



JOURNAL DES DEBATS

225

DU PARLEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

No 6 – 2018

Séance

du mercredi 20 juin 2018

Présidence : Anne Froidevaux (PDC), présidente du Parlement

Secrétariat : Jean-Baptiste Maître, secrétaire du Parlement

Ordre du jour :

1. Communications
2. Election d'un membre, éventuellement d'un remplaçant, de la commission de gestion et des finances
3. Questions orales
4. Rapport d'activité 2017 du préposé à la protection des données et à la transparence
5. Rapport d'activité 2017 de la commission de protection des données et de la transparence commune aux cantons du Jura et de Neuchâtel
6. Question écrite no 2997
Représentation féminine : quel bilan dans les mandats étatiques ? Loïc Dobler (PS)
7. Question écrite no 3011
PostFinance quitte Delémont : y a-t-il un pilote à La Poste ? Vincent Eschmann (PDC)
8. Motion no 1209
Pour un impôt sur les véhicules raisonnable. Raoul Jaeggi (Indépendant)
9. Interpellation no 884
Pour le Gouvernement, les risques liés à la géothermie profonde doivent-ils être supportés sans broncher par la population ? Christian Spring (PDC)
10. Interpellation no 885
Aménagement du carrefour entrée nord-est de Delémont, route de Bâle–rue Auguste-Quiquerez : suite, mais pas fin ! Stéphane Brosy (PLR)
11. Question écrite no 2995
Véhicules diesel : quelles pratiques pour l'Etat jurassien ? Nicolas Girard (PS)
12. Question écrite no 3002
Lutte contre les nuisances du bruit routier : quelles réalisations ? Ami Lièvre (PS)

13. Question écrite no 3003
Utilisation des véhicules dans le Jura, tout roule ? Nicolas Girard (PS)
14. Question écrite no 3005
Que deviendront les éoliennes du Peuchapatte en cas de faillite du groupe Alpiq ? Jean-Daniel Tschan (PCSI)
15. Question écrite no 3009
Projet de décharge interrégionale dans le Jura ? Baptiste Laville (VERTS)
16. Arrêté portant approbation de la fusion entre la commune municipale de Courrendlin et les communes mixtes de Rebeuvelier et de Vellerat
17. Modification de la loi concernant la circonscription de la République et Canton du Jura en trois districts (première lecture)
31. Résolution no 180
Libre-échange avec le Mercosur, pas sur le dos de notre agriculture ! Ivan Godat (VERTS)
32. Résolution no 181
Quid de la stratégie des CFF quant à leur présence sur le marché ? Vincent Hennin (PCSI)

(La séance est ouverte à 8.30 heures en présence de 60 députés et de l'observateur de Moutier.)

1. Communications

La présidente : Mesdames et Messieurs les Députés, Madame et Messieurs les Ministres, Mesdames, Messieurs, c'est avec plaisir que je vous souhaite la bienvenue à cette dernière séance avant la pause estivale.

Une délégation du Canton, dont notamment nos deux ministres de l'économie et de la santé ainsi que de la formation, de la culture et des sports, a visité les exposants jurassiens lors du salon des sous-traitants EPHJ-EPMT-SMT à Genève. Nous avons ainsi pu nous rendre compte encore une fois de l'étendue des compétences et du savoir-faire des entreprises de notre Canton. Si la tendance constatée était positive grâce à la reprise économique, les entrepreneurs ont tenu un discours semblable et nous ont rendus attentifs aux difficultés de

recrutement rencontrées pour trouver le bon personnel qualifié.

Le week-end dernier, la caserne de Bure a ouvert ses portes aux officiels mais aussi à la population pour fêter son demi-siècle d'existence. Si l'inauguration s'était déroulée en catimini il y a 50 ans, puisque l'armée n'était pas la bienvenue, les choses ont dorénavant bien changé et environ 10'000 personnes ont ainsi participé à la journée de samedi. Impact non négligeable pour le tissu économique de la région : un million de francs environ est dépensé chaque année dans les commerces locaux pour la subsistance de la troupe, en plus des travaux de rénovation et/ou agrandissement confiés aux entreprises locales.

Enfin, samedi dernier, un millier de personnes s'est réuni pour fêter le premier anniversaire du vote historique de la ville de Moutier. Ce fut l'occasion d'assurer de notre soutien les Prévôtois qui regrettent, tout comme nous, de ne pas voir le processus de rattachement de leur ville à notre Canton avancer plus rapidement et d'espérer que celui-ci puisse démarrer prochainement.

Je vous informe que la traditionnelle rencontre des Trois pouvoirs se déroulera le 30 août prochain. Le Bureau du Parlement, à qui il incombe d'organiser la séance cette année, a souhaité profiter de cette réunion pour échanger sur la thématique «Politique d'information et de communication et relations entre les pouvoirs».

Durant le mois écoulé, nous avons appris avec tristesse le décès de M. Pierre Corfu, observateur de Moutier au sein de notre Législatif durant de nombreuses années, ainsi que celui de M. Edgar Chappuis, ancien juge cantonal. Au nom du Parlement, j'adresse nos sincères condoléances à leurs familles.

Dans un registre plus réjouissant, j'adresse mes félicitations à notre collègue franc-montagnarde Amélie Brahier qui s'est mariée le 9 juin dernier avec Bastien. Tous nos meilleurs vœux à eux.

Dans le cadre de la discussion sur les comptes 2017, j'invite les députés qui souhaitent s'exprimer sur une rubrique particulière des comptes à s'annoncer d'ici la fin de la matinée auprès de notre secrétaire.

Enfin, dans cette semaine jurassienne puisque située entre le 18 juin et le 23 juin, je vous informe déjà que nous terminerons notre séance en entonnant La Rauracienne.

Nous sommes au bout de mes communications. Nous pouvons passer au point 2.

2. Election d'un membre, éventuellement d'un remplaçant, de la commission de gestion et des finances

La présidente : Suite à la démission de M. Jean Bourquard de la commission de gestion et des finances, il convient de procéder à l'élection d'un membre et d'un remplaçant au sein de la commission. Le groupe socialiste propose les candidatures de Mme Mélanie Brülhart, actuellement remplaçante, comme membre et de Mme Katia Lehmann comme remplaçante. Y a-t-il d'autres propositions ? Ce n'est pas le cas et, conformément à l'article 66, alinéa 9, de notre règlement, Mmes Brülhart et Lehmann sont donc élues tacitement, respectivement membre et remplaçante de la CGF.

Je remercie Monsieur le député Jean Bourquard pour son travail et son engagement au sein de cette commission durant

de longues années et je souhaite aux nouvelles membres beaucoup de plaisir dans leur nouvelle fonction.

Nous pouvons passer au point 3, les questions orales.

3. Questions orales

La présidente : Il est 8.33 heures. Quatorze personnes se sont annoncées pour les questions orales et, sans attendre, je passe la parole à Monsieur le député Didier Spies pour la première question.

Enfant de 15 ans habitant seul et non scolarisé ?

M. Didier Spies (UDC) : Le groupe UDC a appris que, dans la commune de Haute-Sorne, un enfant d'environ 15 ans, qui vit une situation familiale très difficile, se retrouverait tout seul dans un appartement d'après une mesure ou une décision d'un service cantonal.

Selon nos informations, l'enfant aurait dû être scolarisé dans une école à Delémont. Mais, à ce jour, l'élève ne fréquente aucun établissement scolaire et nous n'avons pas connaissance d'un suivi spécifique.

D'où ma question au Gouvernement : est-il possible qu'un enfant d'environ 15 ans et qui n'est pas ou plus scolarisé se retrouve tout seul dans un appartement financé par une institution étatique ? Je remercie le Gouvernement pour sa réponse.

Mme Nathalie Barthoulot, ministre de l'intérieur : Concernant la situation que vous mentionnez, je peux juste vous indiquer à ce stade que si vous faites référence à une situation connue de l'APEA, parce que votre question n'est pas très précise, les faits ne sont toutefois pas tels que vous les avez exposés dans le développement de votre question orale.

La situation est bien plus complexe que vous l'avez expliquée, notamment sur le fait qu'elle ne vit pas seule et qu'elle n'est pas déscolarisée.

Vous comprendrez néanmoins, j'imagine aisément, qu'il ne m'est pas possible de préciser à cette tribune, pour des questions de secret de fonction et de protection des données, plus de détails par rapport à cette situation.

Ainsi, je peux me limiter à vous dire que le lieu de vie de l'enfant n'a pas été déterminé par l'APEA et que, pour un enfant de 15 ans, ce sont en principe les parents qui doivent lui fournir un toit et non la collectivité.

Je dois toutefois vous dire ici qu'une telle question posée à une tribune du Parlement jurassien n'est pas très heureuse. J'avais le sentiment qu'ici, on pose des questions qui concernent et qui traversent la société jurassienne et, au cas présent, j'ai un peu l'impression d'une question-choc digne d'un titre qu'on découvre le matin en prenant le train très tôt. C'est tout ce que je tenais à vous dire à ce stade.

M. Didier Spies (UDC) : Je suis partiellement satisfait.

Stratégie d'alerte et de surveillance des crues et gestion de la crue de juin 2018

Mme Florence Boesch (PDC) : Pour rappel, les inondations dévastatrices d'août 2007 ont marqué un tournant pour la gestion des dangers naturels dans le canton du Jura. Les

autorités cantonales et communales ont alors planifié les différentes mesures nécessaires à la prévention des crues, selon leurs compétences respectives.

Une stratégie cantonale de surveillance, d'alerte et d'intervention en cas de crues exceptionnelles a été adoptée en 2015, fondée sur une approche intégrée de la gestion des risques et une bonne répartition des tâches entre autorités cantonales et communales. La nouvelle loi sur la gestion des eaux du 28 octobre 2015 reflète cette stratégie.

Or, les 8 et 9 août 2007, il est tombé 108 mm de pluie à la station Météosuisse de Mervelier, provoquant une crue de la Scheulte mesurée à 84 m³/seconde à la station fédérale de Vicques.

Les 12 et 13 juin 2018, cette année, il est tombé 94 mm de pluie à Mervelier, provoquant une crue de la Scheulte mesurée à 86 m³/seconde à Vicques.

Voici ma question : en quoi la stratégie cantonale de surveillance, d'alerte et d'intervention en cas de crues exceptionnelles a-t-elle permis une meilleure gestion de la crue exceptionnelle de juin 2018 par rapport à celle d'août 2007 ? Je remercie le Gouvernement de sa réponse.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Effectivement, votre question est pertinente, Madame la Députée : en quoi est-ce que les mesures prises depuis lors ont amélioré les choses ?

Tout d'abord, il faut savoir que la cellule «crues et dangers météo» a pu être activée dès 1.15 heure du matin durant cette nuit du 12 au 13 juin. Et ceci est déjà une réalité qui démontre la rapidité et l'efficacité de cette organisation.

A 2 heures du matin, un premier rapport a été envoyé notamment aux SIS de toutes les communes, aux groupes d'intervention au niveau des pompiers, qui ont pu relayer l'alerte et travailler dans le terrain. Et ceci a permis, à certains endroits, d'être vraiment efficace et de prendre des mesures de prévention de ces dommages liés à la montée des eaux.

Par contre, il y a encore du potentiel d'amélioration et toutes les communes n'ont pas encore mis en place le plan d'alarme et d'intervention, ce qu'on appelle le PAI. Donc, effectivement, ceci explique que peut-être certains citoyens n'ont pas été alertés, durant la nuit, du danger qui menaçait leurs habitations. Et c'est donc une réalité. C'est un potentiel d'amélioration qui doit maintenant être mis en place mais, à l'issue de ces événements que nous venons de vivre, bien évidemment que nous allons avoir une analyse de ce qui s'est passé, bien et moins bien, et que des mesures seront demandées là où des potentiels d'amélioration existent.

Nous considérons que ces événements sont quelque part aussi une piqûre de rappel pour les choses qui doivent être mises en place, notamment également des travaux d'aménagement qui sont en cours à Delémont et à Courroux. Des réflexions sont lancées à Soyhières et peut-être qu'ailleurs, des besoins d'aménagement au niveau des rivières sont nécessaires, ne sont pas engagés et ces communes-là seront donc invitées à prendre en mains ce problème pour encore améliorer une éventuelle future crue, qui arrivera tôt ou tard nous le savons.

Mme Florence Boesch (PDC) : Je suis satisfaite.

Report de la date du transfert de Moutier

M. Pierre-André Comte (PS) : Le 29 novembre 2016, dans son rapport à l'intention du Parlement concernant le message adressé au corps électoral de Moutier avant le scrutin du 18 juin 2017, le Gouvernement souligne ce qui suit (je le cite) : «Si la commune de Moutier décide de rejoindre le canton du Jura, le Gouvernement jurassien engagera avec les autorités concernées, d'une part, la procédure de modification territoriale et de partage des biens entre les deux cantons et, d'autre part, les travaux relatifs à l'accueil de la commune dans le canton du Jura. Le calendrier est celui d'une entrée en vigueur de la modification territoriale le 1^{er} janvier 2021, au début de la prochaine législature cantonale».

Cet engagement ne pourra vraisemblablement pas être tenu. Il s'avère en effet que la préfète du Jura-Sud rendra sa décision sur les recours au plus tard en octobre 2018. Ce qui signifie que la procédure aura pris une année de retard sur le programme initialement prévu. Par voie de conséquence, c'est bien la date du 1^{er} janvier 2022, et nulle autre, qui devrait marquer l'accession des Prévôtois au statut de citoyens jurassiens.

On entend cependant, ici et là, des rumeurs, sans doute distillées par les autorités bernoises et malheureusement reprises dans le Jura, notamment par la presse, selon lesquelles cette échéance devrait être repoussée à 2023, voire 2024. Si, en raison de la séparation des pouvoirs, les autorités politiques sont impuissantes à accélérer les procédures juridiques, elles doivent empêcher les attermoissements sur le plan politique. Il serait ainsi inadmissible que le canton de Berne se prête à des manœuvres dilatoires durant les travaux préparatoires du concordat intercantonal. La passivité du Conseil fédéral serait tout aussi inacceptable dans le contexte de négociations entre deux cantons placés sous l'arbitrage confédéral.

D'où ma question : le Gouvernement est-il disposé à tout mettre en œuvre à l'interne, au niveau bilatéral et au sein de la commission tripartite afin de faire respecter les engagements qu'il a pris à l'égard des Prévôtois pour un transfert de Moutier dans les délais les plus brefs ?

M. Charles Juillard, président de la Délégation aux affaires jurassiennes : Le Gouvernement jurassien ne manque aucune occasion de taper sur le clou et de rappeler son impatience par rapport au traitement de ce dossier.

Vous l'avez rappelé, il y a une forme de séparation des pouvoirs qui nous empêche d'intervenir directement auprès de la préfète dans ce cadre-là, qui agit selon son rythme, selon sa procédure. Souvenons-nous que, malheureusement, la préfète du Jura-Sud est encore bernoise !

Cela dit, nous avons, à chaque occasion, rappelé à nos collègues du Conseil-exécutif bernois que nous sommes impatients de pouvoir discuter avec eux du transfert de Moutier, que nous attendons des échéances les plus rapprochées possibles pour aller au fond des choses et, enfin, concrétiser le transfert de la ville de Moutier dans le canton du Jura.

J'aimerais profiter de la tribune pour rappeler aux Prévôtois et aux Prévôtois que les autorités jurassiennes sont confiantes, qu'elles sont toujours prêtes à les accueillir à bras ouverts dans la République et Canton du Jura. La présence, nombreuse, de citoyens de la République et Canton du Jura samedi dernier à Moutier en est la plus belle illustration et je crois que, de ce côté-là, nous pouvons être confiants.

Nous avons bientôt une séance de la commission tripartite sous l'égide de la Confédération. Nous allons une nouvelle fois rappeler cette impatience mais, cela dit, nous n'avons pas d'autre moyen à ce stade pour faire davantage mais nous insistons vraiment, chaque fois, y compris avec nos parlementaires fédéraux, pour que la Confédération ne se désintéresse pas de ce dossier.

M. Pierre-André Comte (PS) : Je suis satisfait.

750 tonnes de déchets peu pollués utilisés pour construire des chemins à Bonfol

Mme Françoise Chagnat (PDC) : Alors qu'on pensait le problème de la décharge de Bonfol réglé, le rapport d'un géographe bâlois nous apprend que 750 tonnes de déchets peu contaminés auraient été utilisés pour la construction de chemins sur le territoire de la commune.

Le Gouvernement peut-il nous dire ce qu'il pense de ce rapport et s'il estime que la situation nécessite la réouverture du dossier en intervenant auprès de la chimie bâloise pour poursuivre l'assainissement si la situation l'exige ? Je remercie le Gouvernement de sa réponse.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Madame la Députée, je peux vous répondre directement que le dossier n'a pas besoin d'être rouvert, il est déjà ouvert.

Par contre, ce que je peux aussi vous dire, c'est que l'Office de l'environnement prend très au sérieux les éléments qui ont été mis en lumière par M. Forter, que l'on remercie d'ailleurs d'avoir fait cette recherche dans les archives et d'avoir trouvé ces informations.

Peut-être pour pondérer un petit peu les choses, on parle dans ce dossier d'éléments historiques de 750 tonnes de déchets peu pollués et, en regard des 120'000 tonnes fortement polluées qui ont été assainies dans le site principal, il y a donc là une proportion qui est différente.

Pour nous, ce cas est bien évidemment traité avec sérieux mais ce n'est pas un cas d'urgence puisqu'un réseau de surveillance, qui a été mis en place dans toute la zone autour de la décharge de Bonfol, y compris autour de ces potentiels chemins qui seraient éventuellement composés de matériaux contaminés, n'a jamais démontré d'indices qui montreraient qu'une pollution viendrait d'ailleurs que du site principal de la décharge. Donc, à priori, les risques sont faibles, voire nuls.

Par contre, les démarches ont été engagées par l'Office de l'environnement. Les investigations techniques, en fonction des résultats, seront initiées ou pas et ce dossier est donc suivi avec le sérieux que l'on connaît habituellement à l'Office de l'environnement, c'est-à-dire un sérieux et un travail sans faille.

Mme Françoise Chagnat (PDC) : Je suis satisfaite.

Scandale CarPostal et préjudice pour le Canton et les communes

M. Stéphane Theurillat (PDC) : A l'instar de la population jurassienne, le groupe PDC a pris connaissance de l'ampleur de la fraude réalisée par CarPostal avec un montant détourné de plus de 90 millions de francs sur la période 2007 à 2015.

En ce qui concerne notre Canton et plus spécifiquement la région de Delémont, il semblerait que le préjudice financier se porte à hauteur de 2 millions de francs.

Dès lors, ma question est la suivante : le Gouvernement peut-il nous confirmer que l'ordre de grandeur du montant concernant le canton du Jura est exact et nous donner des précisions sur les entités touchées, à savoir Canton, communes, Agglomération de Delémont ou autres ? Par avance, je remercie le Gouvernement pour sa réponse.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Monsieur le Député, effectivement, ce dossier de CarPostal ou ce scandale Car Postal n'est pas encore terminé puisque certains rapports, qui sont toujours intermédiaires, ont été évidemment reçus par le Canton, ont été également diffusés par les médias, en tout cas en partie.

Je corrigerais peut-être juste un montant que vous avez indiqué. Effectivement, les dernières informations, qui sont toujours provisoires, mentionnent un montant total de 90 millions mais pour la période 2011 à 2015. A cela s'ajoute, pour la période 2007 à 2010, un montant estimé à 18 millions. Donc, là, on parle de global, au niveau Confédération et cantons. Et, ensuite, il y a encore les années 2016-2017 qui sont en cours d'investigations au travers d'un nouveau modèle comptable où l'on estime – mais c'est de nouveau une estimation – un montant de 30 millions. Donc, cela nous amène déjà à un total de 140 à 150 millions. Et pour cette période 2011-2015, effectivement, dans le dernier rapport que nous avons reçu, il est fait mention, pour ce qui est appelé la «Région Delémont», d'un montant de 2 millions.

Ce qu'il faut savoir, c'est que la «Région Delémont» comprend aussi des lignes de bus dans les cantons de Berne et de Neuchâtel. Donc, la conséquence pour le canton du Jura strictement, ce sera forcément inférieur à 2 millions et, sur ce montant, il y a une subvention de la Confédération de 75 %. Cela veut dire que, sur le montant remboursé, admettons que ce soit 2 millions mais ce sera moins, on peut imaginer qu'il y aura 1,5 million remboursé à la Confédération, 500'000 francs au canton du Jura (je parle là d'un maximum). Et, ensuite, sur ce montant de 500'000 francs, les communes ont aussi contribué au financement des lignes de bus. Donc, nous devons également voir avec quelle clé de répartition nous rembourserons les communes jurassiennes. Il y a également des lignes purement communales, comme à Delémont, où, là, le montant sera redonné à la commune de Delémont. Donc, à la louche, comme je pourrais le dire, le montant pour les collectivités publiques jurassiennes est peut-être entre 300'000 et 400'000 francs ... mais tout ceci reste à confirmer !

M. Stéphane Theurillat (PDC) : Je suis satisfait.

Horaires scolaires

M. Raoul Jaeggi (Indépendant) : Ma question concerne les horaires scolaires, plus précisément ceux qui sont transmis aux parents pour les degrés 1, 2, 3 et 4 puisque ce sont les degrés de classes où les élèves ont des après-midis, parfois des matins de congé.

Ces horaires sont préparés par les écoles, à ce que je sais. Ils sont transmis au Service de l'enseignement avec une date limite au 31 mai, m'a-t-on dit, puis ils reviennent dans les écoles, puis ensuite seulement sont distribués aux parents qui doivent, eux, dans certains cas, organiser leur vie profes-

sionnelle et familiale avec des jours de garde en crèche éventuellement ou ce genre de chose.

La question est de savoir s'il est possible d'améliorer le délai dans lequel les parents reçoivent ces horaires, notamment d'ailleurs pour les degrés 1 et 2. Je rappelle, pour les vieux députés et les vieux ministres, que les degrés 1 et 2, c'est ce qu'était l'école enfantine avant ! Ces degrés-là n'ont pas de redoublement; ça devrait être plus simple, en tout cas pour ces deux degrés. Je remercie le Gouvernement de sa réponse.

M. Martial Courtet, ministre de la formation : Il est vrai que, pour la responsabilité de la préparation des horaires et toute cette question de communication des horaires des élèves, c'est du ressort des directions d'école. Directions d'école pour qui, d'ailleurs, c'est souvent un véritable casse-tête, selon la grandeur de l'école, de faire ces horaires chaque année, il faut quand même le rappeler.

Ceci dit, il est effectivement important que cette communication se fasse dans de bonnes conditions et, surtout, dans des délais raisonnables pour que tout le monde puisse s'organiser. Vous parlez effectivement des parents mais également bien sûr l'organisation par rapport aux crèches et aux UAPE.

Dans ce contexte, nous rappellerons donc aux écoles l'importance d'une bonne communication et nous leur demandons de tout mettre en œuvre pour que les horaires soient communiqués au plus tard à la fin du mois de mai.

Dans le cas où il ne serait pas possible, et on pense notamment à l'école primaire de Delémont, forcément de communiquer un horaire détaillé à fin mai, on demandera à tout le moins que cette mesure soit prise pour qu'ils puissent donner les demi-journées qui doivent être occupées.

Je peux encore préciser, pour terminer ma réponse, que, cette thématique, on l'a vue ces derniers jours circuler sur les réseaux sociaux. Cela nous a donc permis d'informer le chef du Service de l'enseignement et celui-ci a contacté les grands cercles scolaires pour qui, effectivement, l'organisation est souvent assez complexe. Et je peux vous donner, Monsieur le Député, comme réponse aujourd'hui que Porrentruy, Haute-Sorne et Delémont ont été contactées et ont déjà donné leur accord pour l'année prochaine (2019) pour que le délai de fin mai soit respecté. Merci de votre attention.

M. Raoul Jaeggi (Indépendant) : Je suis satisfait.

Projet de passerelle au-dessus des gorges du Pichoux

M. Frédéric Lovis (PCSI) : Dernièrement, la commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage a préavisé négativement le projet de passerelle au-dessus des gorges du Pichoux.

Cette attraction, cette curiosité novatrice, même si elle se trouve sur territoire bernois, a un caractère unique et nul doute qu'elle serait un atout supplémentaire au développement économique et touristique de notre région.

De plus, les initiateurs du projet ont inclus dans ce concept une intégration d'éléments didactiques concernant la faune et la flore de la région ou encore le respect d'un site protégé, ce qui va dans le sens d'une sensibilisation à notre environnement.

Au vu de ce qui précède, le Gouvernement peut-il nous dire s'il a l'intention de réagir auprès de la commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage pour donner une chance et un poids supplémentaire à ce projet ? Je remercie le Gouvernement pour sa réponse.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Monsieur le Député, effectivement, nous observons attentivement l'évolution de ce dossier de passerelle au-dessus des gorges du Pichoux, qui permettrait probablement un cheminement touristique supplémentaire entre les différents endroits de cette région. Mais, comme vous l'avez évoqué, bien évidemment, c'est un projet qui se situe sur territoire bernois.

Donc, premièrement, à ma connaissance, nous n'avons pas été sollicités pour donner un avis ou prendre une position quelconque. Nous restons attentifs à ce projet qui pourrait mettre en valeur, effectivement, un aspect de randonnée, de randonnée pédestre dans cette région, qui pourrait aussi finalement être favorable au tourisme, notamment à proximité de la vallée de Delémont, voire même des Franches-Montagnes. Et nous évoquerons probablement le point lors de séances bilatérales avec les différents collègues bernois que nous avons mais sans forcément agir proactivement dans ce dossier.

M. Frédéric Lovis (PCSI) : Je suis partiellement satisfait.

Desserte de la liaison Bienne–Belfort

M. Jean-Pierre Mischler (UDC) : La liaison ferroviaire internationale en direction de Belfort devrait rouvrir en décembre prochain. Cette ligne devrait permettre d'assurer le raccordement du canton du Jura au réseau européen de trains à grande vitesse.

Delle–Belfort devrait aussi permettre aux frontaliers d'emprunter le train au lieu de la voiture afin d'éviter les bouchons quotidiens aux tunnels de l'A16.

Or, il semblerait que, pour différentes raisons techniques ou politiques, les trains suisses ne pourront pas circuler jusqu'à Belfort-ville. Pourtant, la Confédération et le canton du Jura ont participé financièrement à la construction de cette ligne sur sol français.

Le Gouvernement peut-il nous expliquer ce qu'il en est exactement ? Est-ce que cette situation est nouvelle et est-ce qu'elle est de nature à remettre en cause la desserte Delle–Belfort ? Je vous remercie de la réponse.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Dans ce dossier, effectivement, qui est dans les médias, en tout cas ces derniers jours, je peux vous répondre simplement qu'il n'y a rien de nouveau puisque, fin 2016, une convention a été signée entre la Confédération, le canton du Jura et la Région Bourgogne–Franche-Comté, qui définissait clairement les cheminements ferroviaires entre Bienne et Belfort, avec dix aller-retour entre Bienne et Belfort TGV, qui sont relayés par des trains français jusqu'à Belfort-ville. Egalement six aller-retour entre Belfort-ville et Delle, avec correspondance sur des trains suisses. Donc, ceci n'est pas nouveau.

Par contre, ce que j'aimerais quand même corriger dans vos propos, quand vous parlez d'obstacles techniques ou politiques, la raison finalement de cette situation, c'est qu'il y avait un obstacle financier au niveau de la Région Bourgogne–Franche-Comté qui, par rapport aux contraintes qu'ils

ont actuellement, ne pouvait pas concevoir que des trains suisses aillent jusqu'à Belfort-ville à la cadence que nous souhaitons. Donc, il y a eu plusieurs séances de négociation. La dernière s'est terminée à l'ambassade de Suisse à Paris, où nous avons donc, je dirais, sauvé le minimum, sauvé l'essentiel. Et nous sommes satisfaits, comme dirait un député, partiellement de cette situation mais avec l'espoir que la situation peut encore évoluer.

Et je vous rappellerai que nous avons mis vingt ans pour rouvrir cette ligne. Nous aurons mis vingt ans à la fin de l'année. Et nous estimons que, durant le 21^e siècle, il sera certainement possible de faire évoluer à la fois les horaires et à la fois les cheminements ferroviaires jusqu'à Belfort TGV et jusqu'à Belfort-ville et pourquoi pas même des trains français qui pourraient venir jusqu'à Bienne. Je veux dire, tout est possible et j'espère que le bon sens et le souci de satisfaire les usagers et les besoins des pendulaires seront peut-être encore plus pris en compte par la Région Bourgogne-Franche-Comté.

M. Jean-Pierre Mischler (UDC) : Je suis satisfait.

Sauvetage des faons lors des travaux des foins

M. Nicolas Girard (PS) : Juin est le temps des foins. Le temps, ainsi que le rapportent les nouvelles, des dangers pour les faons nés dans les champs.

Chaque année, à la saison des foins, on assiste en Suisse à des «massacres» de faons nés dans les champs, fauchés par les machines agricoles. On estime à 3'000 les victimes animales de l'opération de la coupe des foins sur le territoire national.

Cette situation, pour dramatique qu'elle soit pour les animaux sauvages, peut l'être aussi pour le bétail absorbant les bactéries naissant de la contamination du fourrage après la mort de ces faons. Cette situation ne plaît effectivement à personne.

Les cantons de Vaud et de Neuchâtel ont pris des mesures à ce sujet, dont celle d'une détection des «couches» de jeunes faons au moyen de drones mis gratuitement à disposition des agriculteurs. L'opération vaudoise a été baptisée, pour la petite histoire, «Sauvetage des faons».

Considérant qu'une telle action permet d'éviter ces morts à répétition dans nos champs, le Gouvernement pourrait-il s'y rallier et lancer sa propre campagne pour le sauvetage des faons dans le Jura ? Merci pour votre réponse.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Monsieur le Député, effectivement, la question est d'actualité puisque la fauche des foins est actuellement très active. J'ai notamment vu les champs aux Franches-Montagnes être à peu près fauchés en vingt-quatre heures ou en quarante-huit heures par rapport à la météo qui est clémente.

Mais, par rapport à votre question, effectivement, il y a de nombreuses mesures qui sont déjà en place. Il y a notamment une recommandation aux agriculteurs de procéder à des fauches centrifuges pour permettre au gibier de pouvoir s'éloigner gentiment de la machine et de ne pas être piégé au centre du champ.

Il y a également, dans le contrat de prestations entre l'Etat et la FCJC, la Fédération cantonale des chasseurs, une protection de la faune sauvage qui doit être mise en place par les

chasseurs. Chasseurs qui travaillent des centaines d'heures, en tout cas ces jours-ci, pour pouvoir finalement essayer de faire sortir ce gibier des champs. Des centaines d'heures qui sont donc un travail conséquent mais surtout gigantesque puisque c'est concentré sur quelques jours par rapport aux moyens de fauche actuels qui sont très rapides. Je tiens peut-être à profiter de la tribune pour aussi remercier ces chasseurs qui font un travail énorme. Remercier également les agriculteurs qui, en général, jouent le jeu et signalent quand ils observent du gibier dans leurs champs, ce qui permet de pouvoir faire sortir ce gibier avant de faucher.

Par contre, pour la suite, vous avez évoqué un projet dans le canton de Vaud qui a été mis en place. Sachez qu'au niveau jurassien, des réflexions sont en cours pour encore améliorer la prévention ou en tout cas les mesures de prévention contre ces morts de gibier, y compris les drones sont évalués dans cette réflexion, qui pourraient être également un outil efficace pour détecter le gibier, notamment à la fin de la nuit, avec des caméras thermiques qui permettent de détecter facilement la présence de gibier par rapport à la chaleur qu'il dégage.

Donc, le travail dans le terrain reste quand même fondamental et, encore une fois, je souligne que la collaboration entre le monde agricole et les chasseurs est la première nécessité pour pouvoir avoir une action efficace pour sauver ce gibier.

M. Nicolas Girard (PS) : Je suis satisfait.

Scandale CarPostal : action prévue sur les années précédant 2007 ?

M. Vincent Hennin (PCSI) : CarPostal, La Poste : des dérives qui font rire jaune !

Pas un jour, pas une semaine sans que les médias ne relatent un fait nouveau dans l'affaire CarPostal et La Poste. Si le Gouvernement est à féliciter pour son abnégation dans ce dossier, bien des questions restent ouvertes et mériteront des réponses.

Dernièrement, nous avons pu prendre connaissance que les malversations seraient antérieures à 2007. La Poste avait à l'époque reçu un avertissement la sommant de cesser un système de facturation interne permettant de justifier de manière ciblée la fermeture de bureaux de Poste. Il est fort probable que le géant jaune n'a pas respecté l'avertissement reçu, ceci menant aux événements actuels : politique globale d'entreprise favorisant des pratiques douteuses comme la surfacturation, fermetures de bureaux de poste, attaques en règle contre les organes dirigeants de l'entreprise, démissions, etc.

S'il est maintenant légitime de douter de la validité des éléments fournis et permettant d'appliquer le programme de fermeture de nos bureaux de poste, il eût été intéressant de savoir si notre Exécutif eût été prêt à s'investir pour leur sauvegarde.

Las, disposant d'une seule question, il apparaît tout aussi important de demander au Gouvernement son avis sur les éventuelles manipulations comptables antérieures à 2007 et qui pourraient elles aussi déboucher sur des demandes de rétrocessions de sommes indûment encaissées. Je remercie le Gouvernement pour sa réponse.

La présidente : Pour la réponse du Gouvernement, l'incontournable ministre, Monsieur David Eray !

M. David Eray, ministre de l'environnement : Effectivement, Monsieur le Député, dans les rapports récemment publiés par La Poste, il est fait mention d'écritures comptables douteuses, voire illégales, antérieures à 2007 alors que toutes les investigations en cours commencent en 2007. Et cela a été également relayé dans certains médias qui ont tout de suite mis en lumière cet enjeu.

Quant à savoir ce que va faire le Gouvernement, le Gouvernement, respectivement le Département, a écrit à l'Office fédéral des transports pour demander à ce que le dossier soit ouvert dans les années antérieures à 2007, qu'une investigation soit initiée pour savoir quel préjudice ont subi les cantons et la Confédération dans les années antérieures à 2007. Et, dans la demande, il a été également formulé le souhait de demander à La Poste une renonciation à la prescription puisque, si l'enquête dure quelques années, les quelques années vont glisser et cela pourrait préserver La Poste de rembourser les montants qui ont été indûment encaissés. La demande a donc été transmise. Une copie a été envoyée à la Confédération suisse des transports publics et ce sera certainement un thème qui sera évoqué lors d'une prochaine réunion intercantonale pour savoir comment les cantons se comporteront face à ces révélations qui démontrent que le scandale n'a pas commencé en 2011 mais est antérieur à 2007.

M. Vincent Hennin (PCSI) : Je suis satisfait.

L'augmentation du nombre de chômeurs en fin de droit améliore-t-elle la statistique du chômage ?

Mme Pauline Queloz (Indépendante) : Depuis quelque temps, le chômage baisse dans toute la Suisse, y compris dans le Jura. Evidemment, que le chômage diminue est réjouissant. En tout cas a priori.

Je dis a priori car une donnée sombre vient contredire cette statistique heureuse. Selon un article du journal «Le Temps» du 20 juin 2018, le nombre de chômeurs qui arrivent en fin de droit est en constante augmentation. Selon les chiffres de 2017, chaque mois, en Suisse, près de 3'300 personnes sont privées de prestations de chômage. Voyant se refermer la porte des offices régionaux de placement, elles doivent s'inscrire à l'aide sociale. Sur l'année, cela fait près de 40'000 exclus du marché du travail, presque deux fois plus qu'il y a dix ans.

On m'a fait remarquer que les arrivants en fin de droit de chômage sortaient de la statistique du taux de chômage. Si cette affirmation est exacte, le Gouvernement peut-il nous dire dans quelle proportion cela améliore la statistique du chômage dans notre Canton ? Je remercie le Gouvernement pour sa réponse.

M. Jacques Gerber, ministre de l'économie : Merci, Madame la Députée, pour votre question. Elle permet de clarifier la situation au niveau du canton du Jura en répondant que, non, Madame la Députée, les chômeurs, dans le canton du Jura, qui arrivent en fin de droit ne sortent pas systématiquement de la statistique du chômage.

La statistique du chômage est basée sur le nombre de demandeurs d'emploi inscrits à l'ORP. Ces demandeurs d'emploi peuvent être de différents ordres. Par exemple, ils peu-

vent être en cours d'emploi mais avoir reçu un préavis de licenciement. Ils peuvent être bien sûr au bénéfice de l'assurance-chômage s'ils ont perdu leur emploi. Mais ils peuvent être également au bénéfice de l'aide sociale ou d'une autre assurance sociale (AI par exemple), voire de rien du tout (par exemple une mère de famille qui recherche un emploi ou toute personne qui désire rester à l'ORP sans avoir aucun droit particulier).

Ce qui est important pour rester inscrit à l'ORP dans le canton du Jura, c'est l'aptitude au placement et bien sûr l'employabilité.

Autrement dit, le dispositif jurassien est très inclusif par rapport aux autres cantons de Suisse et la sortie de l'assurance-chômage n'améliore en rien le calcul du taux de chômage. Dans d'autres cantons, ce sont évidemment d'autres dispositifs qui prennent ces personnes en charge.

Donc, dans le canton du Jura, le taux des personnes arrivant en fin de droit et restant suivies par l'ORP est plus élevé que dans les autres cantons. On estime, si on voulait corriger le taux de chômage, qui va exactement à l'inverse de ce que vous avez développé, entre 0,6 et 0,8 point vers le bas pour finalement avoir un taux de chômage qui s'approcherait plus ou moins de la moyenne suisse. Le canton du Jura privilégie donc la prise en charge des personnes qui en ont besoin plutôt que le résultat purement statistique.

Mme Pauline Queloz (Indépendante) : Je suis satisfaite.

Pérennité du Centre de puériculture jurassien

Mme Katia Lehmann (PS) : En 2017, le Centre de puériculture jurassien a vu le passage de 559 nouveau-nés, soit 82 % des naissances du Canton. Les prestations s'adressent au suivi des enfants de 0 à 4 ans par le biais de permanences téléphoniques, de consultations dans les locaux du centre et de visites à domicile dans toutes les localités.

Les conseils efficaces, dispensés par des infirmières compétentes et expérimentées, sont appréciés des jeunes parents qui trouvent dans ce cadre une écoute attentive et respectueuse en réponse à leurs inquiétudes ou interrogations.

Les visites au Centre de puériculture sont gratuites, facultatives et confidentielles et se déroulent avec ou sans rendez-vous.

En plus du suivi médical de base, ces consultations sont aussi l'occasion d'échanges ou de rencontres avec d'autres parents. Elles ont une valeur sociale essentielle et sont un soutien précieux pour nombre de familles jurassiennes.

Les revenus principaux de l'association proviennent des subventions du canton du Jura, par le Service de la santé publique.

La situation des difficultés financières rencontrées par le Centre de puériculture et relayée par la presse a donc de quoi nous alarmer.

Ma question est la suivante : le Gouvernement peut-il nous préciser sa vision d'avenir concernant le Centre de puériculture ? Plus particulièrement, le Gouvernement peut-il nous confirmer qu'il fera le nécessaire pour assurer la pérennité de cette institution qui assure des prestations importantes pour les familles jurassiennes et, cela, sans péjorer les conditions salariales de ses employées ? Je remercie le Gouvernement de sa réponse.

M. Jacques Gerber, ministre de la santé : Permettez-moi tout d'abord de préciser que le Centre de puériculture est actif sur les trois districts (trois sites : Delémont, Porrentruy et Saignelégier), que ses prestations s'adressent effectivement aux familles avec enfant de 0 à 4 ans et sont gratuites et, bien sûr, reposent sur l'aspect volontaire et confidentiel.

Vous l'avez dit, le centre suit environ 80 % des bébés et des naissances jurassiennes.

Vous avez raison, Madame la Députée, malgré la mise en place de certaines mesures (réduction du nombre de remplaçantes, diminution des charges des locaux, sponsoring et dons), le Centre est actuellement en situation financière délicate.

Les forces, en relation avec cette situation, s'épuisent. En six ans, nous avons vu quatre présidents se succéder au comité. La caissière, nommée il y a un an, a également déjà quitté sa fonction.

Pour pallier aux différents problèmes financiers et de structure, différentes pistes sont actuellement analysées par le Centre, notamment le maintien de l'indépendance avec la création d'un poste d'encadrement ou encore le rattachement à une structure existante, comme par exemple la Croix-Rouge jurassienne.

Des résultats sont attendus pour l'automne. Des discussions auront lieu à l'automne avec le Service de la santé publique. Un dossier remontera ensuite au Gouvernement.

Actuellement, Madame la Députée, aucune garantie de maintien des conditions salariales ne peut être donnée à ce stade. Les travaux de comparaison des statuts et des salaires sont en cours. Évidemment, l'équité et l'égalité de traitement avec des fonctions comparables devront être respectées ainsi que les droits acquis pour les personnes en place.

Je vous rassure : les syndicats sont associés à ces réflexions.

Et, encore une fois, le dossier complet, avec les informations et les pistes pour le futur, sera discuté à l'automne.

Mme Katia Lehmann (PS) : Je suis partiellement satisfaite.

Suppression de l'attelage de poulains au Marché-Concours et avis du Gouvernement sur cette polémique

Mme Brigitte Favre (UDC) : La décision est tombée : il n'y aura pas d'attelage de poulains lors du cortège folklorique du Marché-Concours cette année.

Des particuliers ont appelé au scandale et c'est un fait que les professionnels qui travaillent avec des animaux ne sont plus à l'abri de telles émeutes. Des expositions de vaches, l'utilisation des chevaux, même le simple fait de gagner sa vie avec la production de lait ou de viande font monter une partie de la population au créneau.

Même l'institution fédérale, qui est censée défendre les professionnels de la branche, tombe sur le dos de ceux-ci en qualifiant, dans un rapport, les poulains sur les images d'une vidéo apeurés et stressés.

La séparation d'un enfant ou d'un poulain de sa maman, comme toute nouvelle situation, est toujours un moment délicat et peut se traduire par l'émission de signes de stress. C'est l'habitude, l'apprentissage et un entraînement approprié qui peuvent réduire ce stress et garantir le bien-être. Choses

qui sont pertinemment respectées par les éleveurs chevalins jurassiens chevronnés qui aiment et respectent leurs chevaux.

Ces mêmes éleveurs se sont investis quand il s'agissait de défendre le maintien du Haras national et c'est celui-ci qui les attaque maintenant ouvertement dans la presse !

Le Gouvernement a-t-il donc prévu de défendre les éleveurs chevalins de son canton, en prenant position dans la presse et auprès du Haras national concernant cette affaire, et d'agir à l'avenir en cohérence avec le non-soutien des éleveurs par celui-ci ? Je vous remercie pour votre réponse.

M. Jacques Gerber, ministre de l'économie : Madame la Députée, vous amenez une thématique devant le Parlement, lors des questions orales, qui a effectivement fait couler beaucoup d'encre dans les journaux et ému une certaine catégorie de la population suite à une vidéo qui a été tournée l'année passée. J'étais personnellement à trois mètres de la personne qui prenait ces photos ou réalisait ce film et je peux vous dire qu'en tant que fils de paysan, je n'ai absolument pas été choqué de quelque sorte que ce soit par l'attitude des éleveurs et encore moins par le soi-disant stress des poulains concernés.

Je prends note que le Marché-Concours a décidé, cette année, de supprimer cette partie de la manifestation. Je pense que des discussions peuvent et doivent avoir lieu pour les prochaines éditions. Le Gouvernement est à disposition pour évidemment discuter de cette thématique, voir quelle est la meilleure solution pour poursuivre avec cette activité dans le cadre du Marché-Concours, tout en étant conscient, Mesdames et Messieurs, que ce genre de manifestation, évidemment, doit également évoluer en fonction de l'évolution de certaines manières de voir de la société, sachant que le côté «urbain» (entre guillemets), qui ne connaît pas grand-chose parfois à l'élevage, vient également lors de ces manifestations.

Ceci étant dit, évidemment que le Gouvernement soutient la filière et continuera à le faire, notamment en défendant la race des «Franches-Montagnes» auprès du Haras qui, vous avez raison, a parfois du mal à prendre en considération certaines réalités de terrain.

Mme Brigitte Favre (UDC) : Je suis satisfaite.

Protection contre les inondations sur le Haut-Plateau et à Soyhières et maintien des pièges à gravier

M. Jean Leuenberger (UDC) : Le 16 juin 1988, de fortes pluies se sont abattues sur l'ensemble des villages du Haut-Plateau où la majeure partie des habitations se sont retrouvées inondées.

Le village de Soyhières, se situant en contre-bas, a été fortement touché, inondé, envahi de boue, pierres et autres gravats.

Suite à ces fortes intempéries, deux pièges à gravier ont été installés.

Trente ans après, soit dans la nuit du 12 au 13 juin dernier, le même phénomène s'est reproduit mais, cette fois-ci, avec une version moins catastrophique. En effet, les pièges à gravier ont bien prouvé leur utilité. Selon les météorologues, de tels orages intensivement locaux sont à prévoir de manière plus fréquente.

D'après les autorités de la commune de Soyhières, le premier piège à gravier, situé dans le ruisseau de la Combe entre Movelier et Soyhières, est prévu d'être supprimé.

Ma question est la suivante : pouvez-vous rassurer la population de Soyhières que ce piège à gravier ne va pas être démolé ? Je remercie le Gouvernement pour sa réponse.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Oui, Monsieur le Député, je peux rassurer à la fois le Parlement et la population : il n'est pas question de supprimer les pièges à gravier qui ont été mis en place suite aux inondations dont vous avez fait mention. Au contraire, d'après les informations que j'ai, il est même prévu de compléter ces deux pièges à gravier par d'autres installations de prévention contre les crues, qui permettront encore d'améliorer encore plus la protection contre les crues pour le village de Soyhières.

Donc, je ne sais pas d'où vous avez les informations comme quoi quelqu'un souhaiterait en démanteler un. Moi, j'ai des informations complètement contraires, même avec un renforcement. Donc, peut-être qu'il serait bien que vous me donniez les sources de vos informations pour que les gens aient au moins la même perception du projet et la même vision de ce que nous allons faire.

M. Jean Leuenberger (UDC) : Je suis satisfait.

La présidente : Toutes les questions orales ont été posées. Nous pouvons passer à la suite de notre ordre du jour, avec la présidence du Gouvernement. Je vous propose de traiter en une seule discussion les points 4 et 5 et nous procéderons ensuite aux votes séparément. Personne ne s'y oppose ?

4. **Rapport d'activité 2017 du préposé à la protection des données et à la transparence**
5. **Rapport d'activité 2017 de la commission de protection des données et de la transparence commune aux cantons du Jura et de Neuchâtel**

M. Vincent Eschmann (PDC), président de la commission de la justice : La commission a accueilli le préposé à la protection des données des cantons du Jura et de Neuchâtel, M. Christian Flückiger. Celui-ci a axé la présentation du rapport sur deux axes : le contrôle du système d'information Schengen (SIS) et le nouveau règlement général de protection des données (RGPD).

Le préposé a donné deux exemples d'anomalies relevées concernant d'une part une personne retraitée de l'administration qui avait toujours accès aux données du système SIS, d'autre part une employée ayant changé d'affectation et qui avait toujours accès au logiciel réservé à sa fonction précédente. Ces exemples nécessitent des adaptations.

Selon les accords Schengen-Dublin, il y a lieu d'adapter le droit fédéral et le droit cantonal aux nouvelles exigences en matière de protection des données, le droit cantonal étant autonome du droit fédéral dans ce domaine. Un groupe de travail devrait proposer une révision du concordat dans le deuxième semestre 2018.

En ce qui concerne le RGPD, les administrations cantonale et communales ne sont quasi pas concernées. Seules le seraient celles qui vendraient des services au niveau des pays de l'Union européenne. Par contre, ces administrations cantonale et communales doivent être sensibilisées au vol de

données qui peut rapporter de l'argent sans laisser beaucoup de traces informatiques (4-5 euros pour de simples données, 40-50 euros pour des données concernant la santé).

La commission de la justice a évoqué, avec le préposé, la question de la surveillance vidéo et des drones. Ces derniers dépendent du niveau fédéral. On peut retenir que, pour toute opération de surveillance vidéo, une réglementation la prévoyant est nécessaire. Cependant, les cas répertoriés de surveillance vidéo montrent que, souvent, on ne fait que déplacer les problèmes et que la solution de mandater des patrouilles de sécurité privée, qui se rendent là où le problème se pose, est plus chère (environ 10'000 à 15'000 francs au lieu de 2'000 à 3'000 francs annuellement pour la vidéo) mais plus efficace.

En ce qui concerne les drones, ce sont finalement les autorités de l'aviation civile et militaire qui vont réagir et limiter le périmètre d'action autorisé. Ce sera donc une solution technique plutôt qu'une solution légale.

Enfin, le préposé a indiqué que la question de l'utilisation des téléphones portables pour filmer relève du Code civil car c'est un problème de droit privé. Dans les écoles en particulier, l'utilisation de la vidéo est soumise à des règles. Il faut définir des modalités et utiliser à cette fin des outils professionnels et non un téléphone mobile personnel.

Dans un deuxième temps, nous avons traité du rapport de la commission de la protection des données et de la transparence des cantons du Jura et de Neuchâtel. Celui-ci n'a donné lieu à aucune question de fond.

En conclusion, la commission a accepté, à l'unanimité, le rapport 2017 du préposé et le rapport 2017 de la commission Jura-Neuchâtel. Je vous remercie de votre attention.

M. David Eray, président du Gouvernement : Je ne vais pas répéter ce qu'a dit le président de la commission qui a assez largement résumé le rapport. Mais je tiens à préciser que le Gouvernement a pris connaissance avec intérêt de ce rapport.

Une discussion a également eu lieu entre le préposé et le Gouvernement, une discussion lors de laquelle différents éléments, différents risques ont été mis en exergue, notamment la thématique avec les communications électroniques que nous avons de plus en plus, les courriels qui, lorsqu'ils sortent de l'administration, s'ils ne sont pas chiffrés, peuvent être lus aisément par ce qu'on appelle un pirate informatique. Par contre, si on souhaite mettre en place des outils permettant d'éviter ça, cela nécessite des contraintes très fortes au niveau des utilisateurs. C'est un thème qui a été évoqué.

Nous avons également évoqué l'aspect lié à Schengen. Nous avons également abordé le thème lié entre où s'arrête la protection des données et où commence le devoir de transparence. Et, là, c'est toujours une difficulté de savoir où est la limite puisqu'il y a toujours quand même, notamment pour des élus, une sphère privée à préserver mais il y a un côté public de la personne et, là, ce n'est pas toujours très clair jusqu'où nous devons aller. Donc, ce sont des thèmes que nous avons évoqués, qui ne sont pas forcément liés directement au rapport.

Le Gouvernement tient en finalité à souligner déjà le travail de qualité réalisé par M. Flückiger et le remercier vivement pour ce travail, qu'il a accompli, qu'il accomplit et qu'il accomplira encore. C'est un élément important pour nous dans ce contexte nouveau qui est donc la sécurité des données et la transparence.

4. Rapport d'activité 2017 du préposé à la protection des données et à la transparence

Au vote, le rapport est accepté par 57 députés.

5. Rapport d'activité 2017 de la commission de protection des données et de la transparence commune aux cantons du Jura et de Neuchâtel

Au vote, le rapport est accepté par 57 députés.

6. Question écrite no 2997

Représentation féminine : quel bilan dans les mandats étatiques ?

Loïc Dobler (PS)

La République et Canton du Jura compte plusieurs entités étatiques ou paraétatiques dirigées par des conseils d'administration, conseils de fondation, etc., dont la nomination est en partie ou en totalité de la responsabilité de l'Etat. De même, l'Etat délègue plusieurs personnes dans différents organes afin de défendre ses intérêts.

Si plusieurs institutions sont connues des Jurassiennes et des Jurassiens (Hôpital du Jura, FRIJ ou encore ECA Jura), il est difficile d'avoir une vue d'ensemble des différents mandats confiés.

Une telle transparence paraît souhaitable, notamment afin de déterminer si l'Etat se rapproche de la parité entre hommes et femmes dans les instances dans lesquelles il a une influence. Il serait en effet surprenant qu'en 2018, le pourcentage de femmes représentant les intérêts de l'Etat ou de différentes institutions publiques ne soit pas proche de la parité.

Aussi, le Gouvernement jurassien peut-il répondre aux questions suivantes :

1. Quelles sont les institutions publiques pour lesquelles l'Etat nomme des représentant-e-s ou l'ensemble du conseil (d'administration, de fondation, etc.) ?
2. Quel est le pourcentage de femmes occupant un mandat dont la compétence de nomination revient à l'Etat pour chacune de ces institutions publiques ?
3. Quel est le pourcentage de femmes occupant une fonction de présidente des différentes institutions publiques ?
4. De manière générale, quelle est l'appréciation du Gouvernement quant à la représentativité des femmes au sein des différentes institutions publiques ?

D'avance, nous remercions le Gouvernement de ses réponses.

Réponse du Gouvernement :

Le Gouvernement répond comme il suit aux questions posées.

Réponse à la question 1 :

Le Gouvernement nomme des représentant-e-s de l'Etat dans les conseils des institutions suivantes :

- Conseil de la Fondation «Voie Suisse»
- Conseil de fondation de la Fondation Werner Buser à Bonfol
- Conseil de fondation de la Fondation Les Cerlatez
- Conseil de fondation de la Fondation du Lac de Lucelle

- Conseil de fondation de l'Ecole intercantonale de gardes forestiers de Lyss
- Conseil de fondation de la fondation de la réserve forestière du Theusseret
- Conseil d'administration de la compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ)
- Organes de direction de la société Thermoréseau - Porrentruy SA
- Association AggloBasel, Partie RER trinational de Bâle (TRIRENO) direction politique et direction opérationnelle
- Conseil de Fondation «La Courtine»
- Conseil de Fondation «Les Toyers»
- Conseil d'administration de Creapole SA
- Conseil d'administration du foyer pour personnes âgées du district de Porrentruy à Saint-Ursanne
- Centre Européen de rencontres de Lucelle
- Conseil d'administration de la Société jurassienne d'équipement SA (SJE SA)
- Comité de direction de la SEDRAC
- Assemblée des délégués de la SEDRAC
- Comité de direction de BaselArea
- Conseil d'administration de la Société coopérative pour le développement de l'économie jurassienne (SDEJ)
- Système régional d'innovation de la Suisse occidentale (RIS-SO) dans le cadre de la politique régionale des cantons de Suisse occidentale
- Conseil de fondation de la Fondation pour l'aide et les soins à domicile
- Conseil d'administration de la Clinique Le Noirmont
- Conseil de la Fondation rurale interjurassienne
- Conseil de fondation de la Fondation Les Cerisiers
- Conseil de fondation de la Fondation du Pré Convert
- Comité de Jura Tourisme
- Conseil de fondation du Musée suisse de la distillation
- Association Centre de dépistage du cancer du sein BEJUNE
- Conseil de fondation de la Fondation Jules Thurmann
- Conseil de fondation de la Fondation du Musée de l'Hôtel-Dieu de Porrentruy
- Comité central de l'Association des amis du château de Pleujouse
- Conseil de direction de la Fondation C. F. Ramuz
- Conseil de fondation de la Fondation Anne et Robert Bloch pour la promotion de la création culturelle
- Conseil de fondation de la Fondation Cours de Miracles
- Conseil de fondation de la Fondation de l'Orchestre de la Suisse Romande
- Conseil de fondation de la Fondation des Archives de l'ancien Evêché de Bâle
- Conseil de fondation de la Fondation du Musée Chappuis-Fähndrich à Develier
- Conseil de fondation de la Fondation du Musée jurassien des arts
- Conseil de fondation de la Fondation Pierre Voirol pour le Musée rural jurassien
- Conseil de fondation de la Fondation Poteries de Bonfol
- Conseil de fondation du Musée jurassien d'art et d'histoire à Delémont
- Jury du prix Bibliomedia Suisse
- Conseil de fondation de la Fondation Delémont'BD
- Conseil de fondation de la Fondation Père
- Conseil de la Fondation Ecole Jurassienne et Conservatoire de Musique
- Comité de la Société de Radiodiffusion et de Télévision du canton du Jura
- Commission de gestion du Centre sportif de Porrentruy

- Conseil de fondation de la Fondation Pro Saint-Ursanne
- Conseil d'administration de la Banque cantonale du Jura
- Conseil d'administration de la Caisse de pensions de la République et Canton du Jura
- Conseil d'administration de la Société J-eNOV SA
- Autorité de conciliation en matière de personnel de l'Etat
- Comité de l'Association jura.accueil
- Plateforme intercantonale JUNORAH
- Conseil de la «Fondation Rencontres»
- Conseil de fondation de l'Institut Saint-Germain
- Conseil de la «Fondation les Castors»
- Comité de l'Association jurassienne d'accueil des migrants «AJAM»
- Comité de l'association «Caritas Jura»
- Comité de l'Association Pinos

Le Gouvernement nomme non seulement des représentant-e-s de l'Etat mais également l'ensemble des membres des conseils des organisations suivantes :

- Conseil d'administration de l'Hôpital du Jura
- Conseil d'administration de l'Etablissement cantonal d'assurance immobilière et de prévention
- Conseil de la fondation O₂, Fondation pour la promotion de la santé, la prévention et le développement durable
- Conseil de fondation de la Fondation pour le Théâtre du Jura
- Conseil de fondation d'Addiction Jura

Réponse à la question 2 :

Sur les 155 représentant-e-s, 37 sont des femmes, soit un pourcentage de 24 %.

Réponse à la question 3 :

Dans les six conseils dont le ou la président-e est nommé-e par le Gouvernement, le pourcentage de femmes est de 50 %. La Banque cantonale du Jura, la Fondation O₂ et la Fondation pour le Théâtre du Jura sont présidées par une femme. Concernant les institutions mentionnées à la question no 1, nous nous limitons à celles basées dans le Jura. Ainsi, sur les 52 institutions comprenant des représentant-e-s de l'Etat, 12 sont présidées par une femme, soit un pourcentage de 23 %.

Réponse à la question 4 :

Le Gouvernement est sensible à une meilleure représentation des femmes au sein des institutions. Il est d'avis que la part des femmes y est actuellement insuffisante. Elle se situe à un peu moins du quart de ses représentant-e-s. Cette part est assez proche de celle du nombre de députées au Parlement qui est actuellement de 26 %. Bien que la représentativité des femmes au sein des institutions ait augmenté ces dernières années, les efforts pour l'améliorer doivent encore se poursuivre.

Divers instruments ont été mis en place pour atteindre cet objectif :

- Conformément à la Directive du 27 septembre 1994 visant à améliorer la représentation des femmes dans les commissions et groupes de travail nommés par le Gouvernement, celui-ci se donne pour objectif d'atteindre une représentation féminine de 30 % sur l'ensemble des commissions et groupes de travail.

- Le Gouvernement a insisté auprès de son administration pour que les femmes soient présentes de manière significative dans toutes les propositions de nomination qu'elle lui soumet.

En outre, le Conseil fédéral a transmis aux Chambres fédérales, lors de sa séance du 23 novembre 2016, un projet de révision du droit de la société anonyme dans lequel il propose de mettre en place des objectifs quantifiés pour améliorer la représentation des sexes dans les conseils d'administration et les directions des grandes sociétés cotées. D'autres voix s'élèvent quant à l'établissement de quotas pour les femmes. Le débat sur cette question semble donc primordial afin de définir quelles mesures peuvent être prises afin d'améliorer l'égalité de la représentation des femmes et des hommes dans les institutions publiques, administratives et privées.

M. Fabrice Macquat (PS), vice-président de groupe : Monsieur le député Loïc Dobler est partiellement satisfait.

7. Question écrite no 3011

PostFinance quitte Delémont : y a-t-il un pilote à La Poste ?

Vincent Eschmann (PDC)

Année après année, La Poste annonce son lot de fermetures d'agences dans nos localités arguant du changement d'habitudes de ses clients. Récemment, CarPostal est pris dans la tourmente d'irrégularités comptables qui impactent le Jura. A présent, c'est au tour de PostFinance d'annoncer son départ du site de Delémont.

Voici comment elle se présente sur son site internet : «L'entreprise PostFinance compte parmi les principaux établissements financiers en Suisse. Elle est le partenaire fiable de plus de 3 millions de clientes et de clients privés et commerciaux qui souhaitent gérer leurs finances de façon autonome. Découvrez ici les objectifs et la stratégie poursuivis par PostFinance, comment l'entreprise est dirigée et ce qui est important pour PostFinance en termes de durabilité.»

Sans connaître le nombre de clients jurassiens de Postfinance, le groupe PDC se demande quand est-ce que La Poste va cesser de délocaliser des emplois des régions telles que la nôtre pour les regrouper vers les centres. Sachant que La Poste est très active dans le domaine de la cyberadministration et des moyens modernes de communication, c'est plutôt l'inverse qui devrait se produire, démontrant ainsi, la preuve par l'acte, qu'il est possible de délocaliser des services dans n'importe quelle région du pays sans entraver sa rentabilité.

Aussi, nous demandons :

- Le Gouvernement peut-il intervenir auprès de La Poste afin de connaître les réelles intentions de celle-ci, si souvent rappelées, de ne pas délaissier les régions éloignées des grands centres, notamment en termes de création d'emplois ?

Réponse du Gouvernement :

Le Gouvernement partage les préoccupations de l'auteur de la question. Les informations communiquées par La Poste suisse lors des derniers mois ont une tonalité négative pour le canton. L'entreprise a notamment remis en question la moitié des offices de poste sur le territoire cantonal et CarPostal

a surfaturé ses prestations. L'annonce récente de la fermeture du guichet de PostFinance à Delémont est une mauvaise nouvelle supplémentaire qui confirme cette tendance.

La décision de PostFinance de fermer son unique guichet spécialisé dans le Jura est regrettable, même si les prestations de PostFinance seront toujours accessibles à l'avenir sur rendez-vous. Il s'agit d'une décision prise dans le cadre d'une activité sur le marché libre, marché sur lequel l'Etat n'a pas de prise directe. Il est toutefois utile de rappeler que chaque citoyen est également libre de choisir un établissement bancaire ou financier disposant d'une succursale et offrant des emplois sur le territoire cantonal.

– Le Gouvernement peut-il intervenir auprès de La Poste afin de connaître les réelles intentions de celle-ci si souvent rappelées de ne pas délaisser les régions éloignées des grands centres, notamment en termes de création d'emplois ?

Le Gouvernement intervient de manière régulière auprès de La Poste à propos de sa présence sur le territoire jurassien, en particulier en matière d'emplois. Il l'a fait encore en mars 2018 lors d'une rencontre avec un membre de la direction du groupe La Poste Suisse SA. Le Gouvernement continuera dans cette direction. Il répond donc positivement à la question posée.

L'objectif est de convaincre La Poste suisse de développer ses activités, notamment dans le domaine numérique, sur le territoire jurassien. Pour faciliter le dialogue, et également avoir une politique globale cohérente face à La Poste, le Gouvernement a fait récemment l'inventaire des relations commerciales qui existent entre l'Etat jurassien et l'entreprise. La Chancellerie cantonale coordonnera à l'avenir les différents dossiers liés à La Poste et portés par les services de l'administration. Le but est d'avoir une vision exhaustive des différents projets pour lesquels l'Etat jurassien a mandaté des entités de La Poste. Le Gouvernement souhaite en effet évoquer avec la direction de La Poste sa présence globale dans le Canton, et non celle d'un secteur d'activité particulier uniquement.

Plusieurs projets de développement ont déjà été évoqués avec La Poste Suisse. Jusqu'ici, ils n'ont pas abouti à des réalisations concrètes et l'engagement de La Poste n'a de loin pas été exemplaire dans ces dossiers. Le Gouvernement estime qu'en tant qu'entreprise de service public, La Poste se doit de faire profiter l'ensemble des régions du pays de ses activités, ce qui n'est pas le cas actuellement. Un développement de ses activités dans le Jura serait évidemment favorable pour l'économie jurassienne, mais également pour l'image de l'entreprise qui a été passablement écornée ces derniers mois. Du point de vue des autorités cantonales, la politique actuelle de centralisation menée par l'entreprise n'est pas admissible. Le Gouvernement jurassien met tout en œuvre pour que La Poste réinvestisse sur le territoire cantonal.

M. Vincent Eschmann (PDC) : Je suis satisfait mais je demande l'ouverture de la discussion.

(Cette demande est acceptée par plus de douze députés.)

M. Vincent Eschmann (PDC) : A question écrite, réponse écrite. En principe, je m'en tiens à cette règle mais l'actualité ayant largement rattrapé, voire dépassé, ma demande et la réponse dont je remercie le Gouvernement, il me paraît nécessaire de donner à notre plénum l'occasion de prendre la pleine mesure des récents développements à La Poste.

En effet, depuis une dizaine de jours, les Suisses – et plus particulièrement les habitants des cantons périphériques – doivent se frotter les yeux pour y croire : alors qu'ils subissent depuis des années la valse des fermetures de guichets postaux et des suppressions de services, on nous apprend l'in vraisemblable, à savoir un système organisé de détournement de fonds et surtout le dysfonctionnement des systèmes de contrôle de la comptabilité à La Poste et à CarPostal.

Comment croire, dès lors, ses dirigeants qui nous ont asséné leur refrain au sujet de la rentabilité de l'entreprise alors que l'on y pratiquait de telles malversations et ceci en se prévalant de la mission de service public ?

A ce sujet, il faut rappeler ici que ce n'est ni au conseil d'administration ni à la direction de La Poste de définir cette mission de service public mais à son patron, la Confédération suisse, et donc les Chambres fédérales. A ce titre, la décision du Conseil fédéral d'engager un audit sur toutes les régies fédérales, tout en soulignant la gravité de la situation, remet La Poste à sa véritable place.

Le groupe démocrate-chrétien soutient le Gouvernement jurassien dans les démarches qu'il entreprend auprès des autorités fédérales et lui demande de rester vigilant par rapport à la politique de La Poste dans notre canton comme il s'y engage dans sa réponse. Je vous remercie de votre attention.

8. Motion no 1209 Pour un impôt sur les véhicules raisonnable Raoul Jaeggi (Indépendant)

Le début de l'année correspond pour nombre de Jura siens au paiement de l'impôt sur les véhicules communément appelé «les plaques». Interpellé par plusieurs administrés à propos des montants trop élevés selon eux, j'ai cherché sur internet des informations à ce sujet.

Je suis tombé quasi immédiatement sur le site du TCS qui fait des comparaisons édifiantes datées du 14 février 2017 !

Le site mentionne en particulier que le bon sens commande d'encourager les voitures peu polluantes mais constate que, pourtant, ce principe n'est pas toujours appliqué en Suisse, les cantons fixant en toute autonomie le montant de l'impôt sur les véhicules. On y apprend par exemple que le propriétaire jurassien d'une Fiat 500 0.9 Twin air Turbo 80 Lounge débourse 465 francs alors qu'il ne paye pas un rouge centime dans cinq autres cantons et que la moyenne suisse est de 156 francs pour ce modèle de voiture bon marché et peu polluante ! A contrario, si on choisit une voiture chère et polluante comme une Porsche 911 Carrera 4S PDK, alors on devra s'acquitter d'un montant de 638 francs, un peu en-dessous de la moyenne suisse qui est de 697 francs.

Je joins à cette motion le tableau comparatif du TCS (état au 14 février 2017) ainsi que le lien [http :](http://)

<https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/environnement-mobilite/taxe-automobile-cantons.php>.

De telles différences ne sont pas admissibles pour les Jura siennes et les Jurassiens qui sont, quasi dans tous les cas, parmi ceux qui payent le plus cher.

En conséquence, je demande au Gouvernement que la base de calcul pour le canton du Jura ne soit plus indexée sur le poids total des véhicules mais sur le montant de la moyenne suisse de l'année précédente ou, à défaut, de la dernière moyenne suisse connue.

Une exception pourrait être envisagée si les véhicules performants en termes énergétiques et d'émission de CO₂ pouvaient bénéficier d'un abattement financé par un système de bonus-malus impliquant une surimposition pour les voitures particulièrement polluantes, selon un modus operandi à définir par le Gouvernement.

Annexe : Tableau comparatif TCS des taxes automobiles

Marque / Modèle / Version	Fiat 500 0.9 Twin Air Turbo 80 Lounge	VW Golf 1.4 TSI BMT H.ine DSG	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 4x4 Style	BMW X5 x Drive 40d	Porsche 911 Carrera 4S PDK	Tesla Model S 70 D
Prix à neuf dès	17'190.-	29'450.-	32'770.-	80'600.-	146'880.-	80'200.-
Carburant	essence	essence	diesel	diesel	essence	électrique
Cylindrée (ccm)	875	1'395	1'968	2'993	2'981	0
Puissance (kW)	59	92	135	230	309	386
Poids total (kg)	1'385	1'780	2'048	2'990	1'965	2'600
CO ₂ (g/km)	88	116	125	157	180	0
Etiquette-énergie	A	C	C	E	G	A

Canton	Fiat 500 0.9 Twin Air Turbo 80 Lounge	VW Golf 1.4 TSI BMT H.ine DSG	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 4x4 Style	BMW X5 x Drive 40d	Porsche 911 Carrera 4S PDK	Tesla Model S 70 D
AG	180.00	228.00	300.00	420.00	420.00	444.00
AI	317.00	434.00	515.00	797.00	491.00	680.00
AR	396.00	521.00	611.00	926.00	584.00	398.00
BE	192.00	401.00	455.00	622.00	439.00	111.00
BL	84.00	343.00	568.00	904.00	845.00	421.00
BS	180.00	180.00	190.00	610.00	610.00	1'780.00
FR	0.00	414.00	492.00	715.00	715.00	0.00
GE	106.00	157.00	549.00	1'355.00	2'043.00	0.00
GL	0.00	305.00	407.00	583.00	758.00	0.00
GR	66.00	427.00	570.00	809.00	809.00	108.00
JU	465.00	582.00	661.00	902.00	638.00	401.00
LU	239.00	309.00	389.00	528.00	528.00	884.00
NE	173.00	285.00	321.00	449.00	541.00	173.00
NW	0.00	250.00	340.00	505.00	505.00	0.00
OW	0.00	284.00	368.00	508.00	568.00	0.00
SG	0.00	463.00	532.00	777.00	511.00	0.00
SH	132.00	192.00	264.00	384.00	384.00	984.00
SO	238.00	305.00	402.00	572.00	572.00	0.00
SZ	260.00	382.00	536.00	850.00	1'132.00	1'364.00
TG	84.00	216.00	288.00	408.00	612.00	48.00
TI	152.00	315.00	652.00	1'525.00	1'429.00	488.00
UR	250.00	356.00	451.00	658.00	394.00	381.00
VD	91.00	123.00	659.00	1'227.00	1'162.00	25.00
VS	145.00	200.00	269.00	400.00	400.00	160.00
ZG	201.00	260.00	326.00	444.00	443.00	255.00
ZH	28.00	218.00	338.00	1'028.00	518.00	0.00

Minimum	0.00	123.00	190.00	384.00	384.00	0.00
Moyenne	153.00	313.00	441.00	727.00	694.00	350.00
Maximum	465.00	582.00	661.00	1'525.00	2'043.00	1'780.00

[Etat au 14 février 2017, prix en francs suisses (CHF)]

M. Raoul Jaeggi (Indépendant) : Je ne pensais pas que cela irait si vite ce matin et je n'étais presque pas prêt !

Concernant cette motion, vous aurez compris ce que je demande. C'est relativement simple. Il n'y a pas un grand développement à faire ici. Le Jura est l'un des cantons qui perçoit les plus grandes taxes sur les véhicules.

La loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux du canton du Jura précise, à son article 10, que :

«Le produit de l'impôt est affecté exclusivement : a) à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des routes cantonales et des routes nationales qui traversent le territoire jurassien; b) aux subventions pour la construction des routes communales dans la mesure prévue par la législation sur la construction et l'entretien des routes.»

J'ai trouvé un tableau intéressant d'Infra-Suisse qui montre, pour chaque canton, le montant dépensé par kilomètre de route pour l'entretien ou la construction de nouvelles routes. Et le Jura est le canton suisse qui met le moins d'argent pour construire et entretenir ses routes.

Donc, nous sommes l'un des cantons qui en perçoit le plus. La loi dit qu'on doit mettre tout l'argent pour faire et entretenir les routes et nous sommes celui qui en fait et en entretient le moins ! Cela pose une question de savoir – et il y avait d'ailleurs déjà eu une polémique il y a quelques années à ce sujet – ce qu'on fait de cet argent.

Pour la motion proprement dite, chacun aura remarqué que le canton du Jura, pour les voitures bon marché et peu polluantes, perçoit un impôt beaucoup plus cher que les autres cantons suisses qui, parfois, ne demandent rien pour les voitures particulièrement écologiques. Le canton du Jura fait des rabais, certes, mais des rabais sur des montants qui sont cinq, six, sept fois plus chers que les cantons voisins. Est-ce qu'on peut continuer à trouver correct ou normal que, pour être dans la moyenne suisse, un Jurassien doit acheter une Porsche ? Je pense que non.

Je vous invite donc à accepter cette motion.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Monsieur le Député, j'ai bien écouté votre développement. Par contre, je ne sais pas si j'ai la bonne motion parce que le développement que vous avez fait ne correspond pas à la demande que vous faites dans votre motion. La demande est donc de revoir la base de calcul pour chaque véhicule et de prévoir un rabais pour les véhicules qui utilisent moins de CO₂ mais ce n'est pas ce que j'ai entendu de votre part. Je ne sais pas si je fais une confusion.

En tous les cas, par rapport à la motion que j'ai ici, la motion no 1209, je tiens à dire que l'impôt sur les véhicules s'invite à intervalles réguliers dans cet hémicycle. On peut lancer de multiples analyses sur la question et toutes arriveront plus ou moins à la même conclusion : les véhicules qui empruntent les routes doivent contribuer, d'une manière ou d'une autre, à leur entretien.

Plusieurs cantons se sont lancés dans des modifications de la formule de calcul de la taxe des véhicules. Souvent avec un succès mitigé et un dur retour à la réalité après quelques années d'application. Je citerai ici la problématique de la norme CO₂, qui a été introduite dans certains cantons comme élément de calcul et de taxation. Avec les efforts imposés aux constructeurs, les valeurs CO₂ ont bien évidemment chuté, et

je m'en félicite. Toutefois, les cantons ayant choisi cette variante ont vu leurs rentrées fiscales chuter également, une correction de la formule devenant dès lors inéluctable du point de vue des finances cantonales mais difficilement acceptable par les automobilistes concernés.

Dans notre Canton, nous avons toujours soutenu que la formule actuelle de calcul de la taxe est juste, pour ne pas dire «la plus juste». En corrélant le poids d'un véhicule à l'impôt à payer, on prend effectivement en compte l'usure de nos routes de manière correcte.

Nous avons également pris en compte les véhicules dits propres depuis de nombreuses années en les taxant à 50 %. Nous étions d'ailleurs parmi les cantons pionniers en la matière.

Ceci étant posé, il convient de rappeler que le budget de l'Etat ne permet pas de baisse unilatérale de la taxe des véhicules, sans compensation sur d'autres postes, et c'est bien là la question. De fait, toute baisse sur une catégorie de véhicule aura une répercussion immédiate sur une autre catégorie.

Je vous rappelle que c'est précisément cet état de fait qui a conduit la dernière tentative de modification du calcul de la taxe à l'échec.

Ainsi, tout pendant que nous ne pourrions pas supporter financièrement une diminution de l'assiette fiscale, toute tentative de changement sera vaine.

Revenons maintenant à la proposition du député Raoul Jaeggi.

Hormis le fait qu'elle n'améliorerait en rien la situation globale des usagers, puisque nous partons du principe que l'assiette fiscale globale doit être maintenue, elle est manifestement inapplicable.

Le tableau du TCS, mentionné par le député, est connu des autorités mais il ne fait état que de quelques comparaisons. L'analyse qui en est faite dans la motion est fautive. Ce comparatif ne prend en compte que six véhicules-types. Il n'existe pas de comparatif sur l'ensemble du parc véhicules puisque la taxe se calcule de manière différente dans chaque canton d'une part et que chaque véhicule fait l'objet de sa propre calculation d'autre part.

Dans le canton du Jura, pour un même véhicule, la taxe est différente en fonction des options choisies, qui ont, de fait, une influence sur le poids total, donc sur la taxe à payer. On ne peut donc pas comparer véhicule par véhicule et établir une moyenne. Etablir une moyenne par véhicule, comme demandé par le motionnaire, nécessiterait donc une analyse spécifique pour chacun des 64'264 véhicules immatriculés dans le Jura en 2017 (dont 43'226 voitures de tourisme) et, ce, pour chaque canton. Donc, on multiplie par vingt-quatre ou par vingt-six. La demande du motionnaire de modifier la calculation de la taxe, en se basant sur la moyenne suisse pour chaque véhicule, est manifestement irréaliste.

Je rappelle encore une fois que plusieurs interventions parlementaires ont déjà traité cette question. Un groupe de travail avait été désigné par le Gouvernement afin de mener une étude complète sur une révision du mode de taxation. Alors que, aujourd'hui, seul le poids total du véhicule est pris en considération, le projet prévoyait d'inclure également la puissance dans le mode de calcul car la consommation de carburant en dépend fortement. Pour les voitures les moins polluantes, un bonus écologique de 300 francs était prévu à la première immatriculation (base de calcul : la norme CO₂).

Le Gouvernement avait lancé la consultation en 2010 et les réponses ont mis en évidence des divergences fondamentales qui n'ont pas permis d'aller plus avant. Toutefois, un constat a été clairement admis : le système actuel de calcul de la taxe selon le poids total du véhicule est directement corrélé avec l'usure et le coût de l'utilisation du réseau routier. Il faut rappeler que le parc automobile a pratiquement doublé en vingt ans. Contrairement aux prévisions, les voitures ne sont pas devenues plus légères. Le poids moyen de la voiture de l'année (une des plus vendues en Suisse, la Golf 7) a presque doublé depuis la première version de 1974. De ce fait, la méthode de calcul, qui apparaissait à l'époque comme adéquate, l'est toujours.

Ajoutons que le Gouvernement, qui en aurait eu le droit à plusieurs reprises, n'a pas adapté au coût de la vie le tarif de la taxe depuis 2005. Ainsi, la part relative de la taxe a, de fait, diminué.

Même si cette question peut paraître sensible, il convient de mettre en évidence que le montant de la taxe représente une très infime part du coût d'un véhicule, soit, selon le TCS, moins de 3 % du coût total d'une voiture. Dès lors, une action de baisse de la taxe, même importante, n'aurait qu'une incidence tout à fait marginale sur le budget individuel de l'automobiliste concerné alors que, globalement, cette baisse mettrait en péril l'équilibre budgétaire cantonal que le Gouvernement, tout comme le Parlement, tente de préserver.

En effet, l'analyse de l'état du réseau routier cantonal, effectuée par le Service des infrastructures, montre que les besoins financiers sont actuellement évalués à 23 millions de francs. Ce montant serait nécessaire pour remettre l'ensemble du réseau cantonal dans un état acceptable, sur la base des dégradations des routes recensées, conformément à la norme de gestion de l'entretien des chaussées en vigueur.

A l'heure actuelle, il apparaît clairement qu'une diminution de la taxe n'est pas envisageable sans mettre en péril l'équilibre budgétaire de l'Etat de manière générale et la qualité de notre réseau routier cantonal en particulier. Le canton du Jura compte approximativement le même nombre de kilomètres de routes à entretenir que ses voisins immédiats, soit Neuchâtel et Bâle-Campagne, (entre 450 et 500 km) pour une population 2,5 à 4 fois plus importante dans ces deux cantons. Il est important de tenir compte de ces paramètres et de comparer ce qui est comparable.

Comme je vous l'ai déjà signalé dans la première partie de mon propos, la corrélation poids du véhicule-usure des routes est démontrée. Dès lors, même un véhicule considéré comme propre dégrade le réseau routier. La même réflexion peut être portée pour les remorques. Une gratuité totale ne se justifie donc pas.

Il convient de mettre en évidence que le décret jurassien sur l'imposition des véhicules routiers détermine déjà un rabais important pour certaines catégories de véhicules considérés comme moins polluants. Il s'agit notamment des remorques servant au transport de choses, des remorques servant au transport de personnes, des voitures automobiles d'habitation (tout ce qui est camping-car, etc.), des caravanes, des remorques pour le transport des engins de sport, des véhicules hybrides combinant un moteur électrique avec un moteur à allumage commandé, des véhicules propulsés au gaz naturel et des véhicules à propulsion ne recourant pas au carburant fossile (sous-entendu les véhicules électriques).

Il est donc admis que l'abattement souhaité par le motionnaire, dans la seconde partie de sa motion, existe déjà et de

manière conséquente puisqu'un rabais de 50 % est prévu dans la base légale jurassienne depuis 2004.

Par rapport à tous ces arguments, le Gouvernement ne souhaite pas modifier la perception de la taxe sur l'imposition des véhicules routiers et vous propose de refuser la motion.

Mme Erica Hennequin (VERTS), présidente de groupe : Le groupe VERTS et CS-POP a une position très mitigée vis-à-vis de la motion no 1209 «Pour un impôt sur les véhicules raisonnable».

Dans l'introduction de la motion, Monsieur le député Jaeggi mentionne le site du TCS où l'on peut lire que le bon sens commande d'encourager les voitures peu polluantes. On y lit aussi que ce principe n'est pas toujours appliqué en Suisse. On doit cependant constater que le Jura est plutôt mauvais élève en la matière.

En effet, sans compter la Tesla qui est un cas particulier, on peut dire que l'écart de taxe entre la petite Fiat sur le tableau comparatif qui accompagne la motion et l'énorme Porsche est le plus faible de Suisse dans le Jura. On paie annuellement moins du double de taxe pour une Porsche qui vaut 147'000 francs en gros à l'achat que pour la Fiat qui coûte, elle, dans les 17'000 francs.

Dans les autres cantons, sans exception, le modèle de luxe coûtera entre 2,3 fois plus et même jusqu'à 21 fois plus à Genève où la taxe n'est pas plafonnée !

Il y a donc effectivement matière à revoir notre système d'imposition des véhicules mais se baser sur la moyenne suisse n'est pas un bon plan. Si on veut vraiment renoncer à notre souveraineté cantonale dans ce domaine-là en laissant les autres décider, alors, il faudrait plutôt faire une motion interne qui demanderait à la Confédération d'édicter le montant des taxes véhicules.

Ainsi, chaque canton renoncerait à définir ses propres critères et nous serions sur pied d'égalité. Ce n'est pas cela que nous voulons, n'est-ce pas ?

Le dernier passage de la motion nous paraît intéressant mais la forme du conditionnel lui enlève tout intérêt. Nous estimons qu'une motion doit demander clairement la direction à suivre et pas simplement exprimer ce qui pourrait être fait.

En conclusion, malgré les éléments intéressants soulevés par le texte, nous ne pouvons pas le soutenir.

En 2007, un postulat de notre groupe, sur le même sujet, avait été accepté par le Parlement. Le Gouvernement avait élaboré, en 2010, un projet d'application très intéressant. Nous allons donc revenir à la charge très bientôt pour y donner suite. Merci de votre attention.

M. Edgar Sauser (PLR) : Il y a un peu plus de deux ans, le 28 février 2016, les citoyens jurassiens ont clairement refusé l'autonomisation du Service des automobiles; plus de 64 % des votants s'y sont opposés.

Le PLR était persuadé que donner plus d'autonomie à ce service aurait conduit, à terme, à une baisse des émoluments. Ceci a été démontré dans les cantons ayant choisi ce mode de faire mais une majorité évidente de citoyens en a décidé autrement. Ces personnes, par leur vote, ont clairement manifesté leur soutien au système actuel et aux tarifs qui en découlent.

Par contre, la motion no 1209, elle, s'attaque directement à la taxe routière. Baisser cet impôt, en se basant sur des moyennes nationales, comme le demande le motionnaire,

mettrait très certainement en péril l'équilibre budgétaire cantonal mais, surtout, aurait un effet très négatif sur l'entretien de notre réseau routier.

Même si le tableau présenté par le motionnaire peut en interpellé plus d'un, une majorité de notre groupe estime qu'il n'est pas possible de réduire ces taxes sans trouver des compensations directes.

Pour ces raisons, la majorité du groupe PLR refusera cette motion. Par contre, le groupe ne s'opposerait pas à une étude plus approfondie du sujet et accepterait le postulat. Je vous remercie pour votre attention.

M. Vincent Hennin (PCSI) : Le groupe PCSI a bien entendu étudié avec intérêt la motion no 1209 de notre collègue Raoul Jaeggi.

Nos conclusions au sujet de cette intervention restent pratiquement les mêmes que lors du débat sur la motion traitée en février 2017. Nous avons alors affiché la volonté que la réalisation de la motion puisse déboucher sur une opération blanche au niveau fiscal pour l'Etat.

Cette volonté ne nous paraît pas réalisable dans le cadre du texte proposé ici. De plus, il nous paraît complexe et saugrenu d'évaluer toutes les classes de véhicules et les tableaux de chaque canton afin de déterminer un prix moyen pour établir nos propres taxes.

De plus, je rajouterai qu'il me semble qu'on doit être capable de fixer le prix des taxes pour nous-mêmes et non pas d'être dépendants des autres.

Le groupe PCSI refusera donc, à sa majorité, la motion. Il pourrait éventuellement soutenir le postulat. Merci pour votre attention.

M. Jâmes Frein (PS) : Le groupe parlementaire socialiste ne soutiendra pas la motion.

Nos arguments sont les suivants :

Environ 12 millions de rentrées en moins ! Et, vous l'avez dit, Monsieur le motionnaire, la loi sur la circulation routière précise que le produit de l'impôt est affecté exclusivement à la construction, l'entretien et l'exploitation et aux subventions pour les routes communales. Dès lors, un choix cornélien risque de se poser au législateur lorsque les utilisateurs des chaussées jurassiennes viendront se plaindre vers nous en nous disant : «Ouais... mais il faut refaire la route, ça ne va pas !». Et puis, on aura perdu ces 12 millions !

Alors, la question qui se posera : sur quelles routes nous n'interviendrons pas ? D'ailleurs, vous devriez vous souvenir que, lors de la dernière législature, il y a eu quelques péripéties parlementaires concernant la route Soubey-Les Enfers. J'en ai en tout cas souvenir. On a dû en discuter une dizaine de fois. Imaginez qu'on fasse la même chose pour chaque morceau de route, dans chaque coin de l'Ajoie, du Clos-du-Doubs, des Franches-Montagnes et de la Vallée de Delémont. Ça risque d'être sympa le Parlement !

J'imagine également à quel point les communes seront ravies de voir leurs subventions diminuer, voire leurs projets repoussés aux calendes grecques.

Alors, évidemment, l'autre solution consisterait à ponctionner dans d'autres rubriques budgétaires pour financer les routes mais il faudra nous dire lesquelles : social, agriculture, formation, personnel de l'Etat ? Allons-y ! Le choix ne sera pas très facile !

Une autre partie de votre argumentation concerne des comparaisons intercantionales mais comparaison n'est pas raison. A titre d'exemple, un canton proche du nôtre, Neuchâtel, avec une superficie à peu près équivalente, donc un réseau routier qu'on peut imaginer à peu près équivalent mais qui a trois fois plus d'habitants. Evidemment que, pour eux, c'est un peu plus simple de financer les routes, c'est mathématique !

Néanmoins Monsieur le député Jaeggi, à votre motion qui s'intitule «Pour un impôt sur les véhicules raisonnable», si vous acceptez de rajouter un «s» à raisonnable, car, de notre point de vue, ce sont les voitures raisonnables qui doivent bénéficier d'un impôt raisonnable, on pourrait alors vous suivre. Car si l'objectif est de diminuer l'impôt pour les petites voitures à faible consommation et d'augmenter celui des plus gourmandes, il est discutable.

Car il est vrai que si une personne roule en C1, qui vaut environ 13'000 francs neuve, et qu'elle paye 404 francs par an pour ses plaques, en dix ans, l'impôt payé représente 31 % de la valeur du véhicule. Je reprends ensuite votre BMW X5 xdrive 40d, d'une valeur de 85'000 francs (j'ai pris une moyenne, il n'y avait pas les options) : avec 902 francs d'impôt annuel, celui-ci ne représente que le 10,6 % ! Nous ne serions pas opposés à un rééquilibrage pour se rapprocher des modèles d'imposition des cantons comme Genève, Tessin, Vaud, Schwyz, qui vont dans ce sens, si possible sans pertes fiscales.

Si, au travers de cette modification, il y avait une diminution des moyens qui seront alloués au réseau routier, les conséquences doivent être connues et parfaitement connues avant toute décision.

Juste dire «Y'a qu'à baisser le prix des plaques» est certes populaire. Je crois que, néanmoins, c'est déraisonnable dans la situation actuelle. Donc, on pourrait soutenir, en tout cas une partie du groupe, un changement en postulat. Je vous remercie.

M. Stéphane Theurillat (PDC) : Le groupe PDC a débattu de la motion no 1209 qui nous occupe actuellement.

Il ressort des discussions qui ont eu lieu au sein de notre groupe une certaine sensibilité par rapport à l'aspect financier pour les véhicules de faible consommation et le fait d'avoir une méthode qui pourrait encourager dans ce sens-là.

Cependant, la méthode de calcul qui nous est proposée dans la motion est jugée trop lourde et inadaptée à mettre en place, notamment pour les services cantonaux, car trop chronophage.

En conséquence, le groupe PDC refusera la motion.

La présidente : Les représentants des groupes s'étant exprimés, nous pouvons passer... Ah, pardon... Il y a donc la proposition de transformer la motion en postulat. Est-ce que l'auteur de la motion accepte cette transformation ?

M. Raoul Jaeggi (Indépendant) : Non.

La présidente : Non. Nous pouvons donc passer à la discussion générale. J'ouvre la discussion. Madame la députée Murielle Macchi, vous avez la parole.

Mme Murielle Macchi-Berdats (PS) : La motion de notre collègue Raoul Jaeggi mérite qu'on s'y arrête quelques instants même si c'est la Xème fois qu'on traite de ce sujet au plénum. Ce n'est peut-être pas la dernière fois, tant le thème prête à discussion.

Une chose est sûre, dès qu'on parle d'impôts, on a tous l'impression d'en payer trop, on est tous certains que son voisin en paie moins que nous mais, par contre, on veut tous des infrastructures au top.

Il est bon de rappeler que l'impôt est quand même le meilleur moyen de répartir les richesses entre les individus d'une société... même si certaines personnes très fortunées pourraient contribuer un peu plus à mon goût...

Il est clair qu'on ne peut pas financer des infrastructures si on n'a pas de rentrées financières. Par contre, on peut prendre des mesures pour que ce calcul encourage l'acquisition de véhicules à bon rendement énergétique sans pour autant péjorer les finances de l'Etat en procédant à une autre méthode de calcul. Et c'est sur ce point qu'on doit veiller à ne pas soutenir une proposition, que je juge populiste, de baisser uniquement le prix des plaques sans en mesurer les impacts directs sur le financement des infrastructures.

D'ailleurs, c'est ce que préconise l'étude du TCS que M. Jaeggi cite. D'ailleurs, je suis étonnée qu'il a retenu que les passages qui l'arrangeaient pour rédiger sa motion... car le TCS cite le canton du Tessin en exemple pour sa méthode de calcul exemplaire basée non pas sur la moyenne suisse mais sur la puissance du véhicule, le poids total, les émissions de CO₂, le code émissions, la première mise en circulation, le tout accompagné de bonus/malus.

Je précise que le Jura ne prend en compte que le poids total et pratique un rabais pour les véhicules à gaz, hybrides et électriques.

Donc, si on suit l'analyse du TCS, on constate qu'il y a des disparités cantonales, c'est vrai, mais que ces disparités sont explicables par les différentes politiques de mobilité, que l'harmonisation n'est pas possible et que le Tessin est le canton exemplaire en la matière, comme dit précédemment, car il tient compte de plusieurs critères encourageant les véhicules à bon rendement énergétique.

Donc, ayons un peu de rigueur quand on cite une étude en n'oubliant pas, pour ma part, de relever certains biais...

Qui commande, qui publie, qui paie une étude ? C'est une question nécessaire pour identifier finalement à qui profite la publication. Ce n'est pas scandaleux en soi, il faut juste être conscient qu'il peut y avoir des biais et prendre quelquefois de la distance par rapport à ce qu'on lit.

Le TCS est quand même connu pour être un lobby routier très puissant – c'est 1,5 million de membres – qui va en priorité défendre l'intérêt de l'automobiliste, avec quelquefois l'intérêt environnemental mais pas toujours. Les solutions préconisées par le TCS ne peuvent donc pas être appliquées comme un remède miracle aux prix élevés des plaques sans tenir compte du contexte jurassien, sa politique de mobilité, ses infrastructures, sa composition du parc automobile et son type de ménages.

Mais revenons à la motion de notre collègue, dont la requête est très claire !

Je vois trois raisons de la refuser et, ce, même sous la forme d'un postulat.

La première, fixer l'impôt sur les véhicules sur la moyenne suisse, cela revient à appliquer un impôt harmonisé alors que la politique des investissements dans les infrastructures routières est très disparate d'un canton à l'autre.

La deuxième, fixer l'impôt sur les véhicules sur la moyenne suisse, c'est accepter un désengagement de l'Etat sur l'entretien des infrastructures qui ne profite pas uniquement aux automobilistes mais aussi aux cyclistes et aux piétons.

La troisième, fixer l'impôt sur les véhicules sur la moyenne suisse, c'est prendre aucune option politique sur les effets que peuvent déployer une méthode de calcul encourageant les véhicules moins polluants.

Par contre, c'est dommage que le Gouvernement n'accorde pas une importance à la mobilité dans sa stratégie énergétique étant donné que la mobilité représente quand même le 30 % de nos dépenses en énergie.

Donc, pour ma part, une nouvelle base de calcul peut être envisageable mais dans le sens d'encourager les véhicules moins polluants mais aussi en veillant à ce que le montant des recettes reste identique. Mais baisser le prix des plaques en appliquant la moyenne suisse, c'est à mon avis répondre aux sirènes du populisme !

M. Raoul Jaeggi (Indépendant) : Je ne vais évidemment pas répondre à tous les arguments qui ont été cités ici pour refuser cette motion.

Je vais commencer par la fin peut-être. Il ne faut pas confondre populisme et populaire, chère collègue. Quelqu'un a dit que c'était populaire. Et c'est populaire pour une bonne raison : parce que chacun sait bien, en ayant vu ce tableau et en ayant comparé et discuté avec les membres de sa famille qui habitent d'autres cantons, que, dans le Jura, on paye beaucoup, beaucoup plus cher que dans les autres cantons ! Alors, on pourra discuter longtemps de savoir quelle est la méthode qu'il faut appliquer. Moi, je veux simplement qu'on ne paie pas plus cher que les autres habitants de ce pays. La moyenne, ça me paraît un bon plan. D'ailleurs, vous citez le Tessin et je réfute le reproche de ne pas citer ce que l'étude en dit. Je vous ai cité l'étude et chacun avait tout loisir d'aller voir. Je partage votre avis, je pense que le Tessin fait bien. D'ailleurs, si vous vous amusez à faire le calcul pour les véhicules qui sont cités là et si vous faites, comme moi, le calcul pour d'autres véhicules (le vôtre, celui de votre papa, de votre maman), vous verrez qu'on est toujours à peu près dans les mêmes proportions et qu'on est toujours beaucoup plus cher dans le Jura. Et, d'ailleurs, si ce n'était pas le cas, on se serait empressé de citer ici des exemples contraires mais personne n'en a trouvés parce qu'il n'y en a pas ! Et le Tessin serait à peu près toujours dans la moyenne suisse, sauf pour les véhicules plus polluants. Et c'est ce que ma motion dit : je demande la moyenne suisse avec une exception qui serait envisagée pour les véhicules plus polluants. Je ne vais pas me battre ici pour que ces véhicules-là soient allégés.

J'aimerais ensuite – on est dans un parlement, chacun est censé savoir de quoi il parle – qu'on arrête de parler d'impôt et de problème fiscal alors qu'il s'agit en réalité d'une taxe. Quand on vient nous dire qu'il va manquer de l'argent dans la caisse de l'Etat, ça ne va pas ! Ça ne va pas parce que la loi dit que cette taxe – qui s'appelle impôt et ce serait d'ailleurs le moment de revoir les mots utilisés dans la loi – doit servir à l'entretien des routes. Je ne sais pas si j'ai bien compris les chiffres de Monsieur le ministre : 60'000 véhicules. Je ne sais

pas combien de millions rapporte cette taxe mais 60'000 véhicules multipliés par 400 ou 500 francs, on est aux environs de 30 à 32 millions. Et vous en vouliez 24 pour les routes ! Où va le reste de l'argent ? Je vous pose la question. Il y avait déjà eu une polémique à ce sujet et on croit savoir que cet argent n'est pas exclusivement consacré à l'entretien des routes. Donc, si on fait ce qu'on doit !

Et je vous rappelle encore ce que je vous ai dit tout à l'heure. Il n'y avait pas de confusion, Monsieur le Ministre, ma motion était très claire et, moi, je vous ai donné d'autres arguments mais que vous n'avez pas écoutés puisque vous avez parlé de l'impôt et du manque d'argent dans les finances. Ce petit tableau, que je tiens à votre disposition pour ceux qui le voudraient, dit que le canton du Jura est le canton qui met le moins d'argent pour l'entretien de ses routes.

La comparaison avec Neuchâtel, eh bien... faisons-la. Oui, 500 kilomètres de routes environ pour des prix qui sont entre, au mieux, deux fois moins chers que dans le canton du Jura et plutôt trois ou quatre fois... sauf si le Jurassien achète une Porsche – soyons précis comme mon collègue – une Porsche 911 Carrera 4S PDK. Dans ce cas-là, il paie à peu près la moyenne suisse. Ce n'est pas acceptable et ça doit changer.

Les kilomètres de routes, c'est intéressant. Si on compare les cantons qui ont un grand kilométrage de routes à entretenir, qui est-ce ? C'est le Valais, c'est Berne, ce sont les Grisons, c'est Zurich. Tous ces cantons pratiquent des tarifs bien inférieurs au Jura. Et le Jura a environ 500 kilomètres de routes à entretenir. Ces cantons-là en ont entre 1'700 et 2'200. Donc, là encore, il n'y a pas d'explication acceptable.

Et si l'on compare avec Berne, c'est aussi intéressant parce qu'il y a des gens de Moutier, du canton de Berne, qui vont rejoindre le canton du Jura. Je vous dis que quelques-uns vont s'étouffer quand ils recevront leur taxe de voiture qu'ils vont payer 400 ou 500 ou 600 ou 700 francs au lieu de 100 ou 150 francs ou 180 francs, en tout cas pour les voitures les moins polluantes.

Un petit bémol pour les voitures les moins polluantes : je dirais encore que les familles n'ont pas toujours le loisir d'avoir des voitures hybrides et pas polluantes parce que, quand vous avez trois ou quatre gamins à transporter, parfois, vous êtes obligé de faire un choix qui est plus pragmatique qu'écologique.

Enfin, pour conclure l'argument populaire ou populiste, décrit par ma collègue, vous êtes ici, chers collègues, censés représenter la population. Vous savez, je crois, comme moi que la population est toute consciente qu'elle paye trop cher cette taxe sur les voitures... puisque ce n'est pas un impôt. Et il est donc normalement de bon ton de faire ici ce que la population attend. Ce n'est pas toujours facile de le savoir. Ici, on le sait.

Et je vous dis encore que si j'ai refusé la transformation en postulat, c'est parce que, si tant est que ce soit refusé, et ce sera visiblement le cas, si vous ne tenez pas compte ici de l'avis du peuple, j'envisage de poser la question au peuple directement. Et si cette moyenne suisse vous est tant déplaisante et que vous trouvez ça si compliqué à calculer, ce qui ne me paraît pas être le cas, on pourrait prendre l'exemple d'un autre canton meilleur marché, ce qui serait plus simple pour le calcul mais, par contre, qui ne serait pas plus avantageux pour les finances du fonds routiers. Merci de votre attention.

Au vote, la motion no 1209 est refusée par 42 voix contre 13.

La présidente : Je vous propose de faire la pause. Nous reprendrons nos débats à 10.35 heures.

(La séance est suspendue durant trente minutes.)

La présidente : Mesdames et Messieurs les Députés, je vous prie de reprendre vos places. Nous allons poursuivre notre séance.

9. Interpellation no 884

**Pour le Gouvernement, les risques liés à la géothermie profonde doivent-ils être supportés sans broncher par la population ?
Christian Spring (PDC)**

Les débuts de travaux prévus dans le cadre de géothermie profonde en Haute-Sorne devraient débiter sous peu et bon nombre de riverains craignent pour leur sécurité et leur bien immobilier.

En effet, les promoteurs, dans leur présentation du projet, ne peuvent en aucun cas garantir que les travaux n'engendreront aucune secousse sismique et, par conséquent, des dégâts dont l'importance ne peut être chiffrée.

Nous avons appris dernièrement que le projet qui a été mené en Corée, qui utilise une technologie similaire à celle de Haute-Sorne, est à l'origine d'un tremblement de terre de très forte magnitude.

Il nous semble assez logique que le Gouvernement, qui souhaite ce projet contre l'avis d'une partie importante de la population, apporte des réponses concrètes aux interrogations relatives aux dommages humains ou matériels qui pourraient survenir.

En effet, comment ne pas se poser des questions si, par malheur, un séisme de forte magnitude devait se produire. Est-ce que la République et Canton du Jura dispose d'une cellule de crise prête à parer au plus pressé dans ce genre de catastrophe ?

Nous pensons ici, notamment :

- à l'hébergement provisoire de la population;
- au transport pour le déplacement de la population;
- à l'apport de vivres et moyens de première urgence

Il est opportun de se rappeler que, lors des derniers événements survenus en Italie, ce sont bien les premières heures qui suivirent la catastrophe qui se sont révélées déterminantes pour sauver des vies.

En plus, outre les problèmes corporels, il y a aussi lieu de s'interroger sur les dommages causés aux immeubles et à l'industrie jurassienne spécialisée dans la haute précision par un tremblement de terre.

Il appartient, à notre sens, aux politiques de se questionner sur les risques éventuels et les conséquences qu'un séisme de grande ampleur pourrait avoir sur la population jurassienne.

Nous demandons donc au Gouvernement de répondre aux questions suivantes :

1. A-t-il mis en place un plan de sauvetage pour la population ?

2. Envisage-t-il la création d'une couverture extraordinaire, via l'Etablissement cantonal d'assurance, contre les tremblements de terre de manière non exhaustive ?
3. Envisage-t-il enfin de renoncer à ce projet dangereux au vu des risques non mesurés et non déterminés ?

Je remercie d'avance le Gouvernement pour ses réponses éclairées.

M. Christian Spring (PDC) : Depuis la catastrophe de Fukushima, la Suisse s'est positionnée immédiatement pour sortir au plus vite du nucléaire tout en privilégiant les nouvelles sources d'énergie propres, donc renouvelables.

Bien entendu, notre groupe soutient ardemment cette politique mais quand elle est en porte-à-faux avec la sécurité des citoyens, nous nous permettons d'émettre de fortes réticences.

Dans le cadre des présentations du projet par les promoteurs, en l'occurrence Geo Suisse, il nous a été clairement mentionné qu'on ne pouvait écarter tous risques de tremblement de terre ou autres risques inhérents à la géothermie profonde.

Quand nous parlons de risques, on pourrait citer, en plus des tremblements de terre, des risques de pollution, des nuisances sonores ou économiques au regard de l'industrie jurassienne active dans la haute précision en lui faisant subir d'importants dommages.

Après les événements survenus en Corée du Sud, la probabilité de dommages s'est transformée en certitude puisqu'il est maintenant avéré que la géothermie profonde en est la cause et nous sommes très inquiets que cela se produise également en Haute-Sorne.

Dans ces conditions, est-ce que la République et Canton du Jura peut certifier que la population jurassienne ne subira aucun préjudice, quelle que soit la tournure des événements ?

Bien sûr, on peut penser que, sans prendre des risques... (*Brouhaha*), on n'avance pas. Mais ce qui nous gêne, c'est qu'on ne peut mesurer exactement les risques que nous ferons courir à la population jurassienne.

Dès lors, devant les incertitudes liées à ce projet, il faut maintenant faire preuve de courage et se résigner à stopper définitivement ce projet dangereux.

Nous attendons donc du Gouvernement qu'il réponde aux questions suivantes :

1. A-t-il mis en place un plan de sauvetage pour la population ?
2. Envisage-t-il la création d'une couverture extraordinaire, via l'Etablissement cantonal d'assurance, contre les tremblements de terre de manière non exhaustive ?
3. Envisage-t-il enfin de renoncer à ce projet dangereux au vu des risques non mesurés et non déterminés ?

C'est avec plaisir que j'attends la prise de position du Gouvernement sur ses devoirs de protection de la population jurassienne.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Le projet de géothermie profonde dans la commune de Haute-Sorne a fait l'objet d'études détaillées et d'une large information à la population. Il va de soi que, dans ce cadre, les risques liés au projet ont été évalués avec beaucoup de soin par le Gouvernement avant l'approbation du plan spécial cantonal.

Avec les séismes de Bâle en 2006, provoqués par les opérations de stimulation hydraulique du massif cristallin, on a pris conscience des risques liés à la sismicité induite dans les projets de géothermie profonde de type pétrothermal. Pour le projet de Glovelier, ces risques ont été pris en compte dès le début des études. Avant de donner son approbation au projet, le Gouvernement a voulu s'assurer que toutes les mesures de réduction du risque seraient mises en place et que le risque, pour la population et pour les infrastructures, se situe à un niveau suffisamment faible pour rester acceptable.

Une analyse de risque très détaillée a été réalisée selon plusieurs méthodes. Le Service sismologique suisse, instance indépendante des promoteurs et dont les experts sont reconnus au niveau international, a été mandaté pour l'expertise de l'analyse de risque. Celle-ci correspond à l'état le plus avancé de la recherche en la matière. Tous les documents relatifs au projet ainsi qu'à l'étude de risque sont disponibles. Ils auraient pu être consultés par l'auteur de l'interpellation, qui aurait ainsi constaté que le Gouvernement a travaillé et travaille sur des bases scientifiques et non dans le domaine de l'émotionnel ou du sensationnel.

Des documents relatifs au risque sismique, il ressort notamment que :

- Les mesures de mitigation du risque sismique ont permis une diminution drastique du risque par rapport à d'autres projets. Par exemple, par rapport au projet de Bâle, la probabilité de dommages supérieurs à 10 millions de francs est passée de 40 % à 0,2 %.
- Le risque de dégâts matériels est limité. Il est couvert par l'assurance de l'auteur du projet, avec une couverture jusqu'à 100 millions de francs.

L'évaluation du risque de sismicité induite n'est pas figée. Pour des technologies d'avenir telles que la géothermie profonde, de nouvelles connaissances sont acquises et publiées régulièrement. Le Gouvernement, via l'autorisation délivrée par l'Office de l'environnement, a ainsi exigé que l'analyse du risque sismique soit mise à jour chaque fois que de nouvelles données ou connaissances (techniques ou scientifiques) sont acquises et qu'elles sont susceptibles de modifier sensiblement le niveau du risque ou sa gestion.

En conséquence, à la suite du séisme de Pohang, en Corée du Sud, une nouvelle évaluation des risques du projet de Haute-Sorne a été demandée au promoteur. Ses résultats devraient être connus dans les mois qui viennent. En parallèle, l'ambassade de Corée du Sud a indiqué au canton du Jura qu'un rapport complet provenant des autorités nationales coréennes sera transmis début 2019. Ces deux sources d'informations feront l'objet d'une analyse par des experts indépendants. Elles permettront une bonne compréhension de l'éventuel lien entre le projet de géothermie profonde et le séisme enregistré.

Le Gouvernement n'entend ainsi pas tirer de conclusion hâtive par rapport aux événements coréens. Il attend les résultats de la mise à jour de l'analyse de risque et de son examen par des experts indépendants. Ce n'est qu'ensuite, donc après début 2019, qu'il prendra une décision sur la poursuite ou non du projet-pilote. Il faut d'ailleurs relever que la question n'est pas de savoir si un lien existe entre stimulation hydraulique et sismicité. Comme indiqué précédemment, ce lien est connu et a été pris en compte dès le début de la planification du projet-pilote. La question qui se pose est de savoir si le projet-pilote tel qu'il est prévu à Glovelier, en tenant compte

de la géologie locale et de la technologie prévue, est susceptible de causer des dégâts non acceptables aux bâtiments, à la population et à l'environnement de la région.

Il est également utile de rappeler que l'analyse de risque devra être mise à jour dès le démarrage des travaux. La mise en place du forage permettra d'améliorer les connaissances du sous-sol. Le test de stimulation, opéré à des pressions faibles induisant un risque très faible de dégâts, donnera également de nombreuses indications sur les risques et les mesures à prendre pour les prévenir dans les phases ultérieures de stimulation.

L'ensemble des observations sera suivi par un groupe d'experts indépendants désignés par le Gouvernement.

Aux trois questions posées par l'auteur, le Gouvernement est en mesure de répondre comme il suit :

Réponse à la première question :

Indépendamment du projet de géothermie profonde, le Gouvernement se prépare pour la gestion de différents risques sociétaux, technologiques et naturels. En matière de risque sismique, le scénario d'un séisme naturel majeur est pris en compte dans l'élaboration du catalogue des dangers en cours d'élaboration. La partie opérationnelle, en cas de problème majeur, serait gérée entre les communes et l'Etat-major civil de conduite (ce qu'on appelle l'EMCC).

Réponse à la deuxième question :

Comme cela est indiqué plus haut, en cas de séisme induit, c'est bien l'assurance du responsable du projet, et non l'ECA, qui devra prendre en charge les coûts. Ce n'est ni aux citoyens ni aux entreprises d'assumer le risque dont ils ne sont pas responsables.

Réponse à la troisième question :

La volonté de développer la géothermie profonde en Suisse est bien présente, dans un contexte d'une volonté claire de renoncer aux énergies fossiles et nucléaires. Le Gouvernement soutient ces évolutions mais s'est voulu extrêmement vigilant lorsqu'il a autorisé le projet-pilote de géothermie profonde à Haute-Sorne. D'autant plus que la technologie est en développement.

A ce stade, le Gouvernement n'a ainsi aucune raison de revoir sa position, en particulier puisque l'analyse des événements à l'origine du séisme de Pohang n'est à ce jour pas terminée. Comme déjà expliqué à maintes reprises, la mise à jour de l'analyse de risque et son examen par des experts indépendants seront déterminants pour décider de la poursuite, de l'abandon ou d'autres mesures liées au projet.

En conclusion et au-delà de la présente interpellation, je peux évidemment vous garantir que le Gouvernement n'entend pas jouer avec la santé ou la sécurité des citoyennes et des citoyens.

Il n'entend par contre pas non plus entrer, chaque mois, dans le jeu de la désinformation, des accusations gratuites et des théories anxigènes. L'exercice de la démocratie nécessite de débattre sur la base d'informations sérieuses. Je vous remercie de contribuer à un climat de confiance en acceptant que toutes les décisions soient prises au moment approprié et après des démarches logiques, réfléchies et scientifiques.

M. Christian Spring (PDC) : Je suis partiellement satisfait et je demande l'ouverture de la discussion.

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

M. Christian Spring (PDC) : Vous comprendrez que vos réponses ne me satisfassent que partiellement. Je ne serai pas long mais je vais revenir sur les questions posées.

La sécurité des gens. La rapidité d'intervention est un point très important. Apparemment, on oublie quand même que déjà deux projets, similaires à celui de Haute-Sorne, ont créé des dégâts très importants. Et ce n'est pas aux Jura-siens de devenir les cobayes d'une industrie peu fiable et dont les premières expériences sont désastreuses.

Ensuite, la question importante des dommages matériels. On nous dit qu'il y a une assurance de 100 millions qui est mise à disposition. Mais il faut savoir, Mesdames et Messieurs les Députés, que cette somme ne sera disponible, pour les gens qui seraient sinistrés, uniquement quand la causalité sera donnée. Cela veut dire... on le voit aussi dans le domaine en Corée du Sud, avec un dommage qui survient en 2017, on n'aura pas de résultat définitif avant 2019. Donc, cela fait deux ans. Et les expertises ne sont toujours pas terminées. Donc, imaginez les gens qui, pendant deux ans, avec une maison endommagée, n'auront toujours rien ! C'est donc quelque chose qui ne fonctionne pas.

Ensuite, j'ai parlé dans mon intervention de l'industrie jurassienne, active dans la haute technologie, la précision, quand on travaille au centième de millième. Cette nouvelle énergie, il a été clairement aussi admis qu'il y avait des risques sismiques. On est sûr qu'il y aura des risques sismiques. On ne sait justement pas quelle sera l'importance de ces risques sismiques. Allez dire à notre industrie jurassienne que, de temps en temps, entre 7 et 8 heures du matin ou dans la journée, ils ne pourront pas travailler parce qu'il y a des risques que leurs pièces soient endommagées ! Cela ne fonctionne pas comme ça.

Vis-à-vis de ces réponses, je vais pour ma part aller plus loin et je vais déposer une motion demandant la fin immédiate et définitive de ce projet de géothermie profonde en Haute-Sorne.

M. Gabriel Friche (PCSI) : Le groupe PCSI est attentif au suivi de ce projet de géothermie profonde. En effet, la conception directrice de l'énergie, adoptée par le Parlement à sa grande majorité, demande une autonomie énergétique de 65 % à l'horizon 2035. Cela doit passer par tous les potentiels possibles et, donc, toutes les formes d'énergie connues à ce jour.

A la lecture du plan spécial du projet de géothermie profonde et de la liste des autorisations spéciales exigées, un nombre de 136 dont 20 qui concernent uniquement la sismicité induite, le groupe est convaincu que tous les garde-fous ont été mis en place.

Le groupe PCSI lance ici un appel au calme. Arrêtons de décrire l'apocalypse, de ne faire travailler que notre cerveau primaire mais faisons confiance à la technique, aux autorités et, surtout, apprenons des erreurs des autres. Merci de votre attention.

M. Pierre-André Comte (PS) : Je vais m'exprimer à titre personnel, avec mon petit cerveau primaire ! *(Rires.)* Cette remarque est non pas désobligeante, elle est sotté !

L'interpellation de notre collègue Christian Spring a de quoi rendre perplexe, non par les questions qu'elle soulève mais par le fait qu'elles puissent être posées. Son titre même conduit à se faire violence – trivialement, on dirait «se pincer» mais, ici, la trivialité n'a pas sa place – pour y croire. Le Jura

doit-il mettre sur pied un plan de sauvetage de la population dans le cadre de la réalisation du projet de géothermie profonde alors que des indices sérieux montrent que l'on court à la catastrophe ?

Les dangers qu'évoque le député Spring, dénoncés par les opposants à ce projet sur la base d'études sérieuses, mis en exergue par de très nombreuses personnalités dignes de foi et dans des prises de position, suffisent à l'arrêter immédiatement et à mettre un terme à la supercherie – j'ai ici le choix entre deux versions : je voulais dire supercherie criminelle mais je ne veux pas choquer les bonnes âmes – à la supercherie qui pourrait s'avérer criminelle que les promoteurs veulent nous faire avaler.

Non, Monsieur le Député Spring, il n'y a pas à se questionner «sur les risques éventuels et les conséquences d'un séisme de grande ampleur». J'ai été heureux de vous écouter et à quelques secondes. La seule question qu'il convient de poser, quelles que soient les protestations de bonne foi ou les pseudo-arguments qu'on nous sert aujourd'hui avec une légèreté coupable, c'est de savoir pourquoi le Gouvernement n'a pas encore pris la décision de mettre fin à ce projet pour éviter au Jura la catastrophe qu'on lui promet.

Il y a des circonstances où le doute n'est pas permis. C'est le cas en ce qui concerne les risques liés au projet de géothermie profonde. Votre interpellation, cher collègue, a le mérite de placer les autorités cantonales devant leurs responsabilités, qui sont lourdes, et auxquelles nous ne pouvons nous soustraire sans nous déconsidérer.

Le Jura prend des risques lorsque ses droits sont remis en cause. Il n'en prend pas quand sa terre et son peuple sont exposés au malheur d'un péril prévisible. Nous sommes nombreux à en avoir assez des bonimenteurs et de leurs expertises éclairantes, qui n'ont d'éclairant que la prétention désinvolte de nous faire accepter leur phraséologie pécuniaire. Je n'accepte pas leur arrogance dans le meilleur des cas, leur cynisme dans le pire.

Monsieur le député Spring, je soutiendrai doublement votre motion ! (*Rires.*)

M. Raoul Jaeggi (Indépendant) : Je suis très étonné. Je suis très étonné parce que j'entends des critiques acerbes. Je m'exprime à titre personnel avec le cerveau que j'ai et je ne m'estime pas un criminel quand bien même je n'irai pas dans le même sens que mon collègue précédent.

Je suis très étonné parce que nous avons, nous, le Jura, la Suisse, décidé – comme l'a dit d'ailleurs mon collègue, M. Spring – de sortir du nucléaire. On a voté et accepté une stratégie énergétique 2050 qui vise à sortir du nucléaire. Avec ça, tout le monde est plus ou moins d'accord. Et qu'est-ce qu'on fait ? On remet les gros pulls en laine et les sandales de Jésus ! (*Rires.*) Alors, moi, cela ne me séduit pas beaucoup... Si vous voulez, je ferai le débat avec vous, Monsieur Comte, après mais, ici, peut-être qu'il serait agréable de me laisser finir comme je l'ai fait pour vous !

Donc, on doit produire du courant. On doit économiser de l'énergie, certes. On sera aussi tous d'accord avec ça. Et on doit en produire quand même. On a ici un moyen de production d'énergie en ruban. Je n'ai pas les connaissances scientifiques suffisantes pour dire si c'est le bon endroit, s'il faut le faire là mais, en tous les cas, la géothermie profonde, c'est l'un des moyens de production. Vous nous citez ici deux accidents et un incident (si on parle encore de Saint-Gall) mais deux accidents (Bâle et un à l'autre bout de la planète) et vous

ne citez pas les dix, quinze, vingt projets qui fonctionnent en France voisine et en Allemagne et qui produisent du courant. Et, ça, ce n'est pas très honnête !

Et je suis étonné aussi que notre collègue démocrate-chrétien nous dise qu'il va déposer une intervention en demandant l'arrêt de ce projet parce que je vous ai apporté ici, chers collègues démocrates-chrétiens, le programme politique du PDC Jura. Peut-être que vous ne l'avez pas lu ou que vous avez oublié – mais il y a des dissidents pour vous le rappeler (*Rires.*) – que, sur le plan énergie, «le PDC Jura recommande en particulier les pistes suivantes afin que le Canton dispose d'un coup d'avance dans le domaine de l'énergie : poursuivre le développement de la géothermie, qu'elle soit profonde ou pas». Alors, s'il ne faut pas le faire là, je peux encore l'entendre, je ne sais pas mais je pense que c'est un moyen de production dont on ne pourra pas se passer. Merci de votre attention.

Mme Anne Roy-Fridez (PDC), présidente de groupe : Monsieur le député Raoul Jaeggi, vous faites allusion à un programme de campagne électorale dans lequel le PDC avait posé cette thématique. Je crois que, depuis, les éléments ont changé. Je pense que, de notre responsabilité, nous devons analyser une nouvelle situation. Et je crois que c'est le moment d'ouvrir les yeux sur cette thématique et de poser les bonnes questions et de poser aussi l'arrêt de ce projet en Haute-Sorne, ni plus ni moins. Merci.

M. David Eray, ministre de l'environnement : J'aimerais revenir sur quelques éléments qui ont été dits à cette tribune et que je souhaite compléter.

Tout d'abord, Monsieur Spring, vous parlez d'une assurance de 100 millions de dommages et qui ne fonctionne que si la causalité est démontrée. Alors, heureusement, je veux dire. Si vous connaissez des assurances qui paient sans savoir ce qu'il y a comme dommages, je suis en tout cas intéressé mais je ne pense pas que ça existe. Donc, ce que vous avez dit là, c'est juste une évidence : une assurance paye quand les dégâts sont avérés, quand la causalité est démontrée. Par rapport à cela, j'estime que c'est normal.

Après, vous avez évoqué le délai de deux ans par rapport aux analyses qui sont faites par rapport à un séisme qui a été provoqué en Corée du Sud. Mais, je veux dire, ça, ça regarde les autorités coréennes. Si les autorités veulent vérifier exactement ce qui s'est passé, je ne peux pas tellement m'immiscer dans les mécanismes des experts ou de l'administration coréenne. Je prends note que l'ambassadeur de Corée du Sud en Suisse m'informe et que, début 2019, il me donnera retour sur les analyses qui sont faites en Corée du Sud et, à partir de là, je ne peux que prendre note et vous transmettre ces informations. Si vous me le reprochez, j'en suis désolé.

Vous parlez également de sismicité et j'ai l'impression que vous avez fait un mélange entre un séisme et un risque de sismicité ou une sismicité induite.

Ce qu'il faut savoir, c'est que la géothermie profonde pérothermale provoque de la sismicité, c'est connu. De la sismicité, il y en a tous les jours. Peut-être que, même maintenant, la terre tremble mais à des taux si faibles que nous ne le sentons pas. Ce que nous souhaitons, en tout cas au niveau de l'Etat jurassien, c'est que le projet, dans tous les cas, n'ait pas une sismicité qui soit perceptible et qui cause des dégâts. A partir de là, le scénario que vous avez évoqué de dire que les usines doivent arrêter de travailler tous les matins parce que la terre tremble à cause de la géothermie, ce n'est

justement pas ce qu'on veut. On veut que les usines ne ressentent rien du tout, que le micron dont elles doivent être garantes de la précision soit toujours garanti et c'est là que nous souhaitons aller.

J'aimerais encore juste vous donner une anecdote sur la sismicité. Vous savez très certainement que, dans le laboratoire du Mont-Terri, il y a donc un centre de recherche sur l'entreposage nucléaire, qui comprend également tout un réseau de sismographes. A l'époque, il y a quelques années, quand la Corée du Nord cette fois-ci avait fait un essai nucléaire, les sismographes du Mont-Terri avaient pu détecter l'explosion nucléaire en Corée du Nord. Mais ça n'a pas empêché les usines de bosser, les gens de vivre. On n'a rien senti. Seuls les sismographes l'avaient détecté à l'époque.

Ensuite, vous dites que le Gouvernement semble ne rien faire. Je vous rappelle juste que dès que nous avons eu connaissance d'un doute sur un séisme en Corée du Sud, provoqué par un forage de géothermie profonde, le Gouvernement a immédiatement suspendu le projet. Immédiatement, je dis bien, dans les vingt-quatre heures. Il a immédiatement demandé un rapport au promoteur Geo Energie Suisse et, quelques jours après, il a contacté l'ambassade de Corée du Sud à Berne pour avoir non seulement un rapport du promoteur mais également un contre-avis gouvernemental de ce qui s'est passé en Corée. Donc, le Gouvernement ne pouvait pas faire plus vite et différemment par rapport au travail qui a été préparé dans ce dossier et par rapport aux éléments dont nous avons connaissance.

Maintenant, Monsieur le député Comte, j'ai bien écouté vos propos et, effectivement, c'étaient des propos dits avec beaucoup d'émotion. Simplement, n'oubliez pas que la stratégie énergétique 2050 prévoit tout un tas de mises en place de solutions alternatives aux énergies que nous ne voulons plus (le fossile et le nucléaire), qui a été soutenue par un grand nombre de partis et de citoyens de ce Canton.

Vous avez ensuite parlé de cynisme ou des mots très durs envers les experts mais je tiens à dire que je défends les gens qui travaillent dans l'administration cantonale. Et les propos que vous avez tenus envers eux ne sont pas très sympathiques pour eux parce qu'ils ont fait un travail très consciencieux. Nous avons des experts scientifiques, nous avons des ingénieurs dans l'administration qui ont fait un bon travail, qui ont défini par exemple 136 conditions liées à ce projet, dont une a permis de suspendre le projet dès qu'il y a eu un tremblement de terre en Corée du Sud. Et, moi, je tiens à cette tribune à exprimer un soutien envers leur travail, leurs compétences et leur professionnalisme.

Maintenant, concernant Madame Roy, vous avez effectivement évoqué une nouvelle situation en arrêt du projet mais soyez rassurée, le projet est suspendu. Tant que nous n'avons pas d'informations à la fois des promoteurs sur le séisme en Corée, à la fois du Gouvernement coréen, il n'y aura rien qui se passera. Donc, soyez apaisée. Avant début 2019, vous pouvez faire tout ce que vous voulez mais il n'y a pas besoin de paniquer. Le Gouvernement ne va pas fermer les yeux et foncer tête baissée dans un domaine où il y a des doutes.

10. Interpellation no 885

Aménagement du carrefour entrée nord-est de Delémont, route de Bâle-rue Auguste-Quiquerez : suite, mais pas fin !

Stéphane Brosy (PLR)

Lors de la séance de la commission de l'environnement et de l'équipement du 20 avril 2018, nous apprenions que l'aménagement du giratoire de l'entrée nord-est de Delémont, au carrefour reliant la route de Bâle et la rue Auguste-Quiquerez, était abandonné sur décision du Gouvernement.

Nous rappelons que ce projet devait se concrétiser cette année et les coûts y relatifs inscrits au budget 2018. Nous relevons qu'il a déjà fait l'objet de quatre interventions parlementaires et qu'à trois reprises, après débat, des décisions positives allant dans le sens de sa réalisation ont été prises.

Cette annonce nous a désagréablement surpris et nous nous interrogeons sur les motivations d'une telle décision qui va à l'encontre des décisions parlementaires.

Dès lors, nous demandons aux Gouvernements de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

1. Quels nouveaux éléments ont motivé le Gouvernement d'abandonner la réalisation de cet aménagement, prévue cette année ?
2. Quelle garantie et délai, sûrs et avérés, peut-il donner quant à la réalisation future de ce giratoire ?

Nous remercions le Gouvernement de ses réponses.

M. Stéphane Brosy (PLR) : Si je vous dis «40 à 2», «38 à 15», «51 à 0»... Non, Mesdames et Messieurs les Députés, ce ne sont pas là les derniers résultats de notre vaillante équipe de foot parlementaire (*Rires.*) ou des derniers matches du Mondial mais bien les résultats de vos votes, Mesdames et Messieurs les Députés, des trois fois où nous avons eu à nous positionner, directement ou indirectement, sur le sujet de mon interpellation.

Tout d'abord 40 à 2, le 29 octobre 2014, où vous avez accepté notre postulat demandant l'étude du coût de sa réalisation et son éventuelle intégration à la PFI 2017-2021.

38 à 15 ensuite, qui signifiait l'acceptation d'un amendement demandé lors du débat de ladite planification financière, intégrant 260'000 francs pour l'exécution des travaux.

Et, pour terminer, 51 à 0, le 20 décembre 2017, lors de l'acceptation du budget 2018 dans lequel figurait clairement le montant de cette réalisation, qui n'a fait l'objet d'aucune discussion.

Pour être complet, le sujet avait déjà fait l'objet d'une question écrite en novembre 2012.

Cette introduction pour dire que, lorsque vous êtes député et qu'à trois reprises le même objet débattu dégage une majorité, on est en droit d'attendre à ce que nos décisions soient appliquées et réalisées.

Vous imaginez donc notre surprise quand nous avons appris que ce projet était purement et simplement rayé du budget ! Les quelques arguments évoqués pour justifier cette décision sont toujours les mêmes que lors des différents débats évoqués.

Oui, suite à l'acceptation du fonds FORTA par le peuple suisse, la Confédération reprendra à sa charge l'entretien du tronçon sortie A16 Delémont Est direction Bâle-Hagnau, soit environ 7 km sur sol jurassien. En contrepartie, le canton du

Jura contribuera à hauteur de 1,3 million au fonds. Le message de l'époque dit ceci : les cantons qui céderont des tronçons se verront ainsi délester d'une charge financière. En contrepartie, les cantons en question contribueront, via une compensation de 60 millions de francs, aux dépenses supplémentaires que la Confédération devra assumer pour l'exploitation et l'entretien des tronçons repris. La compensation due par chaque canton sera proportionnelle aux tronçons cédés.

On peut donc considérer qu'il s'agit d'une opération blanche et on parle bien d'entretien et d'exploitation.

Dans le même message, on trouve la liste de tous les projets d'aménagements routiers prévus et liés au FORTA jusqu'en 2040. On ne trouve aucune trace d'un aménagement quelconque sur cette portion de route.

Sur la base de ces informations, croire que la Confédération va, dès la reprise du tronçon, procéder à des aménagements à ce carrefour est utopique.

Mais tout ceci, nous en avons déjà discuté et, en connaissance de cause, nous avons décidé de réaliser l'aménagement de ce giratoire. Nous supposons donc que des éléments nouveaux ont motivé le Gouvernement à surseoir à l'exécution des travaux.

C'est là notre première interrogation, qui en amène une autre : dans quel délai peut-on espérer cette réalisation ?

Une certitude, tout de suite si notre décision est appliquée mais aux calendes grecques si on attend sur la Confédération, ce d'autant plus que nous ne serons plus maître des décisions.

J'imagine la satisfaction des autorités de la ville de Delémont, qui attendent impatiemment cette réalisation et y contribueront à hauteur de 60'000 francs.

Néanmoins, si on peut nous garantir que, dans un délai raisonnable, soit au plus tard 2020, ces travaux seront réalisés, on pourrait admettre ce report. Mais comme déjà dit, nous avons de sérieux doutes à ce sujet.

Le Gouvernement peut-il nous rassurer ?

Pour terminer, à titre personnel, j'estime que l'abandon de cet aménagement est un peu cavalier. Oui, le Gouvernement a la possibilité de reporter ou de supprimer des dépenses prévues au budget mais il aurait pu, ou plutôt il aurait dû mieux considérer la procédure suivie et les interventions faites en amont et le soutien apporté pour cet objet. Sinon, à quoi sert de faire tout ce travail, de débattre, de réunir des majorités, pour en finalité se voir recalé ? Ne sommes-nous pas le Législatif et le Gouvernement censé exécuter nos décisions ?

J'espère donc que les réponses apportées par le Gouvernement justifieront ce choix et nous rassureront quelque peu. Je vous remercie de votre attention.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Le carrefour situé à l'entrée nord-est de Delémont fait partie des ouvrages qui seront repris par la Confédération.

Pour rappel, le peuple et les cantons ont accepté, le 12 février 2017, l'arrêté fédéral sur la création du fonds FORTA, qui comprend également l'intégration de quelque 400 kilomètres de routes cantonales. Ces routes, donc, seront inscrites dans le réseau des routes nationales. Le canton du Jura avait soutenu et accepté ce projet à hauteur de 61,8 %.

La Confédération deviendra propriétaire de ce réseau de 400 km dès le 1^{er} janvier 2020, c'est-à-dire dans une année

et demie. L'Office fédéral des routes en assumera la maintenance et l'entretien. La H18 Delémont-Bâle fait partie du tronçon qui sera remis à la Confédération. Sur territoire jurassien, la route cédée représente un peu plus de 7 kilomètres.

Le Gouvernement a donc décidé de ne rien entreprendre dans ce carrefour dans l'immédiat, en laissant le soin à la Confédération de l'aménager ultérieurement. Bien que cet objet figure au budget 2018, le Gouvernement reste compétent pour adopter tout arrêté de crédit. Ce niveau de crédit ne relève pas de la compétence du peuple ni du Parlement. Il s'agit ici d'un montant de 260'000 francs qui se situe donc, selon la loi sur les finances cantonales, dans le domaine de compétence du Gouvernement.

Bien que ce carrefour soit identifié comme un point noir selon l'Office fédéral des routes, il faut relativiser ce constat en tenant compte du fait que le dernier accident avec blessé léger a été enregistré par la Police il y a près de deux ans.

La décision du Gouvernement se fonde aussi sur le fait que les contributions fédérales accordées aux cantons dans le cadre de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (LUmin) ont été revues à la baisse, notamment pour les cantons qui cèdent une route à la Confédération. Pour le canton du Jura qui remettra ce tronçon d'environ 7 kilomètres, la baisse des contributions fédérales annuelles sera de l'ordre de 1,3 million de francs dès 2020.

Le Gouvernement entend bien que la Confédération entreprenne des travaux sur ce tronçon, en contrepartie de la diminution des contributions annuelles.

A ce jour, plusieurs projets ont été annoncés à l'Office fédéral des routes qui les a enregistrés et qui doit, d'ici fin 2019, planifier les travaux d'entretien qu'il réalisera après 2020. Dans les projets annoncés figurent, en plus du carrefour mentionné précédemment, l'entretien du passage inférieur de Soyhières, le remplacement du pont du Righi à Delémont ainsi que d'autres projets liés à l'agglomération de Delémont et qui sont situés sur cet axe.

Dans un autre horizon, le Gouvernement veillera aussi à l'inscription, dans le réseau des routes nationales, de la nouvelle H18 qui prévoit un tunnel pour éviter donc le secteur du Vorbourg et passer directement de Delémont à la région des Riedes du canton de Bâle-Campagne.

Il y a lieu de noter que le projet de giratoire refusé par le Gouvernement était limité. Ce projet ne traitait que la surface de la chaussée ainsi que la mise en place d'éléments simples pour la transformation en giratoire.

Le projet annoncé à la Confédération est plus complet car il se prolonge jusqu'à la sortie de la localité de Delémont en direction de Soyhières. Ce projet fait partie de la mesure Agglo n° 9a, qui traite de l'entrée nord-est de Delémont.

Le Gouvernement soutiendra, auprès de la Confédération, le projet de l'aménagement complet de ce secteur, en s'assurant d'une réalisation dans les meilleurs délais.

Je peux vous informer, Monsieur le Député, que, suite à une discussion avec l'Office fédéral des routes la semaine passée, une coordination est en cours entre cet office fédéral et notre Service des infrastructures. Le but est de remettre un projet à l'Office fédéral des routes qui engagera les études et les procédures nécessaires permettant d'assurer une réalisation de cet ouvrage dès l'horizon 2020. Il a été convenu avec l'Office fédéral des routes que, d'ici la fin 2018, nous aurions une information claire de savoir si ce projet peut être mis en

œuvre dès 2020, comme vous l'avez évoqué, Monsieur le Député.

Le Gouvernement veillera à ce que la Confédération s'engage à réaliser également les autres aménagements prévus dans le canton du Jura.

M. Stéphane Brosy (PLR) : Je suis partiellement satisfait et je demande l'ouverture de la discussion.

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

M. Stéphane Brosy (PLR) : S'il y a une chose sur laquelle nous sommes d'accord, ce sont les chiffres : 7 kilomètres, 1,3 million. Mais, pour le reste, il n'y a pour moi pas de nouvel élément qui justifie le report de cet aménagement.

Par contre, je suis quand même heureux d'entendre que le Service des infrastructures a déposé un projet à l'OFROU et que le projet avance dans le bon sens. Moi, j'ai fixé une limite à 2020. Apparemment, il semblerait que ce soit le cas mais, pour l'instant, on n'a aucune garantie au niveau de ce délai. C'est pour ça que je réserve un petit peu mon appréciation en disant que je suis partiellement satisfait. Et on se réserve le droit de peut-être réintervenir sur cet objet.

M. Didier Spies (UDC) : Le groupe UDC a soutenu le député Brosy depuis 2014 concernant l'aménagement d'un giratoire au carrefour route de Bâle–rue Auguste-Quiquerez, en acceptant le postulat et ensuite lors du soutien pour l'inscription à la planification financière pour le budget 2018.

Je pourrais également reprendre mon texte pour la motion no 1206, «Projet d'agglomération de troisième génération de Delémont : adaptions des moyens financiers en conséquence». Car, lors de la séance du Parlement jurassien du 28 février 2018, le groupe UDC vous avait demandé de refuser cette motion. Le Canton et certaines communes n'ont simplement pas les moyens financiers pour concrétiser tous les projets et, à un certain moment, il faut choisir.

Mais voilà, le Gouvernement attend, encore et toujours, que ce tronçon routier soit repris par la Confédération dans le cadre du projet FORTA, malgré les nombreux accidents ces dernières années au fameux carrefour.

Chers collègues députés, Madame et Messieurs les ministres, que voulons-nous ?

Le groupe UDC attend avec impatience l'aménagement du carrefour à l'entrée nord-est de Delémont et cela pour le bien des utilisatrices et des utilisateurs de la route.

Combien de blessés devons-nous encore annoncer ces prochains mois et cela sur combien d'années ? Le dernier accident a eu lieu hier soir : un accrochage vers 17 heures. Oui, on est d'accord, il n'y avait pas de blessé.

Nous devons faire nos investissements avec priorité et cela pour le bien de nos citoyennes et de nos citoyens. Nous sommes donc un peu déçus. Merci pour votre attention.

Mme Murielle Macchi-Berdat (PS) : Ce n'est pas dans l'habitude du groupe socialiste de monter à la tribune pour défendre les dossiers routiers... sauf, si c'est pour défendre la réalisation d'un giratoire à la priorité de gauche, on fait l'effort ! *(Rires.)*

Plus sérieusement, des éléments sur le fond et sur la forme nous poussent à réagir.

Sur le fond, tout le monde reconnaît que le carrefour de la rue Auguste-Quiquerez et de la route de Bâle présente actuellement un danger pour les automobilistes s'engageant depuis la route de Bâle sur la route cantonale en direction de Soyhières. Ce danger est encore plus important pour les cyclistes dont le nombre est en forte croissance vu l'attractivité de la liaison cyclable avec le Val Terbi et Soyhières suite aux travaux réalisés dernièrement au Colliard.

Nous observons également que la vitesse des véhicules en provenance de Soyhières en direction de Moutier est assez élevée. Le risque d'accident dans ce carrefour est donc manifeste, avec de graves conséquences potentielles en cas d'implication de cyclistes.

Ces constatations ont été bien comprises à l'époque par les députés, d'où l'acceptation d'un postulat demandant l'aménagement d'un giratoire, ce qui a été validé par son inscription au budget 2018. Il y a donc eu double décision parlementaire : une décision sur la nécessité de sécuriser ce carrefour et une décision sur sa planification financière pour 2018.

Aujourd'hui, on essaie notamment de justifier le choix du Gouvernement en minimisant la dangerosité de ce carrefour. Alors, même si la statistique des accidents officiels déclarés n'est pas importante, on l'entend, aux yeux de Monsieur le Ministre (!), mais le Gouvernement ne devrait pas prendre à la légère le nombre important de ce qu'on appelle les «presque accidents». Les «presque accidents», ce sont ces accrochages dont automobilistes, scootéristes ou cyclistes sont victimes sans que la police ne soit appelée pour le constat. Et ces «presque accidents» n'apparaissent donc pas dans les statistiques de la Police cantonale du moment qu'on ne l'appelle pas sur les lieux de l'incident. Mais, par contre, la ville de Delémont tient des statistiques sur ces incidents «non déclarés», sur demande de la Confédération. La Confédération demande aux communes d'identifier les points noirs dans les concepts de circulation. Cette façon de faire nous paraît juste parce que nous partons du principe qu'il ne faut pas attendre un accident avec un blessé grave ou un mort pour agir !

Sur la forme, alors, là, le groupe socialiste juge inacceptable que des décisions du Parlement – et, ce, quelle que soit la problématique – ne soient pas appliquées par l'Exécutif. Si, comme on nous le dit aujourd'hui, de nouveaux éléments ne permettent pas de mettre en œuvre un choix du Parlement, il s'en explique en informant celui-ci ! Il n'est pas digne d'un Etat qu'on doive solliciter une question en commission de l'environnement et une interpellation pour apprendre que le Gouvernement renonce à un investissement alors que ce dernier a fait l'objet de deux décisions parlementaires, l'acceptation d'un postulat et l'inscription de la dépense au budget.

De plus, et dans l'intérêt des bonnes collaborations entre Etat et communes, il n'est pas normal que la commune de Delémont apprenne ce report par une voie officieuse alors qu'un financement communal nécessaire a été libéré par le conseil communal. C'est d'autant plus choquant quand on sait que le Gouvernement jurassien a pris sa décision sans discussion préalable avec la commune concernée.

Mais, finalement, quels sont ces nouveaux éléments qui ont motivé le Gouvernement à abandonner la réalisation de cet aménagement, prévue cette année ? Contrairement à ce que dit le ministre, il n'y a, à notre avis, rien de nouveau qui justifie ce report.

Le Gouvernement sait depuis longtemps que la Confédération reprendra ce tronçon dès 2020.

Déjà dans la réponse à la question écrite de notre collègue Brosy, réponse qui date déjà du 18 décembre 2012 (!!!), le Gouvernement, par Monsieur le Ministre Receveur, approuvait les arguments en faveur de la construction d'un giratoire mais, déjà à l'époque, il précisait que le Gouvernement n'entendait pas s'engager dans une réalisation immédiate vu que la route H18 Delémont-Bâle était censée être reprise en propriété par la Confédération.

Depuis, six années se sont écoulées. Entretemps, un postulat accepté et une inscription de la dépense au budget 2018 et on nous justifie ce report aujourd'hui avec le même argument de l'époque !!! Cette façon de faire est, à nos yeux, inadmissible. Cela signifie que le Gouvernement fait fi des choix politiques que nous opérons et justifie encore sa décision par le fait qu'il va remettre une liste des projets à réaliser sur cette route et que le carrefour figure en tête de liste...

Excusez-nous, ce n'est pas qu'on ne croit plus à la force de persuasion du ministre en charge du dossier mais la Confédération n'a, à l'heure actuelle, aucune planification des investissements projetés sur la H18. Et je ne crois pas que la Confédération ait l'habitude de signer des conventions qui garantissent une priorité sur une autre... Nous n'avons donc aujourd'hui aucune garantie que la Confédération entreprenne des travaux dès 2020 !

Au vu de ce qui précède, le groupe socialiste demande au Gouvernement de reconsidérer sa décision afin, premièrement, de respecter la planification initiale en aménageant un giratoire provisoire permettant de réduire la dangerosité du carrefour actuel et, deuxièmement, de respecter les choix opérés par le Parlement étant donné qu'aucun élément nouveau ne justifie ce report. Merci pour votre attention.

M. Gabriel Friche (PCSI) : Le groupe PCSI est attentif à cette interpellation. Il s'étonne de la décision du Gouvernement d'attendre la reprise, par la Confédération, de la H18 pour réaménager ce carrefour alors que le Parlement l'a ajouté expressément lors de l'établissement du PFI !

Des projets certainement plus stratégiques en sont sûrement la cause. N'aurait-il pas été judicieux de nous informer mieux, par exemple par le biais de la commission de l'environnement ?

Pour terminer, le groupe PCSI rappelle encore que l'urgence, pour le Parlement, était d'améliorer la sécurité rapidement dans ce secteur. Est-ce que la Confédération sera suffisamment sensible à ce propos et considérera la sécurité avec la plus haute importance et urgence ? Merci de votre attention.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Quelques précisions par rapport à ce qui vient d'être dit.

Peut-être Madame la députée Macchi. Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris ce que vous avez dit. Vous avez dit que le groupe socialiste n'était pas un habitué de défendre les projets routiers. Alors, je ne sais pas si on n'a peut-être pas la même mémoire mais, moi, j'ai souvenir de la défense corps et âme d'un camarade socialiste pour une traversée de village, donc une route, à Courroux notamment, qui a finalement influencé la PFI dans un sens routier. J'ai souvenir du groupe socialiste qui défendait des montants supplémentaires pour des projets d'Agglo, dont le principal projet est une nouvelle route à Delémont en direction du Val Terbi. Donc, si vous

dites que vous n'êtes pas les fervents défenseurs de la route, je n'ai pas tout à fait compris comment vous menez votre politique. Mais ceci n'est pas grave. Vous demandiez quels éléments supplémentaires permettraient au Gouvernement, finalement, de ne pas développer ce projet. Ben, typiquement, la motion du groupe socialiste qui demande des montants supplémentaires dans l'Agglo. Voilà une nouvelle dépense. Le Gouvernement doit arbitrer et le Gouvernement doit aussi finalement savoir où il met ses moyens d'investissements. Je vous rappellerais juste que tout ça fait l'objet d'une action gouvernementale. Je crois qu'il n'y a pas longtemps, on nous a reproché, au travers des médias... je crois que c'était un camarade de votre groupe qui disait que le Gouvernement était un bon administrateur et ne gouvernait pas. Et, là, on gouverne, on prend des décisions...

Mme Murielle Macchi-Berdar (PS) : Des mauvaises décisions !

M. David Eray, ministre de l'environnement : Et vous venez dire à la tribune : c'est scandaleux, vous n'êtes pas des administrateurs alignés sur le Parlement. Non, on gouverne, on prend des décisions, Madame Macchi. On s'excuse mais c'est comme ça ! Donc, si cela ne vous convient pas, on le fait et on le fait dans l'intérêt général.

Maintenant, j'aimerais juste revenir sur d'autres arguments financiers parce que, Monsieur Brosy, c'est vrai que je ne vous ai pas donné tous les éléments connus et c'est peut-être le moment de le faire.

Mais sachez que, par exemple pour le fonds d'infrastructures ferroviaires auquel nous contribuons à hauteur de 6 millions par année, il est prévu une augmentation de la contribution du canton du Jura, dès 2019, de 500'000 francs. Donc, 500'000 francs qui repartent du Canton dans les coffres de la Confédération.

Il y a un projet de RPT, de révision de la péréquation entre les cantons, qui pourrait nous coûter plusieurs millions, voire plus de 10 millions.

Il y a le FORTA, je l'ai dit, 1,3 million.

Il y a, je le rappelle encore une fois, des montants de plusieurs millions, ou en tout cas 1 million ou 500'000 francs ou à définir, qui ont été abusivement encaissés par CarPostal. CarPostal qui donne son bénéfice à la Confédération, qui paie la moitié de ses impôts à la Confédération.

Donc, je veux dire, à un moment donné, on n'est pas là, le canton du Jura, pour faire des cadeaux dix-huit mois avant de remettre un tronçon à la Confédération. Et c'est aussi pour ça que le Gouvernement a décidé de ne pas engager ce crédit.

Maintenant, Monsieur Brosy, je ne sais pas si vous êtes patient mais je vous demande un peu de patience, jusqu'à la fin de cette année, fin 2018, si vous pouvez patienter. Et je vous donnerai une information, au travers de la commission de l'environnement et de l'équipement, des discussions qui auront, je l'espère, abouti avec l'Office fédéral des routes pour savoir si, oui ou non, ces travaux seront engagés dès 2020, sachant que l'Office fédéral des routes est aussi intéressé à des petits projets comme ça parce que sa crainte, c'est qu'en 2020, il ait une pile de dossiers à étudier, qu'il mette six mois à une année à étudier et à lancer les projets et qu'il ne puisse pas utiliser de fonds, de montants dès 2020 pour déjà effectuer des travaux. Et, quelque part, il était même intéressé à ce projet qui pourrait lui permettre de démarrer certains petits

travaux rapidement, en parallèle des études qui seront faites pour d'autres travaux. Donc, si vous pouvez patienter jusqu'à fin 2018, Monsieur Brosy, je serais satisfait et je m'engage à revenir à la commission de l'environnement et de l'équipement vous donner une information, avant la fin de l'année, sur la suite de ce dossier.

11. Question écrite no 2995

Véhicules diesel : quelles pratiques pour l'Etat jurassien ?

Nicolas Girard (PS)

Notre pays a connu une croissance très soutenue de son parc automobile en moteur diesel ces dernières années. Au début des années 2000, la vente de cette catégorie de véhicules représentait moins de 18 % des ventes de véhicules neufs en Suisse. En 2016, ce chiffre avoisinait les 40 %; ce bond est dû notamment à une prise de conscience des utilisateurs qui ont préféré le diesel pour des raisons de consommation plus faible, de son impact moins important en termes de CO₂ et de ses conséquences sur le climat.

Cependant, en 2012, l'OMS a classé le diesel comme produit cancérigène : il serait responsable de 108'000 décès par an. De plus, les récentes révélations sur les tricheries portant sur les réelles valeurs d'émissions nocives des moteurs diesel ont eu pour conséquence d'inverser cette tendance. Chez nos voisins français, connus comme de grands utilisateurs de diesel, la vente de ces véhicules neufs a chuté de quasiment 75 % à 50 % entre 2012 et 2017.

Encore plus dernièrement, en février 2018, la justice allemande a autorisé les villes trop polluées à bannir certaines voitures diesel de leur centre urbain afin de limiter les rejets excessifs de particules fines.

En quelques années seulement, ce type de propulsion est passé du stade «solution» à «ennemi numéro 1».

Forts de ce constat, nous demandons au Gouvernement de répondre aux interrogations suivantes :

1. Le Gouvernement est-il conscient et soucieux des effets nocifs de cette catégorie de véhicules et de ses conséquences sur la santé ?
2. Si oui, le Gouvernement s'interroge-t-il systématiquement, lors d'achats ou de remplacements de véhicules pour les besoins de l'Etat jurassien, quant à la motorisation de ceux-ci ?
3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire une campagne de prévention et d'information auprès des automobilistes jurassiens afin de les sensibiliser à cette problématique lors de l'acquisition de nouveaux véhicules ?

Réponse du Gouvernement :

Diesel ou essence, lequel est le plus polluant ? Deux ans après le scandale du «Dieselgate» Volkswagen, certains désignent les moteurs diesel comme les moteurs les plus polluants et les accusent de tous les maux.

Menacés d'interdiction à Paris à la fin de la décennie et dans certaines villes allemandes depuis peu, accusés de dépasser les normes de façon plus ou moins illicite, les véhicules diesel sont effectivement en perte de vitesse. Ils ne représentent d'ailleurs plus que 48 % des ventes de PSA en Europe, contre 65 % il y a quatre ans.

La question se pose : ce changement de comportement d'achat est-il justifié ? Plusieurs facteurs sont à analyser et à prendre en compte si on veut répondre à cette question et déterminer une politique d'achat.

Le problème fondamental du diesel est qu'il émet des oxydes d'azote (NO_x), notamment les dioxydes d'azote (NO₂) qui s'attaquent aux voies respiratoires. Il rejette aussi, par sa constitution même, des particules, également toxiques pour les poumons et reconnues cancérigènes par l'OMS (Organisation mondiale de la santé) depuis 2012. Alors, les voitures diesel sont-elles condamnées à disparaître ? Non, car le diesel se soigne depuis vingt-cinq ans, date d'application de la norme Euro 1 (on en est à Euro 6).

Cycles d'homologation artificiels

Les rejets de NO_x autorisés sont passés de 1 gramme au kilomètre en 1992 à 0,08 gramme aujourd'hui. Quant aux particules, elles ont régressé de 0,14 gramme au kilomètre à 0,005 gramme, grâce au filtre à particules (FAP), obligatoire depuis 2011. A noter qu'il s'agit de seuils définis par des normes théoriques. Or, les cycles d'homologation des véhicules étaient largement artificiels et ne rendaient pas compte jusqu'ici des conditions réelles d'utilisation. Les constructeurs ont par conséquent privilégié la dépollution dans les marges étroites du cycle, ce qui explique que certains moteurs diesel ont tendance à dépasser fortement les seuils autorisés en circulation réelle.

Nouveau durcissement des normes

Un nouveau pas a été franchi au mois de septembre 2017, avec une deuxième phase des normes Euro 6 qui uniformisent les seuils de polluants sur les véhicules diesel et essence. En outre, les nouveaux cycles d'homologation, applicables pour les nouveaux types de voitures dès maintenant et étendus en septembre 2018 à tous les modèles, sont bien plus proches de la conduite réelle. Ces fameux dépassements vont être beaucoup plus difficiles.

Ces contraintes supplémentaires obligeront en conséquence tous les constructeurs à adopter le système «SCR», qui réduit par réaction chimique les oxydes d'azote directement dans l'échappement. Un procédé qui dépollue mieux, sur une plage plus large. Toutefois, ce système accroît la consommation de carburant et les rejets de CO₂. Il exige donc un traitement technique supplémentaire pour combattre ladite surconsommation. Résultat : les diesel vont devenir de plus en plus chers. Et ce n'est pas fini : les futures normes Euro 7 pour 2023-2024 seront encore plus draconiennes. Le patron de la marque Volkswagen estime ainsi que le coût des diesel les réservera à des modèles de gamme moyenne supérieure et plus. Sur les petits modèles et même les compactes, il sera de plus en plus difficile de justifier leur surcoût.

Le diesel rejette moins de CO₂

Avec ces traitements, le diesel n'est pas plus polluant que l'essence; il le serait même moins. Car, pour compliquer le tout, le moteur à essence, qui, traditionnellement, ne rejetait pas de particules, en émet à présent. Pourquoi ? Afin de consommer moins et de rejeter moins de CO₂, les moteurs à essence ont copié les recettes du diesel. La lutte contre les polluants et le CO₂ apparaît donc contradictoire. D'ailleurs, les derniers moteurs essence à injection directe, qui se généralisent, émettent même en moyenne davantage de particules que les diesel. D'où l'obligation d'un filtre à particules pour les véhicules à essence dès fin 2017 (pour les nouveaux types), comme sur un diesel.

Ceci dit, pourquoi acheter des véhicules diesel qui ont si mauvaise presse ? La raison économique. Un diesel consomme 20 % à 25 % de moins qu'un moteur à essence. Le gazole lui-même apparaît plus efficace car sa densité énergétique est supérieure à celle du carburant sans plomb. Résultat : une Peugeot 308 Diesel (120 chevaux) consomme à peine 4,9 l/100 km, selon les mesures réalisées par PSA avec l'ONG Transport & Environnement, contre 6,6 l/100 km pour le véhicule équivalent à essence. Consommation et émissions de gaz à effet de serre étant corrélées, le diesel est indispensable pour répondre aux futures normes européennes sur le CO₂, souligne le directeur de la recherche-développement de BMW.

Pour rappel, la Commission européenne a fixé en effet un plafond contraignant de 95 grammes de CO₂ au kilomètre par véhicule en 2021 (118 g/km en moyenne européenne en 2015 mais 130 g/km pour la Suisse). Le pourcentage élevé des moteurs diesel permet notamment à la France d'afficher des émissions de CO₂ de dix points de moins que la moyenne européenne. Selon Carlos Tavares, le patron de PSA, techniquement, le diesel moderne est guéri de tous ses maux. Ainsi, la meilleure façon de faire baisser les rejets polluants est en fait la mise à la casse des vieux modèles diesel mais aussi les vieux modèles à essence, très polluants.

Au vu de ce qui précède, le Gouvernement est parfaitement conscient des enjeux de santé publique lors de l'achat d'un véhicule. Il privilégie toujours les véhicules les plus propres lors de ses choix d'acquisition. En regard des connaissances techniques actuelles, force est d'admettre qu'il n'est pas possible de privilégier une motorisation par rapport à une autre de manière arbitraire. C'est l'usage auquel est destiné le véhicule qui doit déterminer sa motorisation. La procédure d'achat des véhicules de l'Etat a été récemment modifiée et l'ensemble de ces critères y est intégré et analysé.

Le Gouvernement n'entend pas prendre position pour ou contre un type de motorisation puisque les dernières évolutions technologiques ne permettent pas de valider ou d'invalider l'une au profit de l'autre. Même les motorisations électriques, considérées comme propres, sont contestées à cause de l'origine de l'électricité qui les anime et de la problématique de l'extraction des métaux rares nécessaires à la fabrication de leurs batteries. Il peut tout au plus s'engager à remplacer les anciens véhicules très polluants par des véhicules plus récents et répondant aux dernières normes anti-pollution. Le Gouvernement est conscient qu'un remplacement n'est pas anodin puisqu'il engage les finances de l'Etat d'une part et envoie au rebut des véhicules pouvant encore servir d'autre part (prise en compte de l'énergie grise).

En conclusion, lors de chaque acquisition de véhicule, une analyse est faite afin de déterminer si une motorisation est mieux adaptée en diesel ou essence ou autre type de motorisation (gaz, électrique, etc.).

A titre d'exemple, pour les véhicules lourds (camions, véhicules de voirie en 7,5 tonnes, véhicules utilitaires), la motorisation qui convient le mieux actuellement est le diesel, avec comme exigence que cette motorisation réponde au critère environnemental EURO 6.

Pour les véhicules légers, susceptibles de faire beaucoup de petits trajets, la motorisation sera l'essence. Le critère principal d'acquisition étant qu'il réponde à l'étiquetage environnemental le plus favorable (catégorie A si cela est possible selon le cahier des tâches prévu).

Le mandat d'analyse lors de chaque achat de véhicule de l'Etat, qui est confié au Service des infrastructures, est le garant d'une politique cohérente de l'Etat dans ce domaine. Le Gouvernement n'entend pas mener de campagne particulière sur cette thématique.

M. Nicolas Girard (PS) : Je suis satisfait.

12. Question écrite no 3002

Lutte contre les nuisances du bruit routier : quelles réalisations ?

Ami Lièvre (PS)

Les nuisances sonores provoquées par la circulation sur les routes sont un problème de santé publique incontesté. Le bruit porte atteinte à la qualité de vie et peut provoquer différentes maladies à ceux qui le subissent au quotidien. Il engendre de ce fait d'importants frais de santé. Il entraîne également des pertes de valeur des biens immobiliers car les loyers et les prix de vente y sont plus bas. Le coût économique du bruit de la circulation est estimé à 1,9 milliard de francs suisses par année.

Dans ce contexte, la Confédération, en 1986 déjà, avait adapté l'ordonnance sur le bruit (OPB) de manière à obliger les cantons à procéder, dans les trente années suivantes, aux assainissements nécessaires pour permettre aux riverains des routes cantonales de retrouver une qualité de vie acceptable. Selon les informations de la presse, les cantons n'auront pas réalisé les assainissements nécessaires jusqu'au 31 mars 2018, date limite fixée par la Confédération pour bénéficier des subventions prévues. Afin de donner aux cantons concernés un délai supplémentaire, les Chambres fédérales ont accepté en 2016 une motion du conseiller national Lombardi, qui charge le Conseil fédéral de prendre «les mesures administratives et législatives nécessaires pour garantir que les projets d'assainissement du bruit émis par les routes qui font l'objet d'une convention-programme avec la Confédération d'ici au 31 mars 2018 bénéficient de subventions fédérales même s'ils ne sont réalisés qu'après 2018».

Le Conseil fédéral a adapté l'OPB pour mettre en œuvre cette motion. Lors de la consultation à cet effet, le canton du Jura a accepté les modifications proposées sans commentaire. Pour l'essentiel, l'OPB actuelle maintient la prolongation des subventions pour les autres routes et les routes principales jusqu'à fin 2022. Dans le domaine des autres routes, les actuelles conventions-programmes sont prolongées. A cette fin, la Confédération prévoit un crédit d'engagement supplémentaire de 36 millions de francs. En outre, les cantons ne doivent pas restituer à la Confédération les fonds qu'ils ne peuvent pas utiliser jusqu'au 31 mars 2018 ou jusqu'à la fin du délai éventuel pour l'amélioration. Selon les estimations de la Confédération, il s'agit d'environ 15 millions de francs.

Dans ce contexte, nous demandons au Gouvernement de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

1. Quel est l'état d'avancement du programme d'assainissement des routes jurassiennes, cantonales et communales ?
2. Combien de personnes sont protégées du bruit routier au 31 mars 2018, combien le seront d'ici 2022 et combien ne le seront pas à cette date ?
3. Quelle politique d'indemnisation sera mise en place pour les routes restant à assainir ?

Réponse du Gouvernement :

Les trois interrogations posées par l'auteur de la question écrite visent à faire le point sur la situation de la lutte contre le bruit au niveau du réseau routier dans notre Canton.

La convention-programme entre la Confédération et le canton du Jura, signée en mars 2016 par le Gouvernement, avant l'adoption de la motion Lombardi, prévoit une contribution fédérale de 1 million de francs pour les années 2016, 2017 et 2018.

Cette contribution est destinée à subventionner les mesures d'assainissement mises en place sur les routes cantonales et communales jurassiennes.

Les directives de l'OFEV, sur lesquelles s'appuie la convention-programme, fixent le taux de contribution. Le taux de subvention est de 16 % pour les travaux routiers liés au bruit. Le million de francs prévu permet de subventionner un engagement pour des travaux de 6,25 millions de francs.

Or, les disponibilités financières cantonales fixées dans la PFI 2017-2021 en matière de lutte contre le bruit s'élèvent à 1'140'500 francs. Même en doublant ce montant pour tenir compte des investissements de Delémont et Porrentruy, seules communes touchées par des problèmes sur leur réseau, on se situe bien en-dessous du montant de subvention prévu pour le Jura jusqu'à fin 2022 qui constitue la nouvelle échéance fédérale.

Après ces considérations générales, le Gouvernement peut répondre aux questions posées comme suit :

Réponse à la question 1 :

Le cadastre du bruit cantonal (ci-après : CBR) indiquait 860 bâtiments dépassant les valeurs limites d'immission avant les premières mesures d'assainissement.

Les actions menées à ce jour, pour la lutte contre le bruit, sont exclusivement constituées de mesures à la source.

Concrètement, la pose de revêtement phono-absorbant est une réalité depuis 2011 où un premier tronçon a été posé à Bassecourt.

Depuis lors, annuellement, des revêtements de ce type ont été posés dans la vallée de Delémont, sur la RC 18 (Glovelier, Bassecourt, Courfaivre, Courtételle) et sur la route de Rossemaison à Delémont.

Précédemment, des revêtements d'ancienne génération avec des caractéristiques phono-absorbantes inférieures à celles d'aujourd'hui avaient été posés à Boncourt et à Alle.

Les communes des Franches-Montagnes concernées par le bruit n'ont pas encore fait l'objet de pose de revêtement phono-absorbant. Ces revêtements ayant des résistances mécaniques inférieures aux revêtements traditionnels, ils sont, pour l'heure, encore déconseillés pour les régions d'altitude.

La pose de ces revêtements phono-absorbants constitue une protection contre le bruit pour 100 bâtiments à ce jour (valeur 31 mars 2018).

Il ressort des études détaillées (Projet d'assainissement du bruit, ci-après : PAB) qui ont été menées, qu'une partie des bâtiments recensés dans le CBR ne nécessitent pas d'assainissement car ils ne sont pas habités ou ne comportent pas de locaux sensibles au bruit.

Il en découle qu'à ce jour, 650 bâtiments ne bénéficient pas encore de mesure d'assainissement.

Des PAB sont en cours dans la plupart des localités comptant plusieurs bâtiments non traités. Ces projets permettront de définir les mesures d'assainissement à mettre en œuvre et de préciser le nombre exact des bâtiments concernés.

A noter que 200 bâtiments concernés se situent à Courroux et Courrendlin dont les travaux de traversée sont inscrits dans la PFI 2017-2021. Dans le même horizon, à Porrentruy, le réaménagement des rues Trouillat, Gravier et Merguin profitera à environ 50 bâtiments.

Réponse à la question 2 :

Selon les données fédérales (OFS 2016), le nombre de bâtiments d'habitation dans notre Canton est de 22'667. Rapporté à notre population de 73'122 résidents, cela représente 3,22 habitants par bâtiment.

En tenant compte des réseaux communaux de Delémont et Porrentruy, la problématique du bruit concerne 3'000 personnes dans notre Canton. Cela représente 4,1 % de la population.

A l'échelle nationale, notre canton est heureusement peu touché par ce problème. En effet, l'OFEV estime qu'au niveau Suisse, environ une personne sur cinq (21 %) est quotidiennement exposée sur son lieu d'habitation à des nuisances sonores dues au trafic routier qui dépassent les valeurs limites d'immission de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit.

Sur la base des chiffres annoncés plus haut, et sans inclure Delémont et Porrentruy qui s'activent également à l'assainissement de leur réseau, la situation est la suivante :

- Assainis à ce jour : 320 personnes
- Assainis entre le 31.03.18 et le 31.12.22 : 800 personnes

Au-delà de l'échéance de 2022, quelque 1'300 personnes, réparties dans 400 bâtiments, ne bénéficieront pas encore de mesures de protection contre le bruit.

Pour une bonne part de ces 400 bâtiments, des mesures à la source (assainissements linéaires profitant à plusieurs bâtiments) seront mises en œuvre dans le cadre des changements de revêtement en lien avec l'état du réseau.

On peut estimer à 250 le nombre de bâtiments pour lesquels des solutions au cas par cas doivent être étudiées (écran anti-bruit, fenêtres isolantes).

Réponse à la question 3 :

Les cas non résolus à l'échéance 2022 placeront les propriétaires de route face à des revendications légitimes de la part des riverains. La totalité des cantons seront confrontés à cette situation.

Pour l'instant, aucune ligne directrice n'est encore arrêtée. Toutefois, les ingénieurs de l'Office fédéral des routes (OFROU), de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et des cantons réfléchissent à des solutions à proposer aux autorités compétentes.

M. Fabrice Macquat (PS), vice-président de groupe : Monsieur le député Ami Lièvre est satisfait.

13. Question écrite no 3003

Utilisation des véhicules dans le Jura, tout roule ? Nicolas Girard (PS)

Le remplacement «à tout va» du matériel usagé par du neuf interroge et interpelle. Chacune et chacun d'entre nous s'est déjà étonné-e, voire même offusqué-e en constatant que

le remplacement d'une cartouche pour imprimante coûte parfois aussi cher que l'achat d'une nouvelle machine !

Pourquoi jette-t-on ou remplace-t-on quelque chose qui fonctionne encore très bien ou qui pourrait simplement se réparer ? Nous savons pourtant que cet énorme gaspillage pose de réels problèmes au niveau environnemental !

La situation est identique pour ce qui concerne les véhicules routiers. La mode du remplacement systématique, des offres de rabais faramineux ou encore des conditions d'acquisition défiant toute concurrence donnent un accès aisé et facilité à l'obtention de véhicules neufs.

Si le sentiment d'avoir réalisé une bonne affaire ou encore de contribuer, par l'achat d'un véhicule neuf, à une réduction des émissions de CO₂ dans l'atmosphère peut prédominer, la réalité est parfois bien différente ! Obnubilés par le seul rejet de CO₂ au kilomètre comme argument marketing, les constructeurs et vendeurs d'automobiles ne publient pas de chiffres quant à l'énergie grise consommée dans ce processus. Par contre, certaines études démontrent clairement que les phases de construction et de démolition de véhicules sont extrêmement énergivores. Au final, le bilan environnemental est pour le moins assombri pour le consommateur qui pensait agir en faveur de la planète !

Un véhicule neuf perd quasiment (ou plus de) la moitié de sa valeur en moins de trois ans ! Les véhicules actuels sont prévus pour rouler plus de 300'000 km, durant de nombreuses années. Renoncer à l'utilisation d'un véhicule, alors qu'il fonctionne parfaitement, revient à un gaspillage évident d'argent et de matériel.

De plus, la réparation et l'entretien d'un véhicule sont aussi garants du maintien d'emplois et de savoir-faire professionnel dans une région. Contrairement à la seule partie «vente» qui ne requiert aucune formation technique.

Au vu des éléments ci-dessus, nous demandons au Gouvernement d'apporter réponses aux questions suivantes :

1. Quelle est actuellement la politique cantonale en matière d'acquisition et de remplacement du parc automobile des différents services de l'administration cantonale ?
2. Quelle est la durée de l'utilisation, en moyenne, d'un véhicule propriété du canton du Jura ?
3. Dans quelle mesure le Gouvernement est-il sensible à la problématique environnementale lors de l'acquisition de nouveaux véhicules, notamment de l'énergie grise nécessaire à la fabrication et à la démolition, en plus des valeurs de rejets de CO₂ lors de son utilisation ?
4. De combien d'unités est composé le parc des véhicules appartenant à la RCJU, par service et par catégorie ?
5. Comment sont organisés la réparation et l'entretien de ces véhicules ? Est-il prévu un tournus entre les différents garages de la région ?

Nous remercions le Gouvernement pour ses réponses.

Réponse du Gouvernement :

Préambule :

À l'instar de toutes les activités humaines, l'automobile est un facteur de pollution, qu'il s'agisse de sa fabrication, de celle de ses accessoires, de son utilisation et même de sa destruction.

Des normes internationales destinées à limiter les rejets dans l'atmosphère de polluants dus aux carburants ont été

mises en place. En Suisse, ce sont les normes de l'Union européenne qui sont appliquées depuis 1992. Elles évoluent périodiquement, devenant de plus en plus strictes.

Caractéristiques de la pollution automobile :

Naturellement présent dans l'atmosphère, le CO₂ et ses émissions par les véhicules ne présentent pas de danger direct pour l'homme et les animaux. Bien qu'il soit un gaz à effet de serre, il n'est pas considéré comme un rejet polluant majeur, contrairement au dioxyde d'azote (NO₂). Le dioxyde d'azote est considéré comme l'un des principaux polluants dangereux pour les humains, provoqué, en partie, par la prolifération des voitures à moteurs diesel.

Les particules en suspension et les particules fines sont naturellement présentes dans l'atmosphère et dans le sol sous la forme de poussières minérales, végétales et d'organismes vivants (acariens, bactéries, moisissures). Mais les activités humaines, dont la circulation automobile, font croître leur présence.

Les moteurs à essence émettent beaucoup moins de particules fines que les moteurs diesel qui, en plus d'émettre des particules carbonées, émettent des particules contenant du soufre.

Les quantités des gaz considérés comme ayant un impact sur la santé publique sont définies par les normes Euro 1-2-3-4-5 et 6.

Politique cantonale :

Le canton du Jura est bien évidemment très attentif à tous ces problèmes de pollution et le Gouvernement est sensible à la problématique environnementale; il veille depuis plusieurs années à optimiser ses acquisitions de véhicules au sein de ses services en appliquant des règles strictes d'achat et d'entretien répondant aux besoins sans excès de véhicules destinés à la bonne marche de son administration.

En cela, il applique dans le cadre de ses achats, une politique cohérente de développement durable défini, depuis plusieurs années, par les trois axes qui sont la durabilité, l'économie et l'environnement.

Dans ce contexte, le remplacement du matériel ne se fait pas «à tout va»; il fait l'objet d'une procédure clairement définie et professionnelle. Chaque véhicule de l'administration est soumis, avant son remplacement, à une évaluation de maintien pour une nouvelle période.

Cette démarche repose essentiellement sur une réflexion globale de réduction de la pollution automobile où les normes antipollution obligent les constructeurs à produire des véhicules plus propres avec :

- l'utilisation de voitures fonctionnant à l'essence plutôt qu'au diesel limite également ces rejets, surtout pour les automobilistes parcourant moins de 25'000 km par an;
- l'usage de véhicules motorisés par du diesel pour les véhicules utilitaires jusqu'à 3,5 tonnes, les véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes ou pour des trajets autoroutiers;
- la voiture électrique qui ne rejette rien, mais ses éléments comme les batteries et son alimentation en courant posent encore quelques problèmes et dangers pour l'environnement;
- les véhicules hybrides qui présentent aujourd'hui une alternative intéressante;
- les voitures fonctionnant au gaz à l'hydrogène font également partie des solutions envisageables.

Cela dit, la production des piles à combustible, celle de l'hydrogène, leur impact sur l'environnement et la distribution du gaz font encore l'objet de problèmes non résolus.

Véhicules de l'Etat :

Les services de l'Etat ont besoin d'un certain nombre de voitures de services et de véhicules de travail pour assurer leurs missions. Le Service des infrastructures (SIN), avec sa section de l'entretien des routes, représente la plus grande unité cantonale en utilisation de véhicules de travail, avec un parc actuel de 86 véhicules lourds et légers. Vient ensuite la Police cantonale (POC/PPS) avec 62 véhicules. Le reste des unités de l'administration se répartissant les 42 véhicules restants selon le tableau ci-après :

Tableau 1 : Répartition, par service, des véhicules de l'Etat (état mai 2018)

Service / Unité	Motos	Véhicules légers (< 3,5 t)	Véhicules lourds (> 3,5 t)
SIN - OFROU (A16-construction)		7	
SIN - ENT (RC)		25	9
SIN - ENT (UTIX)		16	12
SIN - EES		6	
SIN - SCR		10	
SIN - SBD		1	
POC	5	40	
PPS		17	
CMP		8	
DivArt		1	
ECT		3	
ENV		12	
FJT		2	
FRI		2	
JUR.P		2	
OCC		4	
OCS		1	
OVJ		2	
SCAV		1	
SCH		2	
SDI		2	
Total :	5	164	21

L'on constate que le 35 % du parc des véhicules de l'Etat est utilisé pour couvrir les besoins de la Police cantonale avec sa section de la protection de la population et de la sécurité (POC/PPS) et 40 % est utilisé pour couvrir les besoins des unités d'entretien des routes cantonales et de l'autoroute. Ces véhicules permettent d'assurer la conservation et l'entretien du patrimoine routier, dont une des tâches principales est le service hivernal.

La section de l'entretien des routes (ENT) du Service des infrastructures (SIN) est divisée en deux unités distinctes : l'unité cantonale (RC) comprenant 500 km de voirie routière à entretenir annuellement et l'unité nationale, appelée Unité territoriale 9 (UTIX) avec actuellement 60 km de voirie autoroutière à entretenir chaque année.

Réparations et entretien des véhicules :

La section de l'entretien des routes dispose, dans son centre d'entretien de Delémont, de toutes les infrastructures nécessaires, ateliers et garages complètement équipés, pour

permettre d'effectuer dans les meilleures conditions possibles le contrôle et la maintenance permanents de tout le matériel de la voirie et de l'ensemble des véhicules de l'Etat. Seules les révisions des véhicules encore sous garantie sont effectuées par les garages dans lesquels les véhicules ont été achetés.

De plus, les quelques travaux de carrosserie sont externalisés dans les entreprises de la région, dans lesquelles les véhicules ont été acquis.

ENT a donc pour tâche d'organiser de manière optimale l'entretien afin de maintenir le plus longtemps possible en état de service cet important parc de véhicules. La règle est d'utiliser les véhicules sur une durée d'au moins 10 à 15 ans et/ou ayant effectués plus de 150'000 à 300'000 km, voire plus selon le type de véhicule.

Procédure d'acquisition des véhicules :

Dans le cadre d'une recherche d'optimisation et de suivi de l'acquisition des véhicules de l'Etat, une nouvelle procédure complète d'achat a été élaborée par ENT en 2016.

Elle a débouché, sur décision du Gouvernement du premier semestre 2017, à la dissolution du groupe de travail chargé de l'acquisition des véhicules de service de l'Etat, qui avait pour mission jusque-là d'établir, à la demande des différentes unités administratives, les propositions d'acquisitions et de remplacement de leur véhicules et de retenir les options d'achat définitives.

Dès lors, afin de régler tout nouvel achat de véhicule, le Gouvernement a chargé la Section de l'entretien des routes (ENT) du SIN de superviser le suivi complet de la gestion des véhicules de l'Etat, au travers de leurs diverses phases de vie (achat initial, entretien, réparation, revente ou destruction adéquate).

Cette nouvelle procédure d'achat doit être scrupuleusement respectée par toutes les unités administratives du Canton. Elle est établie avec des modalités formelles au travers des cinq étapes décisionnelles suivantes :

1. Demande d'achat : écrite auprès de la section de l'entretien des routes.
2. Analyse des besoins : formulaires à remplir, analyse de l'état du véhicule et établissement d'un cahier des charges avec validation du besoin d'achat.
3. Proposition d'achat : recherche d'offres auprès des fournisseurs cantonaux, analyse et comparatif des propositions.
4. Décision : validation de l'achat par SIN-ENT.
5. Achat et mise en service : achat du véhicule par l'UA, réception et mise en service par SIN-ENT.

Pour ne pas devoir subir de fortes fluctuations de dépenses d'investissement, SIN-ENT a établi un suivi de renouvellement et d'acquisition des machines et véhicules de l'Etat sur le long terme (plus de dix ans), ceci afin d'obtenir un équilibre de dépenses annuelles.

Le Gouvernement ne souhaite ainsi pas éliminer d'emblée un type de motorisation au profit de l'autre. Le choix d'acquisition se fait à chaque fois en fonction des différents critères d'analyse prévus par la procédure d'achat des véhicules de l'Etat.

M. Nicolas Girard (PS) : Je suis satisfait et je demande l'ouverture de la discussion.

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

M. Nicolas Girard (PS) : J'ai pris note des réponses apportées à mes deux interventions. Elles me conviennent.

Si j'ai poursuivi ma quête de renseignements auprès d'autres spécialistes après le dépôt de mes questions, je n'en demeure pas moins satisfait, sur le fond, d'avoir interrogé le Gouvernement.

Ce qui m'amène à cette tribune, ce sont certains propos tenus par le président du Gouvernement lors d'une interview accordée à notre radio locale, suite à l'annonce du report du plénum du 25 avril dernier.

Monsieur le président s'en est pris sèchement et ouvertement à mes questionnements, ceci à plusieurs reprises, sur un ton parfaitement inapproprié pour la circonstance et venant d'un responsable gouvernemental.

Ce déballage radiodiffusé pour contester la pertinence d'une question d'un député «m'interpelle» à mon tour. Ainsi, comme l'a prétendu le président du gouvernement, (entre guillemets) «ce genre» de question doit tout au plus être posée par courriel, ce qui éviterait, dit-il, de bloquer les ressources de l'Etat et du Gouvernement... Je dois dire que le ton volontairement grave employé pour édicter pareille sentence m'a quelque peu médusé. Que je sache, les parlementaires sont aussi là, via leurs questions orales ou écrites, pour renseigner la population qui s'interroge sur tel ou tel sujet, un ministre n'ayant pas à juger de leur pertinence.

Alors, oui, les éclaircissements requis sur les questionnements environnementaux soulagent effectivement. Il n'en reste pas moins que les réponses sur les véhicules de l'Etat étaient fort instructives et utiles à la perception que les gens se font du parc dont nous sommes collectivement propriétaires.

Pour terminer, je voudrais dire que je n'étais pas à la base des propos qui ont provoqué votre irritation ce jour-là, Monsieur le Président. Je ne suis pas non plus responsable de l'écourtement de la séance plénière de mars et encore moins de l'ajournement de celle d'avril, que je désapprouve comme nombre d'entre nous. Je ne pense pas non plus que mon intervention ternissait l'image du Jura, comme vous l'affirmez. Merci pour votre attention.

14. Question écrite no 3005

Que deviendront les éoliennes du Peuchapatte en cas de faillite du groupe Alpiq ?

Jean-Daniel Tschan (PCSI)

Depuis 2009, l'action du groupe Alpiq, géant de la production d'électricité en Suisse, a perdu 90 % de sa valeur. Des informations indiquent que cette société serait proche de la faillite. En 2016, elle a tenté, sans succès, de vendre ses barrages. Aujourd'hui, les experts parlent de plus en plus de démantèlement des activités du groupe, notamment de ses branches bénéficiaires, dernière solution pour qu'Alpiq puisse encore tenir quelques années. Ce sont les paroles du conseiller national vert Daniel Brélaz. C'est dire que la pérennité de la société, dont le capital appartient pour un quart au groupe français EDF, est gravement menacée à court ou moyen terme.

Pour les Franches-Montagnes, la mauvaise situation financière d'Alpiq pose la question de l'avenir des éoliennes du Peuchapatte qui appartiennent au groupe Alpiq. Dès lors, nous demandons au Gouvernement de répondre aux questions suivantes :

1. Le Gouvernement est-il informé sur le devenir financier et structurel de la société Alpiq ?
2. En cas de faillite de cette société, que prévoit le contrat qui lie le Canton et la commune de Muriaux au groupe Alpiq ?
3. En termes financiers, combien rapportent à la commune de Muriaux les trois éoliennes du Peuchapatte ?
4. En cas de faillite d'Alpiq, existe-t-il un fonds qui permette le démantèlement des trois éoliennes ?
5. En cas de vente des éoliennes, le canton du Jura a-t-il un droit de veto afin que les éoliennes ne tombent pas en mains chinoises, comme cela s'est produit en Espagne et au Portugal ?

Nous remercions le Gouvernement pour sa réponse.

Réponse du Gouvernement :

En préambule, il convient de rappeler qu'Alpiq est une société anonyme et que ni la République et Canton du Jura ni les communes jurassiennes n'en sont actionnaires. Il en est de même pour la société Eole Jura SA, qui exploite le parc éolien du Peuchapatte.

Le Gouvernement répond de la manière suivante aux questions posées :

Réponse à la question 1 :

Le Gouvernement ne dispose pas d'autres informations que celles qui sont parues dans la presse.

Réponse à la question 2 :

Aucun contrat n'a été signé entre l'Etat et la société Eole Jura SA. L'existence et le contenu d'un éventuel contrat entre Eole Jura SA et la commune de Muriaux relève uniquement des compétences de celle-ci.

Réponse à la question 3 :

L'Etat n'a aucune information concernant les encaissements effectués par la commune de Muriaux.

Réponse à la question 4 :

A la connaissance du Gouvernement, la constitution d'un fonds n'a pas été prévue pour ce parc éolien. Les prescriptions du plan spécial adopté par le conseil communal de Muriaux en 2009 indiquent que les déconstructions des éoliennes et la remise en état sont à la charge des exploitants des éoliennes. A moins qu'il le soit dans un éventuel contrat entre la commune et la société, le cas de la faillite de la société d'exploitation ne semble pas être traité.

A noter que la constitution d'un fonds de démantèlement des installations sera une obligation pour les futurs parcs éoliens situés sur le territoire jurassien.

Réponse à la question 5 :

Non, le Canton ne dispose ni de droit de veto, ni de droit d'emption.

M. Jean-Daniel Tschan (PCSI) : Je suis partiellement satisfait et je demande l'ouverture de la discussion.

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

M. Jean-Daniel Tschan (PCSI) : L'énergie est au cœur de cette matinée puisque beaucoup d'émotion dans le thème sur la géothermie. L'émotion va continuer avec certainement mon intervention.

La réponse du Gouvernement à la question écrite no 3005 sur l'avenir des éoliennes du Peuchapatte, au vu de la situation financière compliquée de la société propriétaire, qui est vaudoise, le groupe Alpiq, laisse perplexe une grande partie de la population des Franches-Montagnes et d'ailleurs.

Dans les années 2008-2009, le Gouvernement de l'époque a initié une politique énergétique basée sur les énergies renouvelables avec, comme priorité, le développement de l'éolien. Les sociétés exploitantes appartiennent à une association bâloise (ADEV) pour les deux éoliennes de Saint-Brais, et à Alpiq, une holding vaudoise active dans la production énergétique, surtout des barrages.

Les affaires ont été menées entre les conseils communaux de Saint-Brais et du Peuchapatte, puis de Muriaux – puisqu'il y a eu fusion entretemps – et les sociétés exploitantes. Apparemment, le Gouvernement de l'époque ne s'est pas soucié de la mise en place d'un nouveau modèle d'affaires en matière énergétique puisque, à ce jour, le Gouvernement jurassien n'est pas informé du contenu des contrats liant ces communes et les sociétés exploitantes. Le Gouvernement a lancé des idées, puis les communes – débrouillez-vous ! – avaient la responsabilité d'assumer la défense de leurs intérêts, naïvement, avec des partenaires qui étaient beaucoup plus malins en la matière !

Alors que tout paraissait limpide et profitable aux communes et aux exploitants et surtout aux propriétaires des terrains où il y a les éoliennes, voici que le prix du kWh chute et Alpiq s'enrhume; pire... Alpiq doit vendre toute la partie bénéficiaire de ses activités au groupe français EDF. Ne lui restent que les barrages et les trois éoliennes du Peuchapatte. Alpiq spéculait sur une augmentation du prix du kWh. Cependant, c'est un leurre pour les spécialistes des affaires énergétiques puisqu'il y aura trop d'énergie électrique en Europe jusqu'en 2035. Nous le savons. De plus, la Suisse, sous la pression de l'Europe, devra ouvrir son marché de l'électricité à toute l'Europe. Ainsi donc, le prix du kWh n'est pas prêt de monter.

Pauvre Alpiq ! Pauvres éoliennes du Peuchapatte ! Pauvres Franches-Montagnes ! On oublie qu'il existe au Danemark des cimetières à éoliennes. La question que nous devons légitimement nous poser est de savoir s'il y aura aussi des cimetières à éoliennes dans le Jura, aux Franches-Montagnes...

Dans les différentes questions posées au Gouvernement, nous constatons que celui-ci ne contrôle pas grand-chose en matière du développement qui a été mis en place au début des années 2010 :

1. Le Gouvernement n'est pas informé des problèmes que rencontre le groupe Alpiq.
2. Le contrat qui lie la commune de Muriaux à Jura Eole SA n'a pas été vérifié, à l'époque je dis bien, par le canton du Jura.
3. À la connaissance du Gouvernement, la constitution d'un fonds – et c'est très grave – pour le démantèlement et la remise en état des terrains n'a pas été prévue à l'époque pour ce parc éolien.
4. En cas de vente des éoliennes, le Canton n'a pas de droit de veto ni de préemption.

Au vu de ces réponses pour le moins étonnantes sur l'expérience éolienne acquise au travers de ce projet, nous pouvons dire ici, haut et fort, qu'il s'agit d'un véritable scandale d'avoir, à l'époque, laissé de petites communes, comme Saint-Brais (223 habitants) et Muriaux (498 habitants), se

faire séduire par des entreprises avides de profits, grâce surtout aux subventions et surtout à la sous-estimation des provisions utiles à la déconstruction de ces monstres de 148 mètres.

Aujourd'hui même, j'ai déposé une nouvelle question écrite pour aller plus loin dans les investigations que vous, que toute la population du Jura doit connaître sur ce projet de dix ans en arrière, où il y a véritablement énormément de points d'interrogation. Je vous remercie de votre attention.

M. Raoul Jaeggi (Indépendant) : J'ai ici le programme politique du PCSI... Non, ce n'est pas vrai ! (*Rires.*)

Mais je voulais remonter pour la pertinence de ce que je disais tout à l'heure. On a eu un collègue qui ne veut pas de géothermie, on l'entend. Ici, quelqu'un n'aime pas les éoliennes.

Je vous rappelle – je reviens sur ce que je disais tout à l'heure – qu'on a accepté la Stratégie énergétique 2050 et on voit comment ce sera compliqué de mettre les gens d'accord. Il faudra produire de l'énergie. Ce que je crains aujourd'hui, c'est qu'avec des discours comme ceux-là, on risque quand même de devoir importer de l'énergie peu propre de chez nos voisins et ce n'est pas très séduisant !

Mme Murielle Macchi-Berdar (PS) : Je tiens à rassurer l'auteur de la question écrite, le groupe Alpiq n'est pas gravement menacé à court et moyen terme. Certes, l'entreprise a connu des déboires importants seulement cinq ans après sa création en 2009, née de la fusion entre Atel et EOS.

Il faut rappeler que, deux ans plus tôt, en 2007, le Parlement fédéral approuvait la loi sur l'approvisionnement en électricité (LApEI) qui prévoyait une ouverture du marché par étapes et réglementait le marché électrique. Le marché helvétique semblait dans une position prometteuse, à l'époque, grâce à ses réservoirs hydroélectriques. Les grands électriciens suisses qui, en raison de l'augmentation des prix de gros entre 2001 et 2004, avaient déjà atteint de très bons profits dans le commerce extérieur (donc dans la vente de l'électricité à l'étranger), misaient sur des perspectives très lucratives... qui ne seront jamais au rendez-vous.

Malheureusement, les taxes CO₂ européennes étaient, à l'époque, à un niveau artificiellement bas, encourageant par là la production massive d'énergie fossile en Allemagne, notamment avec les centrales à charbon. Malgré un subventionnement massif des énergies renouvelables dans ce pays, le marché de l'électricité s'est effondré au détriment du marché de l'énergie hydroélectrique suisse.

Pour les actionnaires de ces deux entreprises, quand elles se sont réunies, la création d'Alpiq permettait de se positionner en nouveau leader énergétique suisse. Mais, d'après plusieurs analystes, l'origine des problèmes d'Alpiq a résulté dans la base de la fusion qui n'était pas bien posée. Deux milliards – des milliards, héin – ont été versés aux actionnaires d'EOS pour les convaincre d'accepter le projet de fusion. Mais ces deux milliards ont été inscrits dans le budget de la société – ce n'était pas donné en actions, c'était en cash – et ont donc creusé, dès le premier jour, l'endettement d'Alpiq.

En 2016, Alpiq a créé la stupeur dans la population en mettant sur le marché 49 % de son patrimoine hydroélectrique. Mais si on regarde de plus près, Alpiq a regroupé ses participations dans une seule société et pour vendre son por-

tefeuille de 49 %, mais de manière globale. Donc, ça ne permettrait pas à un seul acheteur de devenir entièrement propriétaire, voire actionnaire majoritaire.

D'ailleurs, ces sont les actionnaires indirectement publics d'Alpiq, soit les sociétés régionales comme Romande Energie, SIG, SIL, etc., qui ont racheté tout ou partie des parts mises en vente par Alpiq.

Depuis lors, Alpiq s'est recentré sur son activité de production d'énergie en vendant ses sociétés actives dans les prestations de service.

Mais revenons aux préoccupations de notre collègue.

Il est légitime de se préoccuper d'une infrastructure en cas de faillite d'une société, qu'on soit Franc-montagnard, Ajoulot ou Delémontain, c'est une préoccupation qu'on a tous et, ce, quel que soit le secteur industriel. J'espère que nos collègues d'exécutifs cantonaux et communaux sont aussi attentifs que nous sur la durabilité des infrastructures proposées par des promoteurs ou des industriels et, ce, pas uniquement au niveau de l'industrie éolienne.

Personne ne veut plus sur le territoire jurassien des sites abandonnés et pollués, tels qu'Onivia à Porrentruy ou Bentele à Saint-Ursanne. Et ce travail, c'est aux autorités de le faire et de fixer les conditions pour protéger la terre jurassienne, et pas seulement dans le secteur éolien, comme je vous l'ai dit, mais pour tout projet qui a un impact environnemental et, ce, dans l'intérêt public avant l'intérêt privé.

Par contre, on a quand même un peu l'impression que vous vous focalisez uniquement sur Muriaux mais je vous rappelle qu'une commune, pour autant qu'elle soit identifiée comme un secteur éolien par le Canton, est la maîtresse du jeu dans ses relations contractuelles avec un investisseur. C'est-à-dire que c'est elle qui décide de ce qu'elle veut sur son territoire et à quelles conditions.

J'ose espérer qu'à l'époque, la commune ne s'est pas pré-occupée uniquement de l'argent qui allait tomber dans la caisse à la fin de l'année mais qu'elle a négocié avec Alpiq sur les éventuelles conditions de reprise en cas de vente ou de faillite du promoteur. C'était de la responsabilité de la commune et non celle du Canton de voir au-delà de l'apport financier.

N'oublions pas qu'une commune a ce pouvoir important en matière d'aménagement du territoire : elle peut maîtriser sa planification et se doter d'outils juridiques, comme le droit de superficie ou le droit de préemption, pour avoir les cartes en mains en cas de mauvaise surprise. On comprend dès lors pourquoi le Canton ne peut pas répondre à toutes ces questions, même si elles sont louables.

En ce qui concerne notre parti, nous osons espérer trouver les réponses à vos questions pour les futurs parcs éoliens du canton du Jura dans la fiche 5.06 que nous attendons avec impatience depuis un certain temps déjà. Si les conditions-cadres de cette fiche peuvent exclure une concurrence agressive de la part de grands groupes et apporter une sérénité sur ces questions sociétales à long terme, notamment les processus participatifs, l'appropriation publique et l'investissement par les citoyens, nous osons espérer que nous pourrions compter sur le soutien de la majorité du Parlement.

Toutefois, il est dommage que vous ne parliez que de démantèlement en cas de faillite de la société. On comprend entre les lignes que votre seul et unique combat est la disparition des éoliennes. C'est votre droit. Mais aurait-il été intéressant de connaître l'avis du Gouvernement sur un éventuel

fond permettant de racheter les éoliennes avec la finalité d'en faire un projet communautaire. Lors d'une faillite d'une entreprise, il n'y a pas automatiquement destruction de l'infrastructure. On peut aussi rechercher des solutions pour reprendre en mains publiques une infrastructure ou une production d'énergie renouvelable. Et je pense que c'est la clé du succès pour toute production d'énergie de manière générale et particulièrement pour l'éolienne mais cela doit profiter à l'intérêt du plus grand nombre. Donc, l'intérêt premier doit revenir à la collectivité, les processus pour l'implantation doivent être participatifs et avec de l'investissement citoyen.

Nous vous rejoignons sur le fait que l'énergie n'est pas un bien comme les autres, c'est une ressource naturelle à préserver. Et il est vrai que la Stratégie énergétique 2050 de la Suisse a été massivement acceptée par le peuple jurassien, conscient des problèmes de réchauffement climatique actuels contre lesquels cette stratégie prévoit la suppression des énergies fossiles. Mais cette énergie devra donc être renouvelable, locale et produite au profit des Jurassiens et des Jurassiennes. Merci pour votre attention.

15. Question écrite no 3009

Projet de décharge interrégionale dans le Jura ? Baptiste Laville (VERTS)

Un article du «Quotidien Jurassien», daté du 6 décembre 2017, dévoilait l'existence d'un projet, sur territoire jurassien, de décharge interrégionale pour les matériaux d'excavation et déblais non pollués.

Cette démarche est activement soutenue et mise en avant par Bâle-Campagne qui, depuis que sa population s'est exprimée en 2016 contre la création de deux nouvelles décharges dans le Laufonnais, souffre d'une forte sous-capacité de stockage. N'ayant pas encore trouvé de solution «intra-muros», les autorités de Bâle-Campagne s'intéressent de près au canton du Jura pour y stocker leurs déchets. Le député de Bâle-Campagne Felix Keller a, en ce sens, déposé le 16 novembre 2017 un postulat demandant à son Gouvernement de prendre contact avec notre Canton pour évaluer la faisabilité d'une telle démarche.

Le postulat de M. Keller s'inscrit, de manière plus large, dans le cadre de la révision de la planification directrice cantonale des décharges et des carrières, qui doit permettre de répondre aux besoins cantonaux des trente prochaines années. S'il est avéré que le canton du Jura dispose actuellement d'une capacité de stockage suffisante à court terme, des problèmes de capacités pourraient rapidement apparaître à moyen et à long terme.

Ce projet de décharge interrégionale interpelle donc à plusieurs niveaux :

1. Les autorités de Bâle-Campagne ont-elles déjà sollicité notre Canton et, si oui, où en sont les pourparlers ?
2. Suite à la requête de Bâle-Campagne, notre Canton envisage-t-il que la révision de la planification directrice cantonale des décharges et des carrières se fasse désormais sous deux angles, celui de la clause des besoins jurassiens et celui des besoins interrégionaux ?
3. Les prix très attractifs des déblaiements appliqués dans le Jura et la possible création d'une décharge interrégionale ne risquent-ils pas d'engendrer une forte augmentation des quantités de déchets en provenance des cantons voisins et du trafic y relatif ?

4. L'Etat invitait les communes jurassiennes susceptibles d'être actives dans ce domaine à se manifester jusqu'à fin 2017. Quelles sont les communes qui se sont annoncées et quels sont les sites retenus à ce jour ?
5. Où en est, de manière générale, la révision de la planification directrice cantonale des décharges et des carrières ? De quelle manière cette révision tiendra-t-elle compte de l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2016, de l'OLED ?
6. Est-ce que le Canton envisage de développer davantage sa politique de valorisation des déchets de chantier (<https://bamm.jura.ch>) en mettant en place une politique basée sur l'obligation du tri et du recyclage des déchets de chantier ? Quels sont les projets concrets envisagés ?

Réponse du Gouvernement :

Par une question écrite en date du 28 mars 2018, le groupe parlementaire VERTS et CS-POP a interrogé le Gouvernement sur la thématique de la planification des décharges sur le territoire cantonal et notamment sur l'hypothèse de la création d'une décharge interrégionale.

Réponse à la question 1 :

Le Gouvernement n'a pas connaissance d'une requête officielle formulée à ce sujet par le canton de Bâle-Campagne. Il n'a pas non plus connaissance de «l'existence d'un projet, sur territoire jurassien, de décharge interrégionale pour les matériaux d'excavation et déblais non pollués», comme l'écrit l'auteur de la question écrite. Ce sujet a par contre été abordé dans une discussion entre les bureaux des deux parlements cantonaux.

Réponse à la question 5 :

Le processus de la révision de la planification directrice cantonale des décharges et des carrières est le suivant :

Démarches à réaliser	Etat	Calendrier
Définition des critères d'exclusion (étape 1) et établissement de la grille d'évaluation (étape 2)	Réalisé	2 ^e semestre 2016
Appel à projets en deux phases (étape 3)	Réalisé	2017
Evaluation des sites suite à l'appel à projets (étape 4)	En cours	1 ^{er} semestre 2018
Sélection des sites (étape 5), rédaction du rapport du plan sectoriel des décharges et des carrières, révision des fiches 5.12.1 et 5.13 du plan directeur cantonal	A réaliser	2 ^e semestre 2018
Validation, par le Gouvernement, du plan sectoriel des décharges et des carrières, mise en consultation publique de la révision des fiches 5.12.1 et 5.13 du plan directeur cantonal	A réaliser	1 ^{er} semestre 2019
Adoption, par le Gouvernement, de la révision des fiches 5.12.1 et 5.13 du plan directeur cantonal, ratification par le Parlement, approbation par le Conseil fédéral	A réaliser	2 ^e semestre 2019 à 1 ^{er} semestre 2020

En ce qui concerne la deuxième question de cette cinquième question, la planification cantonale tient évidemment compte des articles de l'OLED qui concernent les décharges (notamment en matière de besoins en volume de stockage et de protection des eaux).

Réponse à la question 6 :

Le Gouvernement soutient autant que possible l'économie circulaire et le développement durable. La Bourse aux matériaux minéraux (BAMM) en est un des éléments. Le Canton a

Réponse à la question 2 :

La clause du besoin n'a pas d'influence sur le choix des sites potentiels de décharges, qui doivent répondre à des critères techniques, environnementaux, paysagers et patrimoniaux. La clause du besoin a une influence sur le nombre de sites à inscrire au plan directeur cantonal pour répondre aux besoins déterminés et autoriser les planifications de détail (plans spéciaux). A ce stade des réflexions, la révision de la planification directrice cantonale des décharges et des carrières porte uniquement sur le territoire cantonal jurassien.

Réponse à la question 3 :

La révision de la planification directrice cantonale des décharges et des carrières ayant été développée jusqu'à présent uniquement sur le territoire cantonal jurassien, le risque mentionné dans la question ne peut pas être évalué. A noter que les flux de matériaux relèvent d'une économie ouverte et que ces échanges intercantonaux ne sont pas nouveaux ni a priori négatifs. Par ailleurs, l'Etat a augmenté la redevance, ce qui réduit dans une certaine mesure l'attractivité en comparaison intercantonale.

Réponse à la question 4 :

A ce jour, aucun site n'a été retenu. Les propositions transmises suite à l'appel à projets sont en cours d'évaluation.

défini des objectifs et des mesures relatifs aux déchets de chantier dans son plan cantonal de gestion des déchets (PGD de 2017). On relèvera en particulier, en lien avec ce document, que :

- le Jura dispose d'un nombre satisfaisant de centres de tri, installations de lavage et installations de concassage de matériaux inertes, lesquels permettent la valorisation des matériaux de chantier;

- des plans de gestion des déchets du chantier (plan d'élimination selon OLED) sont systématiquement exigés pour les grands projets par l'Office de l'environnement.

L'obligation du tri et du recyclage des déchets de chantiers figure déjà dans le droit fédéral (articles 16 et ss OLED). Elle est déjà en partie mise en œuvre par la branche et tend à se développer. Dans ce domaine où les règles sont fixées par la Confédération, il ne s'agit pas de mettre en place une nouvelle politique mais bien de veiller à son application par les maîtres d'ouvrage. Le contrôle est dévolu aux communes (instance de police de construction et des déchets).

Mme Erica Hennequin (VERTS), présidente de groupe : Monsieur le député Baptiste Laville n'est pas satisfait.

La présidente : Nous passons au Département des finances. Nous traiterons en une seule entrée en matière les points 16 et 17.

16. Arrêté portant approbation de la fusion entre la commune municipale de Courrendlin et les communes mixtes de Rebeuvelier et de Vellerat

17. Modification de la loi concernant la circonscription de la République et Canton du Jura en trois districts (première lecture)

Message du Gouvernement :

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Le Gouvernement vous soumet en annexe un projet de révision partielle de la loi du 11 septembre 1996 concernant la circonscription de la République et Canton du Jura en trois districts (RSJU 132.21) ainsi qu'un projet d'arrêté portant approbation de la fusion entre la commune municipale de Courrendlin et les communes mixtes de Rebeuvelier et de Vellerat.

Il vous invite à les accepter et les motive comme il suit.

Préambule

En date du 20 octobre 2004, le Parlement a adopté le décret sur la fusion de communes (RSJU 190.31). Le 28 septembre 2011, il adoptait plusieurs modifications du même décret. Au travers de ces dispositions légales, l'Etat décidait de mener une politique incitative de fusion de communes. Les comités intercommunaux sont chargés d'étudier la fusion de communes.

Selon l'article 5 du décret, la création d'un comité intercommunal est proposée par les communes. Le Délégué aux affaires communales peut prendre les contacts nécessaires pour inciter des communes à créer un comité intercommunal. Pour déterminer le périmètre, les éléments suivants sont notamment pris en considération : la situation géographique des communes, leurs besoins en matière de coopération, leurs souhaits, l'état actuel des collaborations intercommunales et en principe une taille démographique d'au moins 1'000 habitants. La création d'un comité intercommunal est subordonnée à l'approbation du Gouvernement, lequel détermine le périmètre et le statut juridique de cet organe.

Soutien de l'Etat

L'Etat s'engage, dans une étude de fusion de communes, en mettant à disposition une assistance technique et administrative. Il participe également financièrement aux frais de fonctionnement des comités intercommunaux, à parts égales

avec les communes concernées, sur la base d'un budget approuvé préalablement par le Délégué aux affaires communales.

Un fonds d'aide aux fusions a été constitué. Il est alimenté conformément à l'article 36, alinéas 1 et 2, de la loi concernant la péréquation financière du 20 octobre 2004 (RSJU 651), à savoir :

«¹ Dès l'entrée en vigueur de la loi, le 1^{er} janvier 2005 et pour les trois premières années, un montant d'un million de francs a été affecté annuellement au fonds d'aide aux fusions par le fonds de péréquation financière. Dès la quatrième année, l'alimentation est passée à 0,5 million de francs jusqu'à ce que l'alimentation totale du fonds d'aide aux fusions atteigne 10 millions de francs.

² Si les besoins dépassent temporairement la fortune du fonds, le Gouvernement procède à une avance, conformément à l'article 35, alinéa 4, de la loi sur les finances cantonales (RSJU 611). Les futures recettes affectées au fonds d'aide aux fusions servent prioritairement à rembourser les éventuelles avances effectuées.»

Subside d'aide aux fusions

Le subside d'aide aux fusions équivaut, pour chacune des communes qui fusionnent, à un montant de 500 francs multiplié par le nombre d'habitants, pondéré par l'inverse de l'indice des ressources. L'indice des ressources est celui qui est en vigueur à la signature de la convention de fusion par les exécutifs communaux.

Lorsque le nombre d'habitants d'une des communes qui fusionne est supérieur à 1'000, le subside pour cette commune se calcule sur une population de 1'000 habitants.

Les fusions ont été décidées dès le moment où les corps électoraux ont ratifié la convention qui leur a été soumise. Elles se présentent dans l'ordre suivant :

Nom de la nouvelle commune	Communes concernées	Nombre d'habitants de la nouvelle entité au 31.12.2016
Courrendlin	3 communes : Courrendlin, Rebeuvelier et Vellerat	3'267

A noter que la population totale ne comprend pas les migrants et les demandeurs d'asile.

La convention de fusion de la nouvelle entité est jointe au présent message et a été adaptée suite au refus des communes de Châtillon et de Rossemaison.

Octroi des subsides d'aide aux fusions

Sur la base des dispositions légales, le subside d'aide aux fusions se compose comme il suit :

- Commune de Courrendlin : 968'376 francs.

L'arrêté du Gouvernement portant octroi du subside d'aide aux fusions concernant la nouvelle commune de Courrendlin est joint au présent message.

Considérant la situation du fonds qui s'élève à ce jour à moins 1'552'247.70 francs, le Gouvernement fera application de l'article 36, alinéa 2, de la loi concernant la péréquation financière. Une avance de fonds devient nécessaire dans la mesure où les subsides d'aide aux fusions sont versés dans les six mois suivant l'entrée en force de la fusion.

En outre, en conformité avec l'article 36, alinéa 1, de la loi précitée, l'alimentation du fonds à raison de 10 millions sera atteinte en 2021. Alors que le présent subside porte le total des subsides d'aide aux fusions versées à hauteur de 10'010'278.70 francs, il en découle donc un dépassement de 10'278.70 francs. Le Parlement sera appelé à se déterminer dans le courant de l'année 2019 sur les nouvelles répartitions des charges et tâches entre le Canton et les communes et la réforme de la péréquation devra impérativement y remédier dans la mesure où l'alimentation du fonds d'aide aux fusions s'opère par le fonds de péréquation financière.

Commentaires sur le contenu de la convention de fusion

L'article premier de la convention précise la date à laquelle la fusion des communes devient effective, soit le 1^{er} janvier 2019.

Des dispositions particulières ont été prises, en ce qui concerne l'élection des premiers organes de la nouvelle entité et la mise en place de l'appareil administratif, en tenant compte en particulier de l'introduction de la nouvelle entité en cours de législature et du fait que les communes de Châtillon et de Rossemaison ne participent pas à la fusion.

La reddition des comptes communaux de l'exercice 2018 est également réglée, de même que les compétences de l'assemblée communale de la nouvelle entité en ce qui concerne la fixation de la quotité d'impôt ainsi que des autres taxes communales dès l'exercice 2019.

Nom de la commune

Le nom de la nouvelle commune n'a fait l'objet d'aucune contestation de la part des offices concernés de la Confédération lors de la procédure de consultation.

Adaptation de la loi du 11 septembre 1996 concernant la circonscription de la République et Canton du Jura en trois districts

La fusion de communes décidée en 2017 débouche sur la réduction du nombre des entités locales qui, de 55, va passer à 53. Cela a pour conséquence d'entraîner l'adaptation de l'article premier, alinéa 1, de la loi concernant la circonscription de la République et Canton du Jura en trois districts. Un projet de modification de cette loi est joint au présent message.

Conclusions

Le Gouvernement tient à remercier les membres du comité intercommunal pour leur engagement et la qualité de leur travail ainsi que les autorités communales concernées pour leur appui.

Sur la base des éléments qui précèdent et des documents en annexe, le Gouvernement propose au Parlement d'accepter, conformément aux articles 112 de la Constitution cantonale (RSJU 101) et 18 du décret sur la fusion de communes :

- l'arrêté portant approbation de la fusion entre la commune municipale de Courrendlin et les communes mixtes de Rebeuvelier et de Vellerat;
- la modification de la loi concernant la circonscription de la République et Canton du Jura en trois districts.

Veuillez croire, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Députés, à l'assurance de notre parfaite considération.

Delémont, le 27 mars 2018

Au nom du Gouvernement de la
République et Canton du Jura

Le président :
David Eray

La chancelière d'Etat :
Gladys Winkler Docourt

Arrêté portant approbation de la fusion entre la commune municipale de Courrendlin et les communes mixtes de Rebeuvelier et de Vellerat

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu l'article 112, alinéa 1, de la Constitution cantonale [RSJU 101],

vu l'article 18, alinéas 1 et 2, du décret du 20 octobre 2004 sur la fusion de communes [RSJU 190.31],

vu la ratification de la convention de fusion par le corps électoral de Courrendlin, de Rebeuvelier et de Vellerat le 11 juin 2017,

arrête :

Article premier

La fusion des communes de Courrendlin, de Rebeuvelier et de Vellerat au 1^{er} janvier 2019 est approuvée.

Article 2

Conformément aux dispositions de l'article premier de la convention, les territoires communaux de Courrendlin, de Rebeuvelier et de Vellerat ne formeront plus qu'une seule commune mixte dès le 1^{er} janvier 2019. Le nom de la nouvelle commune est Courrendlin.

Article 3

L'Assemblée communale de la nouvelle commune est compétente pour approuver les comptes communaux de Courrendlin, de Rebeuvelier et de Vellerat de l'exercice 2018.

Article 4

Les documents cadastraux et la tenue du registre foncier seront adaptés à la nouvelle situation jusqu'au 31 décembre 2019.

Article 5

Le présent arrêté entre en vigueur immédiatement.

La présidente :
Anne Froidevaux

Le secrétaire :
Jean-Baptiste Maître

Modification de la loi concernant la circonscription de la République et Canton du Jura en trois districts

Le Parlement de la République et Canton du Jura

arrête :

I.

La loi du 11 septembre 1996 concernant la circonscription de la République et Canton du Jura en trois districts [RSJU 132.21] est modifiée comme il suit :

Article premier, chiffre 1 (nouvelle teneur)

Pour le service administratif de district, le territoire de la République et Canton du Jura est divisé en trois districts, à savoir :

1. Le district de Delémont, ayant pour chef-lieu Delémont et comprenant les communes suivantes :
 1. Commune municipale de Boécourt
 2. Commune municipale de Bourrignon
 3. Commune municipale de Châtillon
 4. Commune mixte de Courchapoix
 5. Commune mixte de Courrendlin
 6. Commune mixte de Courroux
 7. Commune mixte de Courtételle
 8. Commune municipale de Delémont
 9. Commune mixte de Develier
 10. Commune mixte d'Ederswiler
 11. Commune mixte de Haute-Sorne
 12. Commune mixte de Mervelier
 13. Commune mixte de Mettembert
 14. Commune mixte de Movelier
 15. Commune mixte de Pleigne
 16. Commune mixte de Rossemaison
 17. Commune mixte de Saulcy
 18. Commune municipale de Soyhières
 19. Commune mixte de Val Terbi

II.

¹ La présente modification est soumise au référendum facultatif.

² Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur de la présente modification.

La présidente : Le secrétaire :
Anne Froidevaux Jean-Baptiste Maître

M. Vincent Eschmann (PDC), président de la commission de la justice : Le 1^{er} janvier 2019, une nouvelle entité regroupant trois communes, à savoir Courrendlin, Rebeuvelier et Vellerat, verra le jour sous le nom de Courrendlin, ceci suite au vote populaire positif de 3 des 5 localités et le refus des citoyens de Châtillon et de Rossemaison.

Il y a donc lieu de modifier ici la loi sur la circonscription du canton du Jura en trois districts, où les communes sont mentionnées. Donc, il faudra y supprimer le nom de Rebeuvelier et de Vellerat, ceci avec un pincement au cœur pour votre serviteur qui restera toutefois originaire de Vellerat avec la mention Courrendlin entre parenthèses !

La commission a exprimé son souci quant au fonds destiné aux subsides d'aide aux fusions car, dans son message, le Gouvernement précise que le versement de 968'376 francs à la nouvelle commune de Courrendlin va mettre le fonds de fusion en dépassement de plus de 10'000 francs et qu'il sera nécessaire de se déterminer en 2019 sur son alimentation en fonction de la nouvelle péréquation.

Le Parlement est aussi invité à adopter l'arrêté approuvant la fusion, comme vous l'avez vu dans les documents. Celui-ci n'a donné lieu à aucun commentaire en commission.

L'entrée en vigueur est prévue le 1^{er} janvier 2019 mais avec des élections communales qui doivent avoir lieu le 21 octobre pour les nouvelles autorités.

En conclusion, la commission vous recommande d'approuver l'arrêté et la modification de ladite loi. Je vous remercie de votre attention.

M. Charles Juillard, ministre des finances : En vertu de l'article 112 de notre Constitution ainsi que de l'article 18 du décret sur la fusion de communes, le Parlement doit approuver les décisions prises par les corps électoraux des communes concernées par les projets de fusion. Il vous est ainsi soumis un arrêté d'approbation de fusion ainsi qu'une modification de la loi concernant la circonscription de notre Canton. Ces textes modifiés sont la conséquence des décisions populaires de créer une nouvelle commune, commune de Courrendlin.

Une nouvelle commune jurassienne naîtra donc le 1^{er} janvier 2019, soit la commune de Courrendlin, issue de la fusion des communes de Courrendlin, de Rebeuvelier et de Vellerat, comme cela a été rappelé par le président de la commission.

Cette nouvelle commune de Courrendlin sera forte d'environ 3'440 habitants, ce qui en fera la quatrième commune jurassienne en termes de démographie.

Le Jura comptera ainsi, au 1^{er} janvier 2019, 53 communes contre 83 au 31 décembre 2008, soit une diminution de 30 communes au cours des dix dernières années.

Ainsi, le canton du Jura confirme sa dynamique et son cinquième rang des cantons les plus actifs en matière de fusions. Malgré cela, le Jura est toujours le canton à la population moyenne et médiane par commune la plus faible de Suisse et, en poursuivant sa politique de fusions, avec de surcroît le retour de Moutier à la maison, le Gouvernement constate une évolution favorable de nos communes sur le plan institutionnel.

En ce qui concerne le fonds de fusion, il est alimenté par un prélèvement, chaque année, sur l'impôt des frontaliers mais on savait qu'il y aurait des variations qui, en fonction de l'évolution du nombre de fusions, pourraient faire passer ce fonds en négatif. Il était admis, et c'est prévu par la loi, que ce soit l'Etat qui fasse la banque et ensuite se rembourse sur ce fonds lorsque celui-ci deviendra positif.

Aussi, Mesdames et Messieurs, à ce stade, le Gouvernement vous propose d'approuver la création de cette nouvelle commune, dans le respect des décisions prises par les corps électoraux concernés.

16. Arrêté portant approbation de la fusion entre la commune municipale de Courrendlin et les communes mixtes de Rebeuvelier et de Vellerat

L'entrée en matière n'est pas combattue.

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

Au vote, l'arrêté est adopté par 58 députés.

17. Modification de la loi concernant la circonscription de la République et Canton du Jura en trois districts (première lecture)

L'entrée en matière n'est pas combattue.

L'article premier et le chiffre II, ainsi que le titre et le préambule, sont acceptés sans discussion.

Au vote, en première lecture, la modification de la loi est adoptée par 58 députés.

La présidente : Je vous propose de nous arrêter là dans l'ordre du jour et de traiter les deux résolutions qui ont circulé dans les rangs ce matin et qui ont obtenu toutes les deux au moins quinze signatures.

31. Résolution no 180

Libre-échange avec le Mercosur, pas sur le dos de notre agriculture ! Ivan Godat (VERTS)

Sous la pression d'Economiesuisse et des secteurs chimiques et pharmaceutiques de notre pays notamment, le conseiller fédéral Schneider-Amman veut accélérer la conclusion d'un accord de libre-échange avec les pays du Mercosur (Brésil, Argentine, Uruguay, Paraguay). Enjeu de la négociation : en échange d'une entrée facilitée des produits industriels helvétiques sur ces marchés, la Suisse est invitée à baisser ses droits de douane sur les produits agricoles en provenance du continent sud-américain.

Les pays du Mercosur sont des mastodontes de la production agroalimentaire industrialisée (viande de bœuf, poulet, sucre, mais aussi soja, maïs, blé, etc.). Les normes sociales, sanitaires, écologiques et en termes de détention des animaux qui y ont cours n'ont rien à voir avec celles qui prévalent dans notre pays. Les coûts de production y sont logiquement beaucoup plus bas.

En cas de signature d'un traité de libre-échange avec le Mercosur, les conséquences pour les paysans suisses et jurassiens seront directes et implacables. Le Jura compte de nombreux producteurs de viande de bœuf, de céréales, des producteurs de betterave sucrière; comment parviendront-ils à s'en sortir lorsque le bœuf uruguayen, le blé argentin et le sucre de canne brésilien entreront en Suisse sans taxe douanière ?

Le Parlement de la République et Canton du Jura demande au Conseil fédéral :

- de prendre en considération les inquiétudes – vives et légitimes – que suscitent, pour l'agriculture jurassienne, les négociations de libre-échange avec le Mercosur et
- de cesser de prendre l'agriculture comme monnaie d'échange dans les négociations de libre-échange.

M. Ivan Godat (VERTS) : Je crois que le sujet de cette résolution nous concerne et nous inquiète tous et j'espère qu'elle saura rallier large au sein de ce Parlement.

Les négociations de libre-échange avec le Mercosur ont déjà suscité plusieurs questions orales critiques lors de nos dernières séances. On a pu lire des prises de position très claires et très fermes des organisations agricoles du Canton et l'inquiétude est palpable lorsque l'on discute de la thématique autour de nous.

Au niveau fédéral, on constate que la vision ultralibérale de l'agriculture suisse, portée par le conseiller fédéral Schneider-Amman, ne passe pas, comme l'atteste le récent renvoi, par le Conseil national, de la très libérale vue d'ensemble du développement de la politique agricole dernièrement. Je vous rappelle que notre Parlement avait d'ailleurs ratifié largement, en fin d'année passée, une résolution dénonçant cette vision ultralibérale de l'agriculture.

Les négociations de libre-échange avec le Mercosur constituent un sujet à part mais elles émanent de la même

matrice idéologique que la vue d'ensemble. L'ouverture des marchés et la baisse des tarifs douaniers qu'engendrerait la signature de ce traité font planer une menace tout à fait réelle sur notre agriculture et en particulier dans les secteurs de la viande, des céréales et du sucre.

Les coûts de production dans les pays du Mercosur n'ont rien à voir avec ceux qui président dans notre pays. On a, dans ces pays-là, une utilisation massive des OGM, des normes sociales, sanitaires et écologiques qui sont bien moins élevées que dans le nôtre.

A cela s'ajoutent des coûts de transports internationaux scandaleusement bas qui feraient, à coup sûr, arriver sur le marché suisse de la viande de bœuf, du sucre, du poulet et des céréales à des prix bien inférieurs aux produits suisses. Sinon, pourquoi les porterait-on ?

En poursuivant dans cette voie-là, on organise une concurrence déloyale flagrante pour nos agriculteurs et nous nous devons de nous y imposer de manière forte. Il faut regarder la réalité en face : on ne joue pas dans la même catégorie et à vouloir en découdre avec de tels poids-lourds, on finira assurément au tapis !

Je crois qu'il est aujourd'hui important que notre Parlement envoie un message clair au Conseil fédéral pour lui demander de cesser d'utiliser l'agriculture comme monnaie d'échange dans ses négociations. Le 24 septembre dernier, les populations suisse et jurassienne avaient massivement approuvé l'article constitutionnel qui avait pour but d'assurer la sécurité alimentaire de notre pays et les bases de subsistance de nos agriculteurs. Les démarches entreprises actuellement par le Conseil fédéral bafouent cette volonté populaire.

Rappelons aussi encore une fois cette triste réalité : deux à trois fermes disparaissent chaque jour en Suisse et, depuis 1990, ce sont environ 40 % des fermes qui ont disparu et 100'000 emplois qui sont passés à la trappe. Faire plus de libre-échange, c'est à coup sûr accentuer cette tendance !

Je vous invite donc à soutenir cette résolution afin de mettre la pression sur le Conseil fédéral pour qu'il revoie sa position sur le dossier Mercosur en ce qui concerne l'agriculture, comme l'a fait dernièrement le Conseil national au sujet de la vue d'ensemble. Je vous remercie pour votre attention.

M. Jacques Gerber, ministre de l'économie : Monsieur le Député, peut-être que l'agenda politique ou les conditions au niveau national sont plus aptes à un débat constructif, peut-être plus serein et moins émotionnel depuis le refus du papier du Conseil fédéral concernant la vue d'ensemble en lien avec la politique agricole 2020 et les questions et variantes qu'il posait.

Oui, Monsieur le Député, la Suisse a construit finalement son succès depuis des dizaines d'années, avec l'ouverture de cette dernière sur le monde, sur d'autres marchés. La Suisse a déjà signé environ soixante accords de libre-échange avec d'autres pays. On peut citer la Chine mais on peut également citer l'Union européenne, dont très peu, voire aucun ne respecte ou ne produit dans les mêmes conditions que l'agriculture suisse. Alors, oui, effectivement, si ce que vous avez écrit dans votre résolution était la vérité, les pays du Mercosur pourraient, quasi du jour au lendemain, produire et fournir la Suisse en totalité avec la viande qu'ils produisent, créant ainsi, vous vous en doutez bien, la disparition de l'agriculture suisse.

Vous peignez un tableau catastrophique, voire quasi apocalyptique de la situation de production dans ces pays. Je veux bien en débattre des heures mais, si c'était le cas, aurait-il alors été peut-être préférable de réagir avant car nous importons déjà, Mesdames et Messieurs, aujourd'hui plus de 4'000 tonnes de viande de ces pays. Et de la viande de ces pays qui se résume quasi à du filet de bœuf, que nous mangeons évidemment toutes et tous, voire même, proportionnellement, plus dans le Jura que dans le reste de la Suisse vu que le Jura importe, proportionnellement, huit fois plus de viande des pays du Mercosur que le reste de la Suisse !

Donc, aujourd'hui, face à ces 4'000 tonnes, et ça m'amène à devoir corriger vos propos car les discussions des négociations, aujourd'hui, ne portent absolument pas sur une réduction des tarifs douaniers au niveau de la protection de l'agriculture suisse mais l'accès au marché se fera à travers des contingentements. Et un contingent n'a absolument pas le même effet sur le marché qu'une réduction de tarifs.

Vous amenez le tarif à zéro au niveau des produits agricoles et notamment de la viande, vous n'avez plus de producteur de viande en Suisse.

Vous augmentez de 1'700 à 1'800 kilos, les discussions portant actuellement sur les quantités de viande avec le Mercosur, sur 100'000 tonnes de consommation en Suisse, dont aujourd'hui déjà 22'000 tonnes importées, vous n'avez pas tout à fait le même effet sur les marchés.

Donc, il faut être clair sur ces différents aspects lorsque l'on parle de ces accords.

De plus, si cela peut vous rassurer... peut-être, peut-être pas..., les blocages démocratiques possibles en Suisse sont encore nombreux. Tout d'abord, le Conseil fédéral doit définir un mandat de négociation. Ensuite, la délégation qui ira et nos négociateurs vont faire leur possible pour amener un résultat qui se cadre dans ce contrat de négociation et, donc, doit être accepté par le Conseil fédéral qui le présentera aux Chambres fédérales pour ratification. Vous voyez donc que les démarches pour débattre du résultat des négociations sont encore longues et on peut toujours bloquer cet accord si ce dernier ne respecte pas les lignes rouges qu'aurait fixées le Conseil fédéral dans son mandat de négociation.

Et c'est par rapport à cela que j'ai répété à plusieurs reprises à cette tribune qu'il était nécessaire, pour les milieux agricoles, de participer à la définition du mandat du Conseil fédéral afin justement d'être en mesure de définir des lignes rouges qui n'impactent pas, ou marginalement, l'agriculture suisse. Ce message a été transmis non seulement au Parlement jurassien mais à de multiples reprises à des représentants des différents milieux agricoles.

Finalement, et je terminerai sur ce point, concernant les demandes de votre résolution, le Gouvernement peut vous rassurer concernant les inquiétudes du monde agricole, qui ont été à plusieurs occasions rappelées au niveau fédéral. Je citerai notamment une rencontre avec de jeunes agriculteurs jurassiens dans le bureau du conseiller fédéral en charge de ce dossier. Ces jeunes ont pu également faire part de leurs inquiétudes par rapport à la politique agricole 2020, par rapport aux différents accords de libre-échange actuellement dans l'agenda du Conseil fédéral.

J'ai ensuite personnellement, vous le savez, participé à la mission fédérale en lien avec le Mercosur. J'ai pu m'entretenir à plusieurs reprises avec le conseiller fédéral Schneider-Ammann et également avec un grand nombre de personnes en

charge de ces dossiers au niveau fédéral, notamment les négociateurs en charge de ce dossier. J'avais, pour ces discussions, un dossier préparé spécifiquement en lien avec l'agriculture jurassienne et les messages ont été transmis en direct à ces personnes. Maintenant, est-ce que ces derniers feront plus d'effets qu'une résolution du Parlement jurassien ? Ça, je ne peux pas vous le dire mais, en tout cas, je peux vous certifier que les inquiétudes du monde agricole jurassien et du Gouvernement jurassien ont été transmises.

M. Alain Schweingruber (PLR) : A l'instar de tous les groupes, le groupe PLR a examiné ces derniers jours, et en particulier hier soir, le projet de résolution de notre collègue Ivan Godat. Nous avons décidé de ne pas le soutenir pour une simple raison : le texte de la résolution demandait au Gouvernement d'intervenir de manière déterminée auprès du Conseil fédéral alors que nous savons – le ministre Gerber vient de le confirmer – que le Gouvernement est déjà intervenu de manière très déterminée à ce sujet. Donc, cette résolution, pour nous, n'avait pas de sens.

Nous prenons maintenant connaissance de la modification de ce texte où le Parlement intervient directement auprès du Conseil fédéral. Nous partageons les préoccupations qui sont contenues dans cette résolution et, dès lors, je tiens à bien préciser, pour qu'il n'y ait pas de malentendu, que malgré le fait que le groupe PLR n'ait pas signé ce matin ce document, nous allons le soutenir quand même.

La présidente : Nous allons maintenant passer au vote. Je vous rappelle qu'il faut 31 voix pour que la résolution soit adoptée. Je vous invite à voter.

Au vote, la résolution no 180 est acceptée par 60 députés, soit à l'unanimité du Parlement. (Applaudissements.)

32. Résolution no 181

Quid de la stratégie des CFF quant à leur présence sur le marché ?

Vincent Hennin (PCSI)

Ce n'est pas une nouveauté : les CFF abandonnent, au fil des modernisations et grâce à la numérisation, les régions périphériques. La grande région a récemment communiqué son intention de fermer toute une série de points de vente dont celui de Palézieux qui, au final, devrait être repris par les Transports publics fribourgeois (TPF), signe que ce site n'est pas sans intérêt commercial. Ce cas précis interpelle sur les critères de fermeture actuellement en vigueur et justifiant l'abandon d'un service public de proximité.

De manière générale, la politique menée par les CFF manque de transparence dans la stratégie en matière de présence sur le marché. Une évaluation unilatérale d'année en année définit si chaque point de vente répond aux attentes de la clientèle. Les critères de ces évaluations, basés sur des conditions-cadres existantes, ne sont pas clairs et laissent à penser que ceux-ci peuvent être modifiés à tout moment pour justifier une réduction des heures d'ouverture, voire une fermeture complète de certains points de vente.

De plus, des campagnes publicitaires, incitant la population à se tourner vers leur application pour smartphone ou leur site internet plutôt que d'aller au guichet de gare, fleurissent. Les billets internationaux achetés aux guichets sont taxés alors que ceux achetés en ligne ne le sont pas. Les nouvelles technologies sont une opportunité à saisir mais elles doivent

être accompagnées afin d'éviter une déshumanisation ou un sentiment d'abandon, voire d'insécurité, qu'une fermeture de point de vente entraîne.

Le conseil, l'information, le service après-vente et les réservations sont des tâches relevant du mandat de service public, qui incombent aux CFF, et les guichets de gare les permettent par un contact humain nécessaire. Si la stratégie de fermeture de points de vente est effectivement à l'œuvre aux CFF, celle-ci doit pour le moins être clarifiée.

Affirmant la volonté des Jurassiennes et des Jurassiens de disposer d'un service public de qualité répondant aux besoins et aux spécificités de notre région, le Parlement de la République et Canton du Jura demande aux CFF de lui clarifier sa stratégie en matière de présence sur le marché, notamment les critères utilisés permettant de définir quel point de vente est amené à être fermé et la liste de ceux menacés de fermeture pour les années 2019 et suivantes.

M. Vincent Hennin (PCSI) : Que les CFF abandonnent les régions périphériques n'est pas une nouveauté, ni une spécificité qui leur est réservée; d'autres entreprises suivent la même voie, tant dans le secteur public que privé.

Partant de ce constat, cette intervention défend le droit des Jurassiennes et des Jurassiens de disposer, eux aussi, d'un service public de qualité répondant aux besoins et aux spécificités de notre région. Cette volonté est actuellement directement menacée par la politique de fermeture des points de vente menée par la grande régie et va à l'encontre de son mandat de service public.

Actuellement, les CFF manquent de transparence dans leur stratégie en matière de présence sur le marché. Ils évaluent unilatéralement, d'année en année, si chaque point de vente répond aux attentes de la clientèle. Les critères de ces évaluations, basés sur des conditions-cadres existantes, ne sont pas clairs et laissent à penser que ceux-ci peuvent être modifiés à tout moment pour justifier une réduction des heures d'ouverture, voire une fermeture complète de certains points de vente.

L'informatisation et la numérisation, nouvelles technologies en constante évolution, sont des opportunités à saisir. Cependant, elles doivent être accompagnées afin d'éviter une déshumanisation ou un sentiment d'abandon, voire d'insécurité, qu'une fermeture de points de vente entraîne.

Cette résolution, qui requiert votre soutien, fait partie d'une série d'interventions qui seront déposées tant au niveau du Conseil national qu'au niveau des législatifs cantonaux romands. Elles ont pour but commun que les CFF clarifient leur stratégie en matière de présence sur le marché au plus vite, notamment pour ce qui concerne notre Canton, afin de pouvoir si besoin corriger la copie rapidement.

Je vous recommande donc vivement de voter en faveur de cette résolution qui veut défendre un service public de qualité dans notre Canton et qui permet aussi d'affirmer notre soutien aux autres régions. Merci pour votre attention.

M. David Eray, ministre de l'environnement : Le contenu de cette résolution, finalement, résume une préoccupation qui est également partagée par le Gouvernement mais la thématique des guichets, par exemple, est une préoccupation parmi d'autres. Par exemple la volonté de retrait de CFF Cargo de certaines régions de Suisse est, aux yeux du Gouvernement, inacceptable.

Il est peut-être temps de rappeler aux entreprises fédérales leur raison d'être : répondre aux besoins des populations et des entreprises. Et il n'est pas attendu d'elles qu'elles fassent des bénéfices dont l'affectation n'est pas toujours très claire, comme on l'a vu dans le dossier de CarPostal.

Les CFF appartiennent donc à la collectivité publique, à l'ensemble du pays et, par rapport à ça, il est donc attendu qu'ils aient une attitude correcte au niveau de l'ensemble du territoire et, là, je pense notamment à CFF Cargo pour lequel de grandes inquiétudes sont actuellement sur la table. Des discussions ont lieu pour essayer de maintenir une desserte pour cette activité des CFF au niveau du transport marchandises.

Par rapport à la résolution, j'aimerais aussi confirmer que le Gouvernement et l'administration, dans leur travail quotidien, poursuivent l'objectif qui est défendu par cette résolution mais quand même encore une fois rappeler que la thématique des guichets n'est pas la plus préoccupante en ce moment aux yeux du Gouvernement.

Mme Anne Roy-Fridez (PDC), présidente de groupe : Des services publics de qualité, répondant aux attentes de l'ensemble de la population, voilà bien un thème au cœur de notre actualité.

Sans revenir sur les éléments développés par son auteur, notre groupe soutient la démarche de cette résolution.

De la même manière, il souhaite y associer les CJ, autre acteur important sur territoire jurassien, et attend de lui qu'il adopte la même politique de communication envers nos autorités.

M. Jean Bourquard (PS) : Anne Roy vient de me couper l'herbe sous les pieds mais, voilà, c'est le jeu démocratique. Donc, j'avais exactement la même remarque. On s'adresse aux CFF, on ne s'adresse pas aux CJ qui ont fermé Le Noirmont, notre correspondance... et je crois qu'il y a aussi des menaces... il ne reste pas grand-chose aux CJ. Il reste juste Saignelégier aujourd'hui, où travaille Vincent Hennin. Alors, je comprends qu'il est mal placé pour mentionner les CJ mais quand même : si on fait une résolution pour maintenir un service public de proximité et des guichets, je crois qu'il faut – malheureusement pour vous, cher camarade – mentionner aussi les CJ. Je suis donc dans la même démarche qu'Anne Roy. Merci.

Au vote, la résolution no 181 est acceptée par 46 députés.

La présidente : Je vous propose de suspendre nos débats. Nous reprendrons, cet après-midi, à 14 heures. N'oubliez pas d'enlever vos cartes avant de partir, s'il vous plaît, et je vous souhaite un bon appétit !

(La séance est levée à 12.10 heures.)