



JOURNAL DES DEBATS

DU PARLEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

No 9 — 2004

Séance

du mercredi 19 mai 2004

Hôtel du Parlement à Delémont

Présidence: Pierre-André Comte (PS), président du Parlement

Secrétariat: Jean-Claude Montavon, vice-chancelier d'Etat

Ordre du jour:

18. Arrêté portant ratification de la révision du concordat sur les entreprises de sécurité
19. Question écrite no 1850
Modernité de paiement lors des expertises. Michel Juillard (PLR)
20. Question écrite no 1851
Hôpital du Jura et maladies nosocomiales. Michel Juillard (PLR)
21. Question écrite no 1863
Tarif des transports ambulanciers dans le Jura. Charles Juillard (PDC)
22. Question écrite no 1864
Familles pauvres: situation dans le Jura. Charles Juillard (PDC)
23. Interpellation no 656
Accueil des gens du voyage: peut mieux faire. Rémy Meury (CS-POP)
24. Interpellation no 657
Quand l'autorité de surveillance n'applique pas la loi. Emilie Schindelholz (CS-POP)
25. Initiative parlementaire no 11
Initiative populaire formulée en termes précis. Jean-Pierre Kohler (POP) et consorts
26. Modification de la Constitution de la République et Canton du Jura (initiative populaire rédigée de toutes pièces) (première lecture)
27. Motion no 739
Conséquences financières d'interventions parlementaires. Michel Probst (PLR)
29. Pétition Pour une meilleure prévention concernant les sectes et leurs actions subreptices»
30. Consultation fédérale relative à la réforme des chemins de fer 2

31. Question écrite no 1852
Vols d'approche de l'aéroport de Bâle-Mulhouse: survol du Jura. Charles Juillard (PDC)
32. Question écrite no 1853
Contamination du réseau hydrographique par les eaux de routes: des mesures d'assainissement sont nécessaires. Ami Lièvre (PS)
33. Question écrite no 1854
Additifs à l'essence: une solution problématique? Renée Sorg (PS)
34. Question écrite no 1855
Trafic de transit toujours plus important en Basse-Allaine: il faut prendre des mesures pour améliorer la qualité de vis de nos concitoyens. Ami Lièvre (PS)
35. Question écrite no 1856
Nouvel horaire 2005 des CFF: perturbations familiales en vue? Jean-Marc Fridez (PDC)
36. Question écrite no 1857
Fermeture de gares CFF dans le Jura: combien en restera-t-il? Charles Juillard (PDC)

(La séance est ouverte à 14.40 heures en présence de 55 députés et de l'observateur de Moutier.)

Le président: J'ouvre ces débats avec deux communications. Je rappelle que le délai d'inscription pour le tournoi de football est fixé à aujourd'hui. Ne manquez donc pas de vous annoncer auprès de Jean-Claude Montavon ou de Nicole Roth.

D'autre part, je voudrais féliciter dans cette salle un député, Monsieur Gilles Pierre, pour la naissance de sa petite Maëva. *(Applaudissements.)*

18. Arrêté portant ratification de la révision du concordat sur les entreprises de sécurité

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu les articles 78, lettres c, et 84, lettre b, de la Constitution cantonale¹⁾,

arrête:

Article premier

La convention du 3 juillet 2003 portant révision du concordat sur les entreprises de sécurité est ratifiée.

Article 2

Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif.

Article 3

Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Le président: Le vice-chancelier d'Etat:
Pierre-André Comte Jean-Claude Montavon

Mme Agnès Veya (PS), présidente de la commission de la coopération: Le concordat sur les entreprises de sécurité du 18 octobre 1996 a été accepté par le Parlement jurassien le 22 avril 1998. Il réunit les cantons de Fribourg, de Genève, de Neuchâtel, de Vaud, du Valais et du Jura.

Depuis son entrée en vigueur, la commission concordataire veille à une application uniforme du concordat. Elle suit attentivement l'évolution du marché de la sécurité privée et a le souci d'adapter la législation aux réalités actuelles.

C'est dans cet esprit et en application de l'article 28, alinéa 2, du concordat que la présente révision vous est proposée. Elle porte principalement sur une adaptation des dispositions du concordat aux normes européennes sur la libre-circulation des personnes et une reconnaissance des diplômes pour les activités professionnelles. Il s'agit aussi de tenir compte des expériences réalisées depuis l'entrée en vigueur du concordat et d'y apporter les modifications nécessaires. De plus, un nouveau système d'autorisation est introduit pour les chiens et les maîtres-chiens.

En juin 2003, 197 entreprises de sécurité comprenant 5'588 agents étaient autorisées à exercer dans les cantons concordataires. Dans le canton du Jura, le nombre d'autorisations délivrées était de 4 pour les entreprises de sécurité et de 78 pour les agents.

La commission concordataire a préparé un avant-projet de convention modifiant le concordat. Il a été soumis à consultation aux cantons concordataires, à la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse romande, de Berne et du Tessin ainsi qu'à l'Association des entreprises suisses de services de sécurité.

Le projet de convention a été adopté par la Conférence des chefs de département de justice et police de Suisse romande le 4 octobre 2002. Il a ensuite été soumis à la commission interparlementaire en application de la convention relative à la négociation, à la ratification, à l'exécution et à la modification des conventions intercantionales et des traités des cantons avec l'étranger.

La commission de la coopération a participé, le 4 juin 2003, à la séance de la commission interparlementaire romande. Les propositions formulées lors de cette séance ont été intégrées dans le projet de convention. Elles portaient principalement sur des précisions rédactionnelles et sur l'introduction, dans le concordat, d'une nouvelle disposition obligeant les chefs d'entreprise à garantir des cours de sensibilisation à la profession.

Il est important de relever que les entreprises de sécurité n'ont pas à jouer le rôle de la police, leur mission étant différente et que la révision du concordat n'entraînera pas d'incidences financières particulières pour le canton du Jura.

Au nom de la commission de la coopération, je remercie Monsieur le ministre Claude Hêche ainsi que M. Henri-Joseph Theubet, commandant de la Police cantonale, qui ont su répondre de manière claire et précise à nos questions. A l'unanimité, la commission de la coopération est favorable à l'arrêté et vous recommande de l'accepter.

L'entrée en matière n'est pas combattue.

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

Au vote, l'arrêté est adopté par la majorité du Parlement.

19. Question écrite no 1850

Modernité de paiement lors des expertises

Michel Juillard (PLR)

Chaque véhicule à moteur, ou remorque, muni de plaques de contrôle est amené périodiquement à subir une inspection.

Les propriétaires des véhicules, ou des remorques, sont convoqués officiellement par l'Office des véhicules au moyen d'un formulaire sur lequel on peut lire: Veuillez présenter le récépissé postal original (un duplicata n'est pas accepté) lors de l'expertise ou payer directement à nos guichets de Delémont, Develier ou Porrentruy au moyen de votre carte EC direct, postcard ou de crédit.»

A l'heure où de plus en plus de personnes effectuent leurs paiements par «e-banking», nous demandons au Gouvernement de répondre aux deux questions suivantes:

- 1) Le Gouvernement peut-il intervenir auprès de l'Office des véhicules afin que le paiement par «e-banking» soit accepté par les agents qui effectuent les expertises?
- 2) Dans l'affirmative, une photocopie de la liste envoyée à la banque peut-elle être acceptée comme justificatif du paiement effectué?

Réponse du Gouvernement:

Conformément aux dispositions du droit fédéral de la circulation routière applicables en la matière, l'Office des véhicules exécute les contrôles techniques subséquents des véhicules automobiles munis de plaques jurassiennes. A cet effet, les détenteurs sont convoqués au moyen d'une formule officielle qui comporte notamment un bulletin de versement. L'auteur de la question écrite demande au Gouvernement d'intervenir auprès de l'Office des véhicules afin que les virements bancaires par internet soient acceptés et suggère qu'une photocopie de la liste envoyée à la banque puisse être remise par les détenteurs lors du contrôle en halle comme preuve du paiement.

1. L'Office des véhicules remet avec ses convocations un bulletin de versement (BVR) qui permet aux détenteurs d'effectuer leur paiement de manière tout à fait classique via un bureau de poste, mais accepte aussi depuis plusieurs années les paiements effectués par internet («E- ou télé-banking») et, ce, sans la moindre restriction. Les halles techniques décentralisées de l'Office des véhi-

cules ne disposant pas de personnel administratif, il incombe aux experts de s'assurer que le paiement du contrôle technique ait bel et bien été effectué le jour du rendez-vous.

2. La remise à l'Office des véhicules, par les détenteurs, d'une photocopie de la liste des paiements envoyée à la banque est inutile. Dans le cadre de leurs vérifications, les experts sollicitent directement auprès des intéressés l'information sur la date approximative du paiement qu'ils remettent ensuite à la comptabilité de l'office à Delémont pour les vérifications d'usage.

Rappelons encore que tous les modes de paiement modernes couramment admis dans les activités commerciales sont acceptés de longue date par l'Office des véhicules, soit paiement comptant en liquide ou par carte de crédit à la caisse de l'office à Delémont, paiement direct par carte de débit Maestro (ex-EC-Direct) à ladite caisse à Delémont et dans les halles de Develier et de Porrentruy, paiement dans les offices postaux et paiements bancaires par internet.

M. Michel Probst (PLR), président de groupe: Monsieur le député Michel Juillard est partiellement satisfait.

20. Question écrite no 1851

Hôpital du Jura et maladies nosocomiales Michel Juillard (PLR)

Le 24 janvier 2004, un article fort intéressant était publié dans «La Tribune de Genève»; il était intitulé «Un patient sur dix attrape une infection à l'hôpital». Le 6 février dernier, dans «24 Heures», un autre article paraissait sous le titre «Infections nosocomiales et hygiène hospitalière: le remède vaudois».

En Suisse, chaque année, les maladies nosocomiales – c'est le nom que l'on donne à ces maladies contractées à l'hôpital – touchent 60'000 à 70'000 personnes. Entre 5'000 à 10'000 personnes en meurent et il en coûte quelque 300 millions de francs par an aux caisses maladie.

Dans la plupart des hôpitaux, des mesures importantes et efficaces sont prises pour lutter contre les agents pathogènes endogènes (germes du patient) ou exogènes (germes transmis par les soignants) mais certains établissements négligent l'application des mesures d'hygiène strictes et exposent leurs patients aux infections de bactéries de plus en plus résistantes aux antibiotiques.

Désireux d'être informés sur la situation dans les différents établissements de l'Hôpital du Jura, nous demandons au Gouvernement de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

- 1) Est-il possible de connaître le nombre des maladies nosocomiales qui ont été répertoriées, par an et lors des cinq dernières années, dans les différents établissements de l'Hôpital du Jura?
- 2) Le personnel soignant de l'Hôpital du Jura est-il régulièrement informé et formé à la lutte contre les agents pathogènes? Respecte-t-il toutes les règles d'hygiène à appliquer, y compris lors de la pose de cathéters?
- 3) L'Hôpital du Jura fait-il partie de Swiss-Noso, réseau mis en place pour contrôler les taux d'infection afin d'améliorer la surveillance des maladies nosocomiales?
- 4) Dans la négative, a-t-il l'intention de demander d'en faire partie?

Réponse du Gouvernement:

La lutte contre les maladies nosocomiales a une haute priorité à l'intérieur de l'Hôpital du Jura (H-JU). La coordination de cette lutte est placée sous la responsabilité de la commission d'hygiène de l'H-JU et en particulier de l'infirmière spécialisée en hygiène hospitalière et du président de ladite commission.

Voici les réponses aux questions spécifiques sur la base des informations remises par l'H-JU:

La fréquence des infections nosocomiales à l'Hôpital du Jura s'établit comme suit:

- site de Porrentruy (service aigu):
 - 2003 : 5,92%
 - 2002 : 5,87%
- site de Delémont (service aigu):
 - 2003 : 3,65%
 - 2002 : 3,81%

Aucun décès directement en rapport avec une infection nosocomiale n'a été recensé durant ces deux années par l'Hôpital du Jura.

Au niveau suisse, les infections nosocomiales affectent entre 5% et 15% des patients hospitalisés mais varient d'un secteur hospitalier à l'autre, leur incidence étant la plus élevée dans les services de réanimation.

La comparaison du nombre d'infections nosocomiales entre les hôpitaux est difficile car les chiffres varient selon la méthode de récolte utilisée. Les études de prévalence nationale ont démontré que le taux des infections nosocomiales était plus élevé dans les hôpitaux universitaires que dans les hôpitaux périphériques.

Le personnel de l'Hôpital du Jura est régulièrement informé sur les règles d'hygiène. Il arrive que celles-ci ne soient pas toujours respectées mais la sensibilisation et l'information sont des activités continues à l'hôpital. Ceci concerne bien sûr aussi la pose des cathéters.

Swiss-Noso est un réseau informel qui divulgue régulièrement des informations importantes dans le domaine de l'hygiène hospitalière. Il publie en particulier un journal trimestriel. L'Hôpital du Jura profite de ces informations, qui sont intégrées dans les actions de la commission d'hygiène.

L'Hôpital du Jura bénéficie pleinement des activités de Swiss-Noso, d'une part par les publications de ce réseau, d'autre part par des contacts personnels des responsables de l'Hôpital du Jura avec Swiss-Noso. L'Hôpital du Jura entretient en particulier des relations étroites avec l'unité d'hygiène hospitalière de l'Hôpital cantonal de Bâle et son responsable, le professeur Andreas Widmer.

A noter que la lutte contre les maladies nosocomiales ne se limite pas au personnel soignant mais concerne tout le personnel (infirmières, médecins, équipes de nettoyage, service technique, etc.). Il existe des collaborations très importantes entre les responsables de l'hygiène hospitalière, la médecine du personnel, le laboratoire de microbiologie, le personnel soignant, les salles d'opérations, le personnel de la stérilisation, etc. Les lacunes existeront toujours dans ce domaine mais elles peuvent être minimisées grâce à l'action d'un personnel que l'on sait engagé et dévoué.

M. Michel Probst (PLR), président de groupe: Monsieur le député Michel Juillard est partiellement satisfait.

21. Question écrite no 1863

Tarif des transports ambulanciers dans le Jura Charles Juillard (PDC)

Depuis quelque temps, il semblerait que l'Hôpital du Jura ait changé sa méthode de facturation des transports ambulanciers dans le Jura. Auparavant, il appliquait un forfait, du moins pour ce qui concerne le premier transport (du lieu de la prise en charge jusqu'à l'hôpital le plus proche); puis, il aurait mis en vigueur un tarif différencié en fonction de la distance.

Avec la mise en œuvre du nouveau plan hospitalier qui découle enfin sur une forme de complémentarité des hôpitaux jurassiens, avec la transversalité des services et le transport du patient vers le médecin le plus approprié ou le médecin de service, l'application du principe du tarif au kilomètre n'est pas équitable pour l'ensemble des Jurassiens. En effet, que l'on habite au fond du Val Terbi, en Haute-Ajoie, dans la Courtine ou à côté de l'hôpital, la nouvelle organisation hospitalière ne doit pas provoquer de discrimination pour les citoyens de ce Canton.

- Le Gouvernement peut-il nous expliquer comment sont facturés les frais de transport ambulanciers dans le Jura?
- S'il devait s'avérer que c'est le tarif au kilomètre qui est appliqué, ne pense-t-il pas que cette méthode est injuste?
- Cas échéant, est-il disposé à intervenir auprès de l'Hôpital du Jura pour lui demander de changer sa pratique?

Réponse du Gouvernement:

Le plan hospitalier charge l'Hôpital du Jura (H-JU) d'organiser le service ambulancier. Chaque site est pourvu d'un service.

Les transports en ambulance peuvent avoir plusieurs fonctions, qui ne se limitent pas à déplacer une personne d'un endroit à un autre; des soins, par exemple, peuvent être prodigués sur le lieu de prise en charge du patient ou durant le transport en ambulance lui-même. Il existe des transports d'urgence, dits «primaires», et des transports d'un établissement hospitalier à un autre, dits «secondaires», par exemple entre l'H-JU et un établissement universitaire.

La tarification des transports en ambulance est fonction du but poursuivi et des prestations fournies. Pour les transports primaires, la facturation s'effectue selon un tarif «Taxes et tarifs particuliers» approuvé par le Gouvernement. Les transports secondaires font partie des frais de traitement et sont rémunérés dans le cadre des tarifs hospitaliers convenus avec les assureurs.

Sur la base des renseignements obtenus de l'H-JU, le Gouvernement répond comme suit aux questions posées.

Pour tous les types de transports, le principe est la facturation à l'acte, selon les prestations fournies.

Les transports primaires, c'est-à-dire les transports généralement urgents du lieu où est survenu le besoin jusqu'à l'hôpital, sont facturés selon le tarif susmentionné. Concrètement, les frais de transport sont facturés de la manière suivante:

- a) une taxe de prise en charge, par personne (110 francs le jour, 165 francs la nuit ou les jours fériés);
- b) éventuellement une taxe d'urgence, en règle générale pour les transports primaires, par personne (110 francs/165 francs);
- c) le temps de l'intervention de chaque accompagnant (ambulancier, infirmier: 75 francs/115 francs par heure; médecin: 180 francs/270 francs par heure); la durée d'in-

tervention n'est pas directement liée à la distance entre l'hôpital et le lieu d'intervention mais bien davantage au temps nécessaire pour prendre en charge le patient;

- d) éventuellement les soins prodigués;
- e) le déplacement à 3 francs le km parcouru.

L'H-JU relève que la partie facturation du déplacement selon un tarif au km ne représente pas plus de 7% de la facture globale de transports par ambulance (transport primaire).

L'H-JU n'a pas changé sa méthode de facturation et la mise en œuvre du plan hospitalier n'a généré aucune modification du principe de facturation des transports primaires. Jusqu'en 1998, un forfait «ville» (de 120 francs le jour/180 francs la nuit) était appliqué.

Les transports secondaires, d'un hôpital à un autre hôpital (intersite ou de et vers un hôpital extérieur au Canton), pour les patients hospitalisés en chambre commune, sont compris dans les tarifs convenus pour le séjour hospitalier et ne sont dès lors pas facturés au patient.

Qui paie la facture?

Suivant l'assureur qui est garant du financement, les factures de transport sont envoyées à l'assureur accidents, à l'assurance invalidité, à l'Office fédéral de l'assurance militaire et elles sont payées directement à l'hôpital. Si l'assuré est couvert par la LAMal, la facture est envoyée au patient, qui se fait rembourser 50%, mais au maximum 500 francs/an, par l'assurance obligatoire des soins, le solde pouvant être couvert par une assurance complémentaire.

Le Gouvernement examinera s'il y a lieu de considérer que le tarif au kilomètre parcouru engendre une inégalité de traitement entre les citoyennes et citoyens du Canton. A cet effet, il prendra des renseignements sur la pratique appliquée dans d'autres cantons et si nécessaire prendra les mesures idoines.

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

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

M. Charles Juillard (PDC): J'ai examiné cette réponse du Gouvernement qui me paraît partiellement juste, d'où ma partielle satisfaction.

Je vais comparer en quelques chiffres la facturation d'un transport primaire en ambulance de deux patients bien distincts: pour l'exemple et pour que ce soit véritablement significatif, je prendrai pour exemple un patient qui est domicilié à la rue de la Presse à Porrentruy (donc à deux pas de l'hôpital) et puis un autre qui serait domicilié à Roche d'Or.

	La Presse	Roche d'Or
Durée du déplacement aller-retour	10 minutes	40 minutes
Prise en charge du patient	20 minutes	20 minutes
Taxe de prise en charge	110 fr.	110 fr.
Taxe d'urgence	110 fr.	110 fr.
Temps d'intervention	30 minutes	60 minutes
Coût de l'ambulancier	37.50 fr.	75 fr.
Infirmier	57.50 fr.	115 fr.
Médecin	90 fr.	180 fr.
Nombre de kilomètres aller-retour	2	34
Taxe kilométrique	6 fr.	102 fr.
Soins prodigués facturés à l'acte	50 fr.	50 fr.
Totaux	461 fr.	742 fr.

Soit une différence de 281 francs (ou 60%) avant prise en charge par la part de l'assurance. La caisse maladie de base prend en charge 50% des coûts, soit 230.50 francs pour la prise en charge à La Presse et 371 francs pour celui qui habite à Roche d'Or. Il reste toutefois toujours une différence de 140.50 francs (ou toujours 60%) entre les deux patients.

Notez bien que le solde à charge de l'assuré peut être éventuellement couvert à hauteur de 90% par une assurance complémentaire adéquate mais ce genre d'assurance, dont le régime est totalement volontaire, suppose le versement d'une prime que les assurés doivent financer eux-mêmes et sans subside pour la réduction de cette prime.

En complément aux allégués du Gouvernement jurassien, la comparaison ci-dessus fait ressortir clairement que le tarif est 60% plus cher pour le patient qui habite à Roche d'Or par rapport à celui qui habite à La Presse à Porrentruy. Cette différence provient du fait que, durant le temps de déplacement (aller-retour), le temps de l'intervention du personnel est facturé. Je pense que les deux exemples cités sont peut-être des extrêmes mais ils sont là vraiment pour illustrer cette différence. Il n'en demeure donc pas moins une inégalité de traitement entre les concitoyens par rapport à l'accession aux soins à l'Hôpital du Jura en ambulance, toujours uniquement pour les transports primaires.

A mon sens, il faudrait fixer un montant forfaitaire identique pour tous les habitants du Canton pour chaque sortie d'ambulance, auquel s'ajoute la facturation des prestations éventuellement fournies à l'acte par le médecin. De cette manière, les habitants du Canton se verraient facturer pratiquement le même montant, indépendamment de leur domicile.

Certains sont d'avis que le fait d'habiter La Motte ou Roche d'Or relève d'un choix personnel. J'en conviens mais, par contre, que leur lieu de domicile soit éloigné de l'hôpital le plus proche ne relève pas de leur choix personnel mais bien plutôt de choix politiques dictés par l'Etat.

Il y a donc inégalité de traitement et j'ai pris note que le Gouvernement allait étudier la question et remédier à cette inégalité, comme c'est de sa compétence puisqu'il n'y a pas d'accord sur cette question entre l'Hôpital du Jura et Santé-suisse.

22. Question écrite no 1864

Familles pauvres: situation dans le Jura

Charles Juillard (PDC)

Les spécialistes suisses, voire même européens, prétendent depuis quelques temps que la pauvreté a changé de visage. En effet, pendant longtemps, la pauvreté semblait très répandue chez les personnes âgées et chez les individus sans formation et souvent sans travail.

Grâce aux effets conjugués de l'augmentation des prestations du premier pilier (AVS, AI) et de la mise en vigueur du deuxième pilier, les personnes âgées en particulier semblent de moins en moins concernées par le seuil de pauvreté et c'est tant mieux.

Par contre, une nouvelle couche de la population semble de plus en plus touchée: les jeunes familles avec enfants à charge. Il arriverait même que celles-ci rencontrent davantage de difficultés à s'en sortir quand bien même les deux parents travaillent que certaines personnes totalement à charge de l'assistance publique. Ceci nous est tout à fait insupportable!

Avant de proposer des remèdes, le groupe PDC demande au Gouvernement de nous décrire la situation jurassienne, en particulier pour ces familles communément appelées «working poor».

Nous demandons également au Gouvernement de nous décrire dans le détail quels sont les critères et autres instruments de mesure utilisés pour mener une telle enquête.

Nous aimerions aussi savoir si les critères utilisés sont identiques dans l'ensemble des secteurs de l'action sociale; dans le cas contraire, quelles en sont les principales différences?

Réponse du Gouvernement:

Comme le mentionne le début du texte de cette question, il est certain que la pauvreté n'est plus systématiquement associée à la fin de la vie active pour raison d'âge ou de handicap. Le développement des deux premiers piliers de la sécurité sociale (AVS, AI et LPP) et celui des prestations complémentaires AVS-AI, qui garantissent un certain niveau de revenu à tous les rentiers, ont effectivement contribué à l'élimination de cette cause de paupérisation.

Par contre, les mutations dans le monde du travail tout comme celles qui caractérisent la vie familiale dans notre société d'aujourd'hui induisent des situations financières précaires. La pauvreté touche actuellement plus fréquemment des personnes jeunes, des adultes et les familles dont ils ont la charge. Ce phénomène est notamment mis en évidence par les diverses études qui ont été menées ces dernières années sur les «working poor» (travailleurs pauvres).

En réponse à la question précise relative à une description de la situation des familles jurassiennes appelées «working poor» et aux critères utilisés pour une telle étude, il faut signaler qu'une telle démarche n'a pas été entreprise dans notre Canton. Celle-ci nécessiterait, en effet, des ressources humaines et techniques dont l'Etat ne dispose pas. D'ailleurs, les services concernés n'ont pas connaissance qu'un canton l'ait tentée.

Les démarches faites dans le sens souhaité par la question no 1864 ont été réalisées soit à l'échelon national (Fonds national de la recherche, dont l'une (cf. résumé sous: www.sozialstaat.ch/global/projects/results/maeder_kutzner_resume.pdf) des 35 recherches du PNR 45 en cours porte sur la situation des «working poor»), soit dans le cadre universitaire (universités de Berne, de Fribourg et de Genève notamment), soit encore par Caritas Suisse sous forme d'une prise de position publiée en 1998. Par ailleurs, l'Office fédéral de la statistique (OFS) fait effectuer annuellement une enquête par sondage sur la population active (ESPA) et procède à une analyse détaillée en ce qui concerne la population des «working poor». Si aucune étude scientifique ne peut tirer de conclusions fiables sur des petits sous-groupes de l'échantillon principal, il est toutefois intéressant de consulter les constats que l'OFS a retenus de l'analyse 2002 et pour l'ensemble de la Suisse, voire pour ses trois régions linguistiques, soit:

1. 6,5% dans la population âgée de 20 à 59 ans qui exerce une activité professionnelle, soit 220'000 working poor vivant dans 149'000 ménages qui comptent au total 505'000 personnes (dont 219'000 enfants). Ce taux moyen national de 6,5% n'est en outre pas distribué de façon équilibrée entre les régions: la moyenne de la Suisse alémanique serait à 5,4% alors que celle de la

Suisse italienne atteindrait 13,5% et celle de la Suisse romande 8,3%.

2. Les femmes sont légèrement surreprésentées (7%), ce qui est corollaire du fait qu'elles sont également surreprésentées dans le groupe des ménages qui vivent d'un emploi à temps partiel.
3. Avoir des enfants augmente le risque de pauvreté. Les personnes élevant seules des enfants sont beaucoup plus menacées que les personnes vivant seules (18,9% contre 5,4%). Le même phénomène s'observe pour les couples: le risque de pauvreté augmente avec le nombre d'enfants.
4. Les personnes de nationalité étrangère sont aussi fortement surreprésentées (10,9% contre 5,2% pour les Suisses). Les étrangers sont beaucoup plus souvent que les Suisses dépourvus de formation postobligatoire. Ils forment plus fréquemment des couples avec un ou deux enfants et ils travaillent plus souvent dans les branches où les salaires sont bas.
5. Les «working poor» sont fortement surreprésentés dans trois branches d'activité: agriculture et sylviculture (27,3%), hôtellerie et restauration (15,6%) et employés de ménages privés (24%). Les indépendants sont également plus touchés et plus particulièrement les indépendants sans employés.

Comme mentionné plus haut, ces résultats globaux ne peuvent être appliqués simplement à chaque portion du territoire helvétique. Et, si les différents critères évoqués ci-dessus influencent le risque de devenir un travailleur pauvre, il faut également tenir compte des mesures préventives que tel ou tel canton aura prises pour contrer ces facteurs de risque. C'est notamment le cas d'une fiscalité modérée à l'adresse des bas revenus, de l'avance de pensions alimentaires, de la distribution des subsides aux primes d'assurance maladie, d'allocations familiales, voire de programmes de qualification ou de requalification professionnelle (notamment par le canal des prestations de l'assurance-chômage), des mesures cantonales en faveur des demandeurs d'emploi ou des mesures d'insertion de l'action sociale. Ce sont d'ailleurs de telles prestations qui sont actuellement reconnues comme le moyen le plus efficace de lutte contre ce phénomène de «working poor».

En complément des différentes mesures prises, il y a lieu de relever que la dernière révision de la loi d'impôt avec le relèvement du revenu minimal soumis et l'augmentation de la déduction pour enfants vont dans le sens de ces mesures. Il en est de même du projet en matière d'allocations familiales (généralisation et prestations complémentaires), voire du projet national similaire actuellement au stade de la consultation. Dans les deux cas, il s'agit de reprendre et de prendre en considération le modèle tessinois.

Quant aux critères utilisés dans l'ensemble des secteurs de l'action sociale, ils ne sont pas identiques. Les principales différences tiennent au mode de prise en considération de ressources et des charges de la requérante ou du requérant. Ce sont les montants effectifs et des normes en ce qui concerne l'aide sociale au sens étroit. C'est le revenu et la fortune tels que calculés par l'autorité fiscale en ce qui concerne l'avance et le recouvrement des pensions alimentaires (ARPA). Ce sont encore d'autres modalités pour ce qui concerne les «tarifs sociaux» pratiqués dans des institutions sociales telles que les crèches ou les services d'aide et de soins à domicile.

M. Charles Juillard (PDC): Je suis satisfait.

23. Interpellation no 656

Accueil des gens du voyage: peut mieux faire

Rémy Meury (CS-POP)

Depuis de nombreuses années, le passage dans notre Canton de gens du voyage pose de véritables problèmes d'accueil. La raison principale en est qu'aucun emplacement cantonal, comme cela se fait ailleurs, n'est prévu à cet effet. Ces personnes, en arrivant dans le Jura, s'installent dès lors où bon leur semble (ou presque), et ce sont les autorités communales qui doivent ensuite gérer leur présence.

Car il ne faut pas faire d'angélisme en la matière. S'il est tout à fait normal que l'on accueille ces familles nomades dans notre région, il faut reconnaître que leur présence crée un certain nombre de nuisances pour le voisinage. Ce sont d'ailleurs généralement ces citoyens incommodés qui interviennent auprès des communes pour se plaindre de cette situation. Si l'on peut comprendre leur agacement, il faut relever aussi que leurs propos dérapent parfois vers un discours d'intolérance et de rejet!

A cela s'ajoute le fait que les administrations locales doivent ensuite faire face seules à ce phénomène. Elles doivent établir des contacts avec les personnes concernées et tenter de les persuader de choisir un autre site de campement plus approprié. Elles doivent également, après leur départ, assumer la remise en ordre du site abandonné. Ces interventions sont de plus financièrement à la charge exclusive de la commune concernée.

Nous savons que plusieurs communes (Delémont et Bassecour notamment) sont intervenues auprès des autorités cantonales pour qu'une solution soit trouvée à l'échelon cantonal. Si un groupe de réflexion a été mis en place, aucune formule satisfaisante ne semble se dessiner, quand bien même des sites appropriés ont été proposés par les représentants communaux. Mais pour qu'ils soient opérationnels, il est nécessaire qu'ils soient quelque peu aménagés et c'est là que la situation semble se bloquer au sein de certains services cantonaux.

Nous demandons donc au Gouvernement:

- s'il admet toujours que l'accueil des gens du voyage dans le Jura est bien une tâche cantonale?
- s'il est conscient que la présence de ces familles nomades déclenche des réflexes de rejet et d'intolérance dans la population, sentiments qu'un Etat se doit de ne pas favoriser?
- s'il a l'intention d'aménager un site convenable pour accueillir ces personnes et dans quel délai?

M. Rémy Meury (CS-POP), président de groupe: L'accueil des gens du voyage pose de véritables problèmes aux communes qui sont confrontées à l'arrivée de ces nombreuses caravanes sur leur territoire car elles ne sont pas dotées de site adéquat. Naturellement, aucun n'est disposée aujourd'hui à aménager à ses frais un tel lieu tant il est évident qu'il s'agit d'une compétence et d'une tâche cantonales.

L'arrivée de ces familles nomades occasionne indiscutablement un certain nombre de nuisances pour le voisinage, précisément parce qu'elles s'installent en des lieux non appropriés et cela provoque parfois des réactions d'intolérance et de rejet de la population locale.

Or, il est, à notre sens, du devoir des autorités politiques de lutter contre l'intolérance sous toutes ses formes et, en l'oc-

currence, c'est en offrant des conditions d'accueil décentes pour les gens du voyage que l'on fera un pas dans ce sens.

Jusqu'à présent, les communes ont pu compter sur le soutien du Service des communes et de la Police cantonale lors de l'arrivée de gens du voyage. Mais cela se traduit systématiquement par un nombre d'heures de travail démesuré de la part des agents, qu'ils soient cantonaux ou locaux.

Dans les cantons de Vaud et du Valais par exemple, des places ont été aménagées et les polices n'ont plus qu'à diriger les caravanes vers ces lieux. C'est une organisation qui donne satisfaction aussi bien aux autorités, qui ne doivent pas prévoir un engagement exagéré de leurs services, qu'aux gens du voyage, qui bénéficient d'un lieu adéquat, qu'à la population locale finalement puisque le lieu retenu a tenu compte du maintien de la tranquillité de celle-ci.

Une telle requête émanant de plusieurs communes jurassiennes envers l'Etat date de plusieurs années. Voici quatre mois, le Gouvernement a constitué un groupe de travail qui s'est réuni à deux reprises. Un site a été évoqué à proximité des Prés-Roses à Delémont et semble satisfaire aux principaux critères pour l'aménagement adéquat d'un tel lieu. Cependant, les choses ne semblent pas évoluer rapidement alors qu'il y a urgence à trouver une solution. Nous attendons donc avec intérêt les réponses du Gouvernement à nos trois questions.

M. Claude Hêche, ministre: Depuis le milieu des années 1990, le Canton est confronté au problème de la présence temporaire des gens du voyage de nationalité suisse et étrangère. Les gens du voyage arrivent par groupes, en caravanes, sans connaître l'emplacement qui pourra leur être mis à disposition. Cela crée même parfois des tensions entre eux.

Comme l'a relevé l'interpellateur tout à l'heure, jusqu'à présent, la Police cantonale et le Service des communes ont pu gérer avec satisfaction la présence des gens du voyage. Les emplacements disponibles en ville de Delémont ont été utilisés jusqu'au moment où, à juste titre, la municipalité a fait connaître son opposition. Ce sont essentiellement des problèmes de voisinage qui ont amené les autorités delémontaines à prendre cette mesure. Par la suite, d'autres emplacements ont été utilisés, notamment du côté de Courrendlin et de Soyhières. Il en est résulté en particulier des plaintes d'agriculteurs; sur la base de rapports du Service de vulgarisation agricole, ceux-ci ont été indemnisés.

Depuis quelques années, la surface située en bordure de l'A16, à la hauteur de Bassecourt, et destinée à l'aménagement d'une aire de repos, sert d'emplacement. Selon les indications fournies par le Service des ponts et chaussées, cet emplacement devrait être encore disponible ces prochaines années.

Les passages annuels des gens du voyage dans notre région sont irréguliers. On peut les estimer à une dizaine. Le nombre de caravanes est variable; il peut aller d'une dizaine à une quarantaine. A cela s'ajoutent bien sûr les véhicules tracteurs. Le stationnement s'est toujours opéré dans la vallée de Delémont, à proximité de la capitale, et très occasionnellement à Porrentruy.

Dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal décidée par le Parlement le 22 mai 2002, un des objectifs est celui d'aménager une place d'accueil sur un emplacement susceptible de convenir à un tel besoin et d'élaborer des propositions d'équipement. Evidemment que les communes

concernées seront informées et, le cas échéant, associées à la procédure.

Sur la base des investigations en cours, il apparaît que l'Etat devrait pouvoir disposer d'un tel lieu d'ici trois à quatre ans.

Dès lors, je puis répondre de la manière suivante aux questions posées:

- Implicitement, dès le moment où le Gouvernement a admis l'établissement d'une fiche dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, il considère que c'est une tâche cantonale mais avec l'appui des communes car elles sont très, je dirais même très très réservées sur la mise à disposition de terrains.
- Les services cantonaux concernés, en particulier la Police cantonale, ont toujours veillé à ce que la présence temporaire des gens du voyage se déroule dans les meilleures conditions possibles et que les contacts de ceux-ci avec la population jurassienne s'inscrivent dans le respect mutuel.

M. Rémy Meury (CS-POP), président de groupe: Je suis partiellement satisfait.

24. Interpellation no 657

Quand l'autorité de surveillance n'applique pas la loi Emilie Schindelholz (CS-POP)

Début avril, la presse nous informait que le Service des communes a donné raison au syndicat Unia suite à sa plainte contre les ouvertures nocturnes pratiquées dans certains commerces de Bassecourt. La situation en cours dans cette localité n'est effectivement pas conforme à la loi sur le commerce, l'artisanat et le travail.

Mais – ô surprise! – ces faits étant établis, le Service des communes n'a pour autant pas l'intention d'agir. Son chef légitime son inaction par deux arguments:

1. le Parlement a accepté, en février dernier, un postulat qui invite le Gouvernement à étudier une uniformisation des heures d'ouverture sur le plan cantonal;
2. le SAMT, autorité de surveillance compétente en la matière, tolère la situation depuis l'entrée en souveraineté du Canton et n'a fixé aucun délai à la commune de Bassecourt pour se mettre en règle en édictant un règlement local.

Cette situation appelle les questions suivantes:

- Le Gouvernement est-il en accord avec la décision de non-action prise par le Service des communes et les démarches non contraignantes effectuées par le SAMT?
- Comment l'Exécutif réagit-il face au déni d'une autorité de surveillance d'appliquer la loi?
- Le Gouvernement a-t-il l'intention de considérer le postulat précité comme une motion urgente (ce qu'il n'est légalement pas), ce qui permettrait au chef du Service des communes de croire que ce dossier va être traité diligemment, contrairement à moult postulats qui dorment paisiblement au fond de certains tiroirs?
- Pire, l'Exécutif a-t-il déjà le projet de libéraliser les ouvertures nocturnes alors que le souci de nombreux parlementaires, lors de l'acceptation du postulat en question, était de protéger le personnel de vente à l'échelon cantonal?

Mme Emilie Schindelholz (CS-POP): Nous avons été informés par la presse, début avril, du fait que le Service des communes a considéré comme fondée la plainte du syndicat Unia contre les ouvertures nocturnes pratiquées dans certains commerces de Bassecourt. Mais, nous apprenait la presse, aucune suite ne sera pourtant donnée à cette plainte, ceci sous deux prétextes:

- Tout d'abord l'acceptation, en février dernier, par le Parlement d'un postulat qui invite le Gouvernement à étudier une uniformisation des heures d'ouverture des magasins au niveau cantonal.

Mon expérience de parlementaire – certes pas très longue mais de cinq ans et demi tout de même – me démontre qu'en règle générale le Gouvernement n'est guère décidé à respecter le délai d'un an pour la réalisation d'un postulat. En est-il autrement dans le cas présent? Le Service des communes aurait-il été informé que ce postulat-ci aurait droit à un traitement rapide?

Le problème en l'occurrence ne serait pas cette diligence nouvelle, au contraire, mais bien le fait qu'il faudrait alors conclure que des options sont déjà prises et qu'elles tendent à reproduire au niveau cantonal ce qui prévaut actuellement à Bassecourt. Et ceci ne serait pas acceptable!

Beaucoup de parlementaires en cette enceinte ont soutenu le postulat en question dans la perspective d'une meilleure protection du personnel de vente et de l'instauration cantonale d'habitudes de consommation raisonnables et sensées et non pas compulsives et excessives. Nous souhaitons donc être rassurés sur ce point.

- Deuxièmement, comment le Gouvernement peut-il expliquer que le SAMT n'ait jamais véritablement rappelé la commune de Bassecourt à l'ordre en exigeant qu'elle se mette en conformité avec la loi en édictant un règlement local sur l'ouverture des magasins? Et comment explique-t-il que le Service des communes, prenant acte du fait que l'autorité de surveillance (donc le SAMT) n'a pas entrepris de démarches contraignantes envers Bassecourt, légitime ainsi son inaction?

La situation qui prévaut à Bassecourt n'est bonne ni pour les consommateurs, ni pour le personnel de vente, ni pour les autres commerces du Canton qui pourraient être tentés de s'enfiler dans la brèche ouverte ici avec, finalement, la bénédiction de l'Etat au mépris de la loi. Et ceci n'est pas acceptable!

(Réponse du Gouvernement lors de la prochaine séance.)

25. Initiative parlementaire no 11

Initiative populaire formulée en termes précis

Jean-Pierre Kohler (POP) et consorts

Le 23 octobre 1991, le Parlement acceptait, sous forme de postulat, une motion du groupe PCSI intitulée «Un plus pour la démocratie» (postulat no 317a). Il s'agissait de modifier les dispositions constitutionnelles et légales pour permettre de déposer des initiatives rédigées en termes précis, comme c'est le cas dans les autres cantons et au niveau fédéral. Le canton du Jura n'autorise que les initiatives populaires «en termes généraux».

Le Gouvernement n'a ensuite pas retenu cette proposition. «Il n'est pas judicieux de réaliser cette proposition. L'initiative

unitaire vise justement à éviter les inconvénients de l'initiative formulée, de sorte que cette dernière est en principe incompatible avec l'initiative unitaire sous sa forme actuelle.» (message du Gouvernement au Parlement, 8 février 1994). Le postulat a ensuite été classé.

Entretemps, dans le Jura, c'est plutôt les inconvénients de l'initiative générale qu'on a pu constater. L'initiative sur l'emploi, lancée par le PSJ, a débouché sur des modifications législatives combattues par référendum par le... PSJ! L'initiative sur les valeurs officielles du PLR a entraîné un désaveu judiciaire sur le traitement qu'en avait fait le Parlement. Dans ces deux cas, les comités d'initiative avaient estimé que leur volonté n'avait pas été respectée par le Parlement.

Au niveau fédéral, le Conseil des Etats et le Conseil National ont accepté récemment le principe de l'initiative générale, imitant ainsi la Constituante jurassienne. Mais à la différence du Jura, la Confédération l'ajouterait à la possibilité de lancer des initiatives constitutionnelles rédigées en termes précis. Le Parlement fédéral n'estime donc pas que les deux types d'initiatives sont incompatibles.

Nous demandons donc au Parlement de proposer au vote du peuple une modification des articles 75 et 76 de la Constitution jurassienne:

- «Article 75 ¹ Deux mille électeurs ou huit communes peuvent demander, en termes généraux ou en la formulant de toutes pièces, l'adoption, la modification ou l'abrogation de dispositions constitutionnelles ou de lois.»
- «Article 76 ¹ Le Parlement décide si les dispositions qu'il adopte ou modifie à la suite d'une initiative rédigée en termes généraux figurent dans la Constitution ou dans la loi.»

M. Pierre Lièvre (PDC), rapporteur de la majorité de la commission de la justice: Au stade de la discussion de l'entrée en matière de l'initiative constitutionnelle intitulée «Initiative populaire formulée en termes précis» et portant sur les articles 75 et 76 de la Constitution jurassienne, je me limiterai, dans un premier temps, à vous renvoyer au rapport de la commission de la justice du 10 mai 2004 qui vous a été adressé. Comme vous avez pu le constater à la lecture de ce rapport, la commission unanime et le Gouvernement sont acquis à l'introduction d'une nouvelle forme d'initiative, soit l'initiative rédigée de toutes pièces.

Actuellement, en effet, le droit constitutionnel jurassien ne connaît pas cette forme d'initiative alors que la grande majorité des cantons suisses et la Confédération elle-même l'ont intégrée depuis un certain temps dans leur loi fondamentale. Il paraît donc naturel et logique d'intégrer à notre tour l'initiative rédigée de toutes pièces dans la Constitution jurassienne.

Les avantages d'une telle forme d'initiative, qui permet en particulier d'exprimer avec précision et rigueur la volonté de ses auteurs sans possibilité pour le Parlement de dénaturer ou même de modifier partiellement cette volonté, ne vous auront pas échappé et dépassent largement les quelques éventuels inconvénients qui y sont liés.

Permettez-moi, en guise de conclusion, de relever que les points d'achoppement existant actuellement au sein de la commission de la justice relèvent principalement de détails d'ordre juridique et que ces points d'achoppement ne menacent aucunement l'existence même de l'initiative rédigée de toutes pièces, raison pour laquelle je vous invite à accepter l'entrée en matière.

M. Gérald Schaller, ministre de la Justice: Lors du premier débat sur le principe de l'introduction de l'initiative populaire formulée en termes précis, j'ai déjà eu l'occasion de vous exposer l'analyse qu'en avait fait le Gouvernement et de vous faire part de sa position favorable quant à l'opportunité de se doter d'un tel instrument. Je ne vais donc pas y revenir aujourd'hui dans le détail, surtout après que le représentant de la commission de la justice vous ait rappelé les motifs qui justifient l'introduction d'un tel type d'initiative.

Je vous rappellerai simplement que les trois griefs qui étaient formulés à l'encontre de l'initiative rédigée de toutes pièces, à savoir l'incompatibilité avec l'initiative unitaire, sa propension à charger le texte constitutionnel de détails inutiles et le risque d'introduire dans la législation des dispositions incongrues, que le Parlement n'aurait pas eu la possibilité d'adapter à la systématique de notre ordre juridique, sont à relativiser fortement. Ils ne justifient en tout cas pas que l'on se prive de l'instrument que représente l'initiative formulée en termes précis, qui exprime fidèlement et sans altération possible la volonté des initiants.

Les inconvénients de l'initiative populaire rédigée en termes précis, respectivement les avantages supposés de l'initiative populaire conçue en termes généraux, perdent aussi de leur importance si l'on tient compte des expériences qui ont été réalisées et qui ont débouché, par deux fois, sur des contestations devant la Cour constitutionnelle au motif que la volonté des initiants n'aurait pas été respectée.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement vous recommande d'accepter le principe de l'initiative populaire rédigée en termes précis et d'adopter les propositions de modification de la Constitution qui ont été préparées par la commission de la justice.

En ce qui concerne les textes à proprement parler, le Gouvernement, comme vous l'aurez constaté, se rallie aux propositions de la majorité de la commission, c'est-à-dire d'une part qu'il s'oppose à ce que l'on précise dans la Constitution le principe de l'unité de la forme qui découle déjà de la jurisprudence du Tribunal fédéral et surtout à ce que l'on offre la possibilité au Parlement de convertir une initiative qui ne respecterait pas ce principe de l'unité de la forme.

D'autre part, le Gouvernement ne voit pas qu'il y aurait matière à réduire le délai de traitement d'une initiative rédigée en termes précis. Actuellement, la Constitution accorde aux autorités un délai de deux ans pour traiter les initiatives. Qu'on ait affaire à une initiative rédigée de toutes pièces ou conçue en termes généraux, le délai de traitement doit, du point de vue du Gouvernement, rester le même. Il n'y a pas de raison de prévoir une distinction à cet égard et nous vous recommandons d'accepter les propositions de la majorité de la commission. Cas échéant, je me réserve d'intervenir dans la discussion de détail pour appuyer ces propositions.

Au vote, l'initiative parlementaire no 11 est acceptée par la majorité du Parlement.

26. Modification de la Constitution de la République et Canton du Jura (initiative populaire rédigée de toutes pièces) (première lecture)

Rapport de la commission de la justice:

Monsieur le Président,
Madame et Monsieur le Député,

L'initiative parlementaire

Dans sa séance du 23 octobre 2002, le Parlement jurassien a accepté, par 22 voix contre 4, de donner suite à l'initiative parlementaire no 11, déposée par Jean-Pierre Kohler, suppléant CS+POP, en ces termes:

«Le 23 octobre 1991, le Parlement acceptait, sous forme de postulat (no 317a), une motion du groupe PCSI intitulée «Un plus pour la démocratie». Il s'agissait de modifier les dispositions constitutionnelles et légales pour permettre de déposer des initiatives rédigées en termes précis, comme c'est le cas dans les autres cantons et au niveau fédéral. Le canton du Jura n'autorise que les initiatives populaires «en termes généraux».

Le Gouvernement n'a ensuite pas retenu cette proposition: «Il n'est pas judicieux de réaliser cette proposition. L'initiative unitaire vise justement à éviter les inconvénients de l'initiative formulée, de sorte que cette dernière est en principe incompatible avec l'initiative unitaire sous sa forme actuelle.» (Message du Gouvernement au Parlement, 8 février 1994). Le postulat a ensuite été classé.

Entretemps, dans le Jura, c'est plutôt les inconvénients de l'initiative générale qu'on a pu constater. L'initiative sur l'emploi, lancée par le PSJ, a débouché sur des modifications législatives combattues par référendum par le... PSJ! L'initiative sur les valeurs officielles du PLR a entraîné un désaveu judiciaire sur le traitement qu'en avait fait le Parlement. Dans ces deux cas, les comités d'initiative avaient estimé que leur volonté n'avait pas été respectée par le Parlement.

Au niveau fédéral, le Conseil des Etats et le Conseil National ont accepté récemment le principe de l'initiative générale, imitant ainsi la Constituante jurassienne. Mais à la différence du Jura, la Confédération l'ajouterait à la possibilité de lancer des initiatives constitutionnelles rédigées en termes précis. Le Parlement fédéral n'estime donc pas que les deux types d'initiatives sont incompatibles.

Nous demandons donc au Parlement de proposer au vote du peuple une modification des articles 75 et 76 de la Constitution jurassienne:

- «Article 75 ¹ Deux mille électeurs ou huit communes peuvent demander, en termes généraux ou en la formulant de toutes pièces, l'adoption, la modification ou l'abrogation de dispositions constitutionnelles ou de lois.»
- «Article 76 ¹ Le Parlement décide si les dispositions qu'il adopte ou modifie à la suite d'une initiative rédigée en termes généraux figurent dans la Constitution ou dans la loi.»

L'auteur a cité à cette occasion un extrait du «Traité de droit constitutionnel suisse» du professeur Jean-François Aubert: «Il n'est pas besoin de longues réflexions pour comprendre que le projet rédigé est un procédé plus efficace que le vœu. Il est soumis au référendum sans que les Chambres y puissent rien changer. Or, n'oublions pas que les initiatives populaires sont, en général, l'œuvre d'une minorité et que les Chambres leur sont rarement favorables. Le projet rédigé est donc garanti contre un réel danger de déformation. Il n'en va de même du vœu. Même s'il est approuvé par la majorité du corps électoral, il appartient néanmoins aux Chambres de le concrétiser. Quelle que soit l'honnêteté qu'elles mettront à réaliser l'initiative, si elles lui sont hostiles, elles risquent fort d'en rétrécir la portée.»

De son côté, le porte-parole du Gouvernement a rappelé que: «L'absence de l'initiative formulée dans la Constitution jurassienne a été très rapidement critiquée. Les experts, qui

avaient été chargés d'examiner le projet de Constitution arrêté en première lecture par l'Assemblée constituante, se prononçaient à ce sujet en ces termes: «Le fait de supprimer l'initiative rédigée de toutes pièces est un appauvrissement de la démocratie (Rapport sur la conformité de la Constitution jurassienne au droit fédéral 1976). L'Assemblée fédérale et presque tous les parlements cantonaux ont cédé la compétence d'élaborer des dispositions légales aux initiants, respectivement au corps électoral lorsqu'il vote sur une initiative formulée. Il s'agit donc d'un droit politique largement reconnu au corps électoral en Suisse. Dès lors, on voit mal pourquoi la Constitution jurassienne s'en écarte alors que la modernité de celle-ci est constamment soulignée». Il a terminé son exposé en déclarant: «Pour ces motifs, vu également le caractère relatif des inconvénients que j'ai rappelés tout à l'heure, compte tenu également des expériences réalisées avec deux initiatives populaires dont les modalités de réalisation ont fait l'objet de contestations devant la Cour constitutionnelle au motif que la volonté des initiants n'aurait pas été respectée, le Gouvernement est prêt à entrer en matière sur l'introduction de l'initiative formulée et il vous propose dès lors d'accepter l'initiative parlementaire no 11.»

Travaux de la commission de la justice

Mandatée le 10 janvier 2003 par le Bureau du Parlement, la commission de la justice a examiné cette intervention parlementaire et elle a dressé les constats suivants:

- La Confédération et tous les cantons, à l'exception de Schwyz, connaissent les deux formes d'initiative, soit en termes généraux et en termes précis. Une enquête menée par la commission en Suisse romande a montré que les deux tiers des initiatives populaires déposées dans ces cantons l'étaient en termes précis.
- L'initiative en termes généraux donne toute latitude au Législatif de la traduire en texte légal (loi ou Constitution) sans toutefois trahir la volonté des initiants alors que le Parlement ne peut modifier une initiative déposée en termes précis, ce qui, en cas d'imprécision du texte par exemple, l'expose à un contre-projet, voire à un rejet.
- Le postulat no 371a («Un plus pour la démocratie» du député Jean-Marie Ory, PCSI), accepté par le Parlement le 23 octobre 1991, puis classé par ce dernier dans l'optique d'une révision de la loi sur les droits politiques, est de ce fait réalisé par l'adoption de cette initiative.

A la fin de ses travaux, la commission parlementaire a estimé que les deux formes d'initiative populaire présentent des avantages et des inconvénients mais que toutes deux participent d'une meilleure offre démocratique. Dès lors, elle a accepté cette initiative parlementaire qui vise à modifier les articles 75 et 76 de la Constitution cantonale, modification qui pourrait être soumise au peuple avant la fin de la présente législature.

Position du Gouvernement

1. En général

Selon l'article 75, alinéa 1 CstJU, le canton du Jura ne connaît que l'initiative populaire dite «en termes généraux» (également, articles 85 ss de la loi sur les droits politiques; RS 161.1; LDP). L'Assemblée constituante a adopté sans discussion cette norme constitutionnelle (JOAC no 9, page 27, et no 16, page 8).

Notre Canton est, avec Schwyz, le seul à ne pas connaître l'initiative nommée généralement «projet rédigé de toutes

pièces» (ou «formulée» – en termes précis –; Grisel, «Initiative et référendum populaires, Traité de la démocratie semi-directe en droit suisse», 2^e édition, Berne, 1997, page 226, nos 579 ss.).

L'initiative parlementaire no 11 vise à introduire cette seconde forme d'initiative populaire en droit jurassien.

La question est à récurrence: elle a déjà fait l'objet, en 1991, de la motion no 371 (postulat no 371a) et, en 1995, soit un an après la révision de la LDP, de la motion no 160.

2. Critique de l'initiative formulée

2.1 Inconvénients

L'initiative formulée fait parfois l'objet des griefs suivants:

- A. Lors de la révision de la LDP présentée au Parlement par message du 8 février 1994, la proposition d'introduire l'initiative rédigée de toutes pièces a été abandonnée au motif suivant (page 4 du message, lettre D, chiffre 1): «Il n'est pas judicieux de réaliser cette proposition. L'initiative unitaire vise justement à éviter les inconvénients de l'initiative formulée, de sorte que cette dernière est en principe incompatible avec l'initiative unitaire sous sa forme actuelle (articles 75 et 76 CstJU)».

Toutefois, il faut constater que la Confédération et les autres cantons connaissent concurremment les deux types d'initiative, y compris parfois avec l'initiative dite «unitaire» (Grisel, opus cité, page 219, no 558, et page 226, no 579). Partant, il convient d'admettre qu'ils démontrent en pratique une certaine complémentarité.

- B. Au vu du contenu de l'ancienne Constitution fédérale, il est parfois reproché à l'initiative formulée d'introduire dans des constitutions, contenant par définition des normes fondamentales, des dispositions de détails qui n'ont rien à y faire.

Cet argument est avant tout pertinent dans un ordre juridique ne connaissant que l'initiative constitutionnelle. Il doit à notre sens être relativisé dans le canton du Jura où existe l'initiative unitaire, donc également législative (article 75, alinéa 1 CstJU).

- C. Il peut être reproché à l'initiative formulée de soumettre au vote populaire un texte qui n'a pas été travaillé par le Parlement et dont il n'assume donc pas la responsabilité (cf. Grisel, opus cité, page 216, no 546). Or, par exemple, quid si, bien que l'initiative soit valable, sa formulation est discutable, voire incorrecte, quid si elle s'intègre mal dans la systématique de l'ordre juridique existant ou si elle a des effets que les initiants ou le corps électoral n'ont pas prévus, par exemple sur d'autres domaines juridiques, etc.? Il est exclu que le Parlement modifie un tel texte (Tschannen, «Die Formen der Volksinitiative und die Einheit der Form», ZBl. 2002, pages 9 ss, qui réserve de rares exceptions formelles) alors qu'un débat parlementaire faisant suite à une initiative en termes généraux permet d'éviter certains de ces inconvénients.

Ce dernier grief contre l'initiative formulée est sans doute le plus pertinent mais il n'est pas véritablement juridique et tient à la substance même de cette initiative: en soumettant une norme rédigée au vote populaire, les initiants entendent ponctuellement éclipser le pouvoir législatif du Parlement.

2.2 Avantages

L'absence de l'initiative formulée dans la Constitution jurassienne a rapidement été critiquée. Les experts chargés d'examiner le projet de Constitution arrêté en première lecture par l'Assemblée constituante se prononçaient en ces

termes: «Le fait de supprimer l'initiative rédigée de toutes pièces est un appauvrissement de la démocratie» (Aubert/Fleiner/Morand, «Rapport sur la conformité de la Constitution jurassienne au droit fédéral», Marly/Fribourg, 1976). A tout le moins, il n'est guère contestable que, dans son essence même, l'initiative en termes généraux conduit davantage à une altération de la volonté des initiants que l'initiative formulée. Ainsi que le relevait le porte-parole du Gouvernement (cf. ci-devant), les modalités de réalisation de deux initiatives populaires ont d'ailleurs fait l'objet de contestations devant la Cour constitutionnelle au motif que la volonté des initiants n'aurait pas été respectée.

L'Assemblée fédérale et presque tous les Grands conseils cantonaux ont cédé la compétence d'élaborer des dispositions légales aux initiants, respectivement au corps électoral lorsqu'il vote sur une initiative formulée. Il s'agit donc d'un droit politique largement reconnu au corps électoral en Suisse. Dès lors, on voit mal pourquoi la Constitution jurassienne s'en écarte alors que sa modernité est constamment soulignée (notamment Broglin, Préface à Moritz, «Commentaire de la Constitution jurassienne», volume I, Courrendlin, 1997, page 7).

Pour ces motifs et au vu du caractère relatif de ses inconvénients, le Gouvernement est favorable à l'introduction de l'initiative formulée en droit jurassien.

3. Modifications législatives

Sur un point, le Gouvernement tient à relever que la modification proposée de l'article 76 CstJU (cf. page 1) ne paraît pas idéale.

Nous n'avons pas de remarque à émettre sur l'alinéa 1 si ce n'est que, en cas d'initiative constitutionnelle formulée, il faut constater le risque de mettre dans la Constitution des dispositions qui n'ont rien à y faire.

Les alinéas 2, 3 et 5 peuvent être certes maintenus en l'état. S'agissant de l'alinéa 2, il est en particulier admis que, si le Parlement satisfait à une initiative formulée, son texte, s'il n'est pas soumis au référendum obligatoire, ne fait pas nécessairement l'objet d'un vote populaire. Le référendum facultatif est toutefois réservé (Grisel, opus cité, page 228, no 585; Hangertner/Kley, «Die demokratischen Rechte in Bund und Kantonen der Schweizerischen Eidgenossenschaft», Zurich, 2000, page 817, no 2052).

En revanche, l'alinéa 4 ne peut, à notre sens, trouver application qu'en matière d'initiative rédigée en termes généraux, ce qu'il y a lieu de mentionner expressément. Nous proposons dès lors le contre-projet suivant: «Si le peuple accepte une initiative rédigée en termes généraux, le Parlement doit y satisfaire dans un délai de deux ans.»

On ne voit en effet pas comment le Parlement pourrait satisfaire à une initiative en termes précis déjà acceptée par le peuple: le vote populaire positif y satisfait lui-même (cf. Grisel, opus cité, page 228, no 584, et page 271, no 713).

Enfin, si ces modifications constitutionnelles sont acceptées, nous précisons d'ores et déjà qu'une révision des articles 90 et suivants de la loi sur les droits politiques (LDP) s'imposera.

La commission de la justice a examiné, le 25 août 2003, la proposition du Gouvernement relative à l'article 76, alinéa 4, CstJU et elle l'a acceptée.

La consultation

La consultation a été engagée du 28 août au 30 novembre 2003.

26 communes (soit 31 % des communes représentant 57 % de la population), deux partis politiques (PS et POP) ainsi que l'Association jurassienne des bourgeoisies y ont répondu et ont déclaré accepter la proposition de la commission.

Dans un courrier du 24 novembre 2003, le Parti socialiste jurassien a saisi la commission de diverses propositions, que cette dernière a acceptées en tant qu'elles correspondaient au contenu de l'initiative parlementaire («Initiative populaire conçue en termes généraux ou rédigée de toutes pièces»), les autres propositions (cf. articles 75, alinéa 1bis, et 76, alinéas 2 et 2bis) étant rejetées. Celles-ci étaient pour l'essentiel de deux ordres.

D'une part, le Parti socialiste souhaitait que la Constitution cantonale mentionne le principe de l'unité de la forme. Si ce principe n'est pas respecté, à savoir si l'initiative est «mixte» (en partie conçue en termes généraux, en partie rédigée de toutes pièces), elle est frappée de nullité. Par ailleurs, le Parti socialiste proposait d'ajouter que cette sanction frappe l'initiative à moins que le Parlement ne puisse convertir celle-ci en la forme appropriée.

La majorité de la commission a renoncé à cette proposition. Premièrement, le principe de l'unité de la forme est de simple bon sens, ne dépend pas d'une base légale expresse et a été clairement reconnu par le Tribunal fédéral (Grisel, opus cité, p. 248 s.). Secondement, la «conversion» d'une initiative peut poser problème, notamment si les initiants y sont opposés. Il incombe à ceux-ci de choisir clairement la forme de leur initiative. Au surplus, la jurisprudence et la doctrine ont dégagé certains préceptes liés au principe de l'unité de la forme qui pourront s'appliquer en cas de doute sur le respect de ce principe.

D'autre part, le Parti socialiste souhaitait raccourcir (de deux ans à un an) le délai de traitement d'une initiative rédigée de toutes pièces et prévoir dans la Constitution cantonale quand une telle initiative est soumise au vote populaire. La majorité de la commission y a également renoncé. Premièrement, le délai de traitement d'une initiative rédigée de toutes pièces n'est pas forcément plus court si l'autorité entend lui opposer un contre-projet. Deuxièmement, les cas où une telle initiative est soumise au vote populaire semblent réglés à suffisance, notamment par l'article 76, alinéa 2, de la Constitution cantonale.

Propositions de la commission et commentaire par article

La commission propose de satisfaire à l'initiative parlementaire no 11 en adoptant les dispositions constitutionnelles suivantes jointes à la présente. Le projet est commenté comme il suit:

Article 75, alinéa 1

Outre une adaptation rédactionnelle, la norme prévoit expressément que les initiants peuvent également déposer une initiative rédigée de toutes pièces. C'est là le point essentiel de la révision.

Article 75, alinéa 3

Selon un précepte admis, une initiative doit être conforme aux normes supérieures. Ainsi que le relève Grisel (opus cité, page 255, no 667), ce précepte «n'a pas besoin, pour s'appliquer, d'une base légale expresse. Celle-ci existe d'ailleurs seulement dans environ la moitié des cantons, et encore sous une forme généralement incomplète (...). Si l'initiative a un contenu qui est incompatible avec une norme de rang supérieur, elle est en réalité sans objet. Elle n'a pas à être

soumise au scrutin, lequel n'aurait aucun sens puisqu'il ne pourrait être suivi d'effets».

La modification de l'article 75, alinéa 3, soit un remplacement du terme «fédéral» par «supérieur», vise à mentionner plus précisément ce précepte par souci de clarté, quand bien même il va de soi. Elle se justifie en particulier en cas d'initiative législative, puisque celle-ci doit être conforme non seulement au droit fédéral, mais également à la Constitution cantonale (droit supérieur, mais non fédéral).

Article 76, alinéa 1

L'application de cette norme doit être réservée, comme c'est le cas actuellement, à l'initiative conçue en termes généraux. Il s'impose de l'énoncer expressément.

Article 76, alinéa 4

Il en va de même de cette disposition. Au surplus, sur le fond, il est renvoyé ci-avant, sous «Position du Gouvernement», chiffre 3.

En vertu de la procédure parlementaire relative à l'initiative parlementaire, la commission vous soumet les modifications susmentionnées de la Constitution cantonale et vous prie de les accepter.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame et Monsieur le Député, nos salutations distinguées.

Delémont, le 10 mai 2004

Au nom de la commission de la justice:

La présidente:	Le vice-chancelier d'Etat:
Germaine Monnerat	Jean-Claude Montavon

Modification de la Constitution de la République et Canton du Jura

Le Parlement de la République et Canton du Jura

arrête:

I.

La Constitution de la République et Canton du Jura (RSJU 101) est modifiée comme il suit:

Article 75, alinéa 1 (nouvelle teneur)

Commission et Gouvernement:

¹ Deux mille électeurs ou huit communes peuvent demander, par une initiative populaire conçue en termes généraux ou rédigée de toutes pièces, l'adoption, la modification ou l'abrogation de dispositions constitutionnelles ou de lois.

Article 75, alinéa 1^{bis} (nouveau)

Majorité de la commission et Gouvernement:

(Pas d'alinéa 1^{bis}.)

Minorité de la commission:

^{1bis} Lorsque l'initiative ne respecte pas le principe de l'unité de la forme, le Parlement l'écarte pour cause de nullité, à moins qu'il puisse la convertir en la forme appropriée.

Article 75, alinéa 3 (nouvelle teneur)

Commission et Gouvernement:

³ L'initiative doit être conforme au droit supérieur, ne concerner qu'un seul domaine et n'être pas impossible, faute de quoi le Parlement l'écarte pour cause de nullité.

Article 76, alinéa 1 (nouvelle teneur)

Commission et Gouvernement:

¹ Le Parlement décide si les dispositions qu'il adopte ou modifie à la suite d'une initiative conçue en termes généraux figurent dans la Constitution ou dans la loi.

Article 76, alinéa 2 (nouvelle teneur)

Majorité de la commission et Gouvernement:

(Maintien de l'article 76, alinéa 2, actuel)

Minorité de la commission:

² Si le Parlement décide de ne pas donner suite à une initiative valable conçue en termes généraux ou n'y satisfait pas dans un délai de deux ans, elle est présentée au vote populaire.

Article 76, alinéa 2^{bis} (nouveau)

Majorité de la commission et Gouvernement:

(Pas d'article 76, alinéa 2^{bis}.)

Minorité de la commission:

^{2bis} Une initiative valable rédigée de toutes pièces est présentée au vote populaire dans un délai d'un an lorsque:

- elle demande l'adoption, la modification ou l'abrogation de dispositions constitutionnelles;
- le Parlement n'y donne pas suite.

Article 76, alinéa 4 (nouvelle teneur)

Commission et Gouvernement:

⁴ Si le peuple accepte une initiative conçue en termes généraux, le Parlement doit y satisfaire dans un délai de deux ans.

II.

La présente modification est soumise au référendum obligatoire.

L'entrée en matière n'est pas combattue.

Article 75, alinéa 1^{bis}

M. Pierre Lièvre (PDC), rapporteur de la majorité de la commission de la justice: S'agissant tout d'abord de l'article 75, alinéa premier, je constate que la modification, qui emporte du reste l'approbation et du Gouvernement et de la commission, est une modification purement rédactionnelle, raison pour laquelle je pense que cet article ne pose aucun problème quant à son approbation.

Pour ce qui est à présent de l'article 75, alinéa 1^{bis}, comme vous l'a indiqué en préambule Monsieur le ministre Schaller lors de la discussion d'entrée en matière, la proposition de la minorité de la commission constitue en fait une redondance dans sa première partie et une contradiction dans sa finalité. En effet, une initiative ne respectant pas le principe de l'unité de la forme, soit une initiative en partie rédigée de toutes pièces et en partie conçue en termes généraux, est forcément nulle et il n'y a pas lieu de le préciser dans un texte de loi.

Prévoir après coup que le Parlement pourrait convertir une initiative qui est nulle de plein droit en la forme appropriée est, pour le reste, contradictoire et dangereux puisque contraire, finalement, à la volonté clairement manifestée des

initiants. Autrement dit, en acceptant cet article 75, alinéa 1^{bis}, dans la teneur proposée, le Parlement deviendrait ni plus ni moins une autorité de substitution de la volonté des initiants, ce que précisément l'initiative rédigée de toutes pièces entend éviter.

Je vous demande dès lors de rejeter purement et simplement la proposition de la minorité.

M. Joël Vallat (PS), au nom de la minorité de la commission: Le groupe socialiste est satisfait, dans l'ensemble, du projet proposé pour introduire l'initiative populaire rédigée de toutes pièces. Certaines de ses propositions ont été retenues mais nous aurions voulu aller plus loin que la majorité gouvernementale dans la définition de ce nouveau droit d'initiative.

Nous proposons donc en position de minorité l'article 75, alinéa 1^{bis}, l'article 76, alinéa 2 (nouvelle teneur), l'article 76, alinéa 2^{bis} (nouveau), trois articles que je vais vous commenter dans l'espoir de vous convaincre, ce qui est déjà acquis, j'en suis sûr! (*Rires.*)

L'article 75, alinéa 1^{bis}, prévoit ce qui suit: «Lorsque l'initiative ne respecte pas le principe de l'unité de la forme, le Parlement l'écarte pour cause de nullité, à moins qu'il puisse la convertir en la forme appropriée». Cette disposition peut être utile car la coexistence de deux formes possibles d'initiative populaire peut entraîner l'application du principe de l'unité de la forme.

Le principe de l'unité de la forme, comme le dit le Service juridique dans sa note explicative, est de simple bon sens. Il a été reconnu par le Tribunal fédéral. Pour le groupe socialiste, il est bon de le mentionner dans la Constitution par souci de clarté. Tout le monde n'a pas la jurisprudence du Tribunal fédéral dans sa bibliothèque, tout le monde a accès à la constitution, même si peu s'en servent!

Le groupe socialiste propose en plus de donner au Parlement la possibilité de convertir l'initiative en la forme appropriée pour éviter de l'annuler. C'est cette conversion qui pose problème à la majorité gouvernementale qui, à notre avis, se montre peu ouverte et prévoyante. Cette possibilité de conversion devrait être stipulée à l'article 75, comme en droit fédéral à l'article 139, alinéa 3, de la Constitution fédérale.

Etant donné que la frontière entre une proposition générale et une proposition détaillée n'est pas toujours claire, le Parlement doit, lorsque c'est possible, pouvoir transformer une initiative présentée en termes généraux en une initiative rédigée de toutes pièces si la première contient des propositions détaillées et directement applicables, à savoir des propositions qui peuvent être adoptées sous forme de dispositions constitutionnelles ou légales sans aucun changement. A l'inverse, un texte rédigé devrait pouvoir être transformé en une proposition générale s'il en présente les caractéristiques, c'est-à-dire si sa concrétisation nécessite un travail d'élaboration du Parlement. La proposition du groupe socialiste va donc dans le sens du principe selon lequel une initiative qui présente des vices réparables doit être interprétée en faveur des initiants et non invalidée, ceci en raison du principe d'inviolabilité du droit de vote.

C'est donc pour éviter la nullité, mesure grave, que ce système de conversion peut être utile. Et lorsque le ministre Schaller dit en commission qu'il s'agit de respecter la signature des citoyens, nous sommes d'accord avec lui mais lui n'est pas d'accord avec nous pour mieux respecter la signature des citoyens avec la conversion. Car comme l'indique l'article 89, alinéa 2, de la loi sur les droits politiques, il est

possible d'avoir un contact avec le comité d'initiative pour l'informer et l'entendre.

En conclusion, je relèverai que si la conversion est possible en droit fédéral, elle l'est sur le plan cantonal. Je vous propose donc d'accepter l'article 75, alinéa 1^{bis}.

M. Gérald Schaller, ministre de la Justice: Je vous recommande, comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, de vous en tenir à la proposition de la majorité de la commission et de ne rien introduire dans la Constitution à propos du principe de l'unité de la forme et à propos de la possibilité de conversion que le groupe socialiste souhaiterait introduire dans la Constitution.

Comme cela a été dit par le député Lièvre, le principe de l'unité de la forme a déjà été consacré par la jurisprudence du Tribunal fédéral. Il n'y a aucune nécessité de l'introduire dans la Constitution. On pourrait éventuellement invoquer des motifs d'ordre pédagogique ou informatif mais cela ne paraît absolument pas nécessaire et le problème ne réside pas là. Le principe de l'unité de la forme s'impose de lui-même et ce à quoi la majorité de la commission et le Gouvernement sont opposés, c'est la possibilité de conversion que le groupe socialiste souhaiterait introduire.

On ne dépose pas tous les jours une initiative populaire et la moindre des choses que l'on puisse exiger d'un comité d'initiative, c'est qu'il prenne un certain nombre de précautions pour s'assurer que l'initiative qu'il envisage de déposer respecte les exigences de forme puisqu'ici on ne parle que d'exigences de forme.

D'autre part, introduire la possibilité pour le Parlement de modifier une initiative, après que le texte ait été soumis à la signature des électrices et des électeurs, nous paraît constituer un risque injustifié. Il faut absolument éviter qu'une fois que l'initiative a été signée par les électrices et les électeurs, une autorité puisse décider de la modifier d'une façon ou d'une autre. C'est la porte ouverte à toutes sortes de litiges et à de nouvelles procédures devant la Cour constitutionnelle, ce que l'on a justement voulu éviter en introduisant la possibilité de déposer des initiatives rédigées de toutes pièces.

La volonté exprimée par les initiants ne peut pas être discutée après que l'initiative ait été déposée. Pour ces raisons, je vous recommande de refuser d'introduire cette possibilité de conversion proposée par la minorité de la commission.

Au vote, la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement est acceptée par 36 voix contre 14.

Article 76, alinéa 2

M. Pierre Lièvre (PDC), rapporteur de la majorité de la commission: Finalement, c'est le dernier point d'achoppement qu'il y a lieu de débattre aujourd'hui s'agissant de cette initiative populaire.

Par rapport à la proposition de la minorité, nous pouvons une nouvelle fois rejoindre ce qui a déjà été dit à cette tribune, à savoir que cette proposition est redondante dans la mesure où elle n'apporte rien de nouveau au droit actuellement en vigueur. En fait, il faut comprendre cet article 76, alinéa 2, à la lumière de l'article 76, alinéa 2^{bis}, puisque la minorité de la commission entend imposer un traitement différencié de l'initiative rédigée de toutes pièces et de l'initiative conçue en termes généraux. En effet, cette disposition

entend en fait réduire le délai de traitement d'une initiative rédigée de toutes pièces de deux années à une année en tenant compte du fait également que le Parlement n'aurait d'autre choix, s'il le souhaite, que d'opposer un contre-projet dans le même délai d'une année. Autrement dit, ce délai serait particulièrement court et ne repose sur aucun fondement sérieux ou pertinent.

Aussi, je vous demande de bien vouloir, au nom de la majorité de la commission et du Gouvernement, rejeter en bloc les propositions de la minorité de la commission tant à l'article 76, alinéa 2, qu'à l'article 76, alinéa 2^{bis}.

M. Joël Vallat (PS), au nom de la minorité de la commission: Le groupe socialiste propose encore au Parlement un article 76, alinéa 2 (nouvelle teneur) et un article 76, alinéa 2^{bis} (nouveau). Ces deux articles sont liés et nécessaires pour des raisons de fond et de clarté du texte. Il faut distinguer en effet les deux genres d'initiative populaire s'agissant de leur traitement respectif et des délais.

Dans cette perspective, l'article 76, alinéa 2, ne doit s'appliquer qu'à l'initiative générale, d'où notre proposition. Il faut aussi insérer un article 76, alinéa 2^{bis}, pour l'initiative rédigée. S'agissant du délai de traitement de l'initiative rédigée, il doit être raccourci puisque, à la différence de l'initiative générale, l'initiative rédigée ne nécessite pas l'élaboration d'un texte par le Parlement.

Il faut aussi préciser dans le texte dans quelles circonstances une initiative rédigée est soumise au référendum obligatoire, ce qui est l'objet des lettres a et b de l'article 76, alinéa 2^{bis}.

Pour le groupe socialiste, ces dispositions méritent de figurer dans notre Constitution; elles sont utiles pour respecter la signature des citoyens. Il vous appartient de décider aujourd'hui si vous souhaitez introduire ces dispositions.

M. Gérald Schaller, ministre de la Justice: Le groupe socialiste propose d'introduire deux délais différents selon que l'on a affaire à une initiative conçue en termes généraux ou à une initiative rédigée de toutes pièces. Le Gouvernement et la majorité de la commission estiment qu'il n'y a pas de raisons objectives de prévoir des délais différents.

Il faut d'abord préciser que rien n'empêche qu'une initiative qui serait refusée par le Gouvernement et le Parlement soit soumise au vote populaire dans un délai inférieur à celui de deux ans prévu par la Constitution. Ce délai constitue une limite à laquelle on recourra uniquement en cas de nécessité. Il est certain que, si le Parlement, sur proposition du Gouvernement, se contente de rejeter une initiative rédigée de toutes pièces, la consultation populaire peut intervenir rapidement. En revanche, si l'on estime que l'initiative comporte un certain nombre d'éléments intéressants mais qu'elle ne peut pas être acceptée telle quelle et que, dès lors, un contre-projet doit lui être opposé, le délai d'une année est manifestement trop court; il nous faut en effet un certain temps pour élaborer un contre-projet et, dans ce cas-là, il n'y a pas de raison de limiter le temps à disposition du Gouvernement et du Parlement pour affiner son contre-projet et soumettre au peuple deux textes de valeur égale.

Pour ces raisons, je vous recommande donc d'accepter la proposition de la majorité de la commission.

Au vote, la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement est acceptée par 36 voix contre 16.

Article 76, alinéa 2bis

Au vote, la proposition de la majorité de la commission et du Gouvernement est acceptée par 36 voix contre 17.

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

Au vote, en première lecture, la modification de la Constitution est adoptée par 37 voix contre 1.

27. Motion no 739

Conséquences financières d'interventions parlementaires

Michel Probst (PLR)

A l'heure où des économies sont envisagées, l'amélioration du processus actuel d'examen des interventions parlementaires, en particulier des motions et des postulats, est indispensable.

Nombre d'entre elles engendrent des coûts. Aussi, nous demandons au Gouvernement d'évaluer leurs incidences financières et de prévoir, le cas échéant, leurs besoins de mise en application.

Ces données accompagneront les propositions du Gouvernement visant à permettre aux député(e)s d'en débattre en meilleure connaissance de cause. «Mieux vaut prévenir que guérir».

M. Michel Probst (PLR), président de groupe: A l'heure où des économies sont envisagées, nous considérons que l'amélioration du processus d'examen actuel des motions et des postulats, notamment, est nécessaire.

Actuellement et conformément à l'article 8 de la loi sur les finances cantonales, tout projet de loi, décret, ordonnance ou arrêté est accompagné d'un plan de financement et d'une analyse détaillée de ses répercussions sur les finances, l'état du personnel et les coûts administratifs. Cela est donc réalisé, le cas échéant, après l'acceptation de l'intervention parlementaire.

Or, nous pensons qu'il importe d'évaluer plus tôt ces incidences financières afin de pouvoir en débattre dans les groupes en toute connaissance de cause de manière à éviter les surprises financières ultérieures.

Des sacrifices financiers sont exigés ici ou là. A l'occasion, il en est qui s'interrogent: les élus nous demandent de consentir des efforts, en font-ils toujours eux-mêmes?

La mesure que nous proposons va dans le sens de la responsabilité partagée. Nous aurons peut-être parfois à mieux préciser ce que nous souhaitons, ce que nous demandons afin que le Gouvernement et l'administration puissent entreprendre les études utiles à la réflexion. C'est un souci de gestion qui nous guide en la matière.

Le Gouvernement propose la transformation de la motion en postulat. Je l'accepte s'il nous assure qu'une étude sera faite dans des délais raisonnables.

M. Gérald Schaller, ministre des Finances: Comme Monsieur le député Probst vient de vous l'indiquer, il souhaite, par sa motion, étendre le champ d'application de l'article 8, alinéa 1, de la loi de finances qui prévoit, en

résumé, que toute proposition de loi et de décret doit être accompagnée d'un plan de financement.

Il faut savoir que cela impliquerait que la détermination du Gouvernement sur la suite à donner à une intervention parlementaire (initiative parlementaire, motion ou postulat) soit systématiquement accompagnée d'une évaluation des incidences financières directes ou indirectes en termes de charges du personnel, coûts administratifs, frais de locaux, etc.

Actuellement, on doit bien constater que, dans la mesure du possible, le représentant du Gouvernement fournit d'ores et déjà de telles informations lors des débats au Parlement sur une motion ou un postulat. Cependant, cela n'est pas toujours possible. Il arrive en effet que le texte de certaines interventions parlementaires ne contienne pas ou peu d'indications qui permettraient de mesurer les conséquences financières de sa mise en œuvre.

D'autre part, il faut bien relever aussi que les coûts de réalisation d'une intervention parlementaire peuvent varier considérablement en fonction des modalités de mise en œuvre qui seront finalement arrêtées.

Enfin, vous admettez avec moi qu'il n'est guère envisageable, au stade de la discussion de principe sur la suite à donner à une intervention parlementaire, de réaliser, dans le détail, toutes les études nécessaires en fait à la réalisation de cette intervention.

Cela étant, le Gouvernement, considérant que la proposition contenue dans la motion devrait permettre aux députés de disposer de meilleurs éléments d'appréciation pour décider de la suite à donner à une intervention parlementaire, estime opportun d'étudier cette proposition. Respectivement, il estime qu'il serait utile de la tester durant le délai d'une année correspondant au délai de réalisation d'un postulat. De fait, il n'y aura pas à proprement parler d'étude mais le Gouvernement souhaite, dans le délai d'une année, expérimenter la proposition contenue dans la motion, l'appliquer aux motions qui seront déposées à l'avenir et, dans la mesure du possible, à chaque fois, indiquer les conséquences financières des propositions contenues dans les motions, postulats ou initiatives parlementaires qui seront déposés à l'avenir.

Il conviendra cependant aussi d'examiner dans quelle mesure des exigences plus précises ne devraient pas être posées en ce qui concerne le contenu des initiatives, motions ou postulats déposés au Parlement. Des indications plus précises de telle sorte que le Gouvernement puisse, sur cette base, répondre à l'exigence qui est posée et fournir des indications en ce qui concerne les incidences financières d'une motion ou d'un postulat. En ce qui concerne l'initiative parlementaire, le règlement du Parlement, à son article 48, prévoit que celle-ci doit être accompagnée d'un exposé des motifs. Il faudrait peut-être élargir cette exigence et la prévoir également pour les motions et les postulats, ce qui ne ferait que codifier une pratique existante. Il faudra peut-être aussi exiger que les députés fournissent certaines indications qui permettent ensuite au Gouvernement d'évaluer de façon aussi précise que possible les incidences financières de la proposition contenue dans la motion ou le postulat.

C'est donc dans la perspective d'une expérimentation de la proposition contenue dans la motion no 739 que le Gouvernement vous propose de transformer celle-ci en postulat.

Le président: Monsieur le député Probst, acceptez-vous la transformation en postulat ?

M. Michel Probst (PLR), président de groupe: Je l'accepte.

M. Rémy Meury (CS-POP), président de groupe: En raison des positions que j'ai défendues ce matin, quelques députés radicaux m'ont indiqué que l'on était assez souvent d'accord ces derniers temps. Me voilà rassuré car ce n'est pas le cas en l'occurrence. *(Rires.)* J'attendrai donc encore avant de demander l'asile à Miécourt!

Nous sommes opposés à la motion de Michel Probst, même sous forme de postulat, car cela reviendrait à ce que le Parlement se muselle. Nous n'appréhenderions plus en priorité le principe et les idées développés dans une motion ou un postulat mais la qualité première ou le défaut principal que l'on pouvait trouver à ceux-ci serait d'ordre financier exclusivement. Si les coûts entraînés ou supposés par une intervention entrent incontestablement dans la pesée des arguments favorables ou défavorables à une intervention, ils ne doivent pas être une condition impérative à une entrée en matière sur une motion ou un postulat. Or, la motion de Michel Probst serait susceptible de modifier la manière dont les députés appréhenderaient dorénavant les interventions parlementaires et risquerait de bloquer purement et simplement les travaux de notre Autorité.

D'autre part, lorsqu'une intervention entraîne des coûts qu'il considère démesurés, le Gouvernement ne s'est jamais privé – et c'est son rôle – de le signaler pour amener le Parlement à la rejeter.

Vous l'avez compris, nous ne pouvons accepter que le Parlement s'autocensure en instituant comme critère essentiel les conséquences financières d'une intervention dont la forme devrait peut-être même être modifiée selon la réponse du Gouvernement de tout à l'heure. Nous refuserons donc la motion no 739, même sous forme de postulat.

Au vote, le postulat no 739a est accepté par 34 voix contre 12.

28. Motion no 741

Exonérer de taxes les manifestations à caractère humanitaire

Luc Schindelholz (CS-POP)

(Ce point est renvoyé à la prochaine séance.)

(La séance est suspendue durant vingt-cinq minutes.)

29. Pétition «Pour une meilleure prévention concernant les sectes et leurs actions subreptices»

Mme Germaine Monnerat (PDC), présidente de la commission de la justice et des pétitions: Notre commission a examiné la pétition «Pour une meilleure prévention concernant les sectes et leurs actions subreptices» durant quatre séances. Elle a été véritablement assaillie de divers courriers de la part du pétitionnaire! Monsieur le ministre Gérald Schaller était présent à chaque séance. La commission vous soumet le rapport suivant:

Le 5 novembre 2003, M. Jean-Luc Barbier, professeur, musicien, compositeur et peintre, de Porrentruy, a fait parvenir au Parlement une pétition, sous sa seule signature.

Selon le droit fédéral, le droit de pétition est le droit de s'adresser, individuellement ou collectivement, à une autorité pour lui soumettre une demande. Quant au droit cantonal jurassien, il stipule que chacun a le droit d'adresser des pétitions aux autorités et que toute autorité saisie d'une pétition est tenue de la traiter et d'y répondre.

Le pétitionnaire demande «d'établir une règle afin qu'un député avocat ne puisse défendre une secte comme la scientologie car nos estimons que l'image et le crédit de notre Canton en seraient ternis».

Interdire à un avocat ou autre indépendant d'accepter une catégorie particulière de mandats dans son activité professionnelle hors du cadre parlementaire atteindrait de façon certaine sa liberté économique, garantie par l'article 27 de la Constitution fédérale.

L'intérêt public invoqué par le pétitionnaire est la garantie de l'image et du crédit du Canton. Il s'agit certes d'un but louable que de vouloir protéger l'image du Canton mais il est difficile de saisir dans quelle mesure les mandats exercés à titre particulier par des parlementaires pourraient avoir un quelconque effet sur l'image générale du canton du Jura.

En effet, dans le cas particulier d'un avocat, le public est clairement conscient de la dissociation qui existe entre les idées et les agissements des clients de celui-ci et ses propres opinions ou faits et gestes. S'agissant d'un avocat mandaté par une association, il faut clairement faire la part des choses entre les idées défendues par l'association en question et celles de l'avocat. Par définition, un avocat amené à défendre un certain nombre de personnes, physiques ou morales, qui ont commis des actes contraires à la loi. Pour autant, l'image qu'il donne de lui, et donc du peuple et du canton qu'il représente s'il est parlementaire, n'est pas mauvaise ou dégradante du seul fait des mandats qu'il accepte. Une restriction de la liberté économique n'est donc pas envisageable.

Le pétitionnaire requiert également «d'organiser une prévention au sujet des manipulations dans le cadre scolaire dans les plus brefs délais».

Le programme actuel des cours d'éducation générale et sociale ne prévoit pas de manière explicite une information préventive sur la problématique des sectes. Cependant, cette discipline qui s'emploie à renforcer chez l'élève une meilleure connaissance et une plus haute estime de soi, qui s'efforce de promouvoir sa capacité de dialogue avec autrui, qui se propose de le rendre plus conscient de ses liens avec son environnement humain et naturel et, de ce fait, de ses responsabilités en la matière, assume auprès des élèves une mission globale de prévention dont les répercussions s'exercent dans tous les milieux, y compris sans doute dans l'attitude critique qu'il y a lieu d'adopter à l'encontre des manipulations sectaires. Par ailleurs, le réseau éducatif tissé dans les écoles autour de personnes telles que les maîtres de module, les médiateurs, les infirmières scolaires, les animatrices en éducation sexuelle, les psychologues scolaires et les conseillers en orientation peut aussi être considéré comme un outil efficace de prévention et de recours dans de telles situations. De plus, il ne paraît pas certain qu'un processus d'information systématique sur la question des sectes exercera vraiment les effets dissuasifs escomptés. Enfin, il est prévu qu'en 2004 ou 2005 les programmes de l'éducation générale et sociale feront l'objet d'un réexamen

approfondi: celui-ci fournira l'occasion de prendre en compte, ne fut-ce que partiellement, la préoccupation exprimée par le pétitionnaire.

Le pétitionnaire souhaite ensuite «mettre en place un complément de formation pour nos magistrats et policiers au sujet des sectes».

Les manipulations sectaires sont certes un problème existant dans notre société, dont il faut tenir compte, mais on voit difficilement pourquoi il faudrait mettre sur pied un complément de formation au sujet des «sectes» en particulier et pas de la violence commise au préjudice des enfants dans le cadre de la famille, pour prendre un exemple parmi tant d'autres. Un certain nombre de formations et de conférences destinées aux magistrats et aux policiers sont offertes au niveau suisse par différents organes en fonction des besoins constatés dans la pratique quotidienne des métiers concernés. Et si le besoin s'en fait sentir, il est fort possible qu'une formation soit un jour mise sur pied par un organe indépendant, si cela n'a pas déjà été fait.

La pétition demande enfin «d'engager le Gouvernement à défendre la réforme du Code pénal et spécifiquement en ce qui concerne la future possibilité pour nos concitoyens de pouvoir enfin déposer des plaintes pénales contre les personnes morales, une lacune qui profite largement aux sectes comme la scientologie».

S'agissant de la réforme du Code pénal suisse, la procédure de consultation, dans le cadre de laquelle les cantons ont pu donner leur avis, a eu lieu en 1995. Depuis, le projet définitif a été adopté par les Chambres fédérales et le délai référendaire, fixé au 3 avril 2003, n'a pas été utilisé. Dès lors, le Conseil fédéral doit fixer prochainement l'entrée en vigueur de cette réforme. Le Gouvernement de la République et Canton du Jura n'a donc plus aucun rôle à jouer dans ce cadre-là.

Dès lors, vu les constats dressés plus haut et l'impossibilité de satisfaire les requêtes de M. Barbier, la commission parlementaire de la justice et des pétitions, unanime, propose au Parlement de rejeter cette pétition.

Au vote, le rapport de la commission de la justice et des pétitions (rejet de la pétition) est accepté par la majorité du Parlement.

30. Consultation fédérale relative à la réforme des chemins de fer 2

M. Laurent Schaffter, ministre de l'Équipement: Sous des aspects techniques, le projet de réforme des chemins de fer 2 est un projet éminemment politique. En effet, ce projet touche la politique des transports de notre pays ainsi que les relations entre la Confédération et les cantons. Vous avez pu d'ailleurs prendre connaissance de la réponse détaillée du Gouvernement à la consultation lancée par le Conseil fédéral.

La politique vis-à-vis des chemins de fer est soumise à une double contrainte.

Première contrainte tout d'abord, celle découlant de la mise en place de nouvelles règles. En 1996, la première révolution a consisté à harmoniser la commande de l'offre en trafic régional en donnant aux cantons le soin de conduire les négociations avec les entreprises et ce, de concert avec la Confédération. C'était une bonne chose. Il est à remarquer

que la Confédération reste non seulement financièrement mais également légalement co-responsable de l'offre en bus et en trains.

Aujourd'hui, avec la réforme des chemins de fer 2, la Confédération attaque la question de l'infrastructure. C'est de notre point de vue une erreur, en souhaitant se désengager d'un certain nombre de lignes moins importantes. Une erreur, car il nous paraît illogique que la même Confédération s'occupe des trains, avec le Canton, sans être impliquée par les infrastructures sur lesquelles ces mêmes trains circulent! D'autre part, comment justifier que la Confédération soit commanditaire des bus circulant sur certaines lignes, comme par exemple Vermes-Vicques ou Buix-Montignez, et ne se sente plus concernée par le réseau ferroviaire des CJ, fort de 85 km de lignes et reliant trois cantons. Nous avons le sentiment que les auteurs du projet mis en consultation ont clairement en tête l'idée que de telles lignes pourraient ou devraient être supprimées au profit du bus. Alors quoi de plus facile que de ranger a priori ces lignes en deuxième choix.

On nous dira que si ces lignes deviennent de la seule responsabilité du Canton, celui-ci sera bien placé pour empêcher un tel démantèlement. Sur le papier, c'est vrai, mais il y a un danger.

Et c'est là où il faut faire intervenir la seconde contrainte: toutes ces manœuvres doivent être appréciés à l'aune de la politique financière de la Confédération. Evidemment, dans son projet, celle-ci prévoit une compensation financière annuelle de l'ordre de 6,2 millions de francs devant permettre au canton du Jura de pouvoir contribuer à la couverture des coûts d'infrastructures des CJ. Jusque-là, rien à dire. Sauf que – et l'expérience nous l'a appris – rien ne garantit que la somme prévue sera suffisante a priori (les dépenses actuelles d'infrastructures ne seront pas automatiquement celles nécessaires dans trois ou quatre ans) et surtout rien ne garantit que cette somme ne fasse pas les frais de programmes d'économies.

Quand nous voyons la manière dont le Parlement fédéral a obligé le Conseil fédéral à couper dans les dépenses d'infrastructures des CFF – 600 millions en moins sur quatre ans – et ce en modifiant de manière unilatérale le mandat de prestations signé et pourtant dûment approuvé, sans parler de la volonté de réduire les grands projets ferroviaires (Rail 2000 deuxième étape et raccordements TGV en tête), nous ne devons pas nous faire trop d'illusions sur le poids politique que le maintien du réseau CJ pourrait représenter. Et ce d'autant qu'avec le projet du Conseil fédéral, ce ne sont plus 26 cantons qui seraient touchés mais une fraction d'entre eux, beaucoup dans l'Arc jurassien, ce qui affaiblirait toute action commune des cantons.

Il ne s'agit pas de jeter le bébé avec l'eau du bain! Bien des propositions de cette réforme sont intéressantes et positives. Mais il s'agit d'être ferme sur le maintien de la co-responsabilité et de l'engagement de la Confédération sur l'ensemble du réseau des chemins de fer, des plus importantes aux plus petites lignes de notre pays. C'est le message que le Gouvernement a adressé à la Confédération en réponse au projet de réforme des chemins de fer 2.

M. Pascal Prince (PCSI): Nous retrouvons dans la réponse du Gouvernement la volonté que la population a maintes fois exprimée de maintenir un chemin de fer de qualité.

Première remarque, la constance du principe de concurrence du rail face à la route qui, pourtant, est une politique

dépassée. Une prise en compte de la complémentarité rail-route est incontournable si l'on veut réformer intelligemment.

La mise en concurrence a provoqué la disparition de quasiment tous les points de chargement de marchandises en dehors des centres de transit d'importance nationale, amenant même les CFF à utiliser désormais la route pour acheminer les marchandises en dehors du trafic de transit ou «interne de longue distance»! Il s'agit donc ici d'un parfait autogoal! Ces aiguillages et ces voies annexes éliminés ont été estimés à un coût global théorique et non aux coûts réels. Suite à cette politique de courte vue, des problèmes insolubles se présentent aujourd'hui au niveau des croisements. Ils empêchent désormais une gestion basée sur les besoins de la clientèle et imposent des pertes de marchés ou de potentiels de sillons supplémentaires.

L'impact environnemental réduit du chemin de fer est totalement écarté des considérations. Pourtant, selon nous, il est un élément majeur dans une politique des transports cohérente. Il est ainsi très inquiétant de constater une vision aussi basiquement ramenée au seul critère financier, en oubliant d'y inclure les coûts environnementaux qui peuvent aujourd'hui être estimés.

Les dérives de la libéralisation ont déjà fait l'objet de quelques croustillantes anecdotes, comme la location de locomotives neuves des CFF à la Deutsche Bahn! Un sentiment de regarder un serpent qui se mange la queue nous interpelle sur l'efficacité tant revendiquée!

Nous sommes consternés par la volonté de division du réseau voyageur. Les finances actuelles des cantons conduiraient inmanquablement à des révisions à la baisse des prestations, voire à des fermetures de lignes. Fermetures de lignes qui sont trop difficilement réversibles...Delle-Belfort en est le parfait exemple.

Avec cette politique réductrice, l'aggravation du fossé entre les régions déjà bien pourvues, puisque fortement peuplées, et les régions ayant un moindre potentiel de couverture des coûts deviendrait indécent. Le fédéralisme ne vaut-il plus rien? Le désengagement de la Confédération est inimaginable et totalement contre-productif. Il est certain que si cette option était choisie, même avec un réseau de base élargi, elle condamnerait le réseau privé jurassien.

Les Jurassiens ont toujours fait preuve de volontarisme pour leur réseau ferré mais attendent toujours les engagements promis dans le cadre de Rail 2000, notamment le troisième rail entre Glovelier et Delémont, la réouverture de Delle-Belfort et le doublement de la voie Bienne-Bale.

Autre conséquence de la libéralisation, les problèmes de sécurité sont désormais majeurs, touchant tous les moyens de transports. Mais nous demandons que des mesures «non policières» soient tentées avant de poursuivre par trop dans la répression comme solution prioritaire. Nous ne partageons pas du tout l'analyse de la consultation concernant la suppression de l'accompagnement des trains. En maintenant un accompagnement permanent des convois voyageurs, on aurait grandement diminué l'incivilité et le vandalisme. Rappelons aussi les expériences de médiateurs des trains ou autres opérations «Grands Frères», la sensibilisation aux problèmes des transports dans les écoles, voire de nouvelles expériences style accompagnement d'un agent en service par des voyageurs multirécidivistes dans la mesure des possibilités légales. La question d'un port d'arme pour les agents des transports publics caractérise cette évolution négative. Entrer dans la spirale de la violence en permettant ou en favorisant le port d'arme à des agents chargés du bon

fonctionnement des transports est extrêmement dangereux; les risques de dérapages sont excessivement élevés et les gains infimes. Nous y sommes fermement opposés.

Il est assurément nécessaire d'accorder un grand poids à la protection des travailleurs dans la procédure d'appel d'offres et dans l'accomplissement des mandats de prestations des entreprises de transport concessionnaires. Élément central s'il en est, la libéralisation a provoqué une crise sociale dangereuse. Il est incontournable d'intégrer cette problématique à toute réflexion. La protection des travailleurs est une nécessité absolue dans le bon déroulement de cette mutation ferroviaire. Elle a, à notre avis, par trop été négligée jusqu'à présent.

Nous exprimons par la même occasion nos craintes les plus vives concernant une juste répartition des emplois. Les cantons et leurs populations financent les chemins de fer dans leur ensemble et sont en mesure d'exiger un retour sur investissement. Il n'est aujourd'hui plus nécessaire de centraliser à outrance les services des CFF, grâce notamment à l'internet ou aux nouvelles technologies. La gestion de la réforme a jusqu'à présent donné trop facilement des moyens de concentration des services dans des villes déjà bien pourvues. Si l'on pense rationalité, il est temps de considérer aussi des implantations dans des centres de moyenne importance, aux coûts moindres. La centralisation des effectifs de l'entreprise des CFF est exagérée et contraire à la bonne entente confédérale. Ces implications sociales, comme les conséquences environnementales, sont sous-estimées. Nous le regrettons vivement.

Pour terminer, nous remarquons qu'il est surprenant de constater dans cette consultation des erreurs grossières, qui laissent songeur. L'omission d'une question dans le résumé des questions est grave, surtout que la question est à notre avis fondamentale. Ni le Gouvernement jurassien ni la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics n'ont ainsi répondu à la question: «Partagez-vous l'estimation du développement du paysage ferroviaire suisse et de son environnement?» On peut bien sûr deviner la réponse en lisant les réponses aux autres questions. En tous les cas, le groupe PCSI ne partage pas l'optimisme de la consultation.

Ensuite, comme l'a remarqué fort justement la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, une question n'avait pas la même signification dans la version allemande de la consultation par rapport à la version étudiée.

Mais aussi – et est-ce symptomatique de la légèreté de l'administration fédérale ou de la complexité du dossier? – lire plusieurs fois dans le document «les 24 cantons» est pour le moins surprenant... Nous espérons que c'est bien la deuxième raison qui en est la cause!

Nous espérons également que nos doléances et que nos propositions seront entendues. Nous avons d'ailleurs déposé aujourd'hui une motion pour demander au Gouvernement d'engager des négociations avec les autorités fédérales afin d'obtenir le maintien du réseau CJ dans le réseau de base suisse.

M. Marcel Hubleur (PLR): La réponse du Gouvernement à la consultation fédérale relative à la réforme des chemins de fer 2 me satisfait pleinement.

Une nouvelle fois, nous constatons que les régions décentralisées – notre Canton et plus particulièrement l'Ajoie – ne sont pas favorisées. Tout va en direction des grands centres au détriment des régions périphériques alors que les habi-

tants de ces régions paient leurs courses beaucoup plus cher que ceux qui vivent au centre du pays et sont proches des centres urbains.

Depuis plus de quarante ans, le réseau autoroutier suisse est au service de ceux qui ont eu la chance d'en bénéficier dès le départ. Pour nous, ce n'est que depuis quelques années que le col des Rangiers peut être évité pour la liaison entre l'Ajoie et Delémont. Mais jusqu'à l'ouverture de l'A16, nous avons payé les suppléments de taxes sur l'essence sans en retirer les retombées. Au contraire, nos consommations de carburant étaient bien supérieures compte tenu des dénivellations du terrain et de la sinuosité de nos routes. C'est donc avec nos surtaxes importantes que le réseau des autoroutes suisses a été financé. Mais, comme cela a une nouvelle fois été relevé ce matin, quand il s'agit de terminer le réseau autoroutier dans le Jura en particulier, on nous annonce des caisses vides et un manque de moyens!

La réforme des chemins de fer 2 va-t-elle dans le même sens? Je le crains.

Autre constatation, le projet Rail 2000. L'exécution du doublement prévu de la ligne Bienne-Delémont-Bâle n'a pas été réalisée. Au contraire, les CFF suppriment les possibilités de croisement dans certaines gares. Dès qu'un léger retard est signalé, il ne peut plus être compensé par un croisement à un autre endroit et il est accentué tout au long de la journée.

Monsieur le conseiller fédéral Leuenberger fait des promesses écrites, qu'il confirme par sa signature mais il ne les tient pas! Est-ce cohérent de la part d'un conseiller fédéral qui préconise le tout à l'Etat? Je n'en suis pas très surpris. Cela va dans sa ligne politique.

Aussi, je rejoins la réponse du Gouvernement et je reprends cette phrase, que je cite: «Il ne faut pas simplement retirer des fonds de certains projets pour boucher les lacunes de financement d'autres. Les coupes prévues en matière de raccordement de la Suisse au réseau à grande vitesse illustrent parfaitement ce mécanisme négatif que nous dénonçons». J'ose espérer qu'il sera tenu compte de la position du Gouvernement jurassien dans le cadre de la nouvelle réforme des chemins de fer.

M. Jean-Louis Berberat (PDC): C'est avec la plus grande attention que le groupe PDC a pris connaissance du dossier de l'Office fédéral des transports concernant la réforme des chemins de fer 2.

Au sujet du financement, il n'est pas acceptable d'entendre le discours de la Confédération qui tente, par tous les moyens, de reporter sur les cantons une partie des charges dévolues aux transports publics en argumentant que les correctifs se feront par la compensation financière cantons/Confédération. A ce jour, la réforme de cette péréquation est enlisée et nul ne sait ce qu'il en adviendra. D'ailleurs, les régions périphériques sont de plus en plus défavorisées par rapport aux grands centres urbains de notre pays. Il faut malheureusement constater aujourd'hui que les promesses faites lors de la votation fédérale sur Rail 2000 n'ont pas été tenues et que la grande partie des investissements ont été faits dans des régions déjà favorisées et, à ce sujet, la région de l'axe jurassien en sait quelque chose. Nous tenons à vous rappeler que le projet Rail 2000 prévoyait, sur une grande partie de son tracé, le doublement de la voie de chemin de fer Bâle-Delémont-Bienne.

Nous constatons également que la mainmise des CFF deviendra toujours plus pesante sur le futur paysage ferro-

viaire suisse et ceci au détriment des compagnies régionales qui exploitent les réseaux dans nos régions.

Nous insistons sur le fait qu'il est indispensable pour le développement d'une région de disposer de transports publics performants sur l'ensemble de son territoire, ceci étant particulièrement vrai dans nos régions périphériques. Il ne peut être question, pour nous, de transférer une partie de ces moyens financiers pour les agglomérations qui sont déjà favorisées dans ce domaine. Une juste et équitable répartition doit s'opérer entre les différentes régions de notre pays.

D'autre part, en ce qui concerne la sécurité du trafic, la Confédération doit participer à son financement et elle ne doit pas être le seul ressort des entreprises de transport. Dans le cas contraire, elle pourrait être disparate en fonction des régions et des différents types de transports publics. La sécurité n'est pas le seul ressort des régions urbaines mais également des régions telles que la nôtre. Si rien n'est entrepris à ce niveau, l'utilisation des transports publics va régresser au détriment des transports privés (par exemple les voitures). Est-ce responsable et raisonnable que la Confédération ne s'engage pas plus dans cette problématique?

Pour notre région, il est vital de pouvoir bénéficier d'un réseau de transports publics performant et qui répond aux besoins et à l'attente de notre population. Il est indispensable d'améliorer dans ce domaine la situation actuelle ainsi que d'encourager sans réserve les liaisons ferroviaires à grande vitesse (TGV) avec l'étranger (ligne Belfort-Delémont-Bienne) et d'apporter des améliorations importantes sur les lignes CFF de la région (Bâle-Delémont-Bienne) ainsi que Porrentruy-Delémont.

Il faut encore signaler l'importance de notre compagnie de chemin de fer CJ, qui est un outil indispensable pour la desserte des villes et des villages situés dans les cantons de Berne, de Neuchâtel et du Jura ainsi que pour le développement du tourisme dans la région de l'axe jurassien. La ligne Porrentruy-Bonfol est également un axe qui doit être maintenu et développé dans l'ensemble des prestations de la compagnie CJ sur le territoire du canton du Jura.

Pour conclure, nous tenons à préciser que nous soutenons sans réserve et apportons notre appui à la prise de position du Gouvernement jurassien du 27 avril 2004 relative à la consultation «Réforme des chemins de fer 2» et invitons les instances fédérales à tenir compte de l'avis et des remarques formulés par les autorités cantonales dans ce dossier important pour l'avenir de notre région toute entière.

Accueil des Bureaux des Grands Conseils de Bâle-Campagne et de Bâle-Ville

Le président: Liebe Kollegen, Ich habe die grosse Ehre, in ihrem Namen, die Büros der Grossräte von Basel-Stadt und Basel-Land herzlich zu begrüssen. Im Rahmen unserer jährlichen Begegnung, werden wir sogleich eine Sitzung halten und es freut mich umsomehr unsere Freunde der beiden Basel zu empfangen. Jura hat sich den Wunsch geäussert – wie es in dem Legislaturprogramm feststeht – unsere Beziehungen mit dem Basler-Gebiet zu festigen, besonders auf wirtschaftliche Ebene.

An unseren Basler-Kollegen möchte ich betonen, dass Sie heute freundschaftlich empfangen sind. Unser Land ist ja sehr nah von Ihnen durch seine Geographie, seine Geschichte und natürlich auch durch einen gemeinsamen Willen eine aktive politische Entwicklung mit dem Rheinland

zu festigen. Herzlichen Dank, dass Sie gekommen sind und seien Sie von unserer Brüderlichkeit gesichert.

Ich grüsse insbesondere Frau Beatrice Inglin-Bromberger, Präsidentin des Grossrates Basel-Stadt und Herr Hanspeter Ryser, Präsident des Grossrates Basel-Land.

Bienvenue. (*Applaudissements.*)

Nous traitons actuellement, chers amis, de la consultation fédérale relative à la réforme des chemins de fer 2 et de la réponse donnée par le Gouvernement.

30. Consultation fédérale relative à la réforme des chemins de fer 2 (suite)

M. Jean-Pierre Petignat (PS): Le groupe parlementaire socialiste a pris connaissance de la réponse du Gouvernement. Beaucoup d'éléments ont été donnés jusqu'à maintenant et on peut s'associer aux remarques des différents groupes.

Concernant la prise en charge des frais du service de sécurité (question 14 de la consultation), nous estimons que ces coûts doivent être pris en charge par les pouvoirs publics et non par les entreprises de transport. Il s'agit d'une tâche assimilable à la fonction universelle de maintien de la sécurité de tous les moyens de transport dont l'Etat est dépositaire. Notre remarque est également partagée par la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics.

Nous pensons qu'il est juste d'accorder un poids important à la protection des travailleurs dans la procédure d'appel d'offres. Les accords internationaux et intercantonaux sur les marchés ne donnent pas assez d'importance à la défense contre les distorsions concurrentielles lors de mises au concours et d'adjudications. Ces entraves s'opèrent en priorité sur le dos des salariés et de leurs conditions de travail. Il est vital de prévoir des garde-fous, comme les conventions collectives de travail, pour empêcher le dumping salarial. Finalement, c'est tout le tissu social, économique et humain d'une région qui peut être sauvegardé. Il faut encourager l'adoption de normes claires et contraignantes dans les futurs textes légaux. Et même pousser le Conseil fédéral à engager les démarches en vue de l'élaboration d'une convention collective de travail de la branche des transports avec force obligatoire sur le plan national.

Pour le reste, nous estimons que la réponse du Gouvernement va dans la bonne direction.

M. Laurent Schaffter, ministre de l'Équipement: Je voudrais saluer les différents intervenants sur ce dossier. Effectivement, vous avez très bien compris que la volonté du Conseil fédéral est de concentrer ses efforts financiers sur un certain nombre d'infrastructures et d'exclure d'autres infrastructures et de les renvoyer à la responsabilité des cantons.

Lorsqu'on examine le dossier tel que la Confédération le projette, c'est-à-dire de créer un grand réseau de base et un petit réseau de base ainsi que les critères sur lesquels elle souhaite établir cette classification, on s'aperçoit très rapidement que toutes les lignes des chemins de fer CJ sont exclues du réseau de base principal.

Et on sait très bien comment cela se passe et on a vu comment cela s'est passé en particulier pour la réouverture du Bienne-Belfort: toutes les promesses qui nous avaient été faites tout au long de la conduite de ce projet, où l'on nous disait que le Bienne-Belfort se réouvrira, qu'il n'y aura

pas de problème si la branche Est du TGV Rhin–Rhône se construit. Aujourd'hui, elle se construit et le Bienne–Belfort ne sera pas rouvert. Nous avons à cœur de maintenir nos positions et nous ne pouvons pas accepter le projet tel qu'il a été présenté.

Il faut aussi signaler que, s'agissant des critères qui ont été définis dans le projet de la Confédération, la Conférence des directeurs des transports cantonaux suisses a proposé d'accepter un grand réseau de base et un petit réseau de base mais avec d'autres critères. Et lorsqu'on examine les critères que cette Conférence a proposés, toutes les lignes jurassiennes sont incluses.

Nous allons donc soutenir le refus du projet tel qu'il a été présenté. Si, quelque part, on devait se soumettre à cette division en grand réseau de base et en petit réseau de base, on soutiendra bien entendu le projet de la Conférence des directeurs des transports.

Je vous remercie pour le soutien que vous allez probablement apporter à notre réponse à cette consultation.

Au vote, la réponse du Gouvernement est acceptée par la majorité des députés.

31. Question écrite no 1852

Vois d'approche de l'aéroport de Bâle-Mulhouse: survol du Jura

Charles Juillard (PDC)

Après les rumeurs et suite aux interventions de Pierre Kohler au Conseil national et de Maxime Zuber au Grand Conseil bernois, l'OFAC a confirmé qu'il étudiait, avec l'EuroAirport, une nouvelle zone d'approche de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Ces nouvelles trajectoires devraient passer au-dessus du Jura à des altitudes qui ne manqueraient pas de créer des nuisances nouvelles pour toute la région jurassienne. Des essais avaient d'ailleurs déjà été effectués il y a quelques années et notre groupe était déjà intervenu par une question orale. Suite aux protestations rencontrées, ces essais avaient cessé.

Le secret qui entoure ce projet démontre, une fois de plus, que les autorités fédérales ne sont pas disposées à retenir les enseignements de la gestion calamiteuse du même dossier à Zurich. Ceci est tout à fait inadmissible et doit être dénoncé avec vigueur.

Dans cette optique, au nom du groupe PDC, je demande au Gouvernement de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

- Le Gouvernement jurassien était-il au courant des projets de l'OFAC?
- Cas échéant, a-t-il été informé, consulté ou associé officiellement?
- Si oui, quelle a été l'attitude des autorités jurassiennes face à ce projet douteux?
- Si non, le Gouvernement est-il prêt à s'opposer, avec la plus grande détermination, au survol du Jura à basse altitude par des avions qui iraient se poser à l'EuroAirport, seul ou en collaboration avec les régions suisses et françaises voisines?

Réponse du Gouvernement:

Le Gouvernement est très attentif au projet de modifications de l'espace aérien au-dessus du Canton. Ces modifica-

tions seraient provoquées par la mise en place d'une approche aux instruments pour l'accès sud de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (installation radioélectrique d'aide à l'atterrissage sur la piste 34 dite ILS 34). Selon différentes projections officielles, cette modification décalerait vers le sud, c'est-à-dire au-dessus de notre région, l'approche pour les atterrissages sur la piste 34 des avions en provenance du Nord-Ouest, de l'Ouest et du Sud-Ouest de l'Europe. Le Gouvernement s'opposera à tout projet qui mettrait en danger l'objectif d'attractivité du Canton et de mise en valeur de la qualité de vie dans notre région.

Néanmoins, l'aéroport de Bâle est un instrument important, qui profite également au Canton du Jura. Il fait partie des atouts économiques et touristiques que nous pouvons mettre en avant dans la promotion de notre région.

Le Gouvernement est d'avis qu'il est regrettable de constater qu'aucune information préalable sur les projets en cours à l'aéroport de Bâle n'ait été délivrée aux cantons concernés. De ce point de vue, Berne, Soleure et le Jura étaient dans la même situation. Suite à différentes informations diffusées entre autres par les milieux du vol libre ayant conduit aux articles de presse et interpellations diverses enregistrées, le Gouvernement a pris les dispositions suivantes:

1. Il a interpellé l'Office fédéral de l'Aviation civile (OFAC).
2. Il a demandé officiellement à la Commission des Deux-Bâles sur le bruit aérien (Fluglärmmmission BS/BL) à être associé à ses travaux.
3. Il a pris contact avec les cantons nouvellement concernés, à savoir Soleure et Berne.

Ces démarches ont donné les résultats suivants:

Le canton du Jura a été admis le 1^{er} avril 2004 comme membre invité, avec voix consultative, au sein de la «Fluglärmmmission BS/BL». Ainsi, nous pourrions disposer d'informations de première main et également faire entendre notre point de vue. En particulier, une séance sur ce thème est agendée à mi-juin 2004.

Suite à notre intervention coordonnée avec le canton de Soleure, et parallèlement à des démarches d'autres collectivités, l'OFAC a officiellement informé nos services sur l'état actuel de ce dossier et ce par un courrier daté du 16 avril 2004.

L'OFAC indique que:

Le projet d'aménagement d'un ILS 34 est de la compétence de la France (Direction générale de l'aviation civile) qui est en charge du contrôle aérien de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. C'est elle qui doit établir tous les calculs. Ce projet vise à améliorer les conditions de sécurité pour les approches par le sud. Celles-ci sont minoritaires, moins de 10% des atterrissages, en raison du régime des vents.

En février 2004, un groupe de projet franco-suisse a constaté que le projet était faisable sous l'aspect technique de la sécurité aérienne. Par contre, ce constat de faisabilité n'a pas encore été confirmé par les deux autorités aéronautiques, d'autant que le groupe de travail avait relevé que plusieurs points requéraient des éclaircissements et ce indépendamment de l'impact considérable du projet sur l'espace aérien suisse.

L'OFAC poursuit en nous informant qu'un rapport d'impact du projet est en préparation par les autorités françaises. Il sera accessible aux cantons, communes, associations et particuliers intéressés par la décision à prendre. Il devrait permettre de constater dans quelles mesures le cheminement des avions risque d'affecter les cantons touchés, dont le canton du Jura.

L'OFAC termine son courrier, par ailleurs adressé également à la Direction générale de l'aviation civile française, en affirmant qu'au cas où la procédure française ne garantirait pas des voies de droit aux parties, une procédure serait menée en Suisse, en vertu du droit suisse. La consultation pourrait commencer à la fin 2004 et l'entrée en service ne pourrait se faire avant le printemps 2006.

Le Gouvernement relève avec satisfaction que l'OFAC pose comme condition à son adhésion au projet que l'accès nord reste la piste préférentielle pour les atterrissages, que la faisabilité soit approuvée par les deux autorités et qu'une convention précise dans quelles conditions météorologiques l'ILS 34 sera utilisé.

Ce courrier constitue un premier point d'appui sérieux dans ce dossier. L'OFAC y prend un certain nombre d'engagements. Il s'agira pour le canton du Jura d'une part de s'assurer qu'ils seront tenus et d'autre part que ses intérêts seront réellement sauvegardés. Ils seront examinés sous l'angle des nuisances tant pour les zones habitées que pour les zones de détente. Il s'agira également d'apprécier les conséquences pour le vol libre très actif dans notre région.

M. Charles Juillard (PDC): Je suis satisfait.

M. Benoît Gogniat (PS): Je demande l'ouverture de la discussion.

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

M. Benoît Gogniat (PS): J'aimerais prolonger la question posée par notre collègue Juillard.

D'abord, on peut se demander quelles sont les zones de survol des avions en approche sur Bâle-Mulhouse aujourd'hui. Et bien, ce sont actuellement en majorité nos amis français qui supportent le gros du trafic. J'y vois une grande similitude avec ce qui se passe à Zurich-Kloten où ce sont les territoires allemands, au nord de l'aéroport, qui supportent le gros du trafic en approche alors que la zone sud est quasi exempte de ce même trafic.

J'ai comme le sentiment que l'approche, par le sud en direction du nord, n'est qu'un juste retour des choses: Bâle et le Jura, qui profitent de l'aéroport et qui, d'ailleurs, le soutiennent, doivent également en assumer une part des nuisances – c'est logique – solidairement avec toutes les régions profitant de cet aéroport.

Dans ce sens, il est compréhensible que les avions approchent aussi de temps en temps par le sud.

Par contre, j'ai de la peine avec un aspect qui, il me semble, n'a jamais été évoqué jusqu'ici. Toutes les cartes que j'ai pu observer sur cette approche par le sud montrent un couloir qui vient de l'ouest-sud-ouest en survolant le Jura pour rejoindre l'axe de piste vers le nord. Jamais je n'ai vu de carte d'approche qui montre une arrivée par l'est-sud-est en survolant Bâle-Campagne, Argovie et Zurich pour poser sur la même piste en direction du nord. Ceci m'inquiète car, si je suis (vous l'aurez compris) pour une répartition solidaire des nuisances pour les régions concernées, j'ai peur que, dans le nouveau plan d'approche par le sud, le sud-ouest (via le Jura) soit préterité par rapport au sud-est de Bâle. Et qu'on ne nous rétorque pas que cette zone sud-est entre en conflit avec la zone d'approche de Zurich, il y a d'autres régions en Europe où des aéroports aussi proches cohabitent et des solutions existent.

Bref, il y a donc lieu, à mon avis, de rester particulièrement vigilant et je revendique ici que le Jura soit intégré pleinement au projet dès aujourd'hui et que toutes les questions, y compris celle que je viens d'évoquer, soient posées et élucidées. Je pense qu'il sera du devoir de notre Parlement d'être une tribune privilégiée pour relayer les inquiétudes des Jurassiens dans ce dossier important.

Le président: Merci au député Benoît Gogniat, qui est aussi ancien pilote de ligne.

32. Question écrite no 1853

Contamination du réseau hydrographique par les eaux de routes: des mesures d'assainissement sont nécessaires

Ami Lièvre (PS)

En décembre 2003, la Fédération cantonale des pêcheurs jurassiens a publié un rapport relatif à la contamination des cours d'eau par des toxiques. Ce travail s'inscrit dans un vaste programme de recherche, initié par l'Office fédéral de la protection de l'environnement et l'Institut fédéral pour l'aménagement, l'épuration et la protection des eaux (EAWAG), sous l'appellation «Fischnetz». Parmi les conclusions de cette étude, on peut retenir notamment l'élément essentiel suivant: malgré les efforts remarquables consentis par les collectivités publiques depuis de nombreuses années pour épurer les eaux, le réseau hydrographique est contaminé par différentes substances, qui rendent le milieu plus ou moins inhospitalier pour la faune et la flore et qui peuvent, à terme, mettre en danger la qualité de nos ressources en eau de boisson.

L'une des sources importantes de ces toxiques est à rechercher dans le lessivage des eaux de routes, qui sont souvent déversées directement vers le cours d'eau le plus proche sans épuration ou par suite de débordement des déversoirs d'orages des systèmes d'épuration des eaux usées ménagères lors de certains épisodes pluvieux.

Les substances les plus caractéristiques de ce type d'eaux usées sont les hydrocarbures polycycliques aromatiques (PAH), dont certains sont cancérigènes, et les métaux lourds, en particulier le plomb, le cuivre et le zinc. Selon les conclusions de ce rapport, le taux de pollution par ces substances est préoccupant et concerne l'ensemble des cours d'eau. Quant aux débordements de déversoirs d'orages, ils apportent, en plus, des quantités parfois importantes de matières ammoniacales, dont on connaît la toxicité aiguë pour la faune aquatique.

Pendant longtemps, ce type de pollution a été sous-estimé, tant par les scientifiques que par les responsables de la gestion des eaux, et l'accent a plutôt été mis, jusqu'à présent, sur les effets hydrauliques des déversements d'eaux pluviales dans le réseau hydrographique. Avec l'urbanisation croissante et le nombre de plus en plus élevé de véhicules recensés chaque année, il est maintenant temps de se préoccuper activement de cette question.

Or, les communes jurassiennes vont établir prochainement leur plan général d'évacuation des eaux (PGEE). La presse régionale rend en effet compte très souvent des importants crédits votés par nos communes à cet effet, ce qui est réjouissant. Cet instrument de gestion des eaux vise à connaître l'état réel des installations d'assainissement et de déterminer l'impact de leur fonctionnement sur la qualité des

eaux, dans le but de diminuer les rejets pollués dans les cours d'eau.

Il nous paraît, de ce fait, important, d'inclure dans ce processus la problématique de la pollution engendrée par les déversements d'eau de routes avant que les études confiées aux bureaux d'ingénieurs mandatés aient débuté. Nous demandons en conséquence au Gouvernement de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

- La problématique mentionnée ci-dessus a-t-elle été jusqu'ici prise en compte dans l'élaboration des cahiers des charges des études de PGEE?
- Si oui, de quelle façon?
- Si non, le Gouvernement a-t-il l'intention d'en tenir compte, afin de préserver notre proche environnement?

Réponse du Gouvernement:

Le développement des agglomérations et des voies de communication au cours du siècle dernier a conduit à l'imperméabilisation de vastes surfaces. Durant cette urbanisation, les exigences sanitaires avaient pour priorité d'évacuer rapidement les eaux usées des agglomérations de manière sûre et hygiénique, concrétisées selon la politique du «tout à l'égout», politique qui consistait à évacuer toutes les eaux usées et toutes les eaux claires dans une seule canalisation. Cette conception de l'évacuation des eaux a engendré une profonde perturbation du cycle naturel de l'eau, qui se manifeste principalement par des inondations plus fréquentes et par la réduction des débits des cours d'eau par temps sec. Les réseaux des canalisations sont maintenant âgés, surchargés et endommagés, ce qui représente un risque de pollution pour les eaux souterraines et les eaux de surface.

Pour pallier à cette situation, la collectivité a décidé de se doter d'un outil performant, qui intègre l'ensemble du réseau d'évacuation des eaux: le plan général d'évacuation des eaux (PGEE). Ce dernier, qui doit être réalisé par les communes et les syndicats, prend en compte non seulement le réseau des canalisations des eaux usées et les stations d'épuration mais il englobe également les aspects liés à l'évacuation des eaux claires. Le PGEE a pour première tâche de dresser l'état des lieux et constitue dans ce sens une vaste base de données, gérée avec des outils modernes. Il propose ensuite un plan d'action, qui détermine les opérations prioritaires et fournit une estimation des coûts. Il définit ainsi une stratégie d'entretien et d'adaptation du réseau qui se base sur une planification financière à long terme.

Le PGEE trouve son origine légale à l'article 5 de l'ordonnance fédérale sur la protection des eaux, qui stipule:

- «1. Les cantons veillent à l'établissement de plans généraux d'évacuation des eaux (PGEE) qui garantissent dans les communes une protection efficace des eaux et une évacuation adéquate des eaux en provenance des zones habitées.
2. Le PGEE définit au moins:
- a) les périmètres à l'intérieur desquels les réseaux d'égouts publics doivent être construits;
 - b) les zones dans lesquelles les eaux de ruissellement provenant des surfaces bâties ou imperméabilisées doivent être évacuées séparément des autres eaux à évacuer;
 - c) les zones dans lesquelles les eaux non polluées doivent être évacuées par infiltration;
 - d) les zones dans lesquelles les eaux non polluées doivent être déversées dans des eaux superficielles;

e) les mesures à prendre pour que les eaux non polluées dont l'écoulement est permanent ne soient plus amenées à la station centrale d'épuration;

f) l'endroit où les stations centrales d'épuration doivent être construites, le procédé de traitement dont elles doivent être équipées et la capacité qu'elles doivent avoir;

g) les zones dans lesquelles des systèmes autres que les stations centrales d'épuration des eaux doivent être utilisés et comment les eaux doivent être évacuées dans ces zones.»

S'agissant de l'évacuation des eaux en provenance des routes, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEP), l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA) et l'Union des professionnels suisses de la route (VSS) ont récemment publié des directives au sujet de l'évacuation et du traitement de ces eaux. Ces directives définissent, entre autres, les classes de pollution des eaux de routes (faible, moyenne et forte) en fonction de la densité et de la composition du trafic (proportion de poids lourds, etc.). En combinaison avec le critère de la vulnérabilité du milieu récepteur, l'évaluation de la classe de pollution des eaux de routes en question définit le mode d'évacuation approprié en garantissant une protection efficace des eaux (infiltration, infiltration après traitement, déversement dans un cours d'eau, etc.).

Les récentes études menées par l'OFEP, le VSA et le VSS ont montré que les eaux en provenance des routes représentent une des sources de pollution pour les eaux de surface et les eaux souterraines. Considérant les densités de trafic relativement faibles des routes de notre Canton, on ne doit pas s'attendre à ce que la pollution des cours d'eau jurassiens par des micropolluants en provenance des eaux de route soit plus importante que dans le reste du pays.

En conclusion et considérant que l'objectif principal des PGEE est la protection qualitative et quantitative des eaux, il est évident que les aspects liés à la problématique de l'évacuation des eaux de routes seront adéquatement traités dans le cadre de l'établissement des PGEE. Dans le même sens, l'optimisation du fonctionnement des déversoirs d'orages et des bassins d'eaux pluviales représente également un objectif clair des PGEE, au vu de l'importance que peuvent avoir ces ouvrages au niveau de la qualité des eaux de surface concernées. S'agissant de l'évacuation des eaux de routes en dehors des localités, les mesures de protection des eaux fixées dans les directives susmentionnées sont systématiquement prises lors de travaux d'assainissement.

M. Ami Lièvre (PS): Je ne suis pas satisfait et je demande l'ouverture de la discussion.

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

M. Ami Lièvre (PS): La réponse qui m'est donnée consiste, pour l'essentiel, en l'énumération d'articles de la législation fédérale et à me rappeler le contenu de directives en matière d'évacuation des eaux de routes. Plus loin, on me dit qu'en raison du trafic relativement faible sur nos routes, il ne faut pas s'attendre à une pollution plus importante ici qu'ailleurs en Suisse.

Le service qui a préparé la réponse dispose pourtant d'informations concrètes en la matière puisqu'il est en possession, depuis six mois, d'un rapport élaboré par la Fédération des pêcheurs jurassiens, sur mandat de la Confédération, qui donne de nombreux renseignements sur la situation

réelle de l'état de contamination de notre réseau hydrographique par des micropolluants provenant notamment des eaux de routes. Ce rapport semble d'ailleurs avoir eu un certain impact au niveau suisse puisqu'il a été l'un des éléments essentiels des conclusions du vaste projet «Fischnetz» et qu'il a été transmis par l'Office fédéral de l'environnement à tous les cantons en raison du peu de travaux effectués en Suisse dans ce domaine et du fait que la priorité des recherches, dans le cadre de «Fischnetz», sera maintenant mise sur la problématique des micropolluants dans l'eau.

La réalité montre que, dans notre Canton, la situation est préoccupante, comme dans d'autres régions très probablement, non seulement en raison du trafic, à notre sens, pas aussi faible que le laissent entendre les auteurs de la réponse – je pense aux routes qui longent la Birse par exemple – mais aussi en raison de la vulnérabilité du milieu récepteur.

Cette situation préoccupe d'ailleurs les ministres de l'Environnement et de la Santé, qui ont déjà pris dans ce domaine – et il faut le saluer – des mesures préventives urgentes, en collaboration et avec l'appui de la Fédération des pêcheurs.

Nous espérons en conclusion que l'on saisira l'occasion de la mise en place de ces projets généraux d'évacuation des eaux de routes, pour lesquels les communes votent actuellement de gros crédits – et il faut les en féliciter – pour assainir notre réseau hydrographique, épine dorsale de nos ressources en eau de boisson, je vous le rappelle.

33. Question écrite no 1854

Additifs à l'essence: une solution problématique?

Renée Sorg (PS)

Longtemps utilisé comme additif, le tétraéthyl de plomb a été remplacé récemment par l'éther de méthyl-butyl tertiaire, connu sous l'abréviation de MTBE, afin d'obtenir une meilleure combustion de l'essence. Le MTBE est une substance toxique.

Dans de nombreux pays (USA, Allemagne, etc.), des traces de MTBE ont été détectées dans les sources d'eau et dans les eaux potables. Il apparaît de plus en plus vraisemblable que la présence de cette substance dans l'eau est due à une contamination des sources par l'essence.

Intéressé par le sujet, le groupe socialiste souhaite obtenir des réponses aux questions suivantes:

- Le Département de l'Environnement et de l'Équipement a-t-il déjà été confronté à ce problème?
- Existe-t-il des prescriptions au niveau suisse quant à l'emploi de MTBE?
- Et, si oui, sont-elles appliquées dans le Jura?

Réponse du Gouvernement:

Le méthyl-tert-butyléther (MTBE) est utilisé en Suisse et en Europe comme additif de l'essence. Ce composé remplace le tétraéthyl de plomb, responsable de fortes pollutions des sols et des eaux, pour l'augmentation de l'indice d'octane de l'essence sans plomb. Il améliore le rendement des moteurs et permet une diminution des émissions de monoxyde de carbone.

Il s'agit d'une substance dangereuse pour l'homme et pour l'environnement, dont l'effet cancérigène sur des rongeurs a été démontré. La toxicité directe sur les organismes aqua-

tiques est relativement faible. Dans les eaux, le MTBE provoque une odeur désagréable dès une concentration de 20 microgrammes par litre.

Aux États-Unis, où existent de très nombreux grands réservoirs de carburant enterrés et non sécurisés, le MTBE est considéré comme un polluant posant des problèmes graves et la possibilité de le remplacer, notamment par de l'éthanol, est discutée.

En Suisse, la problématique liée au MTBE a été sérieusement étudiée par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage. L'analyse du MTBE a été intégrée au programme national de surveillance de la qualité des eaux souterraines NAQUASPEZ, auquel le Canton du Jura participe activement. Lors de la campagne pilote de 2002, aucune trace de MTBE n'a été détectée dans les sources jurassiennes; dans le reste de la Suisse, le MTBE a été trouvé dans cinq points d'eau à des concentrations de 0,1 à 2 microgrammes par litre. Durant les campagnes 2003, menées par l'Office des eaux et de la protection de la nature (OEPN), les analyses réalisées par le Laboratoire cantonal n'ont pas démontré la présence de MTBE dans les sources échantillonnées.

D'autres contrôles et analyses sont réalisés dans notre Canton. Le MTBE est systématiquement analysé lors des contrôles de la qualité des eaux de rivières. La présence de MTBE a été rarement détectée (trois échantillons positifs entre 2002 et 2003), avec des concentrations ne dépassant pas 0,6 microgrammes par litre. Une analyse a été effectuée sur les sédiments d'un bassin de sécurité de la Transjurane. Aucune trace de MTBE n'a été détectée dans ces boues, malgré le fait que l'étang récolte les eaux de ruissellement de l'autoroute.

Le Laboratoire cantonal a contrôlé en 2001 la teneur en MTBE de l'eau potable des réseaux de distribution jurassiens. Mis à part un hameau où de faibles concentrations ont été mises en évidence (0,4 microgrammes par litre), aucune eau potable ne contenait des quantités mesurables en MTBE.

Le MTBE est donc pris très au sérieux par les autorités fédérales et cantonales. Cependant, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage estime que, en l'état de nos connaissances, le remplacement du MTBE n'est pas nécessaire. L'Union européenne partage cet avis et considère que le benzène, une autre substance cancérigène présente dans l'essence, constitue un risque plus important. Depuis dix ans, les émissions de MTBE ont diminué de 40% et continuent de baisser.

Les études et la surveillance de l'environnement se poursuivent et l'évaluation actuelle du risque est susceptible de modifications.

Les autorisations pour l'utilisation du MTBE comme additif dans l'essence sont délivrées par la Confédération et le Canton ne peut en aucun cas fixer de prescriptions en la matière. Ce dernier va poursuivre ses programmes de surveillance de la qualité des eaux.

Mme Renée Sorg (PS): Je suis partiellement satisfaite.

34. Question écrite no 1855

Trafic de transit toujours plus important en Basse-Allaine: il faut prendre des mesures pour améliorer la qualité de vie de nos concitoyens

Ami Lièvre (PS)

Selon un article du «Quotidien Jurassien» de la semaine dernière, tous les bureaux de douane français situés le long de la frontière avec l'Ajoie fermeront d'ici à l'année prochaine, à l'exception de celui de Delle. Dans le même reportage, les responsables du poste frontière de Boncourt annoncent une augmentation, l'an dernier, du trafic des poids lourds de 25%, en raison de l'engorgement de la douane de Bâle, auquel pourraient s'ajouter bientôt les camions de matériaux pierreux venant du Sundgau. Ce trafic de transit supplémentaire augmentera encore les nuisances de plus en plus difficilement supportables que les habitants des localités de la Basse Allaine, de Boncourt à Porrentruy, subissent déjà depuis quelques années.

De plus, en raison des importantes diminutions de crédits alloués par la Confédération pour la construction de l'A16 dans les prochaines années, cette situation difficile risque bien de se prolonger pour longtemps.

Ces décisions malheureuses posent une fois de plus la question d'éventuelles solutions visant à préserver, dans la mesure du possible, la santé, la sécurité et la qualité de vie de nos concitoyens. En effet, si rien n'est entrepris, les riverains de la route cantonale, de la frontière à l'entrée de l'A16 à Porrentruy, devront supporter, pendant plusieurs années encore, la pollution de l'air engendrée par ce flot quotidien de véhicules et surtout le bruit, dont les normes légales sont déjà quotidiennement dépassées dans de nombreuses habitations.

Nous demandons en conséquence au Gouvernement de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

- Des priorités peuvent-elles enfin être fixées, dans le cadre des compétences strictement cantonales, pour que soient achevés et mis en service d'abord les tronçons d'autoroute qui permettront de délester, au moins partiellement, les localités actuellement les plus touchées par le trafic de transit?
- Si oui, quels sont ces tronçons et les concepteurs de l'autoroute peuvent-ils donner des dates d'ouverture approximatives?
- Dans le cadre du plan cantonal des mesures, les habitations pour lesquelles les normes de bruit sont dépassées en raison de ce trafic peuvent-elles être assainies en priorité?

Réponse du Gouvernement:

Le Gouvernement a pris note, comme les intervenants, des informations médiatiques relatives aux fermetures de douanes françaises. Il suit avec la plus grande attention l'évolution des crédits de la Confédération pour la construction de l'A16.

Dans cette optique, il est intervenu tout récemment par courrier auprès du Conseil fédéral pour s'assurer du respect de ses engagements antérieurs.

Les collaborateurs du Service des ponts et chaussées, malgré les perpétuelles modifications de la planification fédérale, tentent actuellement d'établir un planning général tenant compte des paramètres définis par le septième programme à long terme de construction des routes nationales. Conformément aux résultats de cet exercice, le Gouvernement peut

aujourd'hui donner les réponses suivantes aux questions posées:

1. Comme déjà confirmé, les sections 3 et 7 (contournement de Porrentruy et Delémont) seront ouvertes en 2005.

La toute récente acceptation par l'Administration française du devis de la plate-forme douanière permet d'envisager une ouverture de cette dernière en 2008.

Pour le solde, soit les sections 2 et 8, le constat a dû être établi que les budgets annuels prévus par la Confédération n'étaient pas compatibles avec les délais indiqués. Le Gouvernement s'emploie activement, en collaboration avec d'autres cantons logés à la même enseigne, à obtenir de l'Exécutif fédéral des engagements plus précis conformes au programme prévu.

2. En raison de ce qui précède, le Gouvernement renonce à confirmer ou à infirmer des délais dont tous les paramètres ne sont à ce jour pas garantis.
3. En ce qui concerne la lutte contre le bruit, le Service des ponts et chaussées a pour tâche d'établir un calendrier des priorités pour les travaux sur l'ensemble du réseau cantonal. Ce calendrier tiendra compte de l'incidence du report des délais d'ouverture de la Transjurane en Basse-Allaine.

Il convient encore de relever la décision de l'Assemblée fédérale du 19 décembre 2003, confirmée par l'OFEFP le 30 mars 2004, de réduire de moitié les taux de subventionnement des mesures de lutte contre le bruit routier. Cette modification législative aura d'inévitables répercussions sur les prochains budgets cantonaux et sur le calendrier de réalisation.

M. Ami Lièvre (PS): Je suis partiellement satisfait.

M. Philippe Gigon (PDC): Je demande l'ouverture de la discussion.

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

M. Philippe Gigon (PDC): J'ai pris connaissance de la question assez subtile de notre cher collègue et camarade Ami Lièvre qui demande, afin de délester les riverains des villages de la Basse-Allaine d'un trafic de transit toujours plus important, de redéfinir des priorités dans l'ouverture de l'A16.

Bien que l'interpellateur ne le mentionne pas de manière précise, il envisage et souhaite bien naturellement comme prioritaire la construction et l'ouverture des tronçons reliant Boncourt à l'entrée de Bure ainsi que celui de Porrentruy-région Creugenat, situé entre Courtedoux et Chevenez, dans une première phase. Dans une deuxième phase, il s'agirait de construire le tunnel de Bure et de prévoir son ouverture à... on ne sait quand. Ce souhait de planification ressort d'ailleurs très explicitement du commentaire repris dans le quotidien régional du 14 mai dernier.

Or, j'ai été quelque peu surpris et étonné d'entendre Monsieur le ministre de l'Équipement et de l'Environnement nous donner déjà des délais assez précis dans sa réponse ce matin à la question orale du député Jérôme Oeuvray alors que, dans la réponse à la question écrite no 1855 du député Ami Lièvre, le Gouvernement reste beaucoup plus évasif. Je cite la déclaration du Gouvernement sous le point 2: «En raison de ce qui précède, le Gouvernement renonce à confirmer ou infirmer des délais dont les paramètres ne sont à ce jour pas garantis».

Or, cette projection énoncée ce matin, Monsieur le Ministre, vous pouvez l'imaginer aisément, ne réjouira pas spécialement les citoyens de la commune de Bure, voire de Fahy.

Avec cette projection, croyez-vous effectivement et objectivement, Monsieur le Ministre, que les véhicules traversant le village de Bure iront faire le détour par Fahy? J'en doute fortement, ce qui provoquera inmanquablement un engorgement massif à Porrentruy, au fond de la Presse. Je vous rappelle aussi qu'une pétition avait été lancée par les riverains de la route en question, il y a quelques années, afin de s'opposer à une circulation trop intense sur cette route qui mène à l'hôpital. Je tiens ici également à porter à votre connaissance que le secteur 2 Boncourt-Porrentruy représente un kilométrage de 13 km, y compris le tunnel de Bure de 3 km, alors que le tronçon Porrentruy-Delémont est d'une longueur de 23 km avec les deux tunnels importants du Mont-Terri et du Mont-Russelin.

Permettez-moi donc la réflexion suivante: ce qui a été réalisé lors de l'ouverture, en une fois, des 23 km reliant Porrentruy à Delémont ne peut-il pas être réalisé pour le tronçon Boncourt-Porrentruy? En outre, le Gouvernement a-t-il pris en compte le programme d'amélioration et les montants investis ces dernières années sur le tronçon de la Basse-Allaine puisque toutes les traversées de villages ont été refaites. Tous ces travaux, subventionnés jusqu'à 80% par la Confédération suisse, ont été investis, je m'imagine, pour améliorer la fluidité et la sécurité et afin d'absorber le trafic d'avant l'ouverture de l'A16.

Il ne faut pas non plus oublier qu'après l'ouverture de l'A16, en cas d'accident ou de nettoyage du tunnel, l'autoroute sera fermée et la circulation devra passer de toute manière dans le village de Bure. Voilà un inconvénient majeur que l'on ne peut pas évacuer simplement.

Loin de moi, chers collègues députés, l'idée de faire supporter et de reporter uniquement les inconvénients liés à ce grand chantier sur les communes de la Basse-Allaine mais il s'agit de réfléchir ensemble et de rechercher les mesures d'accompagnement adéquates et admissibles par toutes les parties. Alors, avec une bonne volonté manifestée, je suis persuadé que nous arriverons à une solution acceptable, du moins puis-je l'espérer.

C'est la raison pour laquelle je demande au Gouvernement de redéfinir ses priorités et de faire un effort tout particulier en attribuant les montants nécessaires à l'accélération et à la réalisation des travaux dans le section 2 de l'A16 afin tout d'abord que les entreprises jurassiennes n'aient pas l'impression d'être laissées pour compte et afin également que toutes les mesures soient prises pour améliorer la qualité de vie de nos concitoyens, qu'ils soient de la Basse-Allaine ou d'ailleurs.

M. Laurent Schaffter, ministre de l'Équipement: Bien entendu que tout le monde veut que l'A16 se construise mais personne ne veut que la circulation, pendant qu'elle se construit, traverse son village! C'est à peu près ce que j'ai compris du message de Monsieur le député tout à l'heure!

À la question de savoir si l'on peut construire en une fois la section 2, la réponse est non puisque les crédits ont été réduits. La planification qui a été envisagée en collaboration avec l'Office fédéral des routes tient compte de ces réductions budgétaires. Bien entendu, il y a trois tunnels à creuser sur la section 2 et il faut naturellement planifier. Techniquement, on ne peut pas faire n'importe quoi.

La planification qui a été adoptée par l'Office fédéral des routes et le Service des ponts et chaussées, c'est la construction de la section 2 Boncourt-Bure (c'est ce que j'ai dit ce matin) à deux voies. Naturellement, on va sécuriser la traversée de Bure puisqu'un budget existe et qu'il est à disposition. Vous étiez même intervenu, Monsieur le Député, pour me dire qu'il ne fallait pas que j'utilise ces montants ailleurs mais que je les réserve à établir une sécurité et un aménagement de la traversée de Bure. Donc, j'ai bien entendu votre message et nous allons sécuriser et investir dans la traversée de Bure. Naturellement, pour la circulation, lorsque ce petit bout de cette section s'ouvrira, on va mettre les panneaux d'interdiction sur le tracé pour forcer la circulation à descendre sur Fahy. Oui, Monsieur le Député, il n'y a pas d'autre solution. Mais pas rentrer dans Fahy, nous allons retourner sur Porrentruy rejoindre l'entrée de Porrentruy-Est pour aller sur la Transjurane. Voilà, Monsieur le Député, ce que j'ai à vous dire.

Pour le reste, nous nous battons pratiquement quotidiennement pour pouvoir obtenir plus de crédits mais les Juras-siennes et les Jurassiens doivent savoir que quelques inconvénients vont accompagner la construction de l'A16. Et je vous invite à être un peu plus tolérants et à ne pas faire comme j'ai entendu un maire d'une commune d'Ajoie dire: «Écoutez, les habitants de la Basse-Allaine sont habitués au bruit et à la circulation, pourquoi est-ce qu'on ne maintient pas cette circulation chez eux?» Je ne peux pas approuver de tels propos.

35. Question écrite no 1856

Nouvel horaire 2005 des CFF: perturbations familiales en vue?

Jean-Marc Fridez (PDC)

Les communes jurassiennes ont reçu, en février dernier, un courrier traitant de la nouvelle planification relative au projet d'horaire des CFF pour l'année 2005.

Après examen des nouvelles propositions de correspondance à partir de Porrentruy, il est malheureux de constater que les élèves habitant en Basse-Allaine et dans le Clos-du-Doubs ne pourront malheureusement plus partager le repas de midi au sein de leur famille.

En effet, après examen du projet de nouvelles correspondances 2005 (cf. tableau ci-dessous), il est navrant de constater que tous les élèves habitant la Basse-Allaine disposeront de moins de 30 minutes (en comptant en sus le temps de déplacement de la gare au domicile) pour manger à midi!

Horaire des trains valable dès décembre 2004 - trains no 2973 et 2972

De Porrentruy à Boncourt	Heure	De Boncourt à Porrentruy	Heure	Temps disponible
Départ Porrentruy	12.08	Arrivée à Porrentruy	12.50	
Courchavon	12.11	Courchavon	12.45	0.34
Courtemaîche	12.14	Courtemaîche	12.43	0.29
Grandgourt	12.16	Grandgourt	12.40	0.24
Buix	12.18	Buix	12.38	0.20
Arrivée Boncourt	12.22	Départ Boncourt	12.36	0.14

Bien évidemment, le temps disponible pour prendre un repas s'avère, pour le moins insuffisant, générant ainsi des conséquences fâcheuses s'agissant de la qualité de la vie de l'enfant et de son environnement familial.

Aussi, si rien n'est entrepris, les enfants concernés devront prendre leur repas de midi dans des établissements de Porrentruy avec comme corollaire des coûts supplémentaires pour leur famille ainsi que pour notre Canton. En effet, lorsqu'un élève dispose de moins de 30 minutes pour prendre un repas, rappelons que le Service de l'enseignement peut octroyer, à titre de participation, une somme de 3 francs par enfant et par repas.

Au vu de ce qui précède, nous demandons au Gouvernement de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

1. Est-il envisageable de faire pression auprès des CFF afin de modifier l'horaire des trains 2973 et 2972 ?
2. Le Gouvernement peut-il nous indiquer le nombre d'élèves habitant la Basse-Allaine, le Clos-du-Doubs (ou d'autres régions) qui, par l'entrée en vigueur de ce nouvel horaire, n'auront plus la possibilité de manger à midi au sein de leur famille ?
3. A l'instar de ce qui se fait déjà pour les enfants de Courtételle et afin de permettre aux élèves ou aux étudiants prétérités par ce nouvel horaire 2005 de manger à midi, est-il possible d'organiser des transports en bus ?
4. Dans le cas où un transport en bus serait mis en place, est-ce que la somme de 3 francs (participation cantonale aux frais de repas) pourrait être utilisée pour financer ce moyen de transport complémentaire ?

Réponse du Gouvernement: En 1987, le peuple suisse acceptait le concept Rail 2000 et, en 1998, le financement de l'ambitieux projet de modernisation du réseau des chemins de fer. Ces décisions déploieront leurs premiers effets majeurs en date du 12 décembre 2004. Cette échéance coïncide en effet avec l'introduction de la première étape du concept Rail 2000.

Les importantes modifications prévues sur l'horaire national auront des répercussions considérables, notamment sur le réseau jurassien des transports publics, tant ferroviaires que routiers.

Le projet d'horaire 2005 a notamment fait l'objet d'une présentation lors de l'assemblée de l'Association des maires d'Ajoie et du Clos-du-Doubs du 1^{er} mars 2004. Les communes ont par la suite adressé leurs remarques au Service des transports et de l'énergie dans la phase de pré-consultation qui a suivi.

En amont de la problématique jurassienne, il faut considérer le changement de statut du nœud ferroviaire de Delémont. Les trains longue distance de l'axe Bâle-Delémont-Bienne-Genève ne s'y croiseront plus à l'heure pleine. Afin d'assurer le maintien des fonctionnalités de la gare de la capitale, des solutions compensatoires ont été imaginées afin d'y garantir au mieux les correspondances dans toutes les directions.

Ainsi, la desserte de la Basse-Allaine sera assurée par un train garantissant, à cadence horaire, la liaison avec Porrentruy et Courgenay, puis en accéléré avec Delémont. Ce train sera prolongé huit fois par jour sur Bienne, avec correspondance pour Berne. En gare de Delémont, les correspondances sur les nouvelles rames ICN seront garanties à destination de Bâle. A noter qu'un train régional permettra d'assurer la desserte régionale entre Porrentruy et Delémont (prolongement de la ligne S3 du RER bâlois Olten-Bâle-Laufon),

avec correspondance à Delémont sur l'ICN pour Bienne-Lausanne/Genève.

Les mesures proposées visent à garantir les atouts d'une mobilité intra- et extra-cantonale. Elles peuvent cependant engendrer d'autres effets, positifs ou négatifs, au niveau local, notamment dans le cadre des déplacements scolaires.

Pour la Basse-Allaine, le nouvel horaire permettra ainsi aux élèves d'arriver à Porrentruy à 7h50 pour le début des cours au lieu de 7h18 actuellement (soit, le matin, un départ du domicile retardé de plus de 30 minutes). Par contre, à midi, le temps à disposition pour la prise du repas de midi au domicile n'est plus suffisant compte tenu des nouveaux roulements prévus avec un temps de battement réduit à 14 minutes en gare de Boncourt. Par ailleurs, les structures d'accueil dans les écoles à Porrentruy ne permettent pas d'accueillir, pour le repas de midi, les élèves provenant de la Basse-Allaine.

Les réponses suivantes peuvent être apportées aux interrogations soulevées :

1. Les prospections concernant une éventuelle intervention au niveau de la circulation du train concerné ont rapidement dû être interrompues. Ces trains rapides sont, en effet, respectivement en provenance ou à destination de Bienne, avec correspondance de et pour Berne dans cette localité. De ce fait, ils sont pleinement intégrés dans le système national cadencé. De plus, les infrastructures à disposition entre Boncourt, Delémont et Bienne répercuteraient inévitablement tout décalage de train sur les circulations des trains fréquentant les mêmes tronçons.
2. Selon les informations fournies par les écoles concernées, quelques 80 élèves de la Basse-Allaine se rendent quotidiennement à Porrentruy et sont de ce fait concernés par cette problématique. En ce qui concerne le Clos-du-Doubs, les élèves ne peuvent d'ores et déjà pas rentrer au domicile pour le repas de midi. De ce côté, la situation n'est par conséquent pas péjorée : ils seront en mesure de prendre leur repas à Porrentruy, comme actuellement. Mieux, ces mêmes élèves pourront, le matin, quitter leur domicile environ dix minutes plus tard qu'aujourd'hui, quand bien même l'attente en gare de Saint-Ursanne est augmentée.
3. Pour la Basse-Allaine, la mise en place de courses spéciales par bus est à l'étude afin de combler cette lacune de l'horaire en début d'après-midi. Ce transport spécial, assuré les lundis, mardis, jeudis et vendredis, permettrait de garantir une arrivée à Porrentruy au même moment que les autres lignes de bus régionales, soit aux alentours de 13h20. Cette solution serait garante d'une pause de midi dans les mêmes conditions qu'actuellement, dans l'attente d'une solution permettant à nouveau le transport des élèves par le train.
4. De manière évidente, l'indemnisation de cette prestation ne pourra pas être incluse dans l'offre de trafic régional voyageurs.

Le nouvel horaire 2005 n'engendrerait alors aucun nouveau cas d'élèves ne pouvant plus rentrer au domicile à midi. Dans le district de Delémont, les horaires des établissements scolaires seront quelque peu ajustés afin d'en garantir la compatibilité avec les nouveaux horaires de transports publics.

M. François-Xavier Boillat (PDC), président de groupe : Monsieur le député Jean-Marc Fridez est partiellement satisfait.

36. Question écrite no 1857**Fermeture de gares CFF dans le Jura: combien en restera-t-il ?****Charles Juillard (PDC)**

La presse dominicale alémanique, reprise le lendemain par la presse régionale, nous apprenait que les CFF continuerait à fermer des gares dans le Jura. Sans que cela ne soit encore confirmé par les CFF, les gares de Courgenay, Saint-Ursanne, Glovelier, Tavannes et Reconvilier devraient fermer leurs portes très prochainement.

Ces décisions nous paraissent particulièrement inopportunes pour les raisons principales suivantes :

- Courgenay dispose d'une zone industrielle desservie par une ligne CFF. Les manœuvres s'effectuent depuis la gare garantissant ainsi un haut niveau de sécurité pour l'ensemble du personnel et des usagers.
- Saint-Ursanne est une cité touristique très prisée et de nombreux visiteurs, notamment de Suisse allemande, y viennent en train. De même, la gare est aussi une desserte importante pour les marchandises acheminées aux divers commerces en gros du Clos-du-Doubs. La présence de personnel permet en particulier de renseigner et de sécuriser les usagers du train.
- Glovelier, comme Tavannes, est une gare de liaison avec la ligne CJ en direction des Franches-Montagnes. Le personnel ne pourra pas être remplacé par des machines sous peine de réduire considérablement les prestations offertes aux usagers réguliers comme aux touristes empruntant le train pour se rendre aux Franches-Montagnes.

Fort de ces considérations, le groupe PDC dénonce avec vigueur cette nouvelle attaque contre les services publics dans le Jura et contre les suppressions de postes de travail qui vont inévitablement en découler. Par qui les prestations supprimées seront-elles offertes dans la mesure où il faudra bien que quelqu'un vienne de quelque part pour assurer le minimum ? L'exemple de la suppression des contrôleurs, qui ont du être remplacés par des policiers ou des caméras, n'est-il pas suffisant pour que les CFF réfléchissent à deux fois avant de prendre de nouvelles mesures contre-productives ? Le maintien de personnel de service dans ces gares est essentiel pour le développement de notre région.

Nous demandons au Gouvernement de nous dire si nos informations sont exactes quant aux intentions des CFF. Cas échéant, quelles mesures entend-il prendre pour contraindre les CFF à revoir leur position ? Quelles mesures compensatoires pour le maintien des emplois dans la région la Confédération est-elle disposée à mettre en œuvre au cas où elle ne désirerait pas intervenir auprès des CFF en vue d'infléchir leur décision ?

Réponse du Gouvernement :

La question de l'occupation des gares CFF dans le Jura a déjà donné lieu à de multiples interventions depuis près d'une dizaine d'années. Le thème a été traité le 19 octobre 2001 par le Parlement jurassien lors de ses états généraux sur les services publics.

Dernièrement, la presse a fait état d'une liste des gares qui seraient dépourvues de personnel ces prochaines années. Pour le Jura, cela concernerait toutes les gares sauf celles de Delémont, Porrentruy et Moutier. Il est bien évident que les trains continueraient à s'y arrêter.

Pour les CFF, comme d'ailleurs pour toute autre entreprise de transports, la présence de personnel dans une gare répond au moins à un des deux impératifs suivants :

1. Nécessité d'exploitation: le contrôle de l'entrée et de la sortie des trains des gares, les modifications de la position des aiguillages, etc.
2. Nécessité commerciale: la vente de titres de transports ou de voyages, appréciée par l'entreprise en fonction de normes de recettes, normes qui n'ont pas cessé de s'élever ces dernières années.

Dans le canton du Jura, du personnel travaille en permanence à Delémont et dans les gares situées entre Porrentruy et Glovelier. Cette présence tient, exception faite pour Porrentruy dont le chiffre d'affaires justifie le maintien de guichets, aux nécessités d'exploitation. En effet, l'absence d'automatisation oblige la présence d'employés et ce contrairement par exemple au tronçon Delémont-Glovelier (non inclus).

Le maintien d'une présence humaine dans les gares encore desservies est donc dépendant de l'automatisation de la ligne. Les CFF prévoient encore en 2002 l'automatisation de cette ligne d'ici à fin 2005 et ce pour un investissement de l'ordre de 30 millions de francs. Or, suite aux réductions des contributions fédérales (contrat de prestations Confédération-CFF) décidées par le Conseil fédéral en 2003, le projet a été reporté sine die, vraisemblablement au mieux pour 2010-2012. Une automatisation impliquera la suppression de 18 postes de travail.

Concernant la sécurité, il est évident qu'une présence humaine est un facteur positif. Dans les gares, des aménagements adéquats, comme celui réalisé en 2002 à Bassecourt, ont permis de résoudre une bonne partie des problèmes existants. Il est d'ailleurs prévu que les CFF aménagent, d'ici 2006, de la même manière la plupart des autres haltes entre Delémont et Porrentruy.

Il est nécessaire de préciser que la gare de Saint-Ursanne n'est déjà plus desservie par le trafic marchandises et que la signalétique habituelle devrait permettre à la clientèle de s'orienter sans difficulté. Concernant les gares communes CJ-CFF (Glovelier ou Tavannes), les automates modernes offrent l'ensemble des prestations possibles en matière de titres de transport, valables tant sur le réseau CFF que sur celui des CJ.

La sécurité liée à l'exploitation des trains en particulier dans les gares de croisement (Courfaivre ou Courgenay) devrait être assurée idéalement avec des passages inférieurs permettant d'atteindre le quai intermédiaire sans franchissement de voies. Un tel aménagement pourrait être réalisé à Courgenay dans le cadre de la deuxième phase des améliorations des gares RER dans le canton du Jura et ce avant la fin de la présente décennie. Cet investissement serait majoritairement à charge du Canton. A Courfaivre, gare déjà non occupée, il est envisagé un déplacement du point d'arrêt car ce dernier est mal situé par rapport au centre de gravité de la localité.

Le canton du Jura participe depuis plusieurs années financièrement à l'accompagnement de certains trains par des contrôleurs. Le coût – près de 500'000 francs par an à charge du Canton et de la Confédération – est élevé et le résultat n'est que moyennement satisfaisant. Cet accompagnement ne sera pas reconduit avec le nouvel horaire. Par contre, il est envisagé à l'avenir l'introduction d'un accompagnement du type «Grands Frères» pour les trains les plus sensibles.

Les CFF devraient nous consulter à ce propos dans les prochains mois.

La modernisation des installations est inéluctable, et même souhaitable. Afin de sauvegarder les emplois, le Gouvernement est intervenu auprès des CFF afin qu'ils implantent, dans le Canton, des services à vocation suprarégionale. Nous avons encore eu l'occasion d'évoquer ce sujet lors de notre rencontre avec le président des CFF, M. Weibel, le 5 mai dernier.

M. Charles Juillard (PDC): Je suis satisfait.

Le président: Chers collègues, je vous remercie d'avoir participé avec intensité à cette séance intense! Je la conclus par cette phrase dont j'ai malheureusement perdu l'auteur: «L'oubli de ses propres fautes est la plus sûre des absolutions». Je vous souhaite une bonne rentrée et à la prochaine fois.

(La séance est levée à 17 heures.)