Bellevie.

De nombreux autres points soulevés par les communes (par exemple visibilité de la ZARD, emplacement de l'échangeur, réalisation d'une demi-jonction ou d'une jonction complète entre Courroux et Vicques) devront être examinés lors des études. Ces études devront également intégrer la problématique des nuisances, notamment sonores, engendrées par ce nouveau tronçon.

La modification apportée à l'arrêté, sur demande de la commission et acceptée par le Gouvernement, donne l'assurance que l'avis des communes concernées sera pris en compte lors de l'élaboration du projet. La mise à l'enquête publique du projet final du tracé routier permettra encore aux communes de faire entendre leur voix si nécessaire. J'espère qu'elles seront plus entendues que moi !

Des questions ont également été soulevées en commission concernant les projets en cours au-delà du Hasenburg. Il nous a été précisé à cet effet que le canton de Bâle-Campagne élaborait actuellement plusieurs projets dont l'évitement de Laufon et Zwingen et que l'ensemble des cantons concernés, par leurs autorités, avaient maintenant pris position en faveur de la reprise par la Confédération de la H18 Delémont-Bâle.

En conclusion, au nom de la commission, je vous recommande d'accepter ce crédit d'études qui permettra de préparer un dossier tenant compte des intérêts de notre région et des communes concernées. Avec un projet prêt à être lancé en 2012, le canton du Jura aura les meilleures chances de décrocher les fonds fédéraux nécessaires à la réalisation de la H18. Elle répond aux objectifs que s'est fixés notre Canton en termes de développement et d'accessibilité vers Bâle. Et, encore une fois, le projet n'est pas en opposition avec le

développement des transports publics qui poursuivront leur essor entre Delémont et Bâle, comme nous l'a indiqué le ministre en séance de commission.

M. Frédéric Lovis (PCSI) : Le 28 mai 2000, les cantons du Jura, de Bâle-Campagne et de Soleure ont déposé auprès du Conseil fédéral une requête commune visant à intégrer la route principale H18 dans le réseau des routes nationales. Ce tronçon entre Bâle et Delémont fait désormais partie des 400 kilomètres de routes que le Conseil fédéral envisage d'ajouter au réseau des routes nationales existant et, pour le groupe PCSI, nous devons montrer un signe fort en acceptant ce crédit afin d'étudier les différents projets pour lancer les études relatives à la construction d'une nouvelle route entre la plaine de Courroux/Courrendlin et la frontière bâloise.

Lors de nos différentes rencontres de la commission et lors de la séance qui a eu lieu, comme l'a souligné le président, le 2 juillet de cette année avec les différents représentants des communes concernées et les représentants des milieux économiques, nous avons bien senti qu'il sera difficile de contenter tout le monde dans un tel projet.

Mais il faut rappeler que nous parlons bien ici d'une étude et que la proposition de modification de l'article 2 prend en compte l'avis des communes concernées. Le canton du Jura doit se montrer courageux, doit étendre son champ d'action, doit ouvrir ses portes et montrer sa volonté de vouloir développer toute une région qui n'est pas encore facile d'accès.

Oui, 1'700'000 francs, c'est une somme pour une étude mais, franchement, j'aurais du mal à expliquer à nos générations futures que nous n'avons pas voulu étudier un tel projet qui ouvrirait une porte de plus dans une des plus grandes agglomérations de Suisse. Ces derniers jours, nous avons parlé de l'ouverture avec Paris. Il serait dommage de ne pas développer une liaison routière avec nos voisins les plus proches, en l'occurrence Bâle et Bienne.

Le groupe PCSI vous demande donc d'accepter cet arrêté, ce qu'il va faire unanimement. Je vous remercie de votre écoute.

M. Alain Lachat (PLR) : Disons-le clairement, l'arrêté octroyant un crédit-cadre de 1'700'000 francs pour des études de la route H18 Delémont-Bâle sera soutenu à l'unanimité par le groupe libéral-radical.

Sans entrer dans le détail, le dossier présenté et étudié par la commission de l'environnement et de l'équipement répond à l'attente des Jurassiennes et Jurassiens dans le cadre du développement économique de notre Canton. La route Delémont-Bâle est un axe prioritaire pour développer l'accessibilité au Jura.

L'engagement de la Confédération de reprendre 400 kilomètres du réseau routier en les classant routes nationales, dont la H18, est une chance pour nous et le financement sera assuré. Le projet doit donc se concrétiser.

La volonté du Gouvernement de tenir compte des remarques et doléances des communes touchées et de les voir collaborer à l'élaboration du projet est une bonne chose et sera constructif. Point relevé dans l'article 2 de l'arrêté.

En conclusion, je vous demande de soutenir ce crédit de 1'700'000 francs par un vote positif.

Mme Erica Hennequin (VERTS) : Monsieur le ministre Schaffter l'a explicitement dit aux représentants des communes et de la commission : «Dans les faits, la décision du Parlement sur ce crédit validera implicitement la nouvelle version de la fiche 2.05».

Cette fiche du plan directeur cantonal, je tiens à le rappeler, exprime l'orientation de la politique que doit suivre le Gouvernement. Mais la planification appartient au Parlement; c'est même son rôle prioritaire, comme l'indique la loi d'organisation du Parlement en corrélation avec l'article 82 de la Constitution jurassienne.

En pressant le Parlement de voter un crédit d'étude découlant d'une modification qu'il a faite sans consultation préalable, le Gouvernement fait donc l'impasse sur la répartition des compétences entre Législatif et Exécutif. Je regrette que cette entorse à la séparation des pouvoirs ne soit pas plus contestée.

Il vaut la peine de savoir ce que le Parlement devrait ainsi adopter tacitement. J'en retiendrai trois aspects.

Premièrement de la fiche encore en vigueur, le Gouvernement jurassien biffe d'un trait de plume un pan essentiel de la stratégie... de la Confédération, excusez du peu ! Il est écrit en substance : «La stratégie envisagée par la Confédération pour les vingt prochaines années consiste à tirer parti au mieux des infrastructures existantes dans une optique d'articulation optimale entre différents modes de transport» (pages 1 et 2 de la version actuelle). Je note au passage que le projet visé par le crédit d'étude est loin d'exploiter au mieux les infrastructures existantes puisque tout ce qu'il prévoit sera nouveau. Mais en supprimant la précision importante selon laquelle la Confédération donne «la priorité aux transports publics et à la mobilité douce en lien avec l'urbanisation», le Gouvernement tourne le dos à l'élément prioritaire de la politique des transports que CS-POP+VERTS voudrait dans le Canton.

Au chapitre consacré à la conception directrice, la fiche rédigée par le Gouvernement ajoute un article 3.1 qui traduit bien son intention : «Positionner le Canton pour capter les flux externes». Les flux externes, voilà une expression bien abstraite pour désigner les flots bien concrets de voitures et de poids lourds qui devraient ainsi transiter par le Val Terbi, Courroux et Courrendlin. Ceux qui approuvent ce projet pourront prendre un air désolé en reconnaissant que le projet va sérieusement accroître le trafic routier mais jureront aussitôt que c'est le prix à payer pour le développement du Canton. En même temps, personne ne sait quelles entreprises vont réellement s'implanter dans la ZARD (pour ne mentionner qu'elle), ni si cette autoroute leur sera nécessaire, ni même si elle leur suffira. Ce projet se base sur de pures hypothèses. Cela dit, on peut parier sans hésiter que la grande majorité des flux de véhicules ne feront que passer pour aller plus loin, au Nord ou au Sud, et que la région n'aura qu'à supporter les nuisances de ce trafic, en plus de la dégradation du paysage et de la suppression de surfaces agricoles de qualité.

Dans ce contexte – j'en viens au troisième aspect – avant que le Parlement entérine tacitement la modification de la fiche, il faut qu'il sache que ce qui y figurait jusqu'à présent comme un leurre deviendra une intention malveillante : en prétendant que «la nouvelle route va rendre moins importantes les mesures de protection de l'air et de lutte contre le bruit, d'où une réduction des coûts d'assainissement», la fiche du plan directeur cantonal précise désormais que l'ar-

gent économisé sur le dos de la Confédération ne sera pas utilisé pour des mesures qui pourraient rendre le projet supportable aux villages les plus exposés : Courrendlin l'a déjà bien compris mais même Courroux peut se faire du souci pour sa «qualité de vie» (autre objectif de la fiche, soit dit en passant); outre le bruit (qui monte, on s'en souvient, en amont du Val Terbi) et l'air vicié par le trafic autoroutier, contre quoi le Gouvernement s'engage à en faire le moins possible, je ne suis pas la seule à craindre, en effet, que l'efficacité du contournement de Courroux, prévu à l'origine, puisse être atteinte avec le projet visé par ce crédit d'étude.

En d'autres termes, le Gouvernement veut pousser le Parlement à choisir une solution qui soit payée par la Confédération. Il croit nécessaire pour cela d'exclure la priorité au trafic ferroviaire pour le transport des marchandises et d'ignorer l'accroissement des nuisances qu'entraînera inévitablement une semi-autoroute censée «capter les flux externes» comme un aspirateur.

Pour le groupe CS-POP+VERTS, le Gouvernement fait fausse route en se posant en quémendeur d'argent fédéral pour régler un problème cantonal (le délestage de Courroux et le développement de la ZARD) et en renonçant explicitement à la possibilité de faire pression sur la Confédération pour qu'elle envisage plus fermement un transport des marchandises de Bâle vers le sud du pays par le rail.

Quitte à faire payer la Confédération, le Jura devrait choisir une solution intelligente, qui lui épargne des nuisances inutiles, en appuyant la solution du transport ferroviaire. Ce n'est pas seulement Bâle qui se rapprochera du Jura avec le projet d'autoroute; le Jura s'ouvrira aussi au trafic routier allemand et français, aux véhicules du Bénélux : est-ce bien là notre avantage ? Je rappellerai ici que l'Office fédéral de développement territorial a calculé que le transport routier génère des coûts externes au moins vingt fois plus importants que le rail.

En abandonnant tacitement la priorité du transport public, inscrite dans la fiche encore en vigueur, pour ne retenir que le transport individuel et motorisé en direction de Bâle, le Parlement ferait une énorme erreur stratégique.

Nos ministres peuvent bien se référer aux régions françaises, dont le développement aurait été favorisé par des autoroutes. Mais comment peuvent-ils oublier que la France est un désert en matière de transports publics, l'exact contraire de la Suisse dont le réseau ferroviaire est l'un des plus développés au monde, avec celui du Japon ? On ne peut pas ainsi assimiler des pommes à des poires (ou l'inverse); ce serait catastrophique sur l'évolution de l'aménagement de notre territoire !

En résumé, nous refuserons de voter le crédit d'étude pour des raisons tenant à la manière dont le Gouvernement traite la séparation des pouvoirs avec le Parlement et pour des raisons de fond, les modifications de la fiche du plan directeur cantonal aboutissant à exclure des solutions plus intelligentes, moins dévoreuses de paysages et de terrains agricoles, moins polluantes et plus conformes à l'idée qu'on peut se faire du développement durable.

Nous vous proposons plutôt de surseoir à la décision concernant le crédit d'étude et de charger la commission d'adapter la fiche d'abord. De toute évidence, les modifications apportées par le Gouvernement sont loin d'être mineures, contrairement à ce qu'on voudrait nous faire croire.

Le président : Si j'ai bien compris, Madame la Députée, vous refusez l'entrée en matière. C'aurait été bien de le dire.

Mme Renée Sorg (PS) : Un des axes de la politique jurassienne, c'est le rapprochement vers Bâle. Des mesures concrètes ont été mises en place, d'autres sont en développement.

Aujourd'hui, c'est la liaison routière, la H18, qui est à l'ordre du jour et, dans le cadre de cette discussion, le groupe socialiste s'inquiète aussi de la liaison ferroviaire vers Bâle. Nous savons que le Gouvernement se préoccupe des transports publics. Nous venons d'ailleurs de voter aujourd'hui la loi sur les transports que nous trouvons excellente. Mais nous rappelons que l'ouverture vers Bâle s'insère dans un concept global de société et donc aussi de transports. Dans ce processus de rapprochement vers Bâle, nous estimons qu'il faut accorder plus d'importance aux transports en commun afin d'être, dans ce domaine, mieux en phase avec la pratique bâloise.

C'est pourquoi nous demandons aujourd'hui, dans le cadre de la discussion sur le crédit d'étude H18, de poursuivre avec détermination l'effort engagé pour obtenir enfin le doublement partiel de la ligne Delémont-Bâle pour faciliter le croisement des trains afin de rendre le trafic plus fluide et donc les transports publics vers et de Bâle plus attractifs.

Mme Marcelle Lüchinger (PLR) : Lors du lancement de la procédure de révision de l'arrêté sur le réseau des routes nationales, le 2 juillet 2008, le Conseil fédéral reconnaît à nouveau l'importance nationale de la H18 Bâle-Delémont Est et inscrit ce tronçon dans le projet d'adaptation du réseau des routes nationales. Maintenant, il s'agit aussi de faire avancer le dossier avant l'échéance de l'adoption du nouveau réseau routier par les Chambres fédérales.

Dans ce but, le Parlement jurassien doit se prononcer aujourd'hui sur un crédit de 1'700'000 francs pour poursuivre des études du projet H18 Delémont-Bâle afin que le Gouvernement jurassien puisse déposer en 2012 à l'OFROU un projet finalisé et avalisé, conforme aux standards OFROU.

Le groupe PLR est d'avis qu'il faut accepter ce crédit car c'est un projet essentiel pour le développement économique de notre Canton et il l'est, à nos yeux, tout autant que la Transjurane.

Le canton du Jura montrera un signal clair envers la Confédération et cela renforcera aussi nos liens dans le processus de rapprochement économique avec la région bâloise.

Les habitants de Courroux-Courcelon et du Val Terbi attendent aussi impatiemment le début des travaux de la traversée de Courroux, qui va de pair avec la H18. Dans son arrêté, le Gouvernement s'engage à consulter les communes et à tenir compte de leur avis. L'objectif du Gouvernement répond totalement à nos attentes et nous vous recommandons d'accepter ce crédit. Nous vous en remercions par avance.

M. Pierre Brülhart (PS) : Je m'exprime ici en tant que conseiller communal à Delémont et n'engage ainsi pas le groupe socialiste. Les propos qui suivent font également suite à diverses discussions que j'ai eues ces derniers temps avec des collègues conseillers communaux des communes de l'agglomération.

Vous n'êtes pas sans savoir que l'objet dont il est question ici a suscité de vives réactions de la part des communes de l'agglomération delémontaine, en particulier en ce qui concerne la ZARD, zone d'activité régionale de Delémont. Sur l'invitation de la commission de l'environnement et de l'équipement, lesdites communes ont eu l'occasion de s'exprimer lors d'une séance ayant eu lieu le 2 juillet dernier. Il me paraît nécessaire de faire un historique des réflexions ayant abouti à la mise en place de la ZARD et du lien important qui a toujours été fait entre la liaison routière vers Bâle et la ZARD.

Les premières réflexions pour la mise en place de la ZARD datent de 1994. Les objectifs étaient d'anticiper l'arrivée de l'A16 et de créer une porte d'entrée depuis le plateau suisse et la région bâloise. Après analyse des deux variantes principales, le choix s'est porté sur Delémont Est, à proximité de la route Delémont-Courrendlin, sur un terrain situé sur la commune de Courroux. Malgré un contexte foncier défavorable et l'inscription du terrain sur le cadastre des sites pollués, ce choix a été fait principalement compte tenu de l'axe routier vers Bâle, dans un premier temps avec le tracé actuel, dans un deuxième temps avec la H18 améliorée.

En 2003, le plan directeur ZARD a été accepté par le Département de l'Environnement et de l'Équipement, ceci après de longues discussions avec les services et pour les différents partenaires. Ce plan directeur, qui lie les autorités, tenait compte d'un tracé indicatif de la H18 débouchant sur la ZARD.

Le 30 novembre 2005, le Parlement jurassien a accepté la fiche 2.05 du plan directeur cantonal, dont il a déjà été question ici. Cette fiche, intitulée «H18 Delémont-Bâle», fixe comme deuxième principe d'aménagement, je cite, «L'axe routier [Delémont-Bâle] s'établit de la jonction Est de l'A16 au lieu-dit Hasenburg». Autrement dit, la liaison s'établit depuis la ZARD. La fin du point 2 : «Il passe par l'évitement de Courroux par le sud-est et par un tunnel».

L'année 2006 est l'année de la votation populaire dans les communes prenant part initialement à la ZARD (à savoir Delémont, Courrendlin, Courroux, Vicques – 3 communes, depuis, se sont greffées sur cette ZARD). Dans le message accepté par le corps électoral delémontain, il était notamment question de «créer des possibilités d'implantations pour des activités économiques nouvelles, attirées par les bonnes liaisons autoroutières, routières et ferroviaires avec les régions voisines (Bâle en particulier). Ou encore que la localisation [de la ZARD] à proximité de l'agglomération bâloise et sa position sur d'excellents réseaux de communication devraient lui permettre de bénéficier du dynamisme de la métropole rhénane». Il était également mentionné dans ce message que «l'accès à la ZARD se ferait par un giratoire raccordé à la jonction autoroutière Delémont Est». Enfin, il était rappelé dans les conclusions du message qu'il s'agissait «de positionner favorablement l'agglomération de Delémont pour capter les flux externes et tirer parti du dynamisme des régions urbaines voisines en valorisant ses atouts, en développant des complémentarités et en intensifiant les relations avec l'agglomération bâloise en particulier». Rappelons que le crédit portait sur un montant de 4'730'000 francs.

En 2007, une convention est mise au point avec le Service des ponts et chaussées afin d'assurer le raccordement de la route de contournement à la ZARD. En parallèle, le plan spécial est accepté par le SAT.

En 2008, Innodel SA, la société qui a été créée pour assurer la promotion et la gestion de la ZARD, écrit au Gouvernement et rencontre une délégation pour manifester son inquiétude. Le Canton propose de constituer un groupe de travail. Nous sommes là le 31 octobre 2008. Depuis cette date, le Canton n'a plus donné aucune nouvelle à Innodel. Jusqu'à l'invitation à participer à la conférence de presse du 10 mai, lors de laquelle le Département de l'Environnement et de l'Équipement a présenté la demande de crédit-cadre dont il est question aujourd'hui.

Immédiatement à la suite de cette conférence de presse, le Conseil communal de Delémont a écrit au Gouvernement pour exprimer sa surprise sur le fait que le Canton ait donné connaissance de cet important projet par une simple invitation à participer à une conférence de presse, sans avoir jamais été informé et consulté auparavant, alors que les principes retenus auront des effets majeurs sur le développement économique de la ville, de l'agglomération et de l'ensemble du Canton. Du point de vue de l'exécutif delémontain, l'avant-projet présenté remet en question les fondements mêmes de la ZARD qui a été étudiée et mise en place afin de tirer profit de la jonction Delémont-Est, sur laquelle devait se raccorder toute nouvelle liaison à destination de Bâle. C'est également dans ce but qu'une aire de ravitaillement a été planifiée. Le conseil communal de Delémont rappelait encore, dans son courrier au Gouvernement, que la ZARD avait été reconnue comme projet-modèle par la Confédération dans le cadre de la nouvelle politique des agglomérations.

Suite à cette lettre au Gouvernement, la commission de l'environnement et de l'équipement a invité les communes concernées par la ZARD, ainsi que la société Innodel, à participer à sa séance du 2 juillet 2010. Ceci a été rappelé par le président de la commission tout à l'heure. Je tiens en passant à remercier la commission pour son invitation ainsi que les différents mandataires pour leur présentation détaillée de l'avant-projet.

En ce qui concerne la modification de la fiche 2.05 du plan directeur cantonal, publiée dans la feuille officielle du 12 mai 2010, le conseil communal en a également pris connaissance avec surprise et a formé opposition le 11 juin 2010.

Opposition sur la forme d'abord, le caractère mineur de la modification étant contestable du fait des conséquences importantes qu'elle produit sur la ZARD. La modification de cette fiche supprime en effet le principe de raccordement de l'axe routier Delémont-Bâle sur la jonction Delémont-Est de l'A16.

Opposition également sur le fond du fait que :

- Premier élément d'opposition : Le concept de liaison vers Bâle devient un couloir de délestage du trafic de transit de Bâle et Zürich vers le plateau suisse. En d'autres termes, on crée un toboggan à Bâlois et on donne le message suivant aux utilisateurs de cet axe : «passez tout droit, il n'y a rien à voir, rien à faire et rien à investir dans le Jura».
- Deuxième élément d'opposition : La ZARD n'est plus directement raccordée, de même que son aire de ravitaillement qui devrait faire office de halte et de comptoir pour le canton du Jura.
- Troisième élément d'opposition : La ZARD perd en conséquence un atout essentiel. A ce sujet, j'admets ne pas complètement saisir pour quelles raisons les entreprises

souhaitent absolument être visibles depuis l'autoroute, ni comprendre pourquoi cela a une telle importance. Mais c'est le cas, des contacts récents que Delémont a eus avec des investisseurs potentiels le montrent.

Pour être complet, je signale que le Gouvernement jurassien a répondu aux lettres du conseil communal de Delémont le 17 août.

Voilà pour l'historique, que j'admets un peu long mais qu'il me paraissait nécessaire de vous mettre ou remettre à l'esprit.

Ceci étant dit, je rejoins le Gouvernement lorsqu'il juge opportun d'aller de l'avant avec la connexion routière sur Bâle. Cet axe est en effet important pour le développement du canton du Jura et doit être amélioré. Comme la commission l'a fait tout à l'heure par son président et comme le groupe socialiste, j'ajoute que ce n'est pas seulement la liaison routière qui doit être améliorée mais également, et de manière tout aussi rapide, la liaison ferroviaire.

Vous avez compris que je ne soutiendrai pas cette demande de crédit d'étude. Compte tenu de l'importance de l'amélioration de la liaison vers Bâle, je m'abstiendrai. Je souhaite toutefois vivement que le ministre précise bien à cette tribune que les études de variantes qui seront réalisées seront réellement multicritères : protection de l'environnement et des terres agricoles, intérêts des villages proches et bien évidemment développement de la ZARD. Une analyse de variantes sur le seul critère financier serait très mal perçue de la part des communes. L'analyse doit être faite non pas uniquement en consultant les communes mais bien en parfaite concertation avec elles.

Je termine en regrettant vivement la communication défailante qui a accompagné la gestion de ce dossier. Le Gouvernement ayant admis ces lacunes, il faut espérer que les études à venir ces prochaines années se feront en bonne concertation avec les communes directement concernées. Je regrette enfin que le Département de l'Economie n'ait pas mieux défendu la ZARD lorsque cet objet est passé sur la table du Gouvernement. Je vous remercie de votre attention.

M. Laurent Schaffter, ministre de l'Équipement : Les orientations politiques du Gouvernement jurassien visant à renforcer les liens avec la région bâloise ont trouvé un écho favorable à Bâle et au sein de la Conférence du Nord-Ouest de la Suisse. Cette volonté implique notamment d'améliorer sensiblement l'accessibilité entre Bâle et le Jura. La mise en place de moyens de communication performants, en l'occurrence par la route, est donc indispensable.

Le projet de H18 Delémont–Bâle contribue à mettre en œuvre les stratégies d'organisation du territoire telles qu'elles sont décrites par le Conseil fédéral dans son rapport, ses «Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse», et dans le Projet de territoire suisse. En effet, la mise en réseau des villes suisses suppose que «l'ensemble du pays doit pouvoir bénéficier de l'offre complète des fonctions urbaines, en particulier grâce à des liaisons rapides et efficaces pour le transport des personnes et des marchandises».

Les nouveautés législatives dans ce dossier sont d'une part la révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales de 1960 et d'autre part la RPT.

Le tronçon Bâle-Delémont est le seul maillon manquant entre la région rhénane et la Suisse romande. Son réaménagement permettra d'améliorer la compétitivité de notre ré-

gion et de rendre accessible un milieu favorable à la qualité de vie. Vu sous cet angle, la réalisation d'une nouvelle route diminuera les mesures de protection de l'air et de lutte contre le bruit, améliorera la sécurité des usagers, fluidifiera le trafic, donc réduira la consommation énergétique, améliorera le bien-être dans les localités délestées, favorisera les échanges économiques et culturels entre les régions urbaine et rurale et finalement consolidera la cohésion nationale voulue par le Conseil fédéral.

La Confédération élabore actuellement un nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales, parallèlement aux projets d'agglomération. C'est dans ce cadre que l'opportunité d'inscrire la liaison H18 Delémont-Bâle dans le réseau des routes nationales est examinée. La stratégie envisagée par la Confédération pour les vingt prochaines années consiste à tirer parti au mieux des infrastructures existantes dans une optique d'articulation optimale entre les différents modes de transport.

Le projet d'arrêté fédéral sur le nouveau réseau des routes nationales a été soumis à une consultation en 2008. Il a été très majoritairement accepté dans son principe par les cantons mais s'est heurté à une opposition pratiquement unanime en raison du mode de financement prévu. Un groupe de travail réunissant des représentants de la Confédération et des cantons a proposé un compromis qui fait actuellement l'objet d'une audition auprès des cantons. L'horizon évoqué à ce jour pour le traitement du dossier par les Chambres fédérales tend vers 2012.

En cas d'acceptation par les autorités fédérales, la Confédération serait alors intégralement responsable de la construction et de l'entretien de ces routes, dont celle qui nous concerne, soit la H18 Delémont-Bâle.

Le 21 août 2008, lors d'une discussion qui a réuni Monsieur le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et le Gouvernement in corpore de la République et Canton du Jura, la problématique du reclassement de la H18 Delémont-Bâle a été évoquée. Le chef du DETEC a incité les instances cantonales à préparer un projet qui, cas échéant, après inscription de la H18 dans le réseau des routes nationales, pourrait être poursuivi par l'OFROU.

Cette perspective paraît intéressante pour le canton du Jura. En effet, au vu des charges qui se rapporteront, à l'ensemble du réseau repris, il est à craindre que l'engagement financier de la Confédération soit soumis à priorisation et que notre projet soit différé dans le temps s'il n'est pas déjà avancé dans sa planification. Notre objectif est de pouvoir présenter un projet général validé pour 2012. Piloté par le Canton, il devra être compatible avec les exigences fédérales d'une part et avec les contraintes communales, environnementales et foncières d'autre part.

Les travaux menés jusqu'à ce jour ont permis l'élaboration d'un avant-projet qui devra être affiné dans le cadre des études, objet du présent débat. Reliant l'A16 (plaine de Bellevie) à la H18 au bord de la Birse dans le secteur de la frontière cantonale Bâle-Jura, il prend la forme d'une semi-autoroute à deux voies de circulation. Le tracé retenu part d'un échangeur sur l'A16, contourne Courroux par le sud-est avant de s'enfoncer sous la Montagne de Courroux d'où il ressort au lieu-dit Hasenburg. Les détails d'implantation dans ce secteur doivent encore faire l'objet d'une coordination avec les instances du canton de Bâle-Campagne.

Plusieurs études doivent être menées de front. Soit, dans l'ordre, des études préliminaires qui devront permettre

au Gouvernement de prendre les options nécessaires avant de poursuivre avec les avant-projets, puis le projet général. Le Gouvernement est d'accord avec l'ajout proposé dans l'arrêté; les communes seront consultées; leur avis sera requis.

L'état actuel de la route H18 à Aesch et entre Grellingue et Delémont ne correspond pas aux standards d'une route nationale. La traversée de Zwingen, Laufon et bien sûr Delémont présente aujourd'hui de grandes difficultés de circulation.

Mu par le même objectif, le canton de Bâle-Campagne engage également des moyens importants pour étudier les façons de supprimer les difficultés de circulation sur cet axe. A ce sujet, les gouvernements de nos trois cantons partenaires (soit Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Soleure) sont chacun représentés dans la co-présidence du comité «Pro-Route fédérale Bâle–Jura» par un conseiller d'Etat.

Une autre information : jeudi dernier, la Conférence suisse des directeurs des Travaux publics s'est prononcée en faveur du projet d'arrêté sur le réseau des routes nationales et sur la reprise des 400 kilomètres de routes principales par la Confédération. Seuls deux cantons s'y sont opposés, les deux Appenzell qui n'ont pas de routes nationales à ce jour. Bâle-Campagne et Soleure ont donc accepté ce projet.

Un développement du projet par palier est nécessaire. Les conclusions d'une phase doivent servir de base à la suivante et ainsi de suite. C'est la raison pour laquelle nous proposons au Parlement la forme du crédit-cadre qui marque l'engagement du Parlement pour le projet bien que les contours de ce dernier ne soient pas encore totalement connus.

Selon les premières approches, basées sur des coûts unitaires dans des ouvrages similaires, les coûts de l'ensemble de cet ouvrage sont estimés entre 350 et 400 millions de francs qui impliquent pour le projet général des honoraires de quelque 1'400'000 francs.

Les directives en vigueur stipulent aussi la nécessité de la rédaction d'un rapport d'impact sur l'environnement conforme à la législation. Les expériences vécues sur les différentes sections de l'A16 permettent d'évaluer le coût de l'étude d'impact pour cette phase à quelque 300'000 francs.

Le Gouvernement propose donc au Parlement un crédit-cadre d'un montant de 1'700'000 francs, qui devra permettre d'élaborer les études jusqu'au projet de mise à l'enquête programmée en 2012.

Et pour répondre à certaines interpellations, en particulier en matière de transports publics, le Gouvernement sait d'ailleurs qu'il peut compter sur l'appui du Parlement puisque, tout à l'heure, vous avez voté, à l'unanimité, un projet de loi sur les transports publics et le canton du Jura est considéré comme un bon élève en matière de transports publics. Et sur la question de la ligne du pied du Jura, nous nous battons actuellement, nous négocions avec la Confédération un montant de 140 millions de francs que nous allons prélever dans le projet ZEB justement pour réaliser des investissements tels qu'ils ont été appelés tout à l'heure pour garantir, entre Bâle et Bienne, la cadence à la demi-heure. Donc, nous n'opposons pas les transports publics à la route; bien entendu, ils sont complémentaires et, dans une région, il faut avoir ces deux infrastructures pour pouvoir se développer.

Et, pour terminer, je tiens à remercier la commission de l'environnement et de l'équipement, en particulier son président, pour le traitement minutieux et participatif qu'elle a réservé à ce projet.

Le président : L'entrée en matière étant combattue, nous allons voter.

Au vote, l'entrée en matière est acceptée par 38 voix contre 6.

Tous les articles, ainsi que le titre et le préambule, sont adoptés sans discussion.

Au vote, l'arrêté est adopté par 38 voix contre 6.

Le président : Mesdames et Messieurs les Députés, il est 17.28 heures. Est-ce que, par hasard, vous accepteriez que nous prenions encore l'une ou l'autre des questions écrites ? (*Brouhaha.*) Oui. (*M. André Burri (PDC) :* «*On vote.*») Alors, nous prenons le point 15.

15. Question écrite no 2357

Avenir du Fonds suisse pour le paysage (FSP)

Michel Thentz (PS)

Au Département fédéral des Finances, tous les moyens sont bons pour trouver des économies qui sont autant de transferts de charge en direction des cantons et des communes. Plus insidieusement, le ministre des Finances n'hésite pas à couper dans les subventions à divers fonds qui œuvrent en faveur des cantons.

A l'occasion du 700ème anniversaire de la Confédération, le Parlement fédéral a créé le Fonds suisse pour le paysage et adopté à cet effet l'arrêté fédéral du 3 mai 1991 accordant une aide financière en faveur de la sauvegarde et de la gestion de paysages ruraux traditionnels. Ce fonds doté de 50 millions de francs était créé initialement pour une durée de dix ans. Le 23 septembre 1999, le Parlement fédéral a voté une prolongation du FSP jusqu'en 2011 et lui a attribué une nouvelle tranche de 50 millions de francs.

Depuis sa fondation en 1991, le FSP a déjà soutenu plus de 1'400 projets à raison d'environ 100 millions de francs, ce qui a engendré et engendre des investissements de 300 à 400 millions de francs dans toutes les régions du pays.

Le Conseil fédéral reconnaît l'importante contribution du FSP à la préservation et à l'entretien des paysages ruraux. Il salue sa méthode de travail, basée sur le volontariat et la prise en charge des projets par des acteurs locaux. Il souligne que les fonds alloués ont toujours induit un effet multiplicateur et permis la réalisation de nombreux projets de conservation du paysage.

Malgré cela, le Conseil fédéral a décidé de renoncer à financer le FSP au delà de 2011 et ce pour des raisons d'économies structurelles.

Le groupe socialiste pose les questions suivantes au Gouvernement jurassien :

1. Combien de projets jurassiens ont-ils bénéficié d'un soutien financier du FSP depuis sa création ?
2. A combien se monte le total des soutiens financiers accordés ?
3. Si ce fonds venait à ne plus être alimenté, quelles en seraient les conséquences pour le Canton ? Quels projets

seraient mis en péril ?

4. L'Etat jurassien serait-il prêt à se substituer au fonds, en cas de disparition de celui-ci ?
5. Quelle est la position du Gouvernement par rapport à la volonté du Conseil fédéral de ne plus soutenir le FSP ? Envisage-t-il de réagir officiellement ?

Réponse du Gouvernement :

Par voie d'initiative, la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil National a proposé, en juin 2008, la reconduction du Fonds suisse pour le paysage (ci-après FSP) pour une durée de 10 ans (dès 2011) en attribuant à ce fonds une nouvelle tranche de 50 millions de francs.

Le 28 octobre 2009, le Conseil fédéral, pour des raisons financières, s'est prononcé défavorablement à cette reconduction. Cette position n'est, en fait, pas déterminante, puisque la décision appartient au Parlement fédéral. Or, le Conseil des Etats a déjà admis, lors de sa séance du 30 novembre 2009, la prorogation du FSP. La décision définitive liée à l'avenir du FSP appartient dès lors au Conseil National qui devra statuer lors de la session de juin 2010.

Réponse à la question 1

A ce jour, le FSP a soutenu 93 projets dans le canton du Jura. Les projets concernent des thèmes aussi divers que la gestion globale du paysage, la revitalisation de milieux naturels, la renaturation de cours d'eau, la réhabilitation de monuments historiques, la restauration de murs en pierres sèches, la plantation d'arbres à haute tige.

Réponse à la question 2

Le montant total des aides allouées est de quelque 9 millions de francs, dont 7 ont été déjà versés.

Réponse à la question 3

En cas de non renouvellement du FSP, tous les projets actuellement en cours seraient vraisemblablement mis en péril. Il s'agit notamment de Vergers+, des Plans d'action paysagers de Soulce, Vellerat, Undervelier et des projets de rénovation de murs en pierres sèches.

Réponse à la question 4

Il est important de mentionner qu'une partie des projets soutenus par le FSP bénéficie également de contributions de l'Etat jurassien. Le Gouvernement souhaite poursuivre ce type de soutien en fonction des bases légales y relatives et des allocations budgétaires. Il n'entend cependant pas se substituer au FSP.

Réponse à la question 5

Le Gouvernement soutient, sans réserve, la reconduction du FSP. En complément au soutien de l'Etat, le FSP a permis de prendre de nombreuses mesures de sauvegarde des paysages traditionnels et a été particulièrement actif sur le territoire du canton du Jura, comme le démontrent les réponses apportées aux questions 1 et 2. Le Gouvernement a déjà eu l'occasion de faire part de sa position publiquement, notamment lors de conférences de presse liées à la présentation de projets.

Etant donné que la décision n'appartient pas au Conseil fédéral, le Gouvernement ne juge pas utile de réagir officiellement auprès de ce dernier. Cependant, il envisage une démarche auprès des représentants jurassiens aux Chambres fédérales en faveur de la reconduction du FSP.

M. Michel Thentz (PS) : Je suis satisfait mais je demande l'ouverture de la discussion. (*Des voix dans la salle : «Oh non !».*) (*Rires.*) (*Une voix dans la salle : Ce n'est pas prévu de faire jusque vers 17 heures !*)

(*Cette requête est acceptée par plus de douze députés.*)

M. Michel Thentz (PS) : Je vais faire très vite.

C'est avec soulagement que nous avons appris la décision du Parlement fédéral, lors de sa session de juin dernier, de refuser la proposition du Conseil fédéral visant à ne pas reconduire le financement du Fonds suisse pour le paysage. Les cantons et ses représentants ont su voir clair sur ce sujet. Espérons qu'il en sera de même pour le Haras fédéral.

Pourquoi la prolongation du financement du FSP est-elle nécessaire ? La réponse du Gouvernement est claire : ce sont 9 millions de francs qui ont été alloués dans le Jura depuis sa création, dont 7 ont été versés pour soutenir la réalisation de 93 projets.

Le Gouvernement est également clair dans sa réponse à la question de savoir s'il serait prêt à se substituer au fonds s'il venait à disparaître; la réponse est évidente : non.

Dans de nombreux domaines, non seulement environnementaux mais également économiques, des possibilités de financement de projets par des ressources externes à l'Etat existent. De nombreuses fondations sont prêtes à soutenir les activités des associations ou entreprises qui œuvrent dans le terrain. Il suffit de déposer des demandes.

Le Jura a des moyens financiers limités. Il doit impérativement user de tous les outils à sa disposition pour financer son développement. (*Brouhaha.*) Le recours aux financements du type de ceux proposés par le Fonds suisse pour le paysage en est un bon exemple. Rappelons-le, sans son appui, ce serait donc 9 millions qui n'auraient pas été investis dans le Jura.

Je remercie le Gouvernement pour sa réponse et vous remercie de votre petite attention !

16. Question écrite no 2363

ZARD : des freins à l'implantation d'entreprises ?
Giuseppe Natale (CS-POP)

Un montant de 4,7 millions a été consenti par quatre communes (Delémont, Courroux, Courrendlin et Vicques), avec une participation cantonale de 1 million pour équiper la ZARD (Zone d'Activité Régionale de Delémont).

Depuis, presque quatre années ont passé. L'entreprise Innodel a été mise sur pied et la zone a été aménagée avec l'apparition de parkings et d'arbres.

Cette année, enfin, vient de débiter la construction d'un hôtel d'entreprises, structure d'accueil pour les start-up et les petites entreprises œuvrant dans les domaines technologiques. Il a donc fallu attendre 4 ans pour que les premiers coups de pioche sérieux soient effectivement donnés. Une période bien longue si l'on considère l'urgence de créer des emplois dans notre région.

Pire encore : depuis la construction de l'incubateur d'entreprises, plus rien ne semble avoir bougé si l'on excepte un projet d'implantation publié dernièrement au Journal officiel. Etonnamment, le projet est aujourd'hui plombé par une op-

position.

Nos questions :

1. Le projet présenté par JAC a-t-il réellement fait l'objet d'une opposition ?
2. Quels sont la nature et les fondements de cette opposition ?
3. Pourquoi le Conseil d'administration de Innodel n'a-t-il pas pris les mesures nécessaires pour éviter de tels blocages ?
4. Que va-t-il faire à l'avenir pour que cela ne se reproduise plus ?
5. La nature de l'opposition est-elle susceptible de freiner d'autres projets futurs d'implantation dans la ZARD ?

Réponse du Gouvernement :

Dans la Question écrite no 2363, l'auteur souhaite être renseigné sur la situation qui prévaut au sein de la ZARD (Zone d'activités régionale de Delémont), en particulier concernant les blocages actuels.

A la question de savoir si le projet publié par la société Jurassienne d'Aménagement et de Construction (JAC) a réellement fait l'objet d'une opposition, le Gouvernement répond affirmativement. L'opposition de l'entreprise est liée au déplacement de la ligne électrique, ainsi que cela est juridiquement imposé par le plan spécial qui règle l'affectation et l'équipement de la zone. Ce document est entré en force alors que l'entreprise n'avait pas fait opposition au déplacement de la ligne électrique.

La société Innodel a tenté par tous les moyens à sa disposition d'éviter la situation actuelle en proposant à plusieurs reprises une conciliation. En raison du non aboutissement de ces démarches, une action en justice a été engagée par le Conseil d'administration d'Innodel afin d'exiger le déplacement de cette ligne par Von Roll casting, à ses frais.

L'opposition de l'entreprise ne freinera en principe pas d'autres projets, puisque seule une petite portion de la ZARD est traversée par la ligne électrique.

M. Pierluigi Fedele (CS-POP), président de groupe : Monsieur le député Giuseppe Natale n'est pas satisfait et ne demande pas l'ouverture de la discussion.

17. Question écrite no 2366
Quelle est la situation des friches industrielles dans le Jura ?
Jean-Paul Lachat (PDC)

En Suisse, les aires occupées par des friches industrielles et artisanales représentent plus de 18 millions de m². Le volume des investissements qui dorment dans ces terrains est estimé à 27 milliards de francs.

Le Conseil fédéral a adopté un plan de mesures d'encouragement à la réaffectation des friches industrielles et artisanales. Ce plan prévoit entre autres la constitution d'une vue d'ensemble des surfaces industrielles ou artisanales partiellement ou entièrement inutilisées en Suisse, et sa mise à jour permanente.

Actuellement, l'extension des zones d'activité artisanales et industrielles occupe les réflexions de plusieurs communes, en particuliers dans la vallée de Delémont. La ques-

tion des friches industrielles ou des bâtiments de type artisanal non utilisés est rarement abordée et peut receler d'importantes réserves.

Aussi, nous demandons au Gouvernement de nous renseigner sur les points suivants :

- 1) Est-ce que les sites de friches industrielles et artisanales ont été répertoriés avec précision sur l'ensemble du territoire cantonal ?
- 2) Quelle est la superficie des terrains occupés par ces friches et où se trouvent-ils ?
- 3) A combien estime-t-on le montant d'investissement dormant ?
- 4) Est-ce que le Canton a prévu des mesures de soutien et d'encouragement à la réhabilitation de tels sites ?
- 5) Quels obstacles s'opposent à la réhabilitation des friches industrielles et artisanales ?

Nous remercions le Gouvernement de ses réponses.

Réponse du Gouvernement :

Préoccupé par l'insuffisance de considération portée aux friches industrielles lors de mesures d'aménagement du territoire, l'auteur de la question écrite demande au Gouvernement de répondre aux cinq interrogations suivantes.

Réponse à la question 1

Même si les communes sont tenues d'établir une liste des friches industrielles et artisanales, aucun inventaire systématique et précis n'a été dressé sur le territoire du Canton du Jura. Selon les critères de l'Office fédéral du développement territorial définissant la friche industrielle, le Reporting 2008 (Les friches industrielles et artisanales en Suisse. Reporting 2008. Office fédéral du développement territorial ARE. Page 2, www.aren.admin.ch) recense trois sites dans le canton, soit à Delémont (2) et à Bassecourt (1).

D'autres territoires peuvent être considérés comme des friches industrielles, notamment lorsque des mesures d'assainissement sont prescrites. Une dizaine de sites sont ainsi répertoriés par l'Office fédéral de l'environnement.

Réponse à la question 2

Faute d'un inventaire systématique et précis, le Gouvernement ne peut pas répondre à cette question.

Réponse à la question 3

Faute d'un inventaire systématique et précis, le Gouvernement ne peut pas répondre à cette question.

Réponse à la question 4

Le Gouvernement n'a pas prévu de mesures particulières de soutien, mis à part les subventions spécifiques relatives à l'assainissement des sites contaminés.

En ce qui concerne l'encouragement à la réhabilitation de tels sites, les mesures sont multiples et efficaces.

- a) Au niveau des principes, le plan directeur cantonal invite les communes à dresser l'inventaire des friches et à les exploiter (fiche 1.05, Mandat de planification : Niveau communal, lettre e, fiche 1.07, Mandat de planification : Niveau communal, lettre c).
- b) L'étude menée par le Service de l'aménagement du territoire, intitulée «Eclairage sur l'implantation des entreprises et les zones d'activités» de mai 2008 (www.jura.ch/sat, puis Plan directeur, Zones d'activités), contient plusieurs recommandations à l'intention des organes

chargés de l'aménagement du territoire et de son utilisation dont notamment une mesure visant à concrétiser une «politique active de valorisation des friches industrielles et artisanales» (p. 14). Il y est question d'établir une vue d'ensemble des friches industrielles et artisanales, permettant ainsi d'identifier les friches existantes mais aussi celles en devenir afin de sensibiliser les milieux concernés par cette problématique. L'étude n'a pas encore été entreprise.

- c) Dans le cadre des plans d'aménagement local, les communes sont tenues (cf. lettre a. ci-dessus) de procéder à l'inventaire systématique et précis des friches sur son territoire et d'y apporter une réponse, notamment en termes de priorité d'usage. Cette mesure est appliquée depuis 2005 dans toutes les communes qui révisent leur plan d'aménagement local.
- d) Dans la pratique, on peut citer les quelques réalisations et projets suivants :
- Marché MM Migros à Delémont sur le Garage Merçay
 - Centre commercial Otto'S à Delémont sur l'usine Schaublin
 - Automobiles Transjurane à Delémont sur les entrepôts Rondez
 - Les Jardins de la Tuilerie à Bassecourt sur les Usines Stella
 - Projet d'assainissement par le Canton du site Onivia à Porrentruy
 - Logements adaptés et commerces sur l'ancienne Jardinierie-Matériaux à Delémont
 - Projet CREA sur le Garage Le Ticle et l'ancienne Brasserie Wardeck à Delémont
 - Etc.

Réponse à la question 5

Bien que, de par leur situation, ces sites sont attractifs pour le logement ou prédestinés à l'implantation de nouvelles entreprises industrielles ou commerciales, les nouveaux projets de construction sont, pour diverses raisons, réalisés de préférence dans les zones vierges. La charge polluante découlant souvent de l'exploitation antérieure du site constitue l'obstacle majeur, car elle recèle des risques financiers.

Contrairement à ce qu'on peut observer en général en Suisse, les lourdeurs administratives liées aux projets de reconversions d'aires désaffectées et le temps nécessaire à la réalisation ne sont pas des données susceptibles de décourager les investisseurs. L'engagement des autorités communales et l'appui du Service de l'aménagement du territoire jouent un grand rôle dans les procédures de planification permettant la réalisation de projets de reconversion.

Mme Marie-Noëlle Willemin (PDC), présidente de groupe : Monsieur Jean-Paul Lachat est partiellement satisfait.

18. Question écrite no 2370

Va-t-on vers un nouveau dépassement des crédits votés pour la rénovation du bâtiment du Séminaire à Porrentruy ?

Jean-Paul Gschwind (PDC)

Si chacun admet que les travaux de rénovation du Séminaire permettant l'extension du Lycée cantonal sont sur le plan fonctionnel et esthétique une réussite dans la mesure où cette réalisation confirme Porrentruy dans son rôle de

ville d'études et s'inscrit pleinement dans la sauvegarde du patrimoine bâti de la cité des Princes-Evêques, d'aucuns émettent de sérieux doutes quant aux respects des crédits votés.

Pour mémoire, le Parlement jurassien a voté deux crédits : un crédit d'ouvrage de 12'840'000 francs le 13 décembre 2006, qui s'est révélé insuffisant et un crédit complémentaire de 1'960'000 francs le 18 février 2009. Ce dernier crédit ayant suscité, ne l'oublions pas, grogne, mécontentement et mouvement de mauvaise humeur de la part de plusieurs députés.

Dans le message du 18 novembre 2008, le calendrier des travaux prévoyait que la fin des travaux pour la rentrée 2009, était encore possible pour autant que les conditions définies par la direction des travaux soient respectées par tous les partenaires.

Or, à voir les voitures professionnelles des artisans locaux stationnées devant le Séminaire, tout laisse à supposer que les travaux ne sont toujours pas terminés à quelques semaines de la fin de l'année scolaire et que l'objectif initial (fin des travaux à la rentrée 2009) n'est de loin pas respecté.

Ce non-respect du délai de la fin des travaux interpelle : mises à part les inconvénients provoqués par l'activité des artisans pour les lycéens, la prolongation des travaux induit, très certainement, un dépassement des crédits votés.

D'où nos questions :

1. Pourquoi avoir pris un tel retard dans la réalisation des travaux de la rénovation du Séminaire ?
2. A qui peut-on imputer la responsabilité de ce retard (maître d'ouvrage, la direction des travaux ou artisans) ?
3. Dès à présent, doit-on s'attendre à des dépassements de crédits ? Le cas échéant, faudra-t-il revenir devant le Parlement pour obtenir un nouveau crédit complémentaire ?
4. Quand nantira-t-on le Parlement du décompte final ?

Nous remercions le Gouvernement de ses réponses.

Réponse du Gouvernement :

En préambule, le Gouvernement tient à compléter l'information donnée par Monsieur le Député Jean-Paul Gschwind en rappelant que le crédit complémentaire est avant tout destiné à l'extension du programme de construction pour accueillir dans les combles du Séminaire des salles spéciales destinées à la division commerciale du CEJEF et pour passer du concept de conservation insatisfaisant à celui de restauration de la salle de la Chapelle au vu de l'état réel et de la destination de cette salle.

En ce qui concerne le délai de fin des travaux à la rentrée 2009, le Gouvernement précisait dans son message du 18 novembre 2008, qu'en raison du délai référendaire lié à la décision d'octroi du crédit complémentaire, les travaux dans les combles du Séminaire et dans la Salle de la chapelle ne pourront pas être terminés pour la rentrée d'août et se poursuivront durant les périodes scolaires du deuxième semestre 2009.

Le Gouvernement indiquait aussi dans son message être conscient des inconvénients de cohabitation liés à cette solution pour les écoles et le chantier, mais qu'il n'avait pas retenu l'alternative de reporter de plusieurs mois la remise de l'ensemble du bâtiment du Séminaire aux utilisateurs.

Pour ce qui est des crédits votés par le Parlement, crédit d'ouvrage et crédit complémentaire, ceux-ci concernent deux volets du projet, la transformation du Séminaire et l'implantation de l'extension de la médiathèque dans le bâtiment 4 du Lycée. En tenant compte de l'indexation de ces crédits, le montant total alloué par le Parlement disponible est de 15'725'000 francs environ pour la réalisation du projet.

Réponse à la question 1

Les indications données ci-dessus répondent en partie à la question. Le dépassement du délai de la rentrée d'août 2009 était donc attendu pour une partie des travaux.

La promesse de mise à disposition des 12 salles de classes et du restaurant pour la rentrée d'août a été tenue. Tous les travaux de finition n'étaient certes pas totalement achevés, ce qui a contribué à des perturbations plus fortes qu'attendues pour la bonne exploitation de l'école, du restaurant comme pour la finition des travaux elle-même. Les travaux et aménagements des locaux d'enseignement dans les combles ont été achevés en début d'année 2010 et occupés par l'école dès le deuxième trimestre 2010. Enfin en raison des disponibilités des entreprises spécialisées en restauration, de la complexité et des délais spécifiques des travaux de conservation et des interventions des experts, la fin des travaux concernant la Chapelle a été reportée et programmée pour fin août 2010. Ce report et les dispositions prises pour l'exécution l'ont été en commun accord avec les utilisateurs.

Réponse à la question 2

Deux entreprises sont directement impliquées dans des travaux de finition entre juillet et octobre 2009 pour n'avoir pas mis les ressources nécessaires ou donner les informations utiles afin de respecter les engagements pris auprès de la direction des travaux (DT) et permettre à celle-ci de gérer plus efficacement et sereinement la situation durant cette période critique.

En revanche on peut affirmer que maître de l'ouvrage, mandataires et les autres entreprises se sont engagés pleinement pour gérer cette période de crise entre juillet et octobre 2009.

Réponse à la question 3

En octobre 2009, le Service des constructions (CST) et le groupe temporaire de réalisation (GTR) ont décidé de stopper toute nouvelle commande de travaux ou d'équipements ne figurant pas dans le crédit de base et le crédit complémentaire et celles n'ayant pas un caractère obligatoire (urgence, sécurité, hygiène par exemple), et cela dans l'attente d'une situation claire du décompte final de la part de la DT.

Aujourd'hui, au vu de la situation des coûts probables fin chantier et des décisions prises, le Gouvernement peut affirmer qu'il n'y aura pas de dépassements des crédits votés par le Parlement pour la rénovation du bâtiment du Séminaire ni pour la médiathèque. Pour ce faire, le Gouvernement a notamment pris la décision de renoncer à deux rubriques prévues dans les devis, le «renforcement de la puissance de l'alimentation électrique» (montant réservé ~ 50'000) dont la nécessité n'est pas démontrée à ce jour et «l'Œuvre d'art» (montant réservé 54'000) pour laquelle le Gouvernement décidera en fonction de la situation définitive du décompte final d'un éventuel complément au montant que l'Amicale des anciens élèves du Lycée a décidé d'offrir pour une œuvre d'art à l'occasion de la rénovation du Sémi-

naire.

Réponse à la question 4

Le Gouvernement rappelle qu'en janvier 2010 la commission parlementaire de l'environnement et de l'équipement a effectué une visite du bâtiment et du chantier et a été informée de l'état de situation sur base des éléments connus à ce moment-là et qui se trouvent confirmés dans la présente réponse.

Au terme de la réception définitive de l'ouvrage et du bouclage des comptes, le groupe de réalisation établit un rapport final soumis à l'approbation du Gouvernement qui décide alors de la suite du dossier et de l'information qu'il en donnera au Parlement.

Mme Marie-Noëlle Willemin (PDC), présidente de groupe : Monsieur le député Gschwind est satisfait.

19. Question écrite no 2371

Zones 30 : des restrictions introduites sans restrictions !

Pascal Prince (PCSI)

Un récent jugement portant sur le projet d'instaurer une zone 30 généralisée à tout le village de Saulcy (excepté la route cantonale) a clairement condamné le Service des ponts et chaussées.

Ce service a poussé la commune à généraliser une mesure demandée dans un premier temps par des habitants pour une seule rue, celle de l'école. Ce prosélytisme est incompréhensible et l'association Mobilisant.org a mené campagne contre cette mesure.

Ce jugement a permis de constater de graves lacunes de la part de ce service concernant les projets de zones 30 où les exigences fédérales ont systématiquement été éludées. Ce cas n'est de loin pas isolé, et l'association en question a fait de nombreuses oppositions. Que ce soit à Corban, Develier, Bassecourt, Les Enfers, Courrendlin, Alle, Bux ou très récemment à Courgenay, les bases mêmes nécessaires à la mise en place de telles restrictions n'ont pas été respectées. Des mesures de vitesses doivent notamment être effectuées. Mesures de vitesse qui doivent être effectuées pour chaque rue séparément dans la mesure de la faisabilité technique, comme rappelé dans le jugement. Il est étonnant et même grave de constater que malgré ces nombreuses procédures, toutes basées principalement sur l'absence de ces mesures de vitesses, le service n'a pas changé du tout de pratique. Il a même été plus loin en refusant dans un premier temps l'accès à un dossier dans une autre procédure de restriction de limitation à un mandataire de l'association, simplement à cause de ces nombreuses oppositions...

La population jurassienne, à l'instar de la population suisse, est très largement opposée à ces généralisations de zones 30. Toutes les communes où un tel projet a été honnêtement soumis à la population ont refusé cette dynamique absolutiste. Des zones 30 qui pourraient éventuellement se justifier de manière très locales et dans les grandes villes, ne correspondent souvent pas à un besoin au Jura.

Je demande au Gouvernement :

– la liste exhaustive des zones 30 actuellement en vigueur au Jura avec l'indication pour chacune d'elles si les me-

sures de vitesses légalement requises ont été effectuées ou non.

- Dans quelle mesure le Gouvernement entend-il supprimer le régime des 30 km/h dans les zones introduites sans respecter les obligations légales.
- Si l'Etat ne veut pas supprimer les zones 30 déjà établies, comment les habitants de zones 30, où elles ont été introduites sans respecter ces normes légales, peuvent-ils demander le retour à une situation normale.
- S'il entend modifier sa pratique d'encouragement de telles restrictions, souvent sans aucun fondement autre que théorique (comme par exemple à Rossemaison qui a demandé à marquer un trottoir sur la chaussée, ce que le service des Ponts et Chaussées a déconseillé, prétendant qu'il serait plus judicieux d'introduire une zone 30, alors que 100 % des véhicules mesurés y roulaient en deçà de 36 km/h...).
- Quelles mesures seront prises, notamment à l'encontre des responsables des Ponts et chaussées pour la mise en place de ces zones 30 non conformes, afin que les prochains projets respectent les normes en vigueur ?

Réponse du Gouvernement :

Dans sa réponse à la présente question, le Gouvernement souhaite d'abord confirmer que dans des cas bien définis, les zones 30 sont utiles, nécessaires et efficaces. Elles peuvent même constituer des solutions pratiques à des problèmes bien réels. A ce titre le Gouvernement les soutient. Il souhaite rappeler les tâches de chaque instance au sujet des procédures de mise en place de zones 30.

Ce sont les communes qui, pour de multiples raisons, en demandent l'installation. Selon l'usage, le Service des ponts et chaussées prévoie la conformité des dossiers à la législation en vigueur, ceci avant le dépôt public. C'est à ce titre qu'il doit parfois demander des adaptations des projets présentés. Après publication, si la mise en zone 30 a fait l'objet d'oppositions, le Service des ponts et chaussées constitue l'instance décisionnelle apte à les lever.

D'une manière générale et en l'absence d'opposition, pour éviter aux communes des frais importants d'honoraires de mandataires, le Service des ponts et chaussées s'est effectivement contenté de dossiers relativement sommaires jusqu'à la date du recours de l'association Mobilisant dans le cas Saulcy. Contrairement à ce que prétend l'interpellateur, dès ce jour, le Service des ponts et chaussées a gelé toutes les procédures en cours, dans l'attente de la décision judiciaire. A propos de celle-ci, il convient encore de relever que la Juge administrative du TPI n'a pas condamné le Service des ponts et chaussées. Elle a annulé sa décision et mis les frais à sa charge.

Aux questions posées, le Gouvernement répond comme suit :

- Une liste des zones 30 mises en place depuis 1995 dans le Jura est jointe à la présente. Des mesures de vitesse n'étaient pas systématiquement demandées par le Service des ponts et chaussées qui renonce en l'état à rechercher les zones pour lesquelles elles ont été fournies.
- Le Gouvernement ne peut se substituer aux communes pour décider de modifications des zones 30 actuellement installées.
- Les modifications des régimes de vitesse sur les routes communales sont du ressort des autorités communales. Les habitants des zones 30 qui souhaiteraient un retour à la situation initiale doivent s'adresser à ces dernières.
- Le Service des ponts et chaussées contrôle les dossiers préparés par les communes et leur suggère les adaptations nécessaires. Dans le cas cité de Rossemaison, c'est un problème de géométrie de chaussée qui a incité le Service des ponts et chaussées à proposer l'étude d'une zone 30. L'autorité communale a d'ailleurs finalement opté pour le marquage d'une bande piétons. Il sied encore de constater que la vitesse de 36 km/h représente un dépassement de 20 %, ce qui n'est pas négligeable.
- Le Service des ponts et chaussées a repris tous les projets gelés depuis le recours de Saulcy et les traite strictement conformément à la législation et aux exigences précisées par le jugement.

Annexe : «Zones 30 en service» (liste établie le plus précisément possible, n'a pas la prétention d'être exhaustive)

	Localité	Nom de la Zone (ou Rues)	Validation PCH Date du préavis [TTC]	Publication dans JO	Validation PCH Date de l'arrêté
1	Courfaivre	Faverge, St-Germain, Neufs Champs, Bruye		30/1995	30.01.1996
2	Fontenais	En-Combas		16/1996	15.01.1997
3	Develier	Rue Brûlée, Rue des Collines, Rue des Tilleuls, Sur Cré, ...		22/1998	03.08.1998
4	Saignelégier	Quartier du Graiteux		36/1998	31.11.1998
5	Delémont	Vieille ville		43/1998	31.08.2000
6	Châtillon	Haut des Prés		30/1997	31.05.1999
7	Courfaivre	Sud de la route cantonale		13/1999	11.10.1999
8	Porrentruy	Schliff, Perche, Molière, Marchands, Ch. du Val, ...		33/2000	22.11.2000
9	Courrendlin	Rue des Prés		38/2000	18.12.2000
10	Courtételle	Rue de l'Eglise I, Clos Bélat I		25/2002	09.09.2002
11	Courtedoux	Rue du Collège, Rue du Varandin		38/2002	07.07.2003
12	Delémont	Palastre		42/2002	04.02.2003
13	Boncourt	Rue du Stade		4/2004	30.11.2004
14	Courtételle	Rue de l'Eglise II, Clos Bélat II		9/2004	16.04.2004
15	Buix	Centre village	11.06.2003	43/2003	

	Localité	Nom de la Zone (ou Rues)	Validation PCH Date du préavis [TTC]	Publication dans JO	Validation PCH Date de l'arrêté
16	Porrentruy	Colombière, Creugenat, Grands-Champs, Cras		3/2004	11.03.2008
17	Le Noirmont	Sur la Velle et Haut du Village	04.04.2004	18/2004	08.05.2008
18	Glovelier	Village (Etape 1)		25/2004	
19	Miéécourt	Village	05.05.2004	20/2004	16.09.2004
20	Courtételle	Rue de la Sorne	20.08.2004		
21	Porrentruy	Sud-Ouest (Zone Pâle), Est (Zone Haute-Fin)	15.03.2005	13/2005	15.06.2005
22	Les Breuleux	Globalement (6 zones)	16.03.2005	10/2007	23.08.2007
23	Courrendlin	Chavon Dedos	25.11.2005	45/2005	01.03.2006
24	Saint-Brais	Le Péquie	25.01.2006	5/2006	16.03.2006
25	Soulce	Village		39/2006	16.03.2007
26	Porrentruy	Airmont, Maltière	08.02.2006	5/2006	11.03.2008
27	Le Noirmont	Est village	13.03.2006	11/2006	17.03.2008
28	Rebeuvelier	RC1566, toutes les routes communales	21.04.2006	22/2006	05.10.2006
29	Boécourt	Toutes les routes communales	25.04.2006	17/2006	05.07.2006
30	Courfaivre	Sur Villeré, La Passerelle, La Tuillerie	29.05.2006	25/2006	07.03.2008
31	Delémont	Vers la Croix, Murgier, Sous-Maichereux		25/2006	23.03.2007
32	Delémont	Fauvettes, Chardonnerets, Verdiers		26/2006	23.03.2007
33	Courrendlin	Rombos, Quère – Temple	24.05.2006	4/2007	23.03.2007
34	Montfaucon	Centre village, Ecole, Pré-Petitjean	24.08.2006	43/2006	19.01.2007
35	Glovelier	Village (Etape 2)	06.12.2006	12/2007	
36	Bonfol	En Varannes	22.01.2007	7/2007	05.03.2008
37	Courrendlin	Es Crès, Querattes, Perchattes, Ch. terrain de foot	27.04.2007	17/2007	26.07.2007
38	Glovelier	Gare	29.05.2007	20/2006	
39	Cornol	Derrière Velle et Doux Fâtre, Breuil	30.05.2007	29/2007	22.10.2007
40	Courtedoux	Le Boitchelat	17.09.2007	35/2007	18.12.2007
41	Coeuve	Millieu du Village	19.05.2008	20/2008	04.09.2008
42	Porrentruy	Chemin des Bains	20.01.2009	6/2009	27.04.2009

M. Pascal Prince (PCSI) : Le Gouvernement ayant renoncé à répondre à la question principale, j'ai donc déposé lors du dernier Parlement une nouvelle question et je ne suis donc pas satisfait.

20. Question écrite no 2373
Paiements à 30 jours dans la construction
François Valley (PLR)

Après des mois de lutte, les entrepreneurs ont eu le plaisir de constater que la Confédération a émis une directive prônant l'introduction, dès le 1^{er} janvier 2010, d'un délai de paiement de 30 jours (selon la norme SIA 118) pour les factures dans le domaine des constructions sur les marchés publics.

En période économique difficile où les entrepreneurs doivent gérer leurs liquidités au plus juste, afin notamment de payer leurs factures, les salaires et les charges sociales qui ne souffrent aucun retard, ce passage de 60 à 30 jours ne peut être que réjouissant.

Plusieurs cantons ont récemment repris à leur compte cette manière de faire.

Partant, le Gouvernement peut-il répondre aux questions suivantes :

- Le Gouvernement peut-il nous indiquer dans quelle mesure il entend introduire également ce délai de paiements à 30 jours pour les entreprises fournissant à l'Etat des prestations de service ou réalisant des travaux ?

- Sur quel délai peut-on compter pour une introduction rapide, permettant aux entreprises de profiter d'une amélioration de liquidités appréciable et justifiée ?
- Dans quel domaine précis pourra-t-on attendre l'application de ces nouvelles directives de délai de paiement à 30 jours ?

Nous remercions le Gouvernement pour ces réponses.

Réponse du Gouvernement :

En préambule, le Gouvernement tient à rappeler que, d'une manière générale, les services cantonaux concernés paient les factures aux entreprises de construction dans un délai de trente jours à dater de leur réception.

Deux exceptions doivent être relevées, celles des factures finales, dont, conformément aux termes de la norme SIA 118, la vérification peut s'étendre à trois mois et les factures des chantiers des routes nationales (RN).

Pour les RN, les appels d'offres stipulent un délai de paiement à 60 jours et les contrats sont établis sur la base de ces conditions qui n'ont jamais été contestées.

La Confédération a dû récemment accepter de revoir ses délais de paiement, ceci suite à une intervention parlementaire consécutive à des pratiques inadmissibles dans d'autres cantons (délais effectifs de 6 à 9 mois) et a convenu d'un délai de 45 jours pour les grands chantiers. L'Office fédéral des routes (OFROU) considère tous les chantiers RN comme des grands chantiers.

Une source d'amélioration réside aussi dans la discipline des entreprises pour l'établissement des factures. Les entreprises dans le besoin peuvent agir là très concrètement. Il s'écoule en effet un délai moyen de plus d'un mois entre la fin des prestations et leur facturation.

En octobre 2008, le Contrôle fédéral des finances a relevé par écrit que PCH-RN payait trop tôt. Un entrepreneur extérieur au Canton, actif sur un chantier important de la Transjurane, a confirmé en 2009 qu'il se réjouirait de ce que tous les cantons payent dans les délais du Jura.

Dans le détail des questions posées, le Gouvernement répond comme suit :

- Comme précisé ci-dessus, à l'exception des chantiers de la route nationale, les paiements sont déjà effectués à 30 jours. Demeurent évidemment réservés les reports liés à des corrections ou modifications. Pour ce qui est des chantiers Transjurane, bon nombre des versements sont effectués dans le terme souhaité par les interpellateurs. Toutefois, pour maintenir une fréquence de paiements raisonnable (15 jours) et compte tenu d'un temps incompréhensible, nécessaire aux transferts entre l'OFROU, les banques et le Canton, de 10 jours environ, un délai de 45 jours peut être nécessaire.
- La modification des délais de paiement (30 jours pour les prestations au Canton - génie civil et bâtiment - 45 jours pour les RN) sera intégrée dans les nouveaux contrats.

M. François Valley (PLR) : Je suis satisfait.

Le président : Il est 17.32 heures. Je lève la séance et vous remercie d'y avoir participé.

9. Motion no 945
Protégeons la population contre les risques liés au radon !
Renée Sorg (PS)
10. Motion no 950
Travail avant de toucher l'aide sociale : une mesure qui a fait ses preuves
Damien Lachat (UDC)
13. Postulat no 291
Le vélo et le transport en commun, une évidence !
Frédéric Lovis (PCSI)
14. Postulat no 292
Pour une société à 2000 Watts dans le Jura
David Eray (PCSI)
21. Motion no 959
Ampleur et évolution de la pauvreté dans le canton du Jura : rapport annuel et plan de mesures
Jean-Paul Miserez (PCSI)

(Tous ces points sont reportés à la prochaine séance.)

(La séance est levée à 17.35 heures.)