



# JOURNAL DES DEBATS

DU PARLEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

No 16 — 2003

## Séance

du mercredi 3 décembre 2003

Hôtel du Parlement à Delémont

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

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

### Ordre du jour:

1. Communications.
2. Promesse solennelle d'un suppléant
3. Modification de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (deuxième lecture)
4. Modification du décret sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (deuxième lecture)
5. Rapport 2002 de l'Hôpital du Jura
6. Question écrite no 1793  
Organisation et fonctionnement du home La Promenade à Delémont. Marie Lorenzo-Fleury (PS)
7. Question écrite no 1794  
Rentiers AI: le Jura en tête de liste. Frédéric Juillerat (UDC)
8. Arrêté portant approbation d'une modification du plan directeur cantonal: fiche no 2.05.1 «H18 Delémont-Bâle»
9. Pétition «Pour la réalisation urgente d'une route de contournement du village de Courroux-Courcelon»
10. Pétition «Sauvons la plaine de Bellevie et maintenons la qualité de vie dans le Val Terbi»
11. Motion no 719  
Accès des handicapés aux bâtiments publics jurassiens. Charles Juillard (PDC)
12. Interpellation no 653  
Le Jura à nouveau marginalisé par un projet des CFF? Francis Girardin (PS)
14. Question écrite no 1795  
Question de vent. Lucienne Merguin Rossé (PS)
15. Motion no 720  
L'aventure du Géoparc suisse vous tente-t-elle? Lucienne Merguin Rossé (PS)
16. Motion no 721  
Faciliter l'exercice de la fonction publique. Pierre Lovis (PLR)

17. Question écrite no 1798  
Classes enfantines pour élèves âgés de trois ans. François-Xavier Boillat (PDC)
18. Question écrite no 1799  
L'Etat (a)dore-t-il certains de ses retraités? Rémy Meury (CS-POP)
19. Motion interne no 78  
Augmentation du temps de congé parental. Bluet Riat (PS)
20. Question écrite no 1796  
Canicules: des mesures pour préserver la santé des travailleurs sur les chantiers en plein air! Patrice Kamber (PS)
21. Question écrite no 1797  
Cochons sur paille, touristes sur caillebotis. Lucienne Merguin Rossé (PS)

*(La séance est ouverte à 8.30 heures en présence de 57 députés et des observateurs de Moutier et de Sorvilier.)*

### 1. Communications

**Le président:** Mesdames et Messieurs les Députés, Monsieur le Président du Gouvernement, Madame et Messieurs les Ministres, j'ai le plaisir et l'immense honneur, en application de l'article 18, alinéa 4, de notre loi d'organisation, d'ouvrir et de présider la présente «séance de relevé» du Parlement jurassien.

Je tiens en préambule à réitérer mes remerciements et félicitations à Madame Madeleine Amgwerd, qui figure désormais parmi nos deux représentants au Conseil des Etats. Je lui souhaite, ainsi qu'à ses collègues élus aux Chambres fédérales, plein succès dans son action politique future.

Ce matin, je salue particulièrement la présence à mes côtés de notre collègue Alain Schweingruber, deuxième vice-président, en compagnie duquel je me réjouis d'agir, avec votre aide, dans le sens des intérêts supérieurs de l'Etat jurassien. Je voudrais de même adresser mon message d'amitié au Secrétariat du Parlement, avec à sa tête le vice-chancelier Jean-Claude Montavon – je n'oublie pas Madame Nicole Roth – dont je sais depuis longtemps qu'il œuvre au service du Législatif cantonal avec une rare efficacité. J'ajoute à ces officielles et fraternelles salutations celles revenant à Monsieur Sigismond Jacquod, chancelier d'Etat,

aux délégués et personnels de l'administration cantonale, y compris les agents «détachés» de la police dont les services sont indispensables au bon fonctionnement de l'institution parlementaire. Enfin, après avoir transmis mon plus cordial bonjour aux citoyennes et aux citoyens intéressés à nos débats, j'en dédie un autre tout aussi cordial aux représentants de la presse, lesquels prennent toute leur part à la pérennité et à la bonne compréhension de la démocratie.

Je ne vous cache pas, chers collègues, que cette séance plénière placée sous ma responsabilité suscite en moi quelque émotion, autant d'ailleurs qu'un sentiment de fierté. Je mesure également les risques encourus à travers l'examen préalable auquel les circonstances me soumettent. Mes amis wallons diraient que le «président faisant fonction» a tout intérêt à ne point commettre, avant la «bénédiction institutionnelle» de ses pairs, de ces erreurs dont on n'aurait jamais imaginé qu'elles pussent être fatales! J'ai donc quelque préoccupation intérieure et vous comprendrez qu'afin de la contenir, je n'hésite pas à requérir votre indulgence.

Que cela soit dit en cette ouverture de séance, je n'ai aucunement l'intention de m'accorder l'heure soustraite aux questions orales pour vous livrer mes jugements sur la vie politique jurassienne, suisse, européenne ou encore mondiale. Je ne me permettrai de revenir que sur trois événements récents qui, aux côtés de bien d'autres, m'ont paru dignes d'être relevés à cette tribune, que je peux rassembler sous quatre intitulés: démocratie, francophonie (sous l'angle de l'identité), coopération, solidarité.

Ainsi, alors que vous connaissez mon attachement à la reconstitution de l'unité du Jura, j'ai apprécié, non sans une certaine excitation, le fait qu'une délégation de hauts fonctionnaires chinois ait été récemment reçue dans le Jura et qu'ils se soient dits stupéfiés par l'autonomie étatique qui a partiellement couronné notre lutte démocratique pour la souveraineté cantonale. Un grand journal romand raconte qu'ils étaient «très étonnés de voir qu'un militant autonomiste qui avait fait de la prison comme Jean-Claude Montavon soit aujourd'hui vice-chancelier du Canton!» Bien sûr, si on comprend cet étonnement d'un point de vue chinois, on a tout intérêt, chez nous, à le prendre pour un encouragement à ne jamais lâcher prise dans la défense de nos droits historiques, y compris en rappelant l'existence aux autorités fédérales quand un sommeil prolongé les condamne à l'amnésie. Je voudrais au passage remercier notre vice-chancelier, dont les récits relatifs à la lutte d'émancipation jurassienne possèdent depuis longtemps la vertu de convaincre sans coup férir, y compris les ambassadeurs des plus grandes nations, la Chine n'étant pas la moins importante sur la scène internationale!

Le deuxième événement que je voudrais mentionner est la tenue dans le Jura, du 5 au 8 novembre dernier, de la Session ordinaire de l'Assemblée des parlementaires francophones Région Europe. Pour avoir récolté quelques témoignages des visiteurs qui ont sillonné le Jura durant ces trois jours de réunion, je tiens à vous rapporter leur totale satisfaction et leur vrai bonheur d'avoir pu, chez nous et dans des conditions idéales, idéaliser leur engagement au service de la Francophonie, de la langue et de la culture françaises. Au nom du Parlement, si vous me le permettez, j'adresse mes chaleureuses félicitations aux organisateurs de ces retrouvailles, aux députés qui ont été nos porte-parole, en particulier au président de la section jurassienne de l'APF, notre collègue Maxime Jeanbourquin, lequel vient justement de nous livrer son rapport d'activité.

Autre sujet ayant retenu mon attention, qui n'est cependant pas si éloigné des précédents: la création d'une institution commune de formation et de vulgarisation agricoles créée entre le Jura sous juridiction bernoise et le canton du Jura. La coopération interjurassienne dans ce domaine ne peut nous laisser indifférents et doit au contraire nous réjouir. Sans être le seul, j'avais en son temps plaidé pour cette réalisation. Elle arrive au bon moment car elle peut être un exemple pour les démarches qu'il conviendrait d'engager sans tarder en d'autres lieux symboliques comme le tourisme, la culture, la politique hospitalière, le développement économique ainsi que la réflexion désormais prioritaire sur la défense de l'environnement et du développement durable. «La réconciliation sort de terre» a joliment dit un éditorialiste. Je m'en félicite et me dis qu'il n'y a pas de raison qu'entre terre et ciel ne brille bientôt et à nouveau un soleil depuis trop longtemps masqué par l'injustice de l'histoire.

Sans vouloir abuser de votre patience, je ne voudrais pas conclure sans me soucier avec vous des difficultés économiques et sociales auxquelles sont confrontés trop de nos compatriotes. L'injustice sociale est insupportable, n'est que malheur et honte. Et c'est vers les plus faibles, les sans-le-sou, les laissés-pour-compte et les trop fragiles pour se révolter que nos regards doivent converger, vers eux que notre solidarité doit aller et agir, avec et pour eux que doit s'exprimer le refus de ce faux fatalisme de l'histoire dans lequel on trouve toujours une explication valable au chômage et à l'exclusion.

Passons maintenant, chers collègues, aux communications plutôt «techniques» de la présidence du Parlement. Pour vous indiquer d'abord qu'en raison de l'absence des députés concernés, les points 13 (interpellation no 654 de Norbert Goffinet) et 19 (motion interne de Bluet Riat) sont reportés à une prochaine réunion du plénum.

Je vous communique aussi que le Bureau, dans sa séance du 27 novembre, a formellement désigné les membres et remplaçants de la commission spéciale «Répartition des tâches». La commission sera présidée par le député Jérôme Ouevray. Il reste à nommer son vice-président et à être complétée par le détenteur ou la détentrice d'une voix consultative au sein de CS-POP ou de l'UDC.

Au cours de sa dernière réunion, le Bureau a fixé l'ordre du jour de la séance du Parlement du 19 décembre, au cours de laquelle... quelques élections auront lieu. A ce propos, il reste aux groupes parlementaires à se déterminer sur des candidatures aux postes de scrutateurs et de scrutateurs suppléants. Toujours s'agissant de l'agenda parlementaire, le Bureau a décidé de reporter l'examen du budget de l'Etat 2004 à la séance plénière du 28 janvier 2004, répondant en cela à la demande de la CGF. Enfin, votre serviteur a fait part de son intention de quitter la présidence de la commission de la coopération et de la réunification, son remplacement devant intervenir lors du plénum du 28 janvier 2004.

## 2. Promesse solennelle d'un suppléant

**Le président:** J'invite Monsieur Jean-Luc Charmillot à se présenter devant la tribune présidentielle.

A la suite de l'élection de Madeleine Amgwerd au Conseil des Etats et à son retrait de notre Parlement, le Gouvernement, par arrêté du 11 novembre 2003, constate que Monsieur Yves Queloz, suppléant, de Châtillon, est élu député du district de Delémont et que Monsieur Jean-Luc Charmillot, de

Vicques, est élu suppléant du district de Delémont. En conséquence de quoi et en application de l'article 14 de la loi d'organisation du Parlement et de l'article 4 du règlement du Parlement, j'invite donc Monsieur Jean-Luc Charmillot à satisfaire à l'exigence de la promesse solennelle, laquelle lui permet d'exercer son mandat parlementaire.

Après lecture de la promesse et à l'énoncé de son nom, le nouvel élu répondra: «Je le promets». Je demande au Parlement de bien vouloir se lever. La promesse solennelle est la suivante: «Je promets de défendre les libertés et les droits du peuple et des citoyens, de respecter la Constitution et les lois et de remplir consciencieusement les devoirs de ma charge». Monsieur Jean-Luc Charmillot?

**M. Jean-Luc Charmillot (PDC):** Je le promets.

**Le président:** Merci. Au nom du Parlement, je vous félicite pour votre élection ainsi que votre collègue Yves Queloz pour son élection en tant que député. Je vous souhaite plein succès et toute satisfaction dans l'accomplissement de votre noble charge. (*Applaudissements.*)

### 3. Modification de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (deuxième lecture)

*Le Parlement de la République et Canton du Jura,*

*arrête:*

I.

La loi du 26 octobre 1978 sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers (RSJU 741.11) est modifiée comme il suit:

Article 9, alinéa 2 (nouveau)

Les bateaux munis du signe distinctif jurassien sont soumis à un impôt calculé en fonction de la puissance propulsive de leur moteur ou de la surface vélique. Le poids maximal du bateau peut également être pris en compte.

II.

<sup>1</sup> La présente modification est soumise au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur de la présente modification.

La présidente:	Le vice-chancelier d'Etat:
Madeleine Amgwerd	Jean-Claude Montavon

**M. Serge Vifian (PLR),** vice-président de la commission de l'économie: En l'absence de son président, notre collègue Vincent Gigandet, retenu par d'autres obligations, je porte à votre connaissance que la commission de l'économie n'a aucun commentaire ni aucune proposition à faire dans le cadre de la deuxième lecture de la modification de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux.

Il en va de même au point 4 de l'ordre du jour concernant la modification du décret sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux.

**Le président:** Merci Monsieur le député Vifian. Le ministre? Aucune intervention. Aucune proposition n'étant faite, le Parlement procède directement au vote final.

*L'entrée en matière n'est pas combattue.*

*Au vote, en deuxième lecture, la modification de la loi est adoptée par la majorité du Parlement.*

### 4. Modification du décret sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (deuxième lecture)

*Le Parlement de la République et Canton du Jura,*

*arrête:*

I.

Le décret du 6 décembre 1978 sur l'imposition des véhicules routiers (RSJU 741.611) est modifié comme il suit:

Article 6, alinéa 1, lettres f, g et h (nouvelles)

Les véhicules suivants sont soumis à la moitié de la taxe normale:

(...)

f) véhicules hybrides combinant un moteur électrique avec un moteur à allumage commandé;

g) véhicules propulsés au gaz naturel;

h) véhicules à propulsion ne recourant pas au carburant fossile.

Article 10<sup>bis</sup> (nouveau)

<sup>1</sup> La taxe sur les bateaux est due pour l'année entière même si le bateau n'est utilisé qu'une partie de l'année.

<sup>2</sup> Pour les bateaux à rames, canots à dérive et voiliers d'une surface vélique de 15 m<sup>2</sup> au maximum, avec ou sans moteur, la taxe annuelle se monte à 23 francs.

<sup>3</sup> Pour les voiliers sans moteur dotés d'une surface vélique de plus de 15 m<sup>2</sup>, la taxe annuelle se monte à 34 francs.

<sup>4</sup> Pour les voiliers avec moteur d'une surface vélique de plus de 15 m<sup>2</sup> et d'un poids maximal de 1'000 kilogrammes, la taxe annuelle se monte à 80 francs. Un supplément de 23 francs s'ajoute à la taxe pour chaque tranche entière ou partielle de 500 kilogrammes en sus.

<sup>5</sup> Pour les bateaux à moteur, la taxe annuelle se monte à 5 francs par kilowatt.

Article 11, alinéa 2 (nouveau)

<sup>2</sup> La même obligation est faite aux détenteurs de bateaux à munir du signe distinctif jurassien.

II.

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

La présidente:	Le vice-chancelier d'Etat:
Madeleine Amgwerd	Jean-Claude Montavon

**Le président:** Je constate, comme vient de le dire Monsieur Vifian, qu'il n'y a pas de modification à apporter ici au

texte proposé. Le ministre? Pas d'intervention. Nous procédons de la même manière que tout à l'heure.

*L'entrée en matière n'est pas combattue.*

*Au vote, en deuxième lecture, la modification du décret est adoptée par la majorité des députés.*

## 5. Rapport 2002 de l'Hôpital du Jura

**M. Jérôme Oувray** (PDC), président de la commission de la santé: En 2002, l'Hôpital du Jura se dénommait encore «Centre de gestion hospitalière». J'utiliserai donc ce terme (ou CGH) lorsque je m'exprimerai au sujet de 2002 et l'Hôpital du Jura (ou H-Ju) pour ce qui succédera à cette période.

Ce rapport d'activité est parvenu aux membres de la commission de la santé à la mi-août 2002. Les responsables du CGH acceptent les remarques quant au retard chronique de la délivrance de ce document. Ils l'expliquent en partie par la difficulté de recueillir les éléments statistiques. Ils se sont engagés à tenir, pour le rapport 2003, le calendrier suivant: rédaction du rapport pour fin mars, transmission à l'organe externe de contrôle (qui ne devrait pas changer encore cette année) pour analyse en avril et publication du rapport au début mai. Nous en prenons acte avec confiance ainsi que du fait que toutes les statistiques ne seront plus mentionnées, comme par exemple les activités médicales détaillées.

Étant donné ce fait, nous comprenons donc que les thèmes abordés soient plus élargis ou plus largement abordés uniquement sur les douze mois de l'année 2002. Pour ma part cependant, au nom de la commission, je me limiterai principalement à l'activité 2002, étant entendu que je me réserve le droit, selon l'évolution de la discussion, d'intervenir à cette tribune selon les diverses interventions.

La commission a traité de ce dossier lors de deux séances et a reçu le nouveau président du conseil d'administration de l'Hôpital du Jura, M. Marc Chappuis, et le directeur, M. Laurent Christe. Nous saluons l'engagement constant et loyal de M. Jean-Baptiste Beuret, ancien président; que ses compétences, que son intégrité soient ici sincèrement remerciées. De même, nos vœux accompagnent M. Marc Chappuis dans sa tâche, la continuité étant assurée par M. Laurent Christe. En fin de travaux, la commission a décidé, à l'unanimité, qu'elle disposait des informations suffisantes au sujet du rapport 2002 pour proposer au Bureau de le soumettre ce jour au plénum.

Tout d'abord, étant donné l'entrée en vigueur de la convention collective de travail, une activité médicale en très légère augmentation à 12'000 patients aigus et une participation de base des caisses maladie réduite par rapport à 2001 d'environ 1,5 millions, on peut soutenir que l'augmentation des charges est soit maîtrisée soit la cause d'améliorations des conditions-cadres de travail. Nous répétons que l'activité du Centre de gestion hospitalière, respectivement de l'Hôpital du Jura, se trouve dans une phase transitoire. Nous avons donc analysé ses comptes dans cet esprit-là. Ceci nous permet de relever les principaux indicateurs. S'ils sont clairs, ils sont au rouge!

Mentionnons principalement l'augmentation du chiffre d'affaires de 2,7%, l'excédent de charges de près de 4 millions, ce qui provoque une insuffisance au bilan de plus de

6 millions, ceci réalisé en deux ans, respectivement par cinq années d'exercices déficitaires.

Indiquons aussi l'augmentation de plus de 1% du nombre de collaborateurs, passant de 1'041 à 1'053. A ce propos, nous avons appris, au milieu de 2003, qu'il ne s'agissait pas de 1'053 mais bien de 1'176,5 équivalents plein temps. Ce chiffre est celui qu'il faudra avoir à l'esprit pour jauger les effets de l'application du plan hospitalier.

De plus, l'organe de révision externe mentionne: «L'Hôpital du Jura pourrait ne plus être à même d'assumer les charges d'exploitation imposées par la loi sur les hôpitaux. En conséquence, étant donné sa structure financière actuelle issue des déficits accumulés, les risques de déficits futurs et l'incertitude quant au résultat des négociations menées avec les caisses maladie, il existe un risque qu'à court terme l'Hôpital du Jura ne puisse plus faire face à ses engagements financiers sans un soutien financier accru de la part de ses partenaires». Le terme «partenaires» comprend bien entendu tout particulièrement les pouvoirs publics.

Comme je vous l'avais déjà indiqué à cette tribune il y a quelques mois, une opération d'assainissement ou de recapitalisation – j'ose ces mots – devrait ou devra intervenir dans les une à deux années à venir. Un espoir existe tout de même, c'est de voir le plan hospitalier appliqué. Je vous rappelle que si nous arrivons à quelque 5 à 6 millions d'économies annuelles et que la maîtrise des augmentations se maintient au-dessous des 3% (l'objectif étant moins de 2%), nous aurons cassé la spirale inflationniste. A ce moment-là, tout un chacun pourra, devra, reconnaître la justesse des décisions des pouvoirs publics et de notre Parlement.

Dans la situation actuelle, il nous apparaît aussi nécessaire d'effectuer un appel au calme. La commission de la santé a montré l'exemple en décidant, lors de sa dernière réunion, de ne pas demander un nouveau rapport au Contrôle des finances faisant suite aux conclusions du mandat de 2002. Nous ne nions cependant aucun des problèmes nombreux et ils sont encore ouverts. Nous demandons simplement que les prochains mois soient utilisés à la mise en œuvre de la planification hospitalière dans le cadre de la loi sur les hôpitaux. Les autres points, nombreux et ouverts je le répète, nous semblent devoir être abordés une fois ce projet prêt à être appliqué.

Je profite de l'occasion pour relever ici l'engagement constant de tout le personnel de l'Hôpital. C'est dans cet esprit que j'espère que les médecins se sentent solidaires, ainsi que les femmes enceintes, de l'hôpital de leur région. Le temps de la concurrence intersites est terminé et l'exemple doit être démontré d'abord par la direction.

La majorité de la commission de la santé vous propose donc d'adopter le rapport d'activité 2002 du Centre de gestion hospitalière. Le groupe démocrate-chrétien en fera de même.

**Mme Catherine Gnaegi** (PLR): Au cours de ces cinq dernières années, l'Hôpital du Jura a subi des pertes d'exploitation et l'enveloppe financière budgétisée n'a jamais été respectée. Selon la loi sur les hôpitaux, le montant de l'enveloppe doit permettre à l'Hôpital et aux sites qui en dépendent de fonctionner de manière efficace et économe, sans déficit, tout en dispensant des soins de qualité. Il faut malheureusement constater qu'il y a un écart entre le coût des tâches qui lui sont assignées et les montants qui sont mis à sa disposition.

Nous savions déjà en 2002 que nos coûts hospitaliers étaient très élevés et que les structures mises sur pied conduiraient à des surcoûts atteignant plusieurs millions de francs par année. La comparaison avec d'autres régions de référence est édifiante.

Monsieur Prix et les caisses maladie n'ont pas manqué de se baser sur ce constat pour faire échouer toute négociation avec l'Hôpital du Jura. Le résultat est alarmant.

Il est également fâcheux de lire dans le rapport d'activité 2002 de l'Hôpital du Jura que le déficit cumulé de 6,6 millions devra impérativement faire l'objet d'un financement extraordinaire de l'Etat. Certes, ces critiques s'adressent à Monsieur tout le monde puisque nous sommes tous des consommateurs de soins. Les dépenses de santé ne diminueront pas mais on peut par contre freiner leur croissance. Tout le monde est d'accord sur l'objectif général mais dès qu'il s'agit de prendre des mesures concrètes, le discours change!

Alors, devons-nous augmenter l'enveloppe de l'Etat pour que celle-ci soit en adéquation avec celui des coûts de la santé? Devons-nous rattacher l'Hôpital du Jura à une unité administrative de l'Etat? Devons-nous plus vite mettre sur pied le nouveau plan hospitalier pour qu'enfin l'Hôpital du Jura puisse faire face à ses tâches en respectant l'enveloppe budgétaire? Si, à court terme, rien n'est entrepris, il existe un risque certain de décentralisation de nos unités hospitalières vers des agglomérations plus importantes.

C'est pour ces raisons que le groupe libéral-radical refuse le rapport d'activité 2002 de l'Hôpital du Jura, qui décrit des tâches réalisées durant une année sans s'attaquer aux vrais problèmes. Nous espérons que notre refus suscitera une réaction des autorités concernées, qui sont là pour résoudre des problèmes et non pas simplement pour les énumérer!

**M. Walter Ackermann (PDC):** J'admire les lunettes roses de mon confrère président Jérôme Ouevray! Comme fantasme au front de la bataille de la santé publique, je vois les choses d'un œil un peu plus réaliste.

Le rapport 2002 de l'Hôpital du Jura est une photo instantanée prise le 31 décembre 2002. Ce n'est pas une belle photo de famille en couleur. C'est plutôt une photo noir et blanc, avec beaucoup de teintes faussées, grises, voire noires ou des chiffres rouges.

Le passé est le passé. Ce qui m'intéresse, c'est le présent et c'est le futur. Chers confrères, chers collègues, le bateau tangué, le bateau gîte, le bateau prend l'eau à une vitesse inquiétante! En plus du déficit d'exploitation accumulé à la fin 2002 de 6,6 millions de francs, aucune prestation médicale ou autre a été facturée ni payée par les assurances depuis le 1er janvier 2003 jusqu'au 15 novembre dernier. Ceci a engendré la nécessité d'emprunter pour couvrir les frais de fonctionnement de plusieurs centaines de milliers de francs.

A la suite de cette gestion chaotique, à la suite de ces cafouillages administratifs, quatre médecins hautement qualifiés et estimés (deux à Delémont et deux à Porrentruy) ont quitté l'équipage!

Déjà en juillet 2002 (cela fait une année et demie), M. Werner Marti, surveillant des prix de la Confédération (Monsieur Prix), constatait dans son rapport «l'existence d'une comptabilité analytique déficiente, l'impossibilité de l'Hôpital du Jura d'indiquer un nombre exact de lits par division médicale (!), une séparation déficiente des coûts engendrés par les patients de division commune, demi-privée et privée ainsi que des charges d'exploitation beaucoup trop élevées».

En octobre 2002, le rapport du Contrôle des finances de la République et Canton du Jura, rapport fouillé et détaillé, conclut que le pouvoir exécutif n'est plus à même d'exercer son influence ni dans un sens ni dans l'autre et doit donc se contenter d'être informé et de prendre acte! Ce rapport constate aussi que le Parlement (donc nous) ne peut que partiellement exercer son devoir de haute surveillance sur le Gouvernement et sur l'administration.

La loi sur les hôpitaux, à son article 3, stipule que l'Etat s'efforce de mettre à disposition de la population du Canton les services de soins dont elle a besoin. Chers collègues députés, l'heure est grave. Le moment est venu de réagir et de prendre des mesures conséquentes.

1° La personne centrale dans cette confusion administrative et dans cette débâcle financière est sans aucun doute le directeur général de l'établissement, M. Laurent Christe. Son niveau d'incompétence, sa confusion administrative, son manque de compétences et de dextérité de gestion, sa personnalité partielle ne permettent plus une direction efficace de l'établissement! En mon nom propre mais aussi au nom de dizaines, voire de centaines de mes collaboratrices et de mes collaborateurs, je demande ici et maintenant la démission immédiate et sans aucune condition de M. Laurent Christe de son poste de directeur général de l'Hôpital du Jura. Dans l'état-major et dans l'organigramme très bien fourni de l'Hôpital du Jura, organigramme d'ailleurs approuvé par le Gouvernement, se trouvera certainement la personne qui peut assumer cette tâche, au moins d'une façon intérimaire.

2° Il est devenu incontournable que le Parlement exerce son devoir de haute surveillance sur le Gouvernement et sur l'administration (article 2 de la loi d'organisation du Parlement). Dans ce but, une motion interne interpartis sera déposée sur le bureau du Parlement avant la fin de ce mois. Elle demande la création d'une commission d'enquête parlementaire, selon l'article 20 de la loi d'organisation du Parlement, qui aura comme mission de tirer au clair les causes des excédents de charges d'exploitation et des dettes mentionnées ci-dessus, d'investiguer les causes qui ont amené à cette situation financière catastrophique, de déterminer si des erreurs graves ont été commises dans le domaine de la gestion, d'étudier l'adéquation de l'organigramme de la direction de l'établissement, de proposer des mesures pour rationaliser et pour rendre plus efficace l'administration de l'établissement. Elle aura aussi comme mission de proposer des moyens susceptibles d'assainir les finances de l'Hôpital du Jura en vue de permettre de retrouver une situation financière saine et équilibrée, ceci dans le but d'assurer à la population du Canton les services de soins dont elle a besoin (article 3 de la loi sur les hôpitaux) à un prix abordable pour le contribuable et pour le payeur de primes d'assurance.

Chers collègues députés, je vous remercie de vous soutenir et je vous remercie de votre attention.

**Mme Maria Lorenzo-Fleury (PS):** En préambule, en mon nom personnel et je n'engage pas le groupe, je suis entièrement d'accord avec ce qui vient d'être dit par Monsieur le député Ackermann.

Le groupe socialiste a pris connaissance du rapport d'activité 2002 de l'Hôpital du Jura. Ce qu'il a pu constater, c'est que le document nous est arrivé tardivement. Tout en sachant que nous ne pouvons pas faire de modifications dans ce rapport, nous ne pouvons que constater qu'il a été mis beaucoup d'énergie dans les prestations médicales; cela

va de la page 28 à la page 51. Toutefois, il nous aurait paru plus important d'avoir des détails sur l'activité hospitalière, sur l'évolution du nombre de lits, sur les patients hospitalisés, sur les durées de moyens et longs séjours, sur la répartition du personnel, sur les charges (y compris celles de la direction générale) et sur les produits d'exploitation où il nous manque un certain nombre d'éléments. L'évolution par site doit nous être indiquée clairement dans le prochain rapport. Nous voulons que l'Hôpital du Jura, par sa direction, ne noie plus le poisson! Le rapport de l'organe de contrôle va d'ailleurs dans ce sens et c'est pour cela que nous demandons plus de détails pour l'exercice de l'année 2003.

**M. Bernard Tonnerre (PCSI):** Avoir à traiter de ce rapport alors que l'on arrive au terme pratiquement de l'année 2003 ressemble en quelque sorte à une mauvaise farce. Ce n'est en effet que lors de sa séance du 17 septembre 2003 que la commission parlementaire de la santé a pu discuter de ce document. Ceci est pour le moins regrettable et nous ne devons plus accepter à l'avenir de tels délais, ce qui a d'ailleurs été signifié très clairement au directeur général de l'Hôpital du Jura.

Le rapport qui nous est soumis aujourd'hui reflète assez fidèlement l'image donnée actuellement par l'Hôpital du Jura: elle n'est pas très reluisante! Les commentaires qui ont précédé en attestent. On nous propose ici une sorte de rapport de gestion dans lequel on fait pratiquement l'éviction de celles et ceux qui permettent à un hôpital de fonctionner: les médecins et le personnel médical en général. Tous ces éléments moteurs de nos établissements hospitaliers sont à peine mentionnés dans le document qui nous occupe! Est-ce là le reflet de l'estime de la direction générale pour le personnel soignant? Ou alors s'agit-il d'une simple omission? Mais alors, elle est vraiment très grosse!

Au-delà de ces considérations, le rapport dresse toutefois quelques constats importants:

– Le message du président du conseil d'administration – on pourra bientôt dire de l'époque – relève en particulier que nos coûts hospitaliers restent très élevés et que «nos structures notamment conduisent à des surcoûts qui atteignent plusieurs millions de francs par année en comparaison avec diverses régions de référence». Il est évident que telle situation ne saurait perdurer!

– On nous rappelle également dans ce rapport que le conseil d'administration a fait sien le souci des communes face au volume croissant des charges liées et que la priorité sera, à court terme, de stabiliser les coûts, voire de les réduire. Nous en prenons bonne note.

– Relevons, concernant le résultat financier, que l'exercice 2002 boucle avec un excédent de charges de près de 4 millions, perte malgré tout légèrement inférieure à celle prévue au budget.

– Le rapport du directeur général brosse, quant à lui, un tableau qui semblerait démontrer que tout va bien dans le meilleur des mondes, ou presque. A part, dit-il, quelques petits bémols concernant la communication avec les médecins praticiens et autres problèmes mineurs dans le secteur des cafétérias. Là aussi, l'ouvrage me paraît un peu cousu de fil blanc car plusieurs voix se sont déjà élevées, attestant que la situation n'est pas aussi limpide qu'on veut bien le prétendre.

Pour conclure, je tiens à souligner la sérieuse mise en garde formulée à la page 26 de ce rapport par l'organe de contrôle, qui insiste bien sur le fait que le Jura ne peut plus

ou ne pourra bientôt plus faire face à ses engagements financiers si de nouvelles stratégies ne sont pas appliquées dans un proche avenir. Il est maintenant impératif que les mesures énergiques que le président du conseil d'administration s'est engagé à prendre puissent déployer leurs effets dès l'année 2004.

Quant au vote qui va sanctionner ce rapport, notre groupe est très partagé. Nous allons attendre la suite des opérations pour nous déterminer.

**M. Serge Vifian (PLR):** J'interviens à titre personnel pour faire part de mon étonnement et de mon irritation nés des considérations émises par l'ancien président du conseil d'administration dans son message d'introduction.

A la page 9 du rapport, paragraphes 3 et 4, il s'étonne (je résume à grands traits) que la nature d'établissement public autonome de l'Hôpital du Jura soit régulièrement mise en cause et que l'on oublie que les choix stratégiques et de nombreuses décisions échappent à l'Hôpital.

Si j'interprète bien ces propos, le conseil d'administration reproche à la classe politique, car l'utilisation du pronom personnel indéfini n'abuse personne, de faire son travail lorsqu'elle dénonce «le manque d'efficacité (de la structure mise en place au milieu des années 90) en matière de gestion des coûts». C'est tout de même un comble, pour paraphraser Flaubert, de débagouler constamment les mêmes inepties. Cela me fait penser à ces gens qui brisent le thermomètre pour ne pas découvrir leurs augmentations de température!

Ainsi, il faudrait se taire devant l'explosion des dépenses hospitalières et se contenter béatement de voter les augmentations de crédit. C'est là une conception de la gestion des deniers publics qui me paraît un tantinet simpliste. Et, pour ce qui me concerne en tout cas, je ne suis pas prêt à renoncer à mon devoir de réflexion critique. L'immobilisme est toujours une faiblesse de la pensée et de l'action.

Je n'ignore pas que l'Hôpital est placé dans une situation paradoxale. Il se trouve confronté à une inflation de la demande des patients alors que les responsables politiques ne cessent de répéter qu'il est de moins en moins possible d'y répondre sur le plan économique. Le déficit ne cessant de se creuser, un contrôle plus serré des dépenses est nécessaire. Même si elle n'est pas du tout dans la culture médicale, cette idée commence à faire son chemin.

Le progrès technique est coûteux et les transformations du rapport au corps et à la maladie pèsent sur les comptes. Le vieillissement est un facteur supplémentaire. Il faudra donc bien se poser les vraies questions: soit rationner le système, soit y mettre le prix.

La classe politique cantonale est concernée au premier chef par ces problèmes. C'est à elle qu'on reprochera les difficultés et les dysfonctionnements existant au sein des hôpitaux.

A cet égard, je ne peux cacher l'inquiétude que m'inspire l'entêtement des assureurs maladie, qui s'est traduit par l'absence, durant de longs mois, d'accord sur le tarif hospitalier 2003, ce qui a obligé l'Hôpital du Jura à recourir à l'emprunt pour assumer ses charges (avec les 55'000 francs d'intérêts mensuels que cela a coûté au contribuable-assuré-patient, innocente victime d'un système porté au sommet de l'incompréhensible), un blocage imposé par Santéuisse au mépris des dispositions de la LAMal prévoyant le remboursement des soins hospitaliers.

A l'heure actuelle, la situation n'est, semble-t-il, toujours pas réglée. L'Hôpital du Jura a facturé ses prestations (à

hauteur de 21 millions durant le mois de novembre) mais les caisses continuent de renâcler. Santésuisse prend des engagements que les centrales rechignent à honorer. On encaisse des cotisations des assurés mais on refuse de payer leurs factures hospitalières. Cette perversion du système est illégale, irresponsable, intolérable!

Monsieur le Ministre, il vous faut taper sur la table pour faire cesser ces violations de la loi auxquelles se prêtent les assureurs maladie. Je connais votre aversion pour les épreuves de force – et c'est tout à votre honneur de vouloir privilégier la solution du consensus – mais la patience n'est plus une vertu quand elle se heurte à la mauvaise foi. L'affrontement comporte certes des inconvénients; il est cependant inévitable lorsque l'intérêt supérieur de l'Etat est en jeu.

Il faudra en revenir aux moyens qu'offre la LAMal. Fixer un tarif selon les articles 47 et suivants LAMal et solliciter l'arbitrage du Conseil fédéral en application de l'article 53 LAMal si un terrain d'entente ne pouvait pas être trouvé. Voire recourir au tiers garant avec cession de créance. Méthode qui n'est certes pas la panacée mais qui oblige les caisses à assumer leurs obligations au lieu de thésauriser l'argent de ces hospitalisations! Je rappelle que l'article 42, alinéa 1 LAMal a introduit une dérogation à l'interdiction de cession.

Je conclus en évoquant, pour le déplorer, le profond malaise créé par le départ successif de grosses pointures médicales ayant marqué notre paysage hospitalier de leur forte personnalité, qui incriminent les instances dirigeantes en des termes très vifs. A cet égard, les raisons invoquées lors de la conférence de presse du 12 novembre 2003 sont loin d'emporter l'adhésion. En quoi par exemple l'introduction du tarif Tarmed est-elle un facteur explicatif du retard apporté à la reconduction des contrats?

Les hospitalisations hors du Canton nous coûtent cher et il faut inciter les Jurassiens à se faire soigner chez eux. Excellente idée mais ce n'est pas avec le départ de ses bons médecins que l'Hôpital du Jura va réaliser cet objectif. A force d'atermoiements et de tergiversations, nous allons perdre notre crédibilité. Il est grand temps de sortir de la navigation à vue!

**M. Jérôme Ouevray** (PDC), président de la commission: Deux points en ce qui concerne le rapport d'activité 2002 du Centre de gestion hospitalière.

Je comprends tout à fait les interventions de Bernard Tonnerre et de Catherine Gnaegi et je crois qu'elles sont justifiées. Simplement, elles ne portent pas sur le rapport d'activité 2002 du Centre de gestion hospitalière mais bien sur les décisions que nous avons prises et appliquées en 2003, respectivement sur leur application en 2004 et 2005, tout particulièrement en ce qui concerne le plan hospitalier. Je comprends tout particulièrement aussi que l'on veuille faire appliquer ce plan hospitalier plus rapidement et j'y adhère. Nous avons, dans le cadre de la commission, demandé aussi à Monsieur le ministre de prévoir cette planification en 2004 et en 2005. Nous avons bon espoir d'y parvenir.

En ce qui concerne l'avenir de l'Hôpital du Jura en tant qu'établissement autonome de droit public, la question se pose. J'attends l'initiative parlementaire ou la motion qui l'inscrit.

Monsieur le député Serge Vifian avait justement, et nous l'avons appuyé, demandé un audit du Centre de gestion hospitalière. Je crois, j'espère que cette démarche est en cours. Ses trois axes d'application ont été mentionnés clairement par Monsieur le ministre. J'espère que nous pouvons

tout de même, lorsque l'on demande un audit, avoir la patience, mais non pas l'inconséquence de la patience, d'attendre le résultat d'autant plus lorsque l'on demande justement que ces réflexions, ces travaux, ces analyses, ces rapports soient faits.

Je crois donc qu'en ce qui concerne le rapport d'activité 2002 (je crois que c'est Monsieur le député Walter Ackermann qui a dit que le passé, c'était le passé), soit on estime qu'il contient des erreurs, auquel cas je ne peux que vous enjoindre à le refuser ou à vous abstenir, soit on estime, comme beaucoup l'ont mentionné je crois à la tribune, qu'il correspond à la photographie réelle, même si ce n'est pas celle que l'on aimerait, de l'activité 2002 et nous ne pouvons qu'accepter ce rapport.

En ce qui concerne l'activité, l'intervention pardon – j'aurais dit l'activité que j'espère encore nombreuse et longue du docteur Ackermann – du député Walter Ackermann, mes lunettes sont certes roses parce que je suis un optimiste de naissance et je n'aimerais pas changer. Par contre, je suis aussi un fantassin, Monsieur le Député. Je pense être au moins autant un fantassin qui a été au front dans le dossier de la planification hospitalière, Monsieur le Député. S'il y a bien quelque chose que je ne refuserai pas que l'on me retire, c'est ce travail-là. Alors, aujourd'hui, vous demandez la tête de Monsieur le directeur de l'institution. Pour ma part, j'ai le respect des compétences des uns et des autres. Le Parlement jurassien a des dispositions à prendre et il les a prises dans le cadre de la planification et de la loi. Ce n'est pas à lui de gérer directement l'Hôpital du Jura. C'est donc au conseil d'administration de prendre les décisions que vous demandez ou pas. Nous pouvons lui donner des indications.

En ce qui concerne la commission d'enquête parlementaire, j'attends bien entendu aussi que l'on fasse la démonstration de fautes parce que qui dit enquête doit aussi faire la démonstration de fautes ou en tout cas de présomptions de fautes.

Je vous appelle donc à encore une fois accepter le rapport d'activité 2002 parce que c'est bien l'objet de la discussion de ce jour.

**M. Claude Hêche**, ministre de la Santé: Avant de vous faire part de mon appréciation s'agissant du rapport d'activité 2002, je commencerai par essayer de répondre aux différentes questions, interrogations, remarques, critiques s'agissant du rapport d'activité mais ce sont des critiques qui sont formulées vis-à-vis de l'ensemble des institutions concernées par le monde de la santé.

S'agissant tout d'abord de la position du groupe libéral-radical, au nom duquel s'est exprimée Madame la députée Catherine Gnaegi, je peux comprendre que l'on refuse le rapport d'activité tenant compte des différentes remarques et des interrogations qui demeurent en suspens. Je suis tout de même un peu surpris que l'on propose de refuser un rapport d'activité qui, effectivement, est une photographie de quelque chose qui s'est déroulé en 2002 et qu'on ne peut plus modifier. Dans ce sens, vous avez indiqué tout à l'heure que vous espériez que ce refus suscitera une réaction des autorités concernées. J'ose espérer que, dans vos propos, les autorités concernées sont naturellement le Gouvernement, et particulièrement le ministre de la Santé, le conseil d'administration de l'Hôpital du Jura et ses instances et également vous, Mesdames et Messieurs les Députés, parce que la planification hospitalière, c'est une compétence qui vous est dévolue!

Monsieur le député Walter Ackermann, vos propos ont été clairs, fermes et je dirais quelque part un peu froids. J'aimerais tout de même rappeler – et plusieurs ont fait allusion au rapport qui a été établi par le Contrôle des finances – à cette tribune que, dans ce dossier, il est clairement indiqué qu'il n'y a pas eu de dysfonctionnements au sein du CGH. Par contre, la question de fond qui est soulevée et qui répond à la motion de Monsieur le député Serge Vifian, c'est de se poser véritablement la question: faut-il continuer avec le système actuel, c'est-à-dire sous forme d'une délégation de compétences, importante il est vrai, au conseil d'administration ou alors chercher ou trouver une autre formule, par exemple de retourner à un transfert de compétences au sein de l'administration cantonale? C'est une question dont nous allons débattre vous et moi tenant compte du fait que cette motion et les travaux liés à cette motion vont démarrer très rapidement, au début de l'année prochaine.

Monsieur le député Ackermann, vous avez indiqué à cette tribune que la comptabilité analytique était déficiente et que vous preniez en considération le rapport de Monsieur Prix. Je dois m'élever en faux. Je l'ai déjà dit et je le répète à cette tribune: il n'y a pas de déficiences sur cet aspect technique. Nous sommes comparables et aussi bons qu'ailleurs. Il y a un seul établissement qui est meilleur en Suisse, c'est l'hôpital de Brigue; pour les autres, nous sommes situés à la même enseigne. Alors, que l'on porte des critiques sur l'organisation, sur le ministre concerné, je veux bien l'accepter et peut-être même les partager, mais il faut que ce soit sur des faits concrets. Cet élément-là n'est pas un fait concret et ne figure d'ailleurs pas dans le rapport de Monsieur Prix. Vous demandez la tête du directeur général. Comme l'a dit tout à l'heure le président de la commission parlementaire de la santé, chaque instance doit prendre ses responsabilités. Je regrette toutefois, dans la transparence qui nous caractérise, vous et moi, que, dans le cadre des discussions qui ont été menées au sein de la commission parlementaire en face des personnes directement concernées, certains n'aient pas été, je dirais, plus agressifs (dans le sens constructif du terme) pour dire très clairement: voilà, nous ne sommes pas satisfaits de vos prestations.

Et puis, par rapport à ces propos, parce qu'il y a aussi des questions de fond, Monsieur le Député, je vous le concède, qui sont posées, je me pose aussi cette question: est-ce que nous ne sommes pas tous, quelque part, responsables de cette situation? Parce que tout le monde à cette tribune partage les mêmes objectifs mais est-ce que nous sommes d'accord de mettre à disposition les mêmes moyens, de prendre les mêmes mesures pour atteindre ces objectifs? Permettez-moi de vous dire très humblement qu'au vu de l'épisode que nous avons vécu vous et moi avec le plan hospitalier, j'en doute fortement. Je trouve qu'il faut véritablement donner une chance au plan que vous avez décidé au mois de juin 2002. Et pour que ce dossier aboutisse de part et d'autre, il peut aboutir avec des mesures qui seront prises et appliquées à partir de 2004 et encore sur 2005 au besoin et il répond véritablement à ces différents objectifs. Mais, pour réussir, il faut se donner une chance. Si celles et ceux qui montent à cette tribune se posent encore légitimement des questions mais véhiculent une image négative de tout qui va mal dans cet Etat, ce n'est pas possible de poursuivre ainsi. On doit rétablir un climat de confiance sinon on ne va pas s'en sortir. Moi aussi, Mesdames et Messieurs les Députés, je regrette le départ de certains médecins mais faut-il faire un tel foin à ce sujet? Est-ce que nous nous posons la même question lorsque d'autres instances ou d'autres colla-

borateurs et collaboratrices changent de fonction dans ces établissements ou quittent ces établissements? Est-ce que c'est uniquement la fonction de médecin qui est la plus fondamentale par rapport à une personne qui travaille à la buanderie ou à une personne qui assiste un patient? Non.

**M. Walter Ackermann (PDC) (de sa place):** C'est la pointe de l'iceberg!

**M. Claude Hêche,** ministre de la Santé: Je poursuis sur les questions qui ont été soulevées par Monsieur le député Vifian. Vous me demandez, Monsieur le Député, de taper sur la table. On ne change pas sa nature. Je crois que j'ai déjà donné quelques indications très claires sur ma méthode de travail dans le sens que seul le résultat compte. A vous de juger si le résultat est bon. Vous en jugerez sur pièce dans quelques semaines mais ce que je puis vous dire à cette tribune, ce sont deux choses.

La première, et vous êtes le seul à l'avoir relevé à cette tribune, nous faisons de l'autocritique, Gouvernement, Parlement, critiques vis-à-vis de l'Hôpital du Jura ou de ses instances mais nous oublions tout naturellement le monde des assureurs. Je vous remercie, Monsieur le député Vifian, de clouer aussi au pilori les assureurs parce qu'effectivement c'est un monde particulier qui se fiche royalement du fonctionnement des rouages de l'Etat ou d'autres institutions! Et je dirais que ces personnes sont malheureusement en position de force et les négociations sont extrêmement dures, ce qui a nécessité de longs mois de discussions. Je suis même intervenu auprès de la direction de Santéuisse et de son conseil d'administration; malheureusement, ces démarches n'ont pas abouti.

Par contre, ce que je puis vous dire, c'est que, s'agissant de la négociation de la tarification 2004, j'ai fixé comme objectif au conseil d'administration et à la direction générale de l'Hôpital du Jura que si dans les premières semaines de 2004 – je dis bien les premières semaines – un accord n'aboutit pas entre l'Hôpital du Jura et Santéuisse, de suite le Gouvernement, dans ses compétences, fixera la tarification et ouvrira ainsi la procédure. Nous verrons quel sera le résultat de la procédure mais je suis convaincu qu'au vu de l'évolution des charges, une évolution aussi justifiée sur un certain nombre de points (l'évolution salariale et des conditions de travail), qu'il fallait légitimement améliorer, celles-ci seront très certainement prises en compte par Monsieur Prix au moment opportun où nous lui soumettrons le dossier pour examen.

Mesdames et Messieurs les Députés, comme le mentionnait le président du conseil d'administration, la situation financière de l'Hôpital du Jura est délicate. Toutefois, les enjeux ne sont pas que financiers.

La mise en application du plan hospitalier constitue un défi pour tous les collaboratrices et collaborateurs de l'Hôpital du Jura. Ainsi, un esprit de concurrence et de rivalité doit, et j'insiste, doit céder la place à une culture de collaboration entre les sites mais aussi entre les services. Encore une fois, le Jura a besoin de concordance et de cohésion pour réussir. Cela est aussi vrai pour son domaine hospitalier. Les travaux de mise en œuvre du plan qui ont été menés ces derniers mois vont dans le bon sens. Je salue cette évolution.

Je suis d'accord avec les différents intervenants à cette tribune: il conviendra d'améliorer, dès l'an prochain, le délai de parution du rapport d'activité. Il n'est pas normal que nous



discussions du rapport d'activité le 3 décembre et, dans quelques jours, que nous discutons du budget.

Cela a été dit tout à l'heure, le rapport du Contrôle des finances réalisé en 2002 a été examiné conjointement par la commission de la santé et la commission de gestion et des finances. Il faudra donc opérer un bilan de l'activité du CGH. Je le répète, ces travaux vont démarrer au début 2004.

J'aimerais aussi vraiment vous faire part d'un état des lieux s'agissant du plan hospitalier. Le groupe d'observation et de suivi s'est réuni à six reprises, la dernière fois récemment, tout cela dans un esprit très constructif. Un travail très important a été réalisé par l'Hôpital du Jura. Le rapport final a été présenté au Gouvernement, à la commission parlementaire de la santé ainsi qu'au conseil d'administration de l'Hôpital du Jura. La mise en œuvre du plan pourra intervenir au début 2004. J'ajoute que plusieurs acteurs seront encore rencontrés ces prochains jours. Ensuite, une information interne et externe, c'est-à-dire publique, interviendra encore avant la fin de l'année.

Je tiens, au nom du Gouvernement, à adresser un merci particulier à l'ancien président du conseil d'administration, M. Jean-Baptiste Beuret, qui a fonctionné pendant quatre ans, pour son travail de qualité passé à la tête de l'Hôpital du Jura. Je souhaite également une cordiale bienvenue au nouveau président, M. Marc Chappuis. Qu'il soit remercié d'avoir accepté d'occuper cette fonction à partir du 1er septembre dernier et qu'il soit assuré du soutien du Gouvernement dans l'accomplissement de son mandat.

Mesdames et Messieurs les Députés, je le répète, cette période est très importante. Nos objectifs sont clairs: il s'agit de rétablir une certaine sérénité et un esprit de confiance, de développer la collaboration et la complémentarité dans la concordance voulue par le plan hospitalier, de dégager des économies – j'anticipe, le rapport est extrêmement clair à ce sujet, il y aura des économies de quelques millions de francs – afin de maîtriser l'évolution des charges, enfin d'essayer de garantir au mieux un système hospitalier jurassien compétitif et efficace pour l'avenir.

Je saisis encore l'occasion qui m'est donnée en parlant de l'activité de l'Hôpital du Jura pour remercier chaleureusement le personnel de tous les sites pour son engagement professionnel et les efforts constants qu'il accomplit dans la prise en charge des malades. Je me fais le porte-parole des Juras-siennes et des Jurassiens pour lui exprimer ma plus sincère reconnaissance pour le travail accompli.

Mesdames et Messieurs les Députés, malgré certaines interrogations, critiques constructives, je vous invite à accepter le rapport d'activité 2002.

*Au vote, le rapport d'activité 2002 de l'Hôpital du Jura est accepté par 22 voix contre 15.*

## 6. Question écrite no 1793

**Organisation et fonctionnement du home La Promenade à Delémont**

**Maria Lorenzo-Fleury (PS)**

Avec le plan hospitalier, le home La Promenade est inclus dans l'Hôpital du Jura, site de Delémont.

Le 2 avril 2003, les familles et les résidents ont été avertis du changement suivant: la direction générale officiera à rai-

son d'une fois par semaine afin de régler les différents problèmes d'organisation.

Le 1er juillet 2003, afin d'appliquer le plan, le home est dépourvu de son directeur. Nous considérons qu'une institution dotée de 131 lits nécessite une organisation adéquate afin de répondre à toutes les questions et au respect de nos aînés. Une telle institution se doit d'avoir un référent, une prestation qui ne doit pas tomber à l'eau pour des mesures d'économies. Nous pensons à toutes les tracasseries administratives auxquelles sont confrontées les familles, liées à toutes les questions du bon fonctionnement de l'institution au contact avec les résidents sans léser ce lieu de vie pour nos aînés où la sérénité doit régner en maître.

Nous demandons au Gouvernement d'y réfléchir et s'il entend prendre toutes les dispositions nécessaires auprès de l'Hôpital du Jura.

## Réponse du Gouvernement:

Le home La Promenade à Delémont fait actuellement partie intégrante de l'Hôpital du Jura (H-JU) et participe de ce fait à la réorganisation des hôpitaux jurassiens, voulue par le Parlement. Sur la base des informations qui ont été communiquées par l'H-JU, il peut être répondu ce qui suit.

Les activités de l'ancien directeur ont été réparties entre la direction générale, les chefs de département, l'infirmière chef et les responsables de services du home. Cette nouvelle organisation a fait l'objet d'une communication à l'ensemble du personnel. La direction générale de l'H-JU est à disposition des familles et des résidents selon une planification hebdomadaire. La fréquence peut être aménagée en fonction des besoins spécifiques. Les aspects administratifs et financiers peuvent être réglés par le personnel de la comptabilité de l'H-JU. De plus, les référents des sites ont été désignés. Il s'agit des infirmiers chefs de site qui sont en mesure de répondre aux sollicitations des résidents et de leurs familles.

Cette réorganisation s'inscrit dans le cadre des décisions prises pour l'H-JU, qui prévoit une organisation par départements transversaux. Il apparaît comme étant difficile d'isoler le home La Promenade en maintenant une structure qui n'a plus cours à l'H-JU.

Il n'en demeure pas moins vrai qu'il est raisonnable de s'interroger sur la pertinence de faire dépendre un home médicalisé d'une institution hospitalière. En effet, le home est un lieu de vie qui doit répondre spécifiquement aux besoins de résidents qui sont atteints dans leur santé de manière durable. Les missions d'un hôpital sont d'un tout autre ordre. Le Gouvernement examinera la question d'une différenciation entre l'H-JU et le home La Promenade sur le plan du support juridique et de son organisation interne.

**Mme Maria Lorenzo-Fleury (PS):** Je suis partiellement satisfaite.

## 7. Question écrite no 1794

**Rentiers AI: le Jura en tête de liste**

**Frédéric Juillerat (UDC)**

Il est incontestable, et les chiffres le prouvent, que les crises économiques successives ont rendu le monde du travail plus dur. La population active se sent souvent stressée. L'accélération du rythme, la concurrence, le «mobbing» font que les gens craquent et deviennent dépressifs.

En 1990, la Suisse comptait 2,9% de rentiers AI; en 2000, on en dénombrait déjà 4,4%. Toutefois, le canton du Jura est en tête de liste avec le canton de Bâle-Ville tant au niveau des rentiers AI (près de 40% de plus que la moyenne nationale) qu'au niveau des prestations complémentaires. Il est incontestable que cette évolution pose problème.

Compte tenu des éléments décrits ci-dessus, nous demandons au Gouvernement de nous indiquer:

– les causes provoquant un taux de rentes AI parmi les plus élevées de Suisse bien que les conditions de travail ne soient pas plus pénibles qu'ailleurs;

– y a-t-il un laxisme du point de vue des services concernés, voire des professionnels de la santé?

– la part de rentiers AI étrangers établis ou non sur le territoire cantonal.

#### Réponse du Gouvernement:

Le Gouvernement a pris connaissance de la question écrite no 1794 et est en mesure d'y répondre de la façon suivante:

Il confirme que le taux de rentiers AI dans le canton du Jura est effectivement plus élevé que la moyenne suisse de plus de 40%, malgré le fait que l'Office AI du canton du Jura mette tous les moyens nécessaires en œuvre pour réadapter les personnes ayant déposé une demande avant de se prononcer sur le droit à la rente AI.

En l'absence d'une étude approfondie sur ce sujet, le Gouvernement n'est en mesure de livrer que quelques suppositions sur les causes de ce taux élevé de rentiers AI. Il attend à ce propos les résultats du mandat confié par l'Office fédéral des assurances sociales au bureau BASS, qui devraient être disponibles d'ici la fin de l'année. Ce bureau doit en effet analyser les différences intercantionales dans le taux d'octroi des rentes AI.

La première explication peut résider dans le fait que le canton du Jura compte une forte densité de travailleurs dans les domaines primaires et secondaires. En effet, en 2001, plus de 38 % des travailleurs étaient employés dans l'industrie manufacturière et 7,6% dans la construction. Or, l'on sait que ces secteurs présentent des conditions de travail pénibles, qui engendrent couramment des problèmes de santé.

Il semble également que la crise économique influence le taux de bénéficiaires de rentes AI. La situation précaire dans laquelle se trouve certains chômeurs peut engendrer des altérations de la santé. Or, le canton du Jura compte un taux de chômage supérieur à la moyenne suisse avec un taux de 5% en septembre 2003 contre 3,7% à la même date en moyenne en Suisse.

En réponse à la deuxième question, le Gouvernement tient à souligner que la proportion élevée de bénéficiaires de rentes AI dans le canton du Jura ne peut en aucun cas être attribuée à un laxisme dans l'instruction des demandes de prestations d'invalidité. En effet, lors du dernier contrôle de la gestion de l'Office AI du canton du Jura effectué en octobre 2002, l'Office fédéral des assurances sociales n'a relevé que des défauts légers dans l'application matérielle du droit, portant sur le plan psychiatrique de l'instruction médicale.

Enfin, en janvier 2003, environ 22% des bénéficiaires de rentes AI dans le canton du Jura étaient des personnes de nationalité étrangère.

**M. Roland Koller** (UDC): Monsieur Frédéric Juillerat est partiellement satisfait.

**M. Philippe Rottet** (UDC): Je demande l'ouverture de la discussion.

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

**M. Philippe Rottet** (UDC): Dans votre réponse, Monsieur le Ministre, vous confirmez, je dirais hélas une fois de plus, que le Jura se situe en tête de liste au niveau des rentiers AI. Nous devons constater, en l'an 2002, que le canton du Jura dépasse très nettement la moyenne nationale suisse puisque nous avons, et vous le dites vous-même dans votre réponse, 40% de plus de rentiers AI que la moyenne nationale. Et que nous contribuons, qu'on le veuille ou non, à cette explosion des coûts de l'assurance invalidité en vous rappelant qu'en 1990 on consacrait, au niveau suisse, quelque 4,5 milliards. Nous en sommes maintenant à environ 10 milliards.

Vous élaborez, Monsieur le Ministre, un certain nombre de pistes en tentant d'expliquer les raisons pour lesquelles on a autant de rentiers AI et vous dites en particulier que ceci est dû au chômage et aussi peut-être à ce qu'un certain nombre de travailleurs sont surtout issus des secteurs primaire et secondaire. Je vous l'accorde mais pour en arriver à une augmentation et à un dépassement de 40% de la moyenne, cela me semble tout de même aléatoire.

Aussi, Monsieur le Ministre, si je suis intervenu à cette tribune, c'est pour vous demander les mesures que vous allez prendre et, croyez le bien, je n'aimerais pas qu'on nomme à nouveau une commission – cela me semble extrêmement lourd – mais on ne peut pas attendre sachant qu'en 1990, voici plus de dix ans, nous étions déjà, dans le Jura, en tête de liste et que le chômage, à ce moment-là, n'était pas ce qu'il est aujourd'hui.

**M. Claude Hêche**, ministre de la Santé: Tout d'abord un petit correctif à l'intention de Monsieur le député Philippe Rottet qui, avec l'expérience qu'il a, devrait comprendre le fonctionnement des institutions. Ce n'est pas le ministre qui répond, c'est le Gouvernement qui répond mais le ministre prend toute ses responsabilités, Monsieur le député Rottet, juste pour vous rassurer.

Ce correctif étant apporté, pour répondre à votre question, si vous avez procédé à une lecture attentive de la réponse du Gouvernement à la question écrite, il est indiqué que «le Gouvernement attend à ce propos les résultats du mandat confié par l'Office fédéral des assurances sociales au bureau BASS, qui devraient être disponibles d'ici la fin de l'année». Dans ce sens, nous n'allons pas procéder à une réflexion locale ou sur l'ensemble du territoire cantonal. Il est important qu'il y ait une appréciation au niveau national et que, sur la base des différents critères qui ont été pris en considération, nous puissions alors procéder à un examen détaillé sur territoire cantonal, ce qui sera entrepris bien sûr dans les meilleurs délais. Voilà pour l'instant le complément de réponse, Monsieur le Député, que je puis vous apporter.

#### **8. Arrêté portant approbation d'une modification du plan directeur cantonal: fiche no 2.05.1 «H18 Delémont-Bâle»**

*Le Parlement de la République et Canton du Jura,*

vu les articles 9, alinéa 2, et 11 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (RS 700),

vu l'article 11 de l'ordonnance fédérale du 28 juin 2002 sur l'aménagement du territoire (RS 700.1),

vu l'article 83, alinéa 2, de la loi du 25 juin 1987 sur les constructions et l'aménagement du territoire (RSJU 701.1),

vu l'article 91, alinéa 2, de l'ordonnance du 3 juillet 1990 sur les constructions et l'aménagement du territoire (RSJU 701.11),

vu l'arrêté du Parlement du 22 mai 2002 fixant les principes directeurs et les objectifs d'aménagement du territoire applicables à la révision du plan directeur cantonal (JO 2002.316),

arrête:

#### Article premier

<sup>1</sup> La fiche n° 2.05.1 «H18 Delémont–Bâle» est adoptée.

<sup>2</sup> Ont force obligatoire au sens de l'article 9 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire «les principes d'aménagement» et le «mandat de planification».

#### Article 2

Les modifications y relatives du texte et des cartes du plan directeur cantonal sont exécutées d'office par le Service de l'aménagement du territoire.

#### Article 3

La modification de la fiche est soumise à l'approbation de l'autorité fédérale compétente.

#### Article 4

<sup>1</sup> Les modifications du plan directeur cantonal sont portées à la connaissance des instances concernées.

<sup>2</sup> Le document adopté peut être consulté par chacun auprès du Service de l'aménagement du territoire.

#### Article 5

Le présent arrêté entre en vigueur immédiatement.

La présidente:      Le vice-chancelier d'Etat:  
Madeleine Amgwerd      Jean-Claude Montavon

2.05.1      H18 Delémont - Bâle

FICHE DE PROJET - Coordination en cours

#### INSTANCE RESPONSABLE

Service des ponts et chaussées

#### INSTANCE DE COORDINATION

Service de l'aménagement du territoire

#### AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Office des eaux et de la protection de la nature  
Service de l'économie rurale  
Office fédéral des routes  
Commune de Courrendlin

Commune de Courroux

Commune de Delémont

Commune de Soyhières

Commune de Vicques

## 1 PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX

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

L'état actuel de la H18, à Aesch et entre Grellingue et Delémont, ne répond plus aux exigences d'une route moderne. Les traversées de Zwingen, et surtout de Laufon et de Delémont présentent aujourd'hui de grandes difficultés de circulation et posent des problèmes en matière d'environnement et de sécurité.

Le projet de H18 contribue à mettre en œuvre les stratégies d'organisation du territoire telles qu'elles sont décrites par le Conseil fédéral dans ses «Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse». En effet, la mise en réseau des villes suisses suppose que «l'ensemble du pays doit pouvoir bénéficier – grâce à des liaisons rapides et efficaces pour le transport des personnes et des marchandises au moyen des transports publics ou individuels et grâce aux télécommunications – de l'offre complète des fonctions urbaines. Dans les régions périphériques également, les centres régionaux doivent pouvoir être maintenus et renforcés par de bonnes communications avec les centres les plus importants» (Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse, page 42).

Le tronçon Bâle–Delémont est le seul maillon manquant entre la région rhénane et la Suisse romande. Il vise donc à améliorer la compétitivité de notre région et à aménager un milieu favorable à la qualité de vie. Vue sous cet angle, la réalisation d'une nouvelle route va rendre moins importantes les mesures de protection de l'air et de lutte contre le bruit – d'où une réduction des coûts d'assainissement –, améliorer la sécurité des usagers, fluidifier le trafic et par conséquent raccourcir les temps de parcours – donc réduire la consommation énergétique –, améliorer le bien-être dans les localités délestées, favoriser les échanges économiques et culturels entre les régions urbaine et rurale et finalement consolider la cohésion nationale voulue par le Conseil fédéral. Une nouvelle route offrirait de surcroît une appréciable opportunité de délester les autoroutes A2 entre Bâle et Oensingen et A1 entre Oensingen et Soleure (Résolution du 9 juin 2000 de la Conférence des Gouvernements cantonaux de la Suisse du Nord-ouest).

Les études préliminaires menées par les cantons de Bâle-Campagne et du Jura ont mis en exergue trois variantes de solutions, dont une variante empruntant l'ensemble du Val Terbi pour rejoindre le canton de Soleure, au-delà de Montsevelier. Cette éventualité a soulevé de nombreuses interrogations au sein de la population de la région. Par ailleurs, à la suite d'une intervention des maires du Val Terbi (30 juin 1997) et d'une interpellation parlementaire intitulée «Désenclaver le Val Terbi» (no 518), le Gouvernement est entré en matière (4 mars 1998) quant au principe d'une liaison routière A16–Val Terbi, tout en fixant des conditions: participations financières, échéances, etc.

Il s'imposait dès lors d'examiner de manière conjointe les deux projets. Le 14 mars 2000, le Gouvernement introduisait une fiche de coordination au plan directeur cantonal, soit: 4.20 G: nouvelle route reliant Delémont à Bâle et constituait au sein de son administration un groupe de travail chargé de définir les modalités de réalisation d'une nouvelle route reliant Delémont à Bâle (JO no 11 - 22 mars 2000). Sa mission précise consistait à:

- préciser les fonctions assignées à la nouvelle route, y compris les liaisons régionales (Val Terbi);
- déterminer un tracé sur le territoire cantonal et coordonné aux projets des cantons voisins;
- identifier les effets du projet sur l'organisation du territoire et sur les études et travaux en cours;
- définir la suite des démarches à entreprendre, les exigences y relatives et les délais prévisibles.

Plusieurs variantes ont été examinées, aussi au sein d'un «Groupe de concertation» réunissant de nombreux partenaires de la région.

Lors de ses séances des 26 et 27 février 2002, le Gouvernement a décidé d'attribuer un mandat d'étude pour le projet selon l'axe routier de la jonction de Delémont-Est de l'A16 et le Hasenbourg (variante «Evitement de Courroux par le Sud-est» et «Tunnel de Courcelon»).

---

## 2 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Principes et objectifs de la Conception directrice

- Objectif 2: améliorer l'accessibilité interne et externe du Canton par les transports ferroviaires et routiers
- 1 La nouvelle route principale H18 devra être inscrite dans le réseau des routes nationales (lettre du Conseil fédéral du 28 juin 2000). Elle comportera deux voies de circulation et correspondra au standard d'une semi-autoroute.
  - 2 L'axe routier s'établir de la jonction de Delémont-Est de l'A16 au lieu-dit Hasenbourg. Il passe par l'évitement de Courroux par le Sud-est et par un tunnel.
  - 3 Le projet retenu devrait permettre dans un premier temps de réaliser le contournement de Courroux et la desserte du Val Terbi puis, dans un deuxième temps, d'assurer la liaison en direction de Bâle, via le Hasenbourg.

---

## 3 MANDAT DE PLANIFICATION

a) Niveau cantonal

1. Le Service des ponts et chaussées:
  - 1.1 élabore un avant-projet et une estimation des coûts comprenant une variante de tracé enterré; il dresse le rapport d'impact sur l'environnement et détermine avec précision les emprises du projet sur le territoire des communes concernées;
  - 1.2 coordonne techniquement le projet avec la jonction de Delémont-Est (réaménagement), avec l'aire de repos (future aire de ravitaillement) et le point de contact à la frontière avec le canton de Bâle-Campagne.
2. Le Service de l'aménagement du territoire:
  - 2.1 veille à la coordination de tous les intérêts publics en présence (plans d'aménagement local, remanie-

ment parcellaire, ZARD, aire de ravitaillement de Delémont-Est, réseaux divers, etc.).

c) Niveau communal

1. Les communes concernées:

- 1.1 intègrent le projet et ses emprises dans les plans d'aménagement locaux, dans le projet de ZARD et dans les données du remaniement parcellaire agricole.

d) Estimation des coûts

220'000 francs Avant-projet et EIE

e) Estimation des délais de réalisation

Avant-projet et EIE: 2003

---

## 4 RÉFÉRENCE(S)

---

## 5 CARTOGRAPHIE

1 H18 H18 Delémont–Bâle

---

**M. Benoît Gogniat** (PS), président de la commission de l'environnement et de l'équipement: L'arrêté que nous soumet le Gouvernement et qui concerne la fiche no 2.05.1 «H18 Delémont–Bâle» est un dossier à rebondissements, c'est le moins que l'on puisse dire.

Au sortir d'un marathon mené par notre commission, je tiens à dire en préambule le sérieux du travail effectué et, face à des divergences fortes il est vrai, une sérénité exemplaire et des débats riches. Je souhaite que le débat qui sera tenu ici en plénum sera empreint des mêmes qualités, ceci dans le cadre d'un dossier plein d'enjeux et donc difficile.

Le titre de l'arrêté lui-même est, à lui seul, un révélateur de la difficulté rencontrée dans ce dossier. Monsieur le Ministre, en effet, dans le titre de l'arrêté que vous nous soumettez, rien n'y figure concernant le délestage de Courroux. L'intitulé est: fiche no 2.05.1 «H18 Delémont–Bâle». C'est très court et j'y vois là l'illustration de l'ambiguïté qui a conduit aux divers rebondissements du dossier car, en fait, on a lié deux problématiques en une, ce que le titre de l'arrêté ne mentionne d'ailleurs justement pas.

Quand je dis que ce fut laborieux, je peux le justifier en faisant un rapide et bref historique:

- le 26 septembre 2002, le message et l'arrêté sont présentés à la commission de l'environnement et de l'équipement sous l'ancienne législation;

- le 14 novembre de la même année, la même commission de l'environnement et de l'équipement soumet le dossier au Bureau du Parlement;

- ce même Bureau refuse de faire suivre l'objet au plénum du Parlement;

- ensuite, ce sont les élections cantonales et le début d'une nouvelle législature avec des nouveaux membres dans la commission et le nouveau Bureau renvoie le dossier à cette même nouvelle commission;

- depuis, cette dernière a retravaillé complètement le dossier, avec minutie, jusqu'à aujourd'hui.

Je passe les détails des débats, des informations et des prises de position que la commission a considérées pour prendre position. Rarement dans un dossier les membres d'une commission n'ont été autant sollicités par des associations, des groupements de citoyens et des autorités communales et autres. Sachez toutes et tous que les membres de la commission ont lu et étudié toutes ces prises de position. Ce souci du respect des citoyens a été constant.

Cela dit, au XXI<sup>ème</sup> siècle, comme par le passé d'ailleurs, on ne planifie pas une route sans soulever de grands débats. Relier des populations, c'est faire de la politique et donc c'est, en démocratie, accepter le débat, argumenter, lutter, convaincre. Ce matin encore, de nombreux citoyens ont pris la peine de s'investir pour faire valoir leurs convictions aux portes de ce Parlement; j'y vois là une implication saine de la population dans la politique de l'Etat.

En commission, comme tout à l'heure en plénum, un vote a départagé une majorité et une minorité. Je ne vais pas présenter ici longuement les arguments des uns et des autres; mes collègues qui prendront la parole tout à l'heure ne manqueront pas de le faire dans les détails. En tous les cas, la commission de l'environnement et de l'équipement a pris position, par sa majorité qui accepte la fiche telle que présentée par le Gouvernement. Les arguments de cette majorité que je relaie ici sont résumés et peuvent être résumés ainsi. Il faut profiter des subventions fédérales qu'on nous promet pour la H18 pour permettre, à bon compte, de réaliser le contournement de Courroux, que la fiche devrait permettre aussi de réaliser dans les meilleurs délais. Enfin, dans le plan directeur cantonal, le principe de l'amélioration de la desserte routière Delémont-Bâle est accepté.

La majorité de la commission de l'environnement et de l'équipement vous propose donc d'accepter la fiche, vous l'aurez compris.

Monsieur le Ministre, vous avez entendu, la majorité de la commission soutient votre projet mais quel projet? En tant que président, je me dois de m'assurer que nous comprenons bien la même chose, et ceci avant tout vote.

A l'article premier, alinéa 1, il est dit que «la fiche no 2.05.1 «H18 Delémont-Bâle» est adoptée», puis, à l'article 2, que «les modifications y relatives du texte et des cartes du plan directeur cantonal sont exécutées d'office par le Service de l'aménagement du territoire». On y parle donc des cartes, quelque chose de relativement concret. Or, en commission, Monsieur le Ministre, vous nous avez assuré que si le Parlement acceptait la fiche et l'arrêté, en aucun cas on n'adopterait une variante plutôt qu'une autre. Les variantes étudiées et présentées en commission ne sont qu'indicatives. Vos propos, Monsieur le Ministre, je tiens à ce que vous les répétiez devant le plénum tout à l'heure, qu'ils figurent au Journal des débats et qu'il soit ainsi clair que l'article 2 de l'arrêté n'implique pas que la variante soit fixée, comme pourrait le laisser croire la première variante agrafée au message ou encore votre «Variante Plus» sortie du tiroir en dernière minute, variante dont vous nous parlerez peut-être tout à l'heure.

Avant de conclure, je tiens à évoquer à ce point de l'ordre du jour les deux pétitions déposées le 6 septembre 2002 et le 16 septembre 2002. Le Bureau a choisi de mettre le traitement de ces pétitions aux points suivants de l'ordre du jour. J'estime que les citoyens signataires ont droit de voir leurs revendications pour le moins prises en compte avant que le Parlement ne vote sur la fiche. Pour moi, l'ordre du jour auquel, semble-t-il, réglementairement on soit tenu est illo-

gique. C'est pourquoi je tiens à ce que les pétitions soient évoquées à ce stade. Je rassure les pétitionnaires, la commission a traité leurs pétitions, on va dire, de fait puisqu'elles ont été prises en considération au même titre que toutes les autres prises de position pour se forger une opinion.

De plus, la commission de la justice et des pétitions a choisi de nous charger de les examiner (ce qui est inhabituel) puisque nous traitons justement de la fiche H18 Delémont-Bâle. Tout à l'heure, notre commission vous soumettra le rapport qu'elle a établi à propos justement de ces pétitions. Nous avons tenu à ce que vous ayez pris connaissance du rapport avant de voter la fiche, c'est pourquoi vous avez reçu, je crois, ce rapport par la poste. Le contenu du rapport établi par la majorité de la commission, je tiens à le préciser, contient les éléments suivants:

- Le projet de route de contournement de Courroux ne peut être dissocié de la réalisation routière H18 Delémont-Bâle sous peine de ne pouvoir bénéficier des subventions fédérales. Pour des questions financières évidentes mais aussi pour des questions politiques générales (rapprochement avec Bâle, crédibilité vis-à-vis de la Confédération), le canton du Jura ne peut pas se permettre de construire seul cette route.

- Le projet répond aussi au vœu exprimé d'une réalisation rapide du contournement de Courroux.

- Après analyse des variantes proposées, les solutions d'évitement de Courroux passent toutes par un tracé proche du projet de variante figurant dans le message du Gouvernement, soit au sud de la localité.

- Il est important que la commune de Courroux s'implique aussi dans le dossier, en développant dans les plus brefs délais un projet d'aménagement local contenant des propositions efficaces de modération du trafic.

- Il est tenu compte de l'entrevue avec la commission du 14 novembre 2002 et les autorités des communes de Courroux, de Courrendlin et de Vicques, qui acceptent la solution projetée par le Gouvernement.

- Vu l'accord conclu le 13 mai 2003 entre les trois associations susmentionnées, la commission prend acte que la route de contournement traversant la plaine de Bellevie n'est plus contestée par les trois associations.

- L'une des variantes soumises à la commission répond aux objectifs fondamentaux suivants, qui devront être pris en compte dans le projet qui sera retenu:

- diminution drastique du transit et du trafic dans la localité de Courroux;

- desserte sécurisée et rapide du Val Terbi;

- liaison avec la jonction Delémont Est de l'A16;

- intégration, au sud de Courroux, d'une sortie pour le trafic provenant de Courroux et pour reprendre le trafic de la zone industrielle et du quartier de Bellevie;

- effet dissuasif pour le trafic de transit à travers Courroux.

Enfin, la commission, dans ce rapport, conclut en proposant au Parlement:

- de prendre acte de ces pétitions;

- de constater que l'adoption de la fiche 2.05.1 du plan directeur cantonal (si elle allait être acceptée tout à l'heure) ne répond que partiellement à la pétition munie de 1'060 signatures «Sauvons la plaine de Bellevie et maintenons la qualité de vie dans le Val Terbi» et répond en grande partie à la pétition des 521 signatures «Pour la réalisation urgente d'une route de contournement du village de Courroux-Courcelon».

J'ai un peu anticipé le rapport tel que je devais vous le présenter dans les points de l'ordre du jour suivants mais, je le répète, je tenais à ce que les pétitionnaires puissent être considérés avant le vote concernant cette fiche. C'est donc fait. Vous connaissez maintenant les points importants contenus dans ce rapport. Je tenais à ce que ce soit fait à ce stade-ci des débats.

Vous aurez remarqué dans ce dossier que je n'ai pas argumenté sur les différentes variantes et je rappelle, et j'y tiens, que le Gouvernement nous a garanti qu'aucune variante n'est fixée par l'acceptation de l'arrêté.

Pour terminer mon entrée en matière, Monsieur le Ministre, ces quelques reproches qui n'engagent que moi en tant que président de la commission.

– Premièrement, dès ce printemps, date à laquelle la commission de l'environnement et de l'équipement a repris ce dossier, nous souhaitions voir une étude réalisée quant au flux de trafic prévisible sur une nouvelle H18 Bâle–Delémont, notamment en ce qui concerne la proportion de poids lourds qui éviteraient le goulet Bâle–Egerkingen–Genève.

– Deuxièmement, dès que nous avons su que la région de Delémont obtenait le statut d'agglomération, nous avons souhaité connaître les implications financières éventuelles pour une route de contournement de Courroux ainsi que les conséquences d'une nouvelle donne au niveau du trafic global de la région delémontaine.

Monsieur le Ministre, je déplore que, pour un projet aussi sensible, on n'ait pas pu obtenir de vos services des réponses à nos interrogations sur ces points précis.

J'ajoute encore la présentation, en toute dernière minute, d'une « Variante Plus » (on va dire à la sauvette) qui peut donner une impression de manque de sérieux que je regrette.

Enfin, vous savez, Monsieur le Ministre, que notre commission, à une très faible majorité, a, à un moment donné, repoussé d'un cheveu l'idée de renvoyer le dossier, via le Bureau, au Gouvernement pour revoir le tout. Dossier à péripiéties, je disais au début. Finalement, nous voici devant le plénum du Parlement pour faire jouer la démocratie. La fiche no 2.05.1 et l'arrêté qui fixe son approbation vous sont soumis. La majorité de la commission de l'environnement et de l'équipement vous propose d'accepter l'entrée en matière ainsi que l'arrêté.

Vous allez pouvoir maintenant, si vous le souhaitez, exprimer vos opinions. N'hésitez pas, l'enjeu est important. Monsieur le Ministre, vous allez argumenter pour soutenir un projet auquel vous tenez personnellement. Nous allons décider d'un impact important dans le paysage jurassien. Nous allons influencer, par notre décision, une philosophie des transports dans cette région et il y a des philosophies diverses en matière de transports. Il est temps maintenant pour nous de décider, forts de nos convictions profondes.

**Le président:** Merci Monsieur le président de la commission. Monsieur Gogniat, en fait vous avez parlé des points 8, 9 et 10. Je salue votre volonté de prêter l'attention du Parlement à l'expression démocratique des gens qui, par milliers, ont signé les deux pétitions. Donc, chacun pourra prendre en compte ces deux pétitions dans les déclarations qu'il va faire maintenant dans ce débat d'entrée en matière. La commission, je le constate, par sa majorité, indique qu'elle est d'accord avec l'entrée en matière sur cet arrêté. Je passe donc la parole à la minorité de la commission s'il y a une proposition de non-entrée en matière.

**Mme Lucienne Merguin Rossé (PS):** On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs! Bien. Mais qui est parvenu à faire une bonne omelette avec des œufs pourris? Le dossier H18, c'est finalement cette omelette, composée d'ingrédients indigestes, qui restera sur l'estomac du groupe socialiste.

En 2002, avant les élections cantonales, de nombreux politiciens reconnaissaient le caractère lacunaire du dossier. Elaborée trop vite, sans études préalables, sans définition de la clause du besoin, sans pesée des intérêts, inopérante sans l'engagement des collectivités, la fiche était stoppée au niveau du Bureau du Parlement. Ce fut la tâche de la nouvelle commission de l'environnement et de l'équipement en 2003. Certains commissaires ont demandé des compléments d'information, ont obtenu quelques réponses, ont été satisfaits ou déçus du résultat. On apprend même encore aujourd'hui que des projets de viaduc auraient été élaborés, dont nous n'avons même pas eu connaissance.

Bref, ce projet n'a subi que des modifications mineures. Il n'y avait alors que deux possibilités:

a) mettre le tout au compost et recommencer;

b) aménager une coquille qui saura masquer les ingrédients et donner une apparence trompeuse.

Pas besoin de vous dire que c'est la seconde option qui l'emporte. Finalement, une majorité de la commission s'est accommodée de cet assemblage, malgré une forte opposition citoyenne.

Les premières discussions sur le projet d'agglomération de Delémont auraient pu mettre les commissaires et le Département sur une nouvelle voie, celle d'une vision globale et de complémentarité des développements des transports publics et privés pour Delémont et sa couronne. Car la région de Delémont et le Val Terbi ne sont plus des régions campagnardes; il faut désormais penser en citoyens. Les arguments du chef du Service de l'aménagement du territoire, qui proposait de suspendre la fiche et de réexaminer de quelle manière la liaison vers Bâle devait être réalisée, n'ont pas été entendus. La demande du 16 juin 2003 de l'Association des maires du Val Terbi, demandant la dissociation de la H 18 de la route de contournement, a été ignorée. Les insistances des pétitionnaires sont refoulées. Rien n'y fait!

Le groupe socialiste est déçu. Déçu du manque de prise en compte des inquiétudes citoyennes, déçu de l'incapacité d'une majorité de politiciens de se remettre en question, déçu du manque de courage pour reconnaître les erreurs passées, pour les corriger et reformuler du neuf. Ce dossier H 18 est bien mal parti et le groupe socialiste ne le cautionnera pas. Il refusera donc l'entrée en matière.

**M. Rémy Meury (CS-POP), président de groupe:** La fiche qui nous est proposée aujourd'hui est un projet relativement ancien, dont l'objectif principal est de faire supporter en grande partie les coûts d'une desserte du Val Terbi et de l'évitement de Courroux à la Confédération en intégrant ces tronçons dans un projet de semi-autoroute vers Bâle.

Sur le principe même, nous trouvons la pratique assez douteuse. D'abord, elle renvoie vraisemblablement aux calendes grecques, contrairement à ce qui est dit, la réalisation du contournement de Courroux. Ensuite, le fait qu'une collectivité (en l'occurrence le canton du Jura) cherche à économiser 13 millions en poussant une autre collectivité (la Confédération) à en dépenser 400 est plus que discutable. Pour terminer, l'option défendue dans la fiche fait la part belle au trafic routier au détriment des transports publics, avec le risque d'amener dans notre région un important trafic de

transit. Nous pensons au contraire qu'il faut pousser notre réflexion vers le développement des transports publics. Le nombre de voitures est en augmentation constante et commence, même dans une région rurale comme la nôtre, à créer des nuisances importantes. Or, ce n'est pas en construisant toujours plus de liaisons routières que nous freinerons cette évolution.

En plus de cela, depuis son élaboration, le projet initial a été rattrapé par une actualité de poids, à savoir l'accession au statut d'agglomération de Delémont et de sa couronne. En 2001, le Conseil fédéral a décidé de lancer une politique des agglomérations active, fondée sur le développement durable. Dans une première phase, la Confédération a retenu une série de projets-modèles, dont la ZARD (zone industrielle intercommunale de la région delémontaine) fait partie. Le futur plan régional des transports, qui tiendra compte de cette nouvelle donne, devra correspondre à des critères de développement durable stricts pour pouvoir espérer bénéficier de substantielles aides fédérales. Je vous rappelle que ce sont 300 à 350 millions annuellement qui seront attribués aux projets d'agglomérations urbaines dans notre pays. Largement de quoi financer les 13 millions du contournement de Courroux. Ces subventions se porteront dans un premier temps sur l'organisation du territoire et sur le trafic d'agglomération, domaines qui constituent la charpente du projet d'agglomération delémontaine. Ce n'est donc sans doute pas par hasard que, dans le chapitre «Pour un Jura ouvert» du programme de législature, sous la rubrique «Une mobilité durable garante de l'ouverture», le Gouvernement a prévu une mesure claire indiquant sa volonté de collaborer au projet d'agglomération de Delémont, conformément aux objectifs et aux principes du plan directeur cantonal.

Le projet qui nous est soumis ne tient pas compte de cette nouvelle donne et il est même contraire à la volonté exprimée dans le programme de législature. Il doit par conséquent être repris en intégrant cet aspect nouveau essentiel et en dissociant le contournement de Courroux-desserte du Val Terbi de la liaison vers Bâle.

Il est essentiel que le Gouvernement définisse une politique claire des transports locaux et régionaux. Or, ce qui nous est proposé aujourd'hui n'est absolument pas en accord avec ce qui ressortira du plan régional des transports qui sera élaboré sur la base du plan directeur cantonal et du programme de législature, dans le cadre du projet d'agglomération de la région de Delémont qu'il est prévu de réaliser pour fin 2004.

Les autorités de la commune de Courroux ont bien compris ce nouvel enjeu puisqu'elles demandent «d'abandonner la fiche H18, de manière à aborder tout à fait librement et sans contrainte l'étude d'une structure régionale des transports, sous la houlette du Service de l'aménagement du territoire».

Le ministre de l'Environnement lui-même reconnaît que le projet présenté ce jour est pour le moins perfectible puisqu'il vient de transmettre à la commission parlementaire une proposition appelée «Variante Plus». Mais cette dernière proposition n'apporte pas de réponses positives à l'ensemble des demandes des associations locales.

La mobilisation de nombreux citoyens de tous bords contre l'inscription de ce projet dans le plan directeur cantonal, les prises de position des trois associations locales, accompagnées de deux pétitions, des autorités de Courroux, du TCS Jura et de l'ATE Jura, avec de plus le nouveau statut d'agglomération de Delémont et des communes voisines,

sont des éléments qui vont tous dans le même sens: celui du renvoi de cette fiche. Il faut signaler que ce genre d'unanimité, qui s'est certes constituée parfois sur des arguments différents, est un phénomène tout à fait exceptionnel. Pour qu'une telle unanimité ait vu le jour, il faut bien se rendre à l'évidence que le projet n'est manifestement pas encore mûr. Il ne serait pas judicieux politiquement, économiquement et écologiquement de forcer le passage aujourd'hui.

Je le répète, la fiche qui nous est présentée est dépassée. Il faut se rendre à l'évidence, le temps des subventions fédérales pour les routes nationales et autres objets annexes est fini. Cette fiche mettra en danger le nouveau plan régional des transports qui sera élaboré en relation avec le projet d'agglomération de Delémont. Le Gouvernement doit donc définir impérativement une politique claire dans ce domaine, tenant compte des derniers développements en la matière, et ne pas faire prendre de décisions qui pourraient préjudicier l'avenir, comme ce serait le cas avec l'acceptation de la fiche H18 aujourd'hui. Il faut saisir la chance qui nous est offerte d'entrer dans l'ère du développement durable et de passer ainsi des paroles aux actes.

Pour toutes ces raisons, notre groupe refusera l'entrée en matière. Il soutiendra par contre, le cas échéant, la motion que Patrice Kamber déposera ce jour en cas de refus de la fiche 2.05.01 et qui demande que la réalisation de la desserte du Val Terbi s'inscrive dans la réflexion qui s'engage sur l'agglomération delémontaine.

**M. Gérard Meyer (PDC):** Pour le groupe PDC, les objectifs dans ce dossier ont été et sont toujours évidents et invariables depuis plus d'une année. Je vais vous les présenter:

- premièrement, il s'agit de prendre une orientation sur le développement futur du Jura;
- par là même, désengorger le trafic à l'intérieur de Courroux et offrir une route de délestage au Val Terbi;
- bénéficier de la manne fédérale pour le financement de cette infrastructure routière;
- mesurer l'impact sur l'emprise des terres agricoles de manière que, globalement, elle soit contenue à son plus strict nécessaire.

Cependant, nous ne pouvons occulter une nécessité pressante dans l'objet qui nous occupe, soit la desserte du Val Terbi et le l'évitement de Courroux.

Le traitement, par la commission parlementaire, de cette fiche du plan directeur cantonal s'est fait dans une ambiance peut-être sereine comme l'a qualifiée notre président mais tout de même pesante, avec des pressions et parfois aussi des contradictions.

Pour ce qui est de l'ambiance pesante, souvent les mêmes arguments, informations, réponses et considérations sont avancés pour répondre aux questions des commissaires et des députés sur les variantes praticables dans ce processus de modification du plan directeur cantonal. Ils concluent, de manière invariable, que la liaison vers Bâle passe par la variante retenue par le Gouvernement, au sud de Courroux, donnant du même coup la possibilité d'avoir une voie routière permettant le délestage du trafic en provenance du Val Terbi.

Quant aux pressions, elles sont venues de partout, divergentes, opposées, parfois contradictoires, par exemple:

- Certains groupements de protection de l'environnement, qui nous répètent qu'un rapprochement de la région bâloise passe par une amélioration des transports publics, tel le

RER, et que, pour le trafic à l'intérieur de Courroux ainsi que l'offre d'une alternative aux citoyens du Val Terbi, ils préconisent de faire encore des études afin de développer les transports publics, en rappelant que la Confédération a mis des moyens importants pour les zones urbaines ayant obtenu le statut «d'agglomération». Pour étayer leur argumentation, ils utilisent des procès-verbaux de la commission de l'équipement et de l'environnement, dans lesquels figurent des déclarations d'un chef de service mais, volontairement, on sectionne les propos tenus, faisant ainsi apparaître une vision tronquée des options à prendre! On le constate, suivant les desseins que l'on projette, il est facile d'orienter tendancieusement les prises de position! Cela dit en passant, il est simplement intolérable que des parlementaires puissent se compromettre à de telles manœuvres pour essayer d'arriver à leurs fins!

– Des associations de citoyens, les uns axés sur les aspects environnementaux, les autres sur le délestage du trafic à travers leur village, sont également venus intensifier cette pression sur les députés, en particulier sur les membres de la commission chargés du dossier, afin qu'ils adhèrent à l'une ou l'autre de leurs positions. Cependant, après avoir passé un accord entre elles, ces associations sont toutes d'avis qu'il est nécessaire de délester le trafic dans Courroux et d'avoir une route de contournement par le sud du village, soit à l'endroit du tracé de route figurant dans le projet du Gouvernement pour la modification du plan directeur cantonal traitant d'une future liaison routière vers Bâle.

Des contradictions, il y en a également eues. Malgré une volonté déterminée de la part de certains groupes parlementaires (dont celui que je représente) à vouloir prendre leurs responsabilités face à l'attractivité du Canton et de favoriser son rapprochement vers Bâle, ainsi qu'à la problématique du trafic à travers Courroux et de la desserte du Val Terbi, à chaque séance de commission, l'une ou l'autre des choses discutées précédemment était remise en cause, corrigée, remaniée, contestée puis abandonnée. En fin de compte, une majorité s'est dessinée après toutes ces tergiversations, organisées par certains élus politiques, ne sachant comment s'en sortir sans perdre la face vis-à-vis, soit de leurs électeurs, soit en tant que personne subordonnée à l'un ou l'autre mouvement opposé à une liaison vers Bâle.

Dans les considérations de détail des variantes, certains commissaires, s'appuyant sur le refus d'entrée en matière de leur groupe, ont contesté toutes les variantes discutées en commission, y compris celle passant par le nord-est sous les Rondez. Cette variante permettait d'y intégrer le tracé défendu par Pro Val Terbi. Mais force est de constater que personne ne s'est attelé à défendre cette position qui heurtait aussi les communes du Val Terbi, en particulier Vicques et Courrendlin.

Dernièrement, il y a eu la prise de position de la commune de Courroux, qui demande aux députés de surseoir à la liaison vers Bâle, considérant que le statut d'agglomération de la couronne delémontaine leur apportera des moyens financiers de la part de la Confédération. Cette prise de position est erronée. Ce projet est totalement séparé de la liaison vers Bâle. D'ailleurs, dans le plan directeur cantonal, ces objets sont traités de manière totalement indépendante (les fiches 1.03.1 et 2.03 pour ce qui concerne le statut d'agglomération et la fiche 2.05.1 qui nous occupe aujourd'hui; il n'y a pas de référence ou de renvoi entre les deux premières et celle concernant la liaison vers Bâle). Il faut savoir que la problématique des agglomérations repose sur deux axes principaux que sont l'organisation des transports (en priorité les

transports publics) et l'urbanisation. La Confédération, dans ce projet, est très sensibilisée par l'organisation des transports publics et, de ce fait, elle attribuera les fonds, pour ce statut d'agglomération, de façon privilégiée à ce but là. Alors, je me répète, il y a contradiction ou incompréhension de la part des autorités de Courroux et d'autres encore entre le statut d'agglomération de la région delémontaine et le tracé de la H18.

Il y a également eu une volonté à répétées reprises, de la part d'une minorité de la commission, de court-circuiter le plénum pour renvoyer cet objet au Gouvernement sous la forme d'une non-entrée en matière, et cela malgré une note explicite du chef du Service juridique. Indépendamment de l'aspect juridique, il est évident que cette manière d'opérer viole notre système démocratique.

Revenons sur les objectifs du groupe PDC, qui a toujours gardé comme fil conducteur le but fixé dans cette modification légale, c'est-à-dire l'inscription dans le plan directeur cantonal d'une fiche traitant de la liaison vers Bâle. Néanmoins, il s'est rapidement soucié de la problématique essentielle et conflictuelle que constituaient l'évitement de Courroux et la desserte du Val Terbi, surtout sous l'aspect des délais de réalisation. C'est ce que demandent principalement Courroux et le Val Terbi.

Finalement, comment le groupe PDC s'est-il forcé son opinion et ses prises de position?

– Il s'est appuyé sur les principes et les objectifs du plan directeur cantonal, accepté largement par le Parlement (51 voix, sans opposition). Je rappellerais en particulier l'objectif no 2 qui dit: «améliorer l'accessibilité interne et externe du Canton par les transports ferroviaires et routiers».

– Il a été sensible aux demandes de la commune de Courroux qui veut qu'une solution au désengorgement du trafic dans son village soit trouvée, d'ailleurs relayées par certains députés de la région du Val Terbi. Je vous rappellerais qu'une interpellation a été déposée par le groupe PCSI en 1998, sous l'impulsion d'un élu de Courroux, Jean-Marie Beuchat, qui demandait la réalisation rapide d'une desserte du Val Terbi.

– Il l'a été également par la position des communes de Courrendlin et de Vicques ainsi que de l'Association des maires du Val Terbi qui demandent une amélioration de la fluidité du trafic en provenance du haut du Val Terbi et un accès direct à l'A16.

– Par la requête de la commune de Soyhières, qui constate que ses citoyens supportent actuellement une forte circulation en direction de Bâle et que, pour elle, le fait de dissocier les deux choses ne ferait que retarder l'amélioration de cette liaison.

– Il y a également eu la recherche de partenariat avec Bâle qui prend de plus en plus d'ampleur dans la République, qui se traduit aujourd'hui déjà par des intentions, telles que celles qui sont fixées et acceptées par le Parlement dans les principes et objectifs du plan directeur cantonal ou par des actions, comme on a pu le voir et qui étaient relayées par la presse, d'échanges d'élèves. Il y en a encore bien d'autres dont je ne ferai pas l'inventaire sous peine d'en oublier.

– La prise en compte du développement économique du Canton, sans lequel il ne peut et ne sera possible d'assumer les prestations et les services pour le bien-être de la population. Nous prétendons que c'est aujourd'hui que nous devons faire des choix pour l'avenir de notre région et garder ouvertes toutes les options pour les générations qui nous succéderont.



– Les aspects financiers ne sont pas négligeables. Actuellement, le plan sectoriel des routes nationales est à l'examen auprès de la Confédération pour revoir le classement des différentes liaisons routières. Soit elles sont classées dans le réseau de base, qui permettrait le financement complet par la Confédération, soit dans le réseau secondaire des routes nationales qui la solliciterait à hauteur de 60% à 70%. Pour une réalisation aussi conséquente que la desserte du Val Terbi – 8 à 10 millions, je le rappelle quand même – et vu les finances cantonales, cette manne fédérale n'est pas à dédaigner, je dirais qu'elle est indispensable.

A tout cela, on nous a parfois répliqué que nous ne faisons que favoriser le lobby des transports poids lourds internationaux. Et bien, nous répondons que non; et puis ce trafic n'est pas encore prêt de déferler. Nous devons, sur ce point précis, nous appuyer sur les options que le peuple suisse a décidées, lors d'une votation, pour la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires alpines destinées au ferroutage. Elles seront probablement en exploitation au moment où les travaux de liaison routière vers Bâle débiteront.

Pourquoi d'ici les vingt prochaines années la philosophie en matière de transport routier ne changerait pas en Europe. Les aspects du développement durable font fortement pression dans cette direction!

Les incidences majeures de cette modification du plan directeur cantonal maintenant. La perte de terres agricoles est l'effet le plus dommageable dans toute cette procédure. Les nuisances liées au bruit ne seront pas non plus négligeables. Afin d'atténuer ces conséquences néfastes, il ne faudra pas s'éloigner, avec ce tracé, dans la plaine de Bellevue, plus que nécessaire des zones viabilisées au sud de Courroux. Il faudra privilégier la variante enterrée de cette route afin de garder une unité la plus étendue possible de terres en surface d'assolement ne devant pas être soustraite à l'exploitation agricole et de prendre en compte aussi la problématique du bruit. L'emprise sur l'aire agricole est importante dans cette région qui comporte une forte proportion d'exploitations agricoles. Elles se trouveront fortement péjorées par le «grignotage» de leur base essentielle qu'est la terre. Pour atténuer cet impact, nous attendons du Gouvernement, du Département et de ses services qu'ils privilégient ces aspects dans l'élaboration de la réalisation de cette voie de communication. Il ne doit plus être considéré et accepté de compensations de quelque ordre que ce soit sans se préoccuper de l'impact existentiel des exploitations agricoles.

Un autre élément enfin, négatif, qui aura certainement des répercussions négatives, c'est la division de notre Parlement sur cet objet. Il affaiblira le canton du Jura dans le cadre de ses négociations avec la Confédération sur le classement de cet axe routier dans le réseau de base des routes nationales.

**Le président:** Monsieur le Député, je dois vous rappeler la longueur de votre intervention. Je vous prie de conclure, s'il vous plaît!

**M. Gérard Meyer (PDC):** En conclusion, après toutes ces considérations, le groupe PDC acceptera unanimement l'entrée en matière sur cette modification du plan directeur pour tous les motifs que nous venons d'évoquer.

Je tiens encore à remercier les chefs de service, M. Chollet et M. Nusbaumer, ainsi que le ministre en charge du dossier, Monsieur Schaffter, pour toutes les explications qui ont été fournies.

**M. Francis Beuchat (PCSI):** Le groupe PCSI s'est penché sur ce dossier au cours de très nombreuses séances depuis plus de deux ans. Il a entendu tant l'ingénieur cantonal que les groupes ou associations d'opposants. Il a posé de très nombreuses questions au sein de la commission de l'environnement et de l'équipement. Malgré cela, notre groupe reste très partagé et je m'exprime ici au nom de la faible majorité qui soutient la démarche proposée, soit la fiche 2.05.1.

**M. Vincent Theurillat (PCSI) (de sa place):** Moitié moitié!

**M. Francis Beuchat (PCSI):** J'aimerais tout d'abord préciser qu'il n'est dans l'intention de personne d'imposer une solution à tout prix mais notre rôle de député nous impose parfois de faire des choix qui ne plaisent pas à tout le monde. Cela peut être fait à la condition que la priorité soit donnée à l'intérêt général de notre Canton. C'est cette règle de conduite que nous avons tenté de suivre, au plus près de notre conscience, dans un esprit démocratique. Ainsi, les points importants que nous avons retenus sont les suivants:

1) Une liaison vers Bâle sûre et améliorée est nécessaire pour permettre un développement économique absolument nécessaire à notre Canton et Bâle est, à cet égard, un pôle très important, pour rendre attractives les zones industrielles de la région, pour favoriser un désenclavement ainsi qu'un développement du tourisme.

2) Actuellement, le trafic dans Courroux nécessite un délestage, notamment du trafic du Val Terbi, et cela peut être réalisé grâce à une route de contournement raccordée au giratoire Est de Delémont.

3) L'idée de lier la H18 au contournement de Courroux permettra de réaliser le projet dans des délais raisonnables (dès 2007) et à des conditions financières supportables pour le Canton grâce à des subventions fédérales très importantes.

4) Dès lors que l'on admet que la H18 Delémont-Bâle est nécessaire, nous sommes persuadés que toutes les variantes ont été envisagées et que celle qui est proposée est la meilleure. La variante dite «Est Delémont par sous le Vorbourg» pose de grands problèmes techniques, environnementaux et de planification; de plus, elle ne permet pas un financement du contournement de Courroux par la Confédération.

5) La «Variante Plus» proposée pourra elle-même encore être aménagée en tenant compte des vœux de la population concernée et des communes touchées. En effet, le ruban esquissé n'est pas fixé une fois pour toutes. Des aménagements, même importants, pourront être faits. C'est le but du crédit d'étude de 220'000 francs qui est lié à la fiche et à l'arrêté; il permettra l'établissement d'un avant-projet et de l'étude d'impact. Ces deux éléments sont primordiaux pour le choix d'une solution définitive. Je rappelle que l'étude d'impact nécessite une étude complète avec les chapitres eau, air, paysage, etc. et notamment une étude du trafic. Elle fixera aussi les mesures à prendre vis-à-vis de la population riveraine ainsi que les mesures de compensation à réaliser.

Par ailleurs, il est évident que la commune de Courroux devra étudier un aménagement local avec modération de trafic et aménagement des liaisons internes. Mais elle pourra prendre en compte un délestage important dû à la H18 et ces études sont de toute façon nécessaires en raison du trafic qu'elle subit actuellement. On réalisera ainsi une diminution du trafic importante à travers Courroux et une desserte sûre et rapide du Val Terbi.

La crainte d'un déferlement du trafic depuis et vers Bâle nous paraît infondée étant donné qu'il s'agira d'une route de base fédérale mais à deux pistes seulement et qu'une étude du bureau spécialisé en trafic Rapp de Bâle a aussi démontré que le trafic journalier moyen sera, à l'horizon 2020, de 7'500 véhicules/jour.

Il va de soi aussi que l'arrivée chez nous du RER bâlois et l'amélioration des transports publics dans le Val Terbi seront de nature à assurer une meilleure accessibilité interne et externe du Canton, comme le veut l'objectif no 2 de l'aménagement du territoire arrêté par le Parlement le 22 mai 2002.

On pourrait encore épiloguer bien longtemps et tenter de répondre à l'ensemble des critiques qui ont été portées à notre connaissance mais nous avons voulu rester et nous arrêter à l'essentiel. En résumé, une faible majorité du groupe PCSI pense que la solution proposée est de nature à apporter une solution intéressante au désenclavement de notre Canton en direction de Bâle, au trafic dans le Val Terbi et au trafic dans le village de Courroux, et ceci dans des délais et des conditions financières raisonnables.

**Mme Marcelle Lüchinger (PLR):** Le groupe PLR a étudié l'arrêté portant approbation d'une modification du plan directeur cantonal et la fiche no 2.05.1 «H18 Delémont–Bâle» avec beaucoup d'intérêt. Après un examen critique et très approfondi, il votera l'arrêté en acceptant sans réserve le contenu de la fiche.

Le groupe PLR est d'avis que le principe de réaliser une route passant au sud de Courroux et proposé par le Gouvernement est politiquement et économiquement le plus judicieux. Le groupe PLR est convaincu de la nécessité de développer des liaisons rapides entre Delémont et Bâle par la route (H18) et par le rail (CFF et RER bâlois), souhaitées depuis longtemps pour rapprocher notre Canton du pôle socio-économique et culturel bâlois.

Du point de vue financier, nous avons la certitude que le projet H18 Delémont–Bâle, avec le contournement de Courroux, pourra être payé par la Confédération s'il entre dans le cadre des routes nationales et que les travaux pourront commencer dès 2008. Dans le cas contraire, la route de contournement de Courroux devra être financée entièrement par le canton du Jura. En principe, cette route ne peut pas bénéficier des subventions fédérales promises dans le projet «Agglomérations» de la Confédération englobant Delémont et ses environs car ce dernier est prévu pour des réalisations de transports publics. Pour des raisons de décision, de planification financière, d'études et de mise en chantier des travaux, en aucun cas la construction de cette route ne pourra commencer avant 2008.

Nous sommes convaincus, en acceptant la fiche telle que proposée, qu'une solution optimale de tracé sera trouvée par les services de l'Etat en tenant compte des éléments suivants, revendiqués par beaucoup de citoyennes et de citoyens de Courroux et du Val Terbi regroupés au sein de l'Association «Pour une route de contournement de Courroux-Courcelon» du Groupe de citoyens de Courroux-Courcelon et de Pro Val Terbi, à savoir:

- une diminution drastique du transit et du trafic dans Courroux;
- une desserte sécurisée et rapide du Val Terbi;
- une liaison avec la jonction Delémont-Est de l'A16;
- une intégration, au sud du Courroux, d'une sortie pour le trafic provenant de Courroux et pour reprendre le trafic de la zone industrielle et du quartier de Bellevie.

Ce que les députés libéraux-radicaux jurassiens souhaitent avant tout, c'est que les conditions du développement du canton du Jura soient optimisées et que des possibilités d'ouvertures nouvelles soient développées avec Bâle. L'adoption de la fiche no 2.05.1 va dans ce sens et c'est bien.

Nous sommes conscients que la réalisation de cette route aura un impact paysager certain sur l'environnement et qu'elle nécessitera une nouvelle consommation de terres agricoles. Nous souhaitons que le projet soit étudié au mieux (études d'impact) et que sa réalisation soit accompagnée de mesures compensatoires pour l'agriculture ainsi que par des mesures importantes de compensations écologiques. Nous souhaitons que la commission de l'environnement et de l'équipement du Parlement soit associée à toutes les étapes de ces études.

Pour les résidents de Courroux, il semble clair à chacun qu'une route de contournement du village est absolument nécessaire. Il paraît toutefois logique que cette route soit conçue dans un projet global et bénéficie des subventions de la Confédération prévues dans le cadre de la réalisation des routes nationales. Nous avons l'occasion aujourd'hui de profiter du projet H18 Delémont–Bâle pour construire la route de contournement de Courroux et réaliser une liaison efficace vers le Val Terbi. Alors, n'hésitons pas et donnons-nous les moyens de notre politique!

Au nom du groupe PLR, je vous invite à accepter la fiche no 2.05.1 et à voter l'arrêté tel que présenté.

**M. Patrice Kamber (PS):** Le sujet que nous traitons aujourd'hui est un sujet qui passionne, c'est normal. Ce qui sera décidé aujourd'hui aura des incidences très concrètes sur la vie des Jurassiens en général, des populations directement touchées en particulier. De plus, cette décision laissera des traces dans le paysage jurassien pour les générations futures, tant sur le plan visuel, social, environnemental que financier. Et ce dernier aspect n'est pas des moindres.

Il est donc normal que cette question passionne. Je le dis à l'intention de celles et ceux – je pense qu'ils sont peu nombreux dans cette Assemblée – qui se permettent de taxer telle ou telle position d'égoïste ou qui péjorerait le développement espéré de notre économie, de nos finances, bref de notre bien-être collectif. La critique est facile, certes, mais elle mérite d'être écoutée car, encore une fois, la décision de ce jour pourra provoquer des incidences importantes et les solutions attendues à travers la fiche qui nous est proposée sont précisément discutables. Reste que la partie du Canton située à l'est de Delémont souffre effectivement d'un problème de flux de trafic et c'est cette problématique qui doit trouver rapidement une solution crédible.

Sur la forme, Mesdames et Messieurs, j'aimerais revenir rapidement sur le déroulement des opérations, au niveau du Gouvernement et de l'administration d'abord:

– La demande de desserte du Val Terbi s'est transformée, comme cela, en semi-autoroute vers Bâle. Le ministre d'alors a exploité la demande justifiée de l'Association des maires du Val Terbi pour servir d'autres intérêts. Résultat: un ressenti de la population qui s'apparente à de la trahison.

– Procédure secrète, fuites, polémiques, abandon du premier projet pour le haut du Val Terbi, voilà comment ce dossier a été emmanché.

– Dans le cadre de l'administration, on a fait passé ce message d'une façon assez discutable: on a dit par exemple «c'est cela ou rien» ou encore «la survie de notre Canton

dépend de cette réalisation», autant d'arguments qui visaient à intimider l'opposition qui s'est vite manifestée.

– Simulacre de prise en compte des revendications des maires. Les maires du Val Terbi ont demandé que cette réalisation soit mise sous terre dans la plaine de Bellevie. On peut toujours rêver, connaissant les possibilités financières de la Confédération actuellement!

– Enfin, refus de réaliser un projet transparent. On l'a dit ici, et le président de la commission parlementaire l'a souligné, deux études ont été demandées à répétition et se sont heurtées au refus des services concernés.

Au niveau de la commission parlementaire, Mesdames et Messieurs, le tableau n'est pas plus brillant:

– On a bricolé rapidement un message qui était tellement mauvais que le Bureau n'a pas jugé raisonnable de l'agender en fin de dernière législature.

– Renvoyé à la nouvelle commission pour complément d'étude, ce sujet a été jugé très imparfait et a donné lieu à une foule d'interrogations qui ont trouvé réponses partielles pour ne pas dire partiales.

– La nouvelle commission est même allée jusqu'à demander si le renvoi au Gouvernement ne serait pas préférable: examen de la procédure, impossible, possible, impossible, et finalement, quelques semaines plus tard, on apprend qu'effectivement la procédure permet ce genre de retour au Gouvernement.

Au sein des groupes parlementaires, Mesdames et Messieurs:

– D'abord ouverts, voire même franchement sceptiques au projet, on voit petit à petit les groupes se refermer comme des huîtres: on invoque le bien-être commun et on met directement le projet en relation avec le grand projet cantonal qu'il est inutile de nommer ici.

– Notez que cette attitude peut souffrir la compréhension si l'objectif visé est bon, s'il constitue un remède certain, ce que nous ne jugerons pas ici. Mais la question qui reste très importante, c'est «à quel prix?». Personne n'a pu répondre aujourd'hui clairement à cette question. Pas plus d'ailleurs qu'à celle qui demande d'autres possibilités chiffrées. Un tunnel de 400 millions qui obtiendrait une subvention fédérale à hauteur de 70% coûterait encore, chers collègues, 120 millions aux contribuables jurassiens. C'est cher payé le tube qui ne satisfait pas la clause du besoin: rien n'est prévu en effet dans la planification des routes nationales jusqu'en 2020! Et je vous signale au passage qu'en empruntant cette route, vous gagnerez au moins deux minutes par rapport au tracé actuel!

Dans ce climat défavorable, en pleine crise économique, rien d'étonnant de voir les responsables politiques envisager la fiche no 2.05.1. Aux grands maux les grands remèdes!

Les autorités communales et la population concernée sont partagées entre deux craintes et on peut les comprendre:

– celle de ne rien obtenir après des années d'attente patiente dans des conditions difficiles, notamment à Courroux;

– et celle de voir les nuisances locales être remplacées par celles qui seraient importées d'ailleurs, et ceci sans étude préalable permettant de juger des tenants et des aboutissants d'une telle construction.

Elles sont aussi déçues, ces autorités et cette population, de la réponse apportée à la demande simple de raccordement du Val Terbi à l'A16 et du délestage de Courroux. Un sentiment de manipulation prévaut: on profite de notre

demande pour nous enfilier une semi-autoroute! La raison d'Etat invoquée dans un climat de craintes et de difficultés économiques ne permet pas un débat serein. La volonté d'agir à tout prix ne permet plus, hélas, la réflexion.

Nous n'avons rien – et je dois insister sur ce point – contre un rapprochement avec Bâle s'il est conçu sur des bases solides et crédibles. Par contre, nous ne pouvons adhérer à cette volonté politique qui entend délester l'A1 et l'A2 sans étude sérieuse et complète sur les conséquences que cela entraînera incontestablement. Nous ne pouvons pas plus adhérer à un projet qui ne tient pas compte de nos possibilités financières (déjà évoquées dans cette enceinte à moult reprises sur d'autres sujets et qui seront encore débattues) pas plus d'ailleurs que de l'évolution négative des finances fédérales. Chaque année, je le rappelle, notre ministre en charge de ce département doit se rendre à Berne pour défendre (défendre seulement) les crédits qui sont normalement alloués à l'A16 et qui, en principe, sont déjà acquis. Ce dossier a été mal mené, Mesdames et Messieurs, il a suivi un parcours chaotique, on l'a entendu déjà à plusieurs reprises.

J'aimerais encore une fois rappeler à cette tribune l'origine de la demande fondée des élus et la clause du besoin qui n'est contestée par personne s'agissant du trafic automobile qui représente 12'000 véhicules/jours à la sortie ouest de Courroux.

J'aimerais rappeler aussi le sentiment de se faire mener en bateau derrière cette dernière version arrivée il y a environ une dizaine de jours. On veut contourner l'opposition à tout prix, on veut bétonner sans réflexion suffisante. Le fait que l'on bétonne n'est pas contesté; on peut bétonner, on a des choses à faire dans le Jura mais prenons le temps d'y réfléchir. Et on procède d'un sentiment général de crainte en rapport avec la situation économique encore une fois, pour ne pas dire de panique, et plusieurs dossiers sont un peu dans cette teinte ici au Parlement actuellement.

Les points de friction qui doivent être pris en considération sont:

– l'association des deux projets justifiée pour des motifs financiers uniquement;

– l'absence de transparence: des études sont attendues et n'ont jamais vu le jour;

– l'obstination à privilégier la seule solution admise au sein de l'administration qui a provoqué l'hostilité croissante autour de ce dossier, venu d'en haut et, en plus, la non-prise en compte des souhaits exprimés par les divers partenaires (communes, agriculteurs, diverses associations et j'aimerais citer ici le TCS, PVT et l'ATE). Il est d'ailleurs assez symptomatique de voir des associations d'ordinaire plutôt opposées se rejoindre sur ce dossier; cela mérite, Mesdames et Messieurs, votre réflexion.

Pour toutes ces raisons, nous ne pouvons pas croire que le Parlement accepte aujourd'hui un projet qui n'est soutenu que par l'administration et le Gouvernement. Nous ne pouvons pas imaginer qu'au nom de l'intérêt supposé supérieur on fasse fi des demandes clairement formulées par les autorités communales de Courroux (localité concernée au premier chef), par les associations diverses représentant les agriculteurs, les défenseurs de l'environnement et les défenseurs des automobilistes, les opposants, pétitionnaires et mouvements divers qui se sont fortement investis sur ce dossier.

Alors, tout à l'heure, lorsque j'entendais le représentant du groupe PDC s'exprimer à cette tribune, j'avais un sentiment ambivalent parce que, d'un côté, il salue le fait que des citoyens s'investissent par rapport à ce dossier mais, d'un

autre côté, il trouve que ce n'est pas normal qu'on ait pratiqué de telle ou telle façon pour manifester son avis.

Donc, il y a, sur ce dossier-là, vraiment des choses qui clochent et je trouve que la solution préconisée aujourd'hui n'est pas la bonne.

Si nous examinons le message, nous constatons qu'il contient cinq pages! A notre avis, c'est un peu mince pour un sujet d'une telle importance. On peut y lire qu'il s'agit d'«une première réponse aux objectifs d'aménagement du territoire arrêté par le Parlement» et ces objectifs étaient: «Améliorer l'accessibilité interne et externe du Canton par les transports ferroviaires et routiers».

Au vu de l'évolution de ce dossier, on n'ose pas imaginer quelle sera la seconde réponse. Le fait est que le Parlement avait donné mandat au Gouvernement d'avoir une vision globale de cette accessibilité interne et externe. Or, toute l'énergie du Département de l'Environnement et de l'Équipement (et du ministre d'alors) s'est focalisée sur la semi-autoroute vers Bâle.

**Le président:** Monsieur le Député, vous êtes au terme de votre temps de parole!

**M. Patrice Kamber (PS):** Très bien. J'accélère Monsieur le Président, et sans tunnel, je vous prie de le croire!

D'autres pistes ont pourtant été offertes à l'examen du Département. Elles ont systématiquement été écartées.

On peut encore lire dans le message qu'il s'agissait de préciser les fonctions assignées à la nouvelle route, y compris les liaisons régionales.

Depuis des mois, plusieurs partenaires sont intervenus pour dénoncer le manque d'études s'agissant des flux dans la région. En d'autres termes, aux heures d'affluence, où les personnes se rendent-elles? Personne ne le sait et on veut nous faire croire que la solution qui nous est proposée aujourd'hui va résoudre tous les problèmes de circulation dans le Val Terbi. Permettez-moi, Mesdames et Messieurs, d'avoir de sérieux doutes par rapport à cette question.

Le deuxième point très important, Mesdames et Messieurs, qui n'a pas été abordé... (*brouhaha*)...

**Le président:** Monsieur le Député, pardon. Je vous demande de donner la position de votre groupe et nous nous arrêtons!

**M. Patrice Kamber (PS):** Très bien. Alors, je termine Monsieur le Président. Monsieur le Vice-chancelier, j'arrive au terme.

**Le vice-chancelier d'Etat:** J'applique le règlement! (*Rires.*)

**M. Patrice Kamber (PS):** Le gros problème dans cette histoire, c'est que cette deuxième étude qui a été demandée s'agissant des flux en provenance de Bâle n'a jamais été réalisée et que l'on attend encore toujours les conséquences de cette nouvelle construction.

C'est la raison pour laquelle nous vous demandons, à l'instar de la commune la plus concernée, c'est-à-dire Courroux – et là, j'aimerais quand même intervenir lorsque j'entends des gens qui disent qu'on va satisfaire tout le monde; en l'occurrence ici, Monsieur le Ministre, Courroux ne sera pas satisfait – d'avoir à l'esprit la possibilité de renoncer à

l'entrée en matière et de signer la motion que j'ai prévu de vous soumettre si vous êtes d'accord de partir dans ce sens, c'est-à-dire demander que ce dossier soit versé au domaine des agglomérations. Cette façon de procéder aurait le grand avantage... (*brouhaha*)

**Le président:** Merci Monsieur le Député.

**M. Patrice Kamber (PS):** ...Je termine. Cette façon de procéder aurait le grand avantage de permettre les études demandées et je pense qu'autant financièrement qu'en termes de délais, nous ne serons pas perdants dans cette façon de procéder. J'ai un peu dépassé mon temps, je m'en excuse! (*Rires*). Mais je tiens à dire qu'un sujet comme celui-là mérite quelques minutes supplémentaires.

**Le président:** Monsieur le Député, la seule préoccupation de la présidence du Parlement est de faire respecter le règlement. Je vous remercie.

**M. Vincent Theurillat (PCSI):** Je crois en tomber lorsque j'entends Monsieur le député Gérard Meyer parler de pressions – Gérard Meyer étant un député bien connu d'Ajoie – sur un dossier et dire que certains députés du Val Terbi se compromettent à ces pressions. J'aimerais quand même lui rappeler ici, sans polémique, le dossier hospitalier!

Depuis de longues années, les habitants du Val Terbi réclament, à cor et à cris, une desserte digne de ce nom pour le Val Terbi ainsi qu'un délestage de Courroux.

Depuis de longues années aussi, on laisse circuler 12'500 véhicules par jour à travers Courroux, tout en étant conscient des dangers et des nuisances que cela induit pour la population.

La dernière variante du projet, dénommée «Plus» par le Gouvernement, prétend répondre aux questions que posent, depuis longtemps, les habitants du Val Terbi. Il n'en est rien! Les habitants du Val Terbi demandent une desserte de contournement simplement pour réduire le nombre de 12'500 véhicules qui traversent le village et mieux desservir le Val Terbi. En réponse à cela, on leur propose aujourd'hui de construire une semi-autoroute qui servira à l'amélioration du trafic des 4'500 véhicules qui transitent chaque jour en direction de Bâle.

**Le président:** Chers collègues, j'aimerais vous appeler à un petit plus de discrétion afin de permettre à votre collègue Theurillat de s'exprimer et qu'il soit compris.

**M. Vincent Theurillat (PCSI):** Quel paradoxe! Depuis dix ans, le Val Terbi demande que le problème d'encombrement de Courroux, qui est traversé quotidiennement par 12'500 véhicules, soit résolu. Aujourd'hui, il apparaît qu'on se préoccupe, vingt ans à l'avance, des problèmes de circulation d'autres cantons et en particulier de ceux de Bâle-Campagne, de Bâle-Ville et de Soleure. Car s'il existe des problèmes de circulation en direction de Bâle, il est clair qu'ils ne sont pas à chercher entre Delémont et Laufon.

Seuls 4'500 véhicules, je répète, 4'500 véhicules y circulent chaque jour. Les experts estiment que ce trafic pourrait augmenter de 20% dans les vingt ans à venir, pour atteindre 5'400 véhicules en 2023. Et même s'il doublait, on arriverait à 9'000 véhicules. Si l'on compare ces 9'000 véhicules avec les 12'500 véhicules qui traversent Courroux, on laisse Cour-

roux avec 12'500 véhicules depuis de nombreuses années alors qu'on se soucie de construire une semi-autoroute pour 4'500 véhicules en direction de Bâle vingt ans à l'avance. Admettez le paradoxe! Pourquoi donc le Gouvernement s'empresse-t-il, vingt ans à l'avance, de régler le trafic en direction de Bâle pour 5'400 véhicules alors que les habitants du Val Terbi supportent quotidiennement, et depuis de longues années, les nuisances et les dangers engendrés par 12'500 véhicules?

Une semi-autoroute ne résout ni la question de la desserte du Val Terbi, ni celle du délestage de Courroux. Elle répond à une volonté de facilitation du trafic intercantonal et international.

Si l'on fait l'inventaire des positions prises au sujet de ce projet à ce jour, on compte, dans le camp des opposants, tous les maires du Val Terbi ainsi que celui de Courrendlin, les agriculteurs de la vallée de Delémont, la Chambre d'agriculture, les groupements de citoyens de Courroux-Courcelon avec leurs nombreuses signatures, l'Association Transport et Environnement, le Touring-Club Suisse et enfin l'Association Pro Val Terbi.

En conclusion, le Val Terbi ne demande qu'une simple desserte et un délestage de Courroux comme cela a été fait à Soyhières ou Saint-Ursanne par exemple. Une semi-autoroute ne résoudra pas les problèmes du Val Terbi ni les problèmes de circulation à travers le village de Courroux. Une semi-autoroute répondra par contre à des volontés de faciliter le trafic de transit international et engendrera de multiples nuisances pour les habitants de la périphérie de Courroux.

Il apparaît clairement que les citoyens du Val Terbi ont été dupés! Soudainement, on veut leur faire croire que l'on témoigne de l'intérêt pour les problèmes qu'ils connaissent depuis longtemps alors que l'on se débrouille pour leur faire avaler dans le lot une pilule au goût amer, une pilule au goût de bitume, une pilule dont ils ne veulent pas! Des problématiques aussi diverses que le développement routier de notre Canton d'une part, la desserte du Val Terbi et le désencombrement du village de Courroux d'autre part, doivent indiscutablement être traitées chacune avec des solutions appropriées et non pas confondues dans un magma destiné à abuser de la confiance des habitants de notre Canton.

Compte tenu des oppositions clairement manifestées à l'encontre de cette fiche ainsi que des vives réactions que le dossier a dans son ensemble suscitées, je vous demande de respecter la volonté de la population et de la majeure partie des autorités concernées et, par là, de refuser la fiche en refusant son entrée en matière.

**Mme Maria Lorenzo-Fleury (PS):** C'est en tant que conseillère communale à Vicques et députée et au soutien de mon groupe que je prends la parole.

Combien d'encre coulée, combien de palabres au sein de la population, au sein des exécutifs communaux et des députés locaux pour trouver le moyen d'avoir une route de contournement de Courroux et une liaison vers Bâle.

Oui, au niveau économique, nous nous devons d'avoir une ouverture sur l'extérieur. Oui, pour la qualité de la vie de la population de Courroux, nous nous devons de contourner ce village. Alors pourquoi, me direz-vous, tellement de discussions alors que la fiche no 2.05.1 du plan directeur nous amène à une solution? Le Val Terbi est la région jurassienne où l'on relève la plus grande augmentation de la population et la tendance est à la hausse. L'urgence d'assurer une diminution de la circulation par Courroux est admise par tous.

Dans ce dossier, nous arrivons à un amalgame qui devient un casse-tête chinois. Dossier très difficile à comprendre d'où le pourquoi des différentes positions prises par les communes concernées. Dans ce dossier mal ficelé, faible, incomplet et sensible, où les promesses de l'ancien ministre étaient de dire «Si tu ne veux pas de la H18, il est impossible de trouver la solution pour la route de contournement de Courroux». En termes simples, cela veut dire «Si tu ne manges pas ta soupe, tu n'auras pas de dessert»!

Les autorités communales étant partagées entre le besoin de résoudre les problèmes de circulation, la protection du milieu, les intérêts économiques et en tenant compte de l'opposition de la population, nous devons nous accorder que ce dossier n'est pas complet et doit retourner à son expéditeur.

Quel ne fut pas mon étonnement, il y a quelques jours, de recevoir un courrier du ministre Schaffter qui, enfin, possédait une nouvelle solution pour nous faire mieux avaler la pilule! N'a-t-il pas fait déplacer le giratoire de quelques mètres? Ma question est de savoir si c'est le ministre lui-même qui en a fait les modifications, s'il y a eu approbation du Gouvernement car je trouve léger, à quelques jours du Parlement, de proposer la modification qui nous a été présentée ce jour. De ce fait, aucun partenaire n'a pu prendre connaissance des modifications.

Au vu des circonstances évoquées ci-dessus, je voterai non à l'entrée en matière.

**M. Serge Vifian (PLR):** Aux multiples remarques qui ont déjà été émises sur le fond de ce dossier, j'aimerais en ajouter une sur la forme.

A l'occasion de la manifestation pacifique qui a été organisée lors de notre séance du Parlement du 19 novembre dernier, un de nos anciens collègues parlementaires, qui doit probablement être dans la salle et qui figurait au nombre des manifestants, s'est approché de moi pour me recommander de rejeter le projet gouvernemental. Je lui ai alors expliqué que mon groupe s'était prononcé en faveur de cette modification du plan directeur cantonal, à quoi il m'a répondu que les opposants «sauraient s'en souvenir».

Probablement faisait-il allusion à d'éventuelles représailles électorales, ce qui, je dois l'avouer, me laisse perplexe tant mon score dans la commune en question me paraît d'une infériorité renvoyant les fosses abyssales au rang d'aimables emposieus! (*Rires.*) Mais, plus que les conséquences personnelles que je pourrais en redouter, c'est le procédé qui me choque. Je le dis en toute amitié à cet ex-collègue pour lequel j'ai par ailleurs de l'estime, que cette intervention n'oblitérera pas. Car, enfin, utiliser ce type d'argument, c'est s'imaginer que les députés peuvent succomber à l'ochlocratie, c'est-à-dire au gouvernement d'une multitude qui n'a en vue que son intérêt propre ou, pire, s'incliner devant des intérêts privés pour préserver des positions personnelles.

Si, dès lors, j'avais pu encore nourrir un doute dans cette affaire qui nous occupe depuis des mois, ce genre de pression me l'aurait enlevé. C'est d'ailleurs pour cette raison que je suis contre le cumul des mandats et contre la confusion des fonctions, publiques et privées.

Un instant, nous avons oublié le fond du débat, je vous prie de m'en excuser mais je pense que ces choses devaient être dites pour éviter qu'elles se répètent.

**M. Benoît Gogniat (PS),** président de la commission: Il s'agit juste d'une remarque sur la procédure parlementaire.

Je reviens sur la problématique de la commission qui a évoqué l'idée et qui a même passé au vote pour éventuellement retourner le dossier au Gouvernement en en saisissant le Bureau. Il y a un article dans le règlement du Parlement, à savoir l'article 35, alinéa 5, qui dit clairement: «Lorsqu'une commission veut renvoyer un dossier au Gouvernement, elle en saisit le Bureau qui le renvoie au Gouvernement». Cet article n'a pas l'air de plaire à tout le monde, je peux le comprendre. Ce que je ne peux pas laisser passer ici, ce sont les propos tenus tout à l'heure par Monsieur Meyer quand il sous-entend une sorte de manipulation de certains membres de la commission qui auraient essayé de faire dans l'illégalité pour essayer de renvoyer ce dossier au Gouvernement.

Ce n'est pas parce que cette disposition, qui existe dans le règlement, a très peu été utilisée qu'elle deviendrait caduque comme par enchantement avec le temps. Je ne connais pas de procédure juridique qui fonctionne comme cela. Le règlement, chers collègues, c'est l'un de nos outils de travail. L'article 35, alinéa 5, y figure en bonne place. D'ailleurs, le Bureau nous a tardivement communiqué – c'est vrai tardivement – qu'il considérait finalement le renvoi d'un objet par une commission au Gouvernement comme réglementairement correct. On n'en attendait pas moins!

Ceux qui considèrent que l'article 35, alinéa 5, est malvenu n'ont, à mes yeux, qu'une seule possibilité que je peux leur suggérer éventuellement, c'est de déposer une motion interne qui permettra au Parlement de se prononcer sur la suppression ou pas de cette mesure. Pour l'instant, qu'on se le dise, comme cela a toujours été le cas, une commission peut et a toujours pu, à mon avis, saisir le Bureau pour renvoyer un dossier au Gouvernement, et ceci le plus légalement du monde. C'est mon avis.

**Le président:** Nous avons encore à entendre la position du Gouvernement exprimée par le ministre Schaffter. Avant cela, je vous accorde une pause jusqu'à 11.15 heures, la reprise étant fixée pour le vote d'entrée en matière.

*(La séance est suspendue durant vingt minutes.)*

**Le président:** Mesdames et Messieurs les Députés, je vous remercie de prendre place. Voilà, la séance reprend. *(Brouhaha.)* Je passe la parole, pour l'exposé de la position gouvernementale, à Monsieur le ministre Laurent Schaffter.

**M. Laurent Schaffter,** ministre de l'Équipement: Vous avez, affichées sur l'écran, les deux variantes dont il sera question dans mon exposé. J'ai demandé et obtenu l'autorisation de votre président pour pouvoir projeter ces deux plans qui devraient nous permettre de faciliter les débats.

Les premières démarches relatives à ce dossier furent entreprises par le canton du Jura en 1997 déjà. Diverses séances ont eu lieu entre les chefs de départements des trois cantons (Bâle–Campagne, Soleure et Jura) qui ont abouti à l'envoi d'un courrier au Conseil fédéral, signé par les présidents des trois gouvernements en mai 2000. Cette lettre demandait le reclassement de la H18 dans le réseau des routes nationales entre Bâle et Delémont. Actuellement, la H18 est intégrée au réseau des routes principales suisses.

En juin 2000, une résolution votée par la Conférence des gouvernements cantonaux de la Suisse du Nord-Ouest demandant la même chose a été transmise au Conseil fédéral.

L'Exécutif fédéral a répondu le 28 juin 2000 en indiquant qu'il incluait cette demande à l'ensemble de celles similaires qu'il avait déjà reçues et que sa réponse consistait en un réexamen global du réseau des routes nationales à moyen terme.

D'autre part, une motion demandant l'intégration du tronçon Bâle–Delémont dans le réseau de base des routes nationales a été déposée au Conseil national le 19 mars 2003. Appuyée par dix-huit conseillers nationaux, cette intervention n'a pas encore été traitée au plénum. Le Conseil fédéral propose sa transformation en postulat car il va intégrer cette demande dans l'évaluation qu'il est en train d'effectuer. Dans sa réponse, le Conseil fédéral déclare «...qu'il prendra sa décision en tenant compte des avis des cantons avant tout...». Je rappelle que cette requête est appuyée par les six cantons du Nord-Ouest de la Suisse: Berne, les deux Bâle, Argovie, Soleure et le Jura.

En parallèle, le Gouvernement jurassien a institué un groupe de travail chargé de définir les modalités de réalisation d'une nouvelle route reliant Delémont à Bâle, par un arrêté du 14 mars 2000. Le mandat demandait de préciser les fonctions de la nouvelle route, y compris les liaisons régionales. Le groupe de travail a siégé à plusieurs reprises entre 2000 et 2001. Il a élaboré et analysé diverses variantes. Il a constitué un groupe de concertation auquel ont participé les communes du Val Terbi, de Courrendlin, de Delémont et de Soyhières, l'association Pro Val Terbi, l'association Transports et Environnement, la Société d'écologie et de protection des oiseaux de Delémont et la Société d'agriculture de la Vallée de Delémont. Ces diverses instances ont pu faire valoir leur point de vue. Le groupe a rendu son rapport au Gouvernement en mars 2002.

Quels sont les objectifs poursuivis par ce projet? Ce projet s'intégrait dans le programme de législature 1999-2002 du précédent Gouvernement au titre de l'amélioration de la liaison routière avec la région bâloise et son rapprochement avec Bâle. Il répond également au programme de législature 2003-2006 récemment présenté au Parlement, qui propose d'améliorer l'accessibilité de notre Canton et d'intensifier les échanges avec Bâle et sa région. Il répond aux objectifs d'aménagement du territoire adoptés par votre Parlement le 22 mai 2002 selon lesquels il convient de «positionner le canton du Jura pour capter les flux externes et tirer parti du dynamisme des régions urbaines voisines, notamment Bâle, et d'améliorer l'accessibilité interne et externe du Canton par les transports ferroviaires et routiers».

C'est aussi un moyen d'atteindre l'objectif de la loi du 22 octobre 2003 sur «Jura Pays ouvert» qui vise à «améliorer notablement l'attractivité du Canton en favorisant la mobilité des personnes et en contribuant au rapprochement du Jura avec les agglomérations voisines, en particulier l'agglomération bâloise».

Il s'agit également d'offrir une réponse sérieuse aux innombrables demandes faites par divers intervenants au Parlement pour l'amélioration de la desserte du Val Terbi.

Faisons une brève description technique du projet. La solution proposée par le Gouvernement – Monsieur le président de la commission, et non pas par le ministre chef du Département et c'est bien un projet qui est proposé par le Gouvernement – répond aux trois objectifs précités: liaison Delémont–Bâle, desserte du Val Terbi et évitement de Courroux. Elle consiste en la construction d'une nouvelle route dans la plaine de Bellevie entre la jonction Delémont-Est de

l'A16 et une intersection située entre Courroux et Vicques, au sud-est de Courroux.

Il est précisé, et c'est important de le dire ici, dans la fiche à modifier que «l'avant-projet comprendra une variante de tracé enterré».

En direction de Bâle, elle se poursuit par un tunnel dont le tracé se déroule sous la route cantonale Courroux–Vicques, sous la Scheulte, sous le village de Courcelon puis ressort au lieu-dit «Hasenburg», dans la vallée de la Birse où elle rejoindra le tracé de la H18 coordonné avec les projets du canton de Bâle-Campagne.

L'intention est de réaliser une semi-autoroute à deux voies. La présence de plusieurs longs tunnels bidirectionnels sur le futur tracé entre Delémont et Aesch et le trafic attendu ne justifient pas la réalisation d'un axe à plus grande capacité. L'étude à venir devra déterminer son implantation et son profil en long de manière plus précise et plus détaillée. C'est cela, Monsieur le président de la commission, que j'ai voulu dire lors d'un débat au sein de la commission, c'est que le tracé n'est pas fixé au millimètre près par la carte agrafée au message. On souhaite d'ailleurs, si le projet passe la rampe, qu'un nombre important de variantes soient examinées pour trouver la solution la plus adéquate.

Le projet «Variante retenue Plus» qui vous est projeté ici, à côté de la variante distribuée avec le message, ne déroge pas aux orientations fixées par la proposition de modification de la fiche. Le tracé répond en particulier à quatre des objectifs – il ne répond pas à tous les objectifs – retenus dans l'accord signé par les trois associations dont deux pétitionnaires:

- diminution drastique du transit et du trafic dans Courroux;
- desserte sécurisée et rapide du Val Terbi;
- liaison avec la jonction Delémont est de l'A16;
- intégration d'une sortie, au sud de Courroux, pour reprendre le trafic de la ZARD et du quartier de Bellevie; et je dois vous dire que cette requête-là émane en particulier de la commune de Courroux qui, dans toutes ses prises de position, a souhaité qu'on puisse intégrer dans notre projet une sortie au sud de Courroux; la «Variante Plus» le permet.

Ce tracé apporte également d'importantes améliorations:

- sécurité accrue pour les véhicules arrivant du Val Terbi;
- dissuasion des véhicules venant du Val Terbi à traverser Courroux;
- diminution de l'effet de séparation de Courroux par rapport au Val Terbi.

Un mandat d'étude sera attribué, Mesdames et Messieurs les Députés, si vous acceptez ce projet, afin d'élaborer un projet général qui devra déterminer le tracé définitif le plus performant et le plus adapté.

Quelques mots sur l'impact sur l'environnement et la population en matière de pollution et de bruit. Le projet tel que présenté évite les gros écueils environnementaux recensés dans les huit autres solutions envisagées, soit:

- perturbations des nappes phréatiques exploitées dans le secteur des Rondez;
- perturbation des régimes hydrologiques de la réserve du Colliard;
- limitation des emprises agricoles;
- sources d'émissions de bruits et de gaz polluants déplacées à l'extérieur des agglomérations de Courroux, de Delémont et même de Soyhières;
- amélioration de la fluidité diminuant la production de gaz polluants.

On pourrait maintenant un peu parler de l'intensité du trafic actuel et prévisible. J'ai entendu un peu tous les chiffres à cette tribune.

#### a) Delémont–Bâle

En 2000, le trafic à l'entrée de Soyhières était de 4'950 véhicules/jour. Une étude du bureau RAPP (réalisée en juin 1999) établit que, par rapport à l'évolution prévisible sur un axe H18 non aménagé, la création d'une semi-autoroute entre Laufon et Delémont provoquerait une augmentation de trafic de 20%. (Ce n'est pas moi qui l'invente, cela émane du rapport fourni par le bureau RAPP). A l'horizon 2020, il serait de 6'500 véhicules/jour sans aménagement ou de 7'800 avec l'aménagement tel que proposé aujourd'hui, ce qui correspond à l'intensité du trafic actuel à la sortie de Porrentruy en direction de Courtedoux. (J'habite à quelque cent mètres de cette route.)

Il n'y aura donc pas un déferlement de véhicules provenant de Bâle. Il faut ici rassurer la population concernée.

#### b) Trafic de et à travers Courroux

Chiffres du comptage 2000: entrée Est: 5'250 véhicules/jour; sortie Ouest: 12'100 véhicules/jour.

Courroux, à elle seule, génère en 2000 57% du trafic sur l'axe Courroux–Delémont. Il s'agit essentiellement d'un trafic de pendulaires concentré aux heures de pointe.

On voit, par ces chiffres, qu'un projet de ralentissement dans le village de Courroux est indispensable.

La commune de Courroux a fait établir un projet d'amélioration de la sécurité de la traversée de son agglomération par un bureau d'ingénieurs. Les propositions retenues constituent des interventions douces, en attendant le destin que réserve le Parlement à la liaison rapide Delémont–Bâle, à la desserte du Val Terbi et à la route de contournement de Courroux. Par courrier du 14 mai 2003 au Département de l'Environnement et de l'Équipement, la commune de Courroux a confirmé son intention de modérer le trafic de transit dans son village. Les aménagements pourront en tout temps être renforcés pour inciter la circulation à emprunter un jour l'axe d'évitement de Courroux.

Quelles seraient les retombées économiques et démographiques de ce projet? On peut citer en particulier:

- l'amélioration de l'accessibilité à la ZARD depuis le Lau-fonnais;
- l'amélioration de la liaison entre l'A16, dans ses deux directions (canton du Jura au Nord, Moutier au Sud) et la région bâloise;
- l'intégration de la problématique démographique de «Jura Pays ouvert» et de ses incidences prévisibles sur le trafic dans le Val Terbi;

– la garantie – et cela me paraît extrêmement important – d'un projet d'envergure à réaliser par le secteur de la construction du canton du Jura après la terminaison des travaux A16 en 2014,

Quels seront les financements et les subventions prévisibles? Une route jonction Delémont–Est A16–Bâle classée dans le réseau routier fédéral de base serait financée à 100% par la Confédération si les mesures liées à la nouvelle péréquation financière fédérale sont acceptées. Je ne sais plus quel député a affirmé ici que lorsque l'on construira le tunnel, 120 millions seraient à la charge du canton du Jura (je ne sais pas d'où il sort ces chiffres); en réalité, si la H18 est intégrée dans les routes nationales de base, le financement est à 100%. Mais si on ne fait rien, on reste fixé sur son piédestal et on ne bouge plus! En revanche, au cas où elle

demeurerait dans le réseau complémentaire, son financement devrait rester dans un cadre similaire à celui actuel des routes principales sur la base de taux et/ou de dotations budgétaires globales dont il n'est pas aujourd'hui possible de connaître les valeurs.

Il est par contre certain qu'une route cantonale d'évitement de Courroux seule sera à la charge exclusive du canton du Jura.

Quelle serait la planification d'un tel projet? En cas d'acceptation du projet qui vous est soumis aujourd'hui, les instances cantonales pourront négocier avec la Confédération une participation anticipée aux coûts de réalisation de l'évitement de Courroux en qualité de H18. Un délai pour l'aboutissement de cette démarche est difficile à estimer mais, compte tenu de la procédure en cours du plan sectoriel des routes fédéral, il devrait être possible de démarrer les travaux de contournement à partir de 2008 en les intégrant dans la prochaine planification financière. Dans l'ordre, les démarches suivantes doivent être agendées:

- décision parlementaire;
- élaboration d'un projet général;
- démarches vis-à-vis de la Confédération (OFROU) pour:
  - a) faire accepter le nouveau tracé H18;
  - b) fixer un calendrier de réalisation.

Pour conclure, le présent projet – ou plutôt la présente fiche – constitue l'aboutissement de plusieurs années de réflexion.

La commission de l'environnement, dans sa nouvelle composition, a réexaminé les neuf variantes aux cours de plusieurs séances. Les nombreuses questions posées par les commissaires ont obtenu des réponses; je ne dis pas qu'elles sont toujours satisfaisantes mais elles ont obtenu des réponses.

C'est donc à trois reprises – une fois le groupe de travail et par deux fois en commission parlementaire – que les examens et les analyses des neuf variantes ont conduit à la même conclusion et, dans sa majorité, la commission a choisi le projet qui vous est proposé aujourd'hui. Je profite de cette tribune pour remercier naturellement le président et les membres de la commission de l'environnement et de l'équipement ainsi que les collaborateurs des Ponts et chaussées pour le travail fourni dans ce dossier.

Une acceptation du texte de la fiche proposée permettra de sortir le dossier de l'ornière dans laquelle il est embourbé depuis trop longtemps. La réalisation des études proposées permettra d'aller de l'avant et de mettre sur pied un projet qui devra obtenir le consentement d'une majorité des intéressés et qui est porteur d'avenir pour les générations futures. Un refus constituerait un signe extrêmement négatif donné à la Confédération, qui ne manquerait pas d'en tirer des conclusions et dont les conséquences pour nos futurs projets routiers pourraient être catastrophiques. Je vous remercie de votre attention et, au nom du Gouvernement, vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à accepter la modification de la fiche qui vous est proposée.

**Le président:** Merci Monsieur le Ministre. Tout à l'heure, le débat a montré qu'il y avait contestation de l'entrée en matière par l'intermédiaire de Madame Lucienne Merquin Rossé. Nous allons donc voter sur l'entrée en matière.

*Au vote, l'entrée en matière est acceptée par 35 voix contre 19.*

## Article 2

**M. Patrice Kamber (PS):** La majorité du Parlement est entrée en matière sur cette fiche; j'en prends acte.

Je prends acte également du fait que notre ministre a parlé d'une étude qui est censée évoluer encore. Nous avons vu, à partir du premier plan qui nous était soumis, qu'entre-temps une «Variante Plus» a été déposée. C'est vrai que cette variante prend mieux en compte les préoccupations locales, notamment en éloignant cette route d'un village protégé qui est Courcelon, sous lequel devrait passer un tunnel, je le signale donc. C'est là un point réjouissant. Un deuxième point qui est à souligner aussi, c'est que la «Variante Plus» permet effectivement une meilleure desserte ou un délestage du village de Courroux. Donc, ces deux points-là sont, à notre avis, importants à retenir.

Je dirais encore que si le ministre avait pu donner la garantie à la commune de Courroux, comme elle l'avait demandée ainsi que d'autres maires du Val Terbi, que cette route serait enterrée en Bellevie, le débat de ce matin aurait été nettement plus court. Alors, je ne sais pas quelle est la réflexion du ministre et du département en question à ce sujet mais j'aimerais que cette possibilité-là reste, qu'elle soit étudiée et que la plaine de Bellevie, qui devra déjà voir traverser l'A16, puisse, dans la mesure du possible, souffrir le moins possible du passage d'une nouvelle route et que les terres agricoles soient, de cette manière, aussi épargnées.

J'aimerais encore souligner un point très important et je serai moins long que dans ma première intervention. On a parlé, comme obstacle majeur, des nappes phréatiques qui se situent sur la partie Est de Delémont. Là, j'aimerais rendre attentif le ministre qu'il existe aussi une nappe phréatique du côté de Courcelon. J'aimerais aussi rendre attentif le Parlement que la commune de Courroux a investi, l'année passée, et investira encore des millions de francs pour creuser trois puits de captage dans la région qui s'appelle «Dos-les-Fosses» et qui correspond exactement au tracé de cette route. Cela a coûté des millions à la commune de Courroux et alors, là, je rends attentives les autorités cantonales qu'elles ont une responsabilité à assumer si, par malheur, le fait de percer là devait porter préjudice à cette situation.

Je voulais encore insister sur ce point-là et j'aimerais bien que le ministre tienne compte du fait qu'on inscrive au procès-verbal que l'article 2 laisse ouvertes d'autres possibilités et d'autres tracés.

**M. Laurent Schaffter,** ministre de l'Équipement: Effectivement, la fiche laisse ouverte l'analyse de différents tracés mais les grands principes sont tout de même adoptés par le Parlement lorsqu'il accepte la fiche puisque cela détermine quand même le passage de la route de contournement au sud de Courroux. Donc, la décision que vous avez prise aujourd'hui nous donne ce message, la liaison avec le rond-point de l'A16, la desserte du Val Terbi et le tracé qui nous conduit vers Bâle.

Ces grands principes-là étant définis, naturellement que le tracé millimétré, le positionnement et le choix définitif feront l'objet d'une étude complète et devront être soumis à la Confédération, qui devra les approuver.

En ce qui concerne le tracé, je prends acte de votre requête de tracé enterré et je vous rappelle que, dans la fiche, figure justement une indication qui dit qu'un tracé enterré, une variante devra être étudiée, ce qui sera fait.



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

*Au vote, l'arrêté est adopté par 35 voix contre 16.*

**Le président:** Je passe maintenant aux points 9 et 10 puisque la commission produit ici un rapport qui concerne les deux pétitions.

**9. Pétition «Pour la réalisation urgente d'une route de contournement du village de Courroux-Courcelon»**

**10. Pétition « Sauvons la plaine de Bellevie et maintenons la qualité de vie dans le Val Terbi »**

Rapport de la commission de l'environnement et de l'équipement:

Monsieur le Président,  
Madame et Monsieur le Député,

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 (article 80 de la Constitution), 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.

Saisie des deux pétitions susmentionnées, la commission parlementaire de l'environnement et de l'équipement a l'honneur de vous faire part des considérations suivantes:

La première pétition, munie de 1060 signatures, souhaite un refus de la semi-autoroute H18 qui provoquerait un délestage du trafic autoroutier du Nord de la Suisse vers le Plateau suisse via la plaine de Bellevie, que soit engagée une étude complète du problème de gestion du trafic automobile et des transports publics de Courroux et du Val Terbi et enfin que les mesures préconisées par cette étude soient mises en place.

La deuxième pétition, munie de 521 signatures, souhaite:

- que le projet de la route de contournement du village de Courroux-Courcelon par la plaine de Bellevie se fasse le plus rapidement possible afin de profiter du futur échangeur sur l'A16;
- stopper l'augmentation constante du trafic par des automobilistes n'ayant d'autres choix que celui de traverser le village;
- diminuer le bruit et la pollution de l'air qui ont une incidence sur la qualité de vie et la santé de tous les citoyens;
- bénéficier des subventions du Canton et de la Confédération;
- penser à la sécurité des enfants, des cyclistes et des usagers qui, tous les jours, sont mis en danger;
- et enfin que le futur projet de liaison sur Bâle soit impérativement dissocié de la sécurité dans le village de Courroux.

La commission a examiné ces pétitions dans le cadre de l'étude de l'arrêté portant approbation d'une modification du plan directeur cantonal: fiche no 2.05.1 «H18 Delémont-Bâle».

Dans le cadre de cet examen, elle a tenu compte de l'ensemble des courriers adressés à la commission, au Gouvernement ou au Parlement émanant de l'Association des maires du Val Terbi, de la commune mixte de Courroux, de la commune de Soyhières, de la municipalité de Courrendlin et des communes mixtes de Vicques et de Courroux, du Touring-Club Suisse et de l'Association Transports et Environnement ainsi que de l'accord intervenu le 13 mai 2003 entre les trois associations suivantes: Association pour une Route de Contournement de Courroux-Courcelon (ARCC), Groupe de Citoyens de Courroux-Courcelon (GCCC) et Pro Val Terbi (PVT). Elle a aussi entendu le chef du Service des ponts et chaussées, M. Chollet, et le chef du Service de l'aménagement du territoire, M. Nusbaumer.

Vu ces différents éléments, la commission considère ce qui suit (cf. déclarations du président de la commission).

Delémont, le 19 novembre 2003

Au nom de la commission de  
l'environnement et de l'équipement:

Le président:      Le vice-chancelier d'Etat:  
Benoît Gogniat      Jean-Claude Montavon

**M. Benoît Gogniat** (PS), président de la commission de l'environnement et de l'équipement: Une grande partie de la présentation de ce rapport a été faite tout à l'heure. Je vous ai expliqué les raisons, livraison en primeur, des considérations de la commission quant au traitement de ces deux pétitions. Vous les avez reçues et vous avez pu les étudier avant la séance de ce matin; je n'y reviendrai donc pas.

Je terminerai mon intervention assez rapidement en vous rappelant qu'en conclusion la commission de l'environnement et de l'équipement vous propose de prendre acte de ces pétitions, de constater que l'adoption de la fiche no 2.05.1 du plan directeur ne répond que partiellement à la pétition munie de 1'060 signatures «Sauvons la plaine de Bellevie et maintenons la qualité de vie dans le Val Terbi» et qu'elle répond en grande partie à la pétition des 521 signatures «Pour la réalisation urgente d'une route de contournement du village de Courroux-Courcelon».

En tant que président de la commission de l'environnement et de l'équipement, je vous invite à accepter le rapport que nous vous soumettons.

**M. Laurent Schaffter**, ministre de l'Equipement: Je voudrais ici saluer les différentes interventions des pétitionnaires et avec quels moyens démocratiques ils sont intervenus tout au long de ce dossier. Je peux les rassurer que, lorsque les études seront mises à l'enquête, nous tiendrons compte de leurs remarques. Je souhaiterais même que leurs avis soient pris en compte lors de l'élaboration du projet final et que l'ensemble des acteurs, qui étaient pour ou contre, se rallient à ce projet de telle manière qu'il satisfasse l'ensemble de la communauté jurassienne.

*Au vote, le rapport de la commission relatif à ces deux pétitions est accepté par la majorité du Parlement.*

## 11. Motion no 719

### Accès des handicapés aux bâtiments publics jurassiens

Charles Juillard (PDC)

Le 18 mai dernier, le Jura, à l'instar du Tessin et de Genève, a accepté l'initiative populaire demandant l'égalité de traitement des handicapés en ce qui concerne l'accès aux bâtiments et autres édifices. Nous nous réjouissons de ce résultat et nous en savons gré aux citoyennes et aux citoyens de ce Canton d'avoir répondu favorablement à une demande légitime d'une catégorie de personnes déjà suffisamment défavorisées.

Pour donner une suite cantonale à ce dossier, le groupe PDC demande au Gouvernement:

- de bien vouloir dresser sans attendre un inventaire de l'ensemble des bâtiments publics et parapublics (émargeant d'une manière ou d'une autre au budget de l'Etat) auxquels accède le public et qui sont non conformes à un accès possible pour les handicapés;
- d'évaluer le plus précisément possible les besoins financiers nécessaires à la mise aux normes de ces bâtiments;
- d'établir un calendrier pluriannuel pour l'exécution des travaux nécessaires et leur financement;
- de prévoir les montants nécessaires aux études dans la planification financière en cours d'élaboration et les besoins financiers pour la réalisation des travaux dans les prochaines planifications, en tenant compte, pour les priorités, des besoins les plus souvent exprimés par les personnes concernées.

**M. Charles Juillard (PDC):** Etant donné que vous connaissez le contenu de la motion, je n'en reprendrai pas la lecture mais permettez-moi cependant d'apporter quelques précisions ou commentaires.

La motion demande, premièrement, de bien vouloir dresser sans attendre un inventaire de l'ensemble des bâtiments publics et parapublics. Je précise si besoin est, mais il semble que cela soit le cas vu les questions auxquelles j'ai dû répondre, qu'il s'agit bien de l'inventaire de tous les bâtiments publics émergeant directement ou indirectement au budget de l'Etat. Ce qui exclut évidemment les bistrotts, pour ceux qui se posaient encore la question! Il y a donc tous les bâtiments occupés par l'administration cantonale, par des services de cette administration ou par des entités indirectement qualifiées de cantonales comme les SSR, les SAS, les lieux de formation et j'en passe. Il ne s'agit pas seulement de permettre l'accès du public, même si ceci est prioritaire, mais aussi l'accès de handicapés qui pourraient travailler au service de ces entités administratives. Notons que ces accès compatibles seront aussi bien accueillis par les personnes âgées et les parents accompagnés de leurs enfants en bas âge, notamment encore dans les poussettes.

Il est probable que ces travaux coûteront beaucoup d'argent et, pour ma part, il n'est pas question de demander que tout soit entrepris immédiatement ni simultanément. Au contraire, il est nécessaire d'établir un calendrier de réalisation tenant compte de l'urgence en fonction des travaux de rénovation prévus, de la fréquence d'utilisation et des moyens financiers disponibles. Mais nous voulons que ces modifications soient planifiées et financées impérativement dès le début de la prochaine période de planification financière, soit 2008-2011.

Selon les premières estimations du Service des constructions, le devis s'élèverait aujourd'hui à environ 6 millions de francs.

En ce qui concerne le financement des études, lors de la discussion en CGF sur les plans financiers d'investissements, il m'a été dit que les crédits d'étude passaient, en règle générale, dans le budget de fonctionnement. J'ai donc renoncé à faire une proposition pour les plans financiers mais je n'oublierai pas d'en reparler lors de la discussion des budgets 2005 et 2006. Je prie Monsieur le ministre d'en prendre déjà bonne note.

Voilà, chers collègues, ce que nous vous demandons de soutenir. Rien d'extraordinaire mais une modeste contribution destinée à faciliter un peu la vie de celles et de ceux qui doivent vivre au quotidien avec un handicap. Ils sont plus de 700'000 en Suisse ou près de 7'000 dans le Jura. Il s'agit aussi de leur permettre d'exercer un droit, celui d'être traités comme tout le monde. Je crois que ce n'est pas trop demandé. Rien d'extraordinaire non plus en regard de ce qui est prévu dans la nouvelle loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées ou plus communément appelée loi sur l'égalité des handicapés, qui entrera en vigueur le 1er janvier prochain.

Le Gouvernement propose la transformation de la motion en postulat. Avec les explications supplémentaires que je vous ai données, il est peu probable que j'accepte. Je vais toutefois attendre la prise de position du Gouvernement et, éventuellement, celle des groupes.

**M. Laurent Schaffter,** ministre de l'Équipement: La motion qui vous est soumise aujourd'hui demande au Gouvernement d'une part de dresser un inventaire des bâtiments publics et parapublics non conformes à un accès possible pour les handicapés et d'autre part d'établir une évaluation et une planification des moyens financiers nécessaires à la mise aux normes de ces bâtiments.

L'inventaire dressé par le Service des constructions et des domaines comporte les bâtiments propriété de l'Etat, ceux dont il est locataire ainsi que les bâtiments placés sous la surveillance du Service de la santé et du Service de l'action sociale. Cela représente plus de cent bâtiments.

Pour déterminer la conformité de ces immeubles, il a été pris en considération non seulement l'accès aux bâtiments mais l'accessibilité à tous les étages et la présence d'au moins un local sanitaire adapté.

De cet inventaire sommaire, il ressort qu'une cinquantaine d'immeubles devraient bénéficier d'adaptations plus ou moins conséquentes allant de la suppression d'un seuil à l'implantation d'un ascenseur. Mais, globalement, ces transformations représentent un investissement important évalué sommairement de 6,5 à 7,5 millions de francs. La capacité financière actuelle et prévisible du Canton ne nous autorise pas à prendre, sans autre, des engagements pour le futur d'une telle importance.

Il n'est également pas possible ni autorisé de prendre, aujourd'hui, des décisions concernant les prochaines planifications financières (2008-2011 et 2012-2015 comme le demande le motionnaire), qui devront être élaborées et validées en temps voulu par le Gouvernement et le Parlement. Ces planifications seront largement dépendantes de la situation financière future.

D'un autre côté, ces adaptations provoqueront de nombreux cas de conflits d'intérêts, notamment dans les bâtiments historiques comme par exemple à l'Hôtel de Gléresse

ou au Musée des sciences naturelles à Porrentruy, dans l'ancienne Préfecture de Saingnégier ou encore à la maison Grandvillers à Delémont.

Dans d'autres cas, l'intervention apparaît d'emblée comme disproportionnée, relativisant ainsi grandement l'opportunité d'entreprendre quelque chose. Prenons par exemple la Villa Müller ou le bâtiment aux Marronniers 3 à Delémont, où il faudra construire totalement un nouveau noyau de circulation vertical.

Ces exemples démontrent, pour le Gouvernement, la nécessité de réaliser une étude de faisabilité et d'opportunité plus fouillée. Cette étude devrait aboutir à une sélection des immeubles plus précise et certainement plus restreinte pour lesquels une adaptation est justifiée, possible, voire indispensable.

Le Gouvernement estime également qu'il est préférable et plus économique de planifier ces adaptations lourdes au cas par cas lorsque des projets généraux d'assainissement ou de transformation d'un bâtiment seront engagés. Les plus simples transformations devant être réalisées plus rapidement.

Au vu de cette argumentation, le Gouvernement propose au dépositaire de la motion et au Parlement de transformer la motion no 719 en postulat.

**Le président:** Monsieur le député Charles Juillard, acceptez-vous la transformation en postulat?

**M. Charles Juillard (PDC):** Non.

**Mme Maria Lorenzo-Fleury (PS):** C'est la dernière fois aujourd'hui!

Le groupe socialiste salue la motion no 719 relative à l'accès des handicapés aux bâtiments publics jurassiens. Notre groupe est naturellement très sensible à favoriser l'intégration des personnes handicapées et à faciliter leur qualité de vie. Toutefois, il nous paraît important que tout soit mûrement réfléchi. C'est pourquoi nous sommes d'accord avec le Gouvernement qui propose de transformer cette motion en postulat.

**Mme Martine Rossier (PLR):** Le groupe PLR soutient la motion no 719 présentée par le groupe PDC en relevant l'importance de permettre aux personnes handicapées d'avoir accès le plus possible aux bâtiments publics.

Il est une recommandation que le groupe PLR adresse aux responsables des études qui seront mises en route, c'est celle de s'adjoindre les compétences reconnues de l'Association Cérébral Jura qui pourra, du fait de ses besoins en la matière, aider à trouver les solutions les meilleures pour les utilisateurs mais aussi pour les accompagnants.

Nous rappelons que l'accès facilité ne concerne pas que les personnes handicapées mais également les accompagnants. Ces installations sont souvent fort utiles aux mamans qui ont à charge des jeunes enfants, des enfants en bas âge, d'où la nécessité du maintien de la motion Juillard.

**M. Maxime Jeanbourquin (PCSI),** président de groupe: Le groupe chrétien-social indépendant souhaitait lui aussi que la motion fut transformée en postulat. Nous estimons excessif d'engager d'emblée une telle somme de dépenses sans même prendre la peine, finalement, d'établir les études telles que les souhaite le Gouvernement. Il est clair que quelque chose doit être fait pour les handicapés mais on ne

peut pas d'emblée engager des dépenses démesurées avant même d'avoir étudié les bâtiments prioritaires, d'avoir établi une étude de faisabilité.

De ce fait, puisque le motionnaire refuse la transformation, nous rejeterons la motion.

**M. Rémy Meury (CS-POP),** président de groupe: Il me semble, dans la réponse qui a été donnée par le Gouvernement, que l'étude a déjà été faite. On nous dit combien cela va coûter, on nous dit qu'il y a un certain nombre de bâtiments dans lesquels on ne pourra rien faire ou éventuellement il faudra en discuter. Il est bien évident que lorsque l'on parle de ce genre de problème, qu'on veut donner accès à la grande majorité des bâtiments publics aux handicapés et aux personnes à motricité réduite, que cela entraîne un coût assez important. Il est vrai que quand on parle des bâtiments historiques, il faut y réfléchir à deux fois avant de se lancer dans des réalisations mais cela peut être fait même en acceptant la motion, à savoir que la réflexion soit faite sur les différents bâtiments. Vous aurez aussi une réflexion à faire dans les bâtiments où le Canton est locataire: est-ce qu'on va demander à ce qu'il y ait des infrastructures importantes qui soient faites alors qu'on n'est pas certain de rester dans ces bâtiments?

Mais, honnêtement, sur l'ensemble d'une planification financière de l'importance de celle du Canton, quand j'entend le ministre Schaffter dire que cela pourrait coûter 6,5 à 7,5 millions, je considère que, pour permettre à une bonne partie de la population d'accéder à tous les bureaux, à tous les services de l'administration, ce n'est pas un montant exagéré. De ce fait, nous acceptons la motion.

**M. Charles Juillard (PDC):** Tout d'abord, étant donné les délais que je propose dans ma motion, je crois que les études qui ont déjà été faites sommairement pourront être faites de manière plus détaillée et en toute quiétude. Je crois donc que, là, on n'a pas trop de soucis à se faire.

Ensuite, en ce qui concerne les prochaines planifications financières, si on réalise des études, comme je le souhaite, dans le courant des années 2005 et 2006, il sera facile d'intégrer ces montants dans les planifications financières à partir de 2008. Je vous rappelle simplement que, lors de la dernière séance, nous avons accepté 5 millions supplémentaires sans qu'aucune étude ou presque soit réalisée. Donc, quelque part, dans une bonne logique, je suis persuadé de pouvoir trouver au sein de ce Parlement une majorité qui acceptera d'apporter ces montants dans les planifications financières futures.

Je vous remercie donc d'ores et déjà de bien vouloir accepter cette motion qui va dans le sens d'une meilleure intégration des handicapés dans la vie de tous les jours.

**M. Laurent Schaffter,** ministre de l'Équipement: Bien entendu que le Gouvernement jurassien est très sensible à la problématique de l'accessibilité des bâtiments aux handicapés mais la question qui s'est posée au Gouvernement est de savoir si cette motion, comme elle est présentée, est réalisable. Quelquefois, on entend le Parlement reprocher au Gouvernement qu'il ne réalise pas les motions qui ont été adoptées par le Parlement.

Il y a quand même un élément de votre motion qui nous paraît irréalisable, c'est de prévoir les montants nécessaires aux études dans la planification financière en cours – l'élaboration, ce n'est pas un problème – et les besoins finan-

ciers pour la réalisation des travaux dans les prochaines planifications. Comment voulez-vous que le Gouvernement jurassien et le Parlement actuels prévoient déjà d'inscrire des montants dans les prochaines planifications financières qui seront liées à une autre législature. Mais, sur le fond, cela ne nous pose pas tellement de problèmes.

*Au vote, la motion no 719 est acceptée par 41 députés.*

## 12. Interpellation no 653

### Le Jura à nouveau marginalisé par un projet des CFF?

**Francis Girardin (PS)**

Dans le cadre d'un vaste projet de modernisation technique et dans la recherche d'une augmentation de la capacité son réseau, les CFF SA planifient de diriger l'ensemble du trafic ferroviaire suisse depuis une seule centrale d'exploitation, située à Olten. Quatre centres régionaux en dépendraient et seraient situés à Lausanne, Bellinzone, Saint-Gall et Spiez.

La mise en œuvre de ce projet RCC (Rail Control Center) aurait de graves conséquences pour les régions périphériques. Le canton du Jura ne serait évidemment pas épargné. Le centre de télécommande de Delémont, qui sera mis en service à fin octobre de cette année serait supprimé; avec lui disparaîtraient une quinzaine de postes de travail de personnes qualifiées auxquels il faudrait rajouter la perte d'une autre quarantaine de places de travail dans le secteur de l'exploitation du trafic, entre Glovelier et Porrentruy.

Cette centralisation poserait d'autres problèmes, notamment ceux liés à la sécurité et au temps d'intervention dans le cadre de perturbations importantes du trafic. Qu'advient-il du savoir-faire nécessaire sur place si les emplois sont supprimés ou déplacés? Quant à la façon dont on traite le personnel (on parle de 1500 places de travail perdues et de 700 personnes déplacées pour la Suisse), elle se passe de commentaires...

Partant de ce constat, nous demandons au Gouvernement:

– s'il est informé du projet RCC prévu par les CFF et des conséquences humaines et matérielles que celui-ci engendrerait?

Dans le cas contraire:

– est-il prêt à s'enquérir rapidement des projets des CFF et à renseigner le Parlement et la population jurassienne?

– Le Gouvernement a-t-il l'intention d'agir et de s'engager afin de maintenir au Jura des postes de travail et d'éviter à notre région d'être encore plus marginalisée?

**M. Francis Girardin (PS):** Une nouvelle fois, il faut remonter aux barricades pour tenter de s'opposer au déferlement d'une nouvelle vague de destruction de ce qui devrait rester un service public: les CFF SA. En effet, nombreux ont été les députés qui se sont élevés contre le démantèlement de cette ancienne régie fédérale et pour protester contre ses conséquences, désastreuses sur le plan humain surtout mais aussi dans le domaine de la qualité des prestations.

La technique du «saucissonnage» utilisée par les CFF a déjà abouti à la fermeture du point frontière de Delle, à la fermeture du trafic régional des voyageurs entre Delémont et Moutier et Delémont et Laufon.

A l'horizon 2005, seules trois gares jurassiennes ont un avenir garanti pour le service voyageurs: Moutier, Delémont et Porrentruy. De Boncourt à La Neuveville, les gares des Chemins de fer fédéraux se ferment, se vident de leur personnel et les guichets sont remplacés par des automates. On a aussi rationalisé dans le domaine du trafic des marchandises, à nouveau avec des pertes d'emplois à la clé. Tout dernièrement, à fin octobre, un centre de télécommande a été mis en service à Delémont. Conséquence de cette modernisation technique: une douzaine de postes de travail supprimés!

Toutes ces mesures font partie d'un projet appelé ATR (traduction française: exploitation automatisée) qui consiste à regrouper les tâches de circulation des trains des petites et moyennes gares dans des centres de télécommande. Commencé en 1982, ce processus devrait se terminer vers les années 2010. Il laissera finalement sur le carreau 1'500 personnes sur le plan national.

La mise en route de ce processus d'informatisation, certes avantageux et profitable pour certains, a un coût humain particulièrement pénible pour les régions périphériques. Ce développement technologique se fait au détriment de personnel peu qualifié, relativement âgé et qui a peu, voire pas de chance de retrouver du travail dans une région comme la nôtre où les opportunités de places disponibles sont rares.

D'après les renseignements que j'ai pu obtenir dernièrement à propos de la douzaine de personnes qui ont perdu leur emploi à Delémont, quelques-uns sont au bénéfice d'un certificat médical et ont peu ou prou gardé une activité à la gare de Delémont. Celles qui ont réussi l'examen médical sont envoyées à Lausanne chaque jour, dans ce qu'on pourrait appeler des ORP des CFF, où on leur propose des programmes de réintégration professionnelle sur deux ans... en espérant qu'elles puissent se réinsérer dans le monde professionnel plus tard.

Je parlais de vague au début de mon exposé. La vague ATR est en train de déferler sur notre pays. Mais une nouvelle est déjà annoncée. Cette prochaine vague de rationalisation et de libéralisation s'appelle RCC (Rail Control Center). Elle est programmée pour achever le travail de la précédente. Les CFF SA envisagent en effet de diriger l'ensemble du trafic ferroviaire suisse depuis une seule centrale située à Olten; quatre centres régionaux à Lausanne, Bellinzone, Saint-Gall et Spiez en dépendraient. Vous situez géographiquement ces dernières localités! Vous devinez la suite pour les régions périphériques excentrées: nouvelles disparitions de postes de travail, nouveaux déplacements de population, au détriment toujours de nos régions.

Pour le Jura, ce serait une nouvelle catastrophe: le poste de télécommande de Delémont, qui vient d'être inauguré – je vous en parlais il y a quelques secondes – et qui a coûté globalement plus de 20 millions est menacé de disparition et, avec lui, une quinzaine de places de travail de personnes qualifiées. Il faudrait y ajouter près de quarante autres suppressions d'emplois dans la région. Et, en plus des places elles-mêmes, c'est tout un savoir-faire, une qualité de main-d'œuvre qui disparaîtrait. Il n'y aurait pratiquement plus personne sur le terrain, ce que les CFF appellent «la présence en surface». Mais que se passera-t-il en cas de panne, voire d'accident? Un glissement de terrain, un arbre abattu, d'autres phénomènes naturels peuvent entraver durablement le trafic. Je me suis laissé dire par une personne qui s'occupe de ce dossier que les CFF envisageaient d'intervenir par hélicoptère en cas de difficultés dans les régions périphériques.

Le déséquilibre entre l'augmentation du trafic (but recherché par RCC) et l'intervention humaine pourrait mettre en danger la qualité et la sécurité de l'exploitation. Vous avez certainement, chers collègues, pris connaissance du sondage qui a paru la semaine dernière, mercredi 26 novembre, dans «Le Temps», sondage effectué auprès de 4'000 personnes qui ont répondu à des questions portant sur les services, le confort, la sécurité et le personnel des CFF. Ces derniers reçoivent de mauvaises notes pour leurs problèmes de propreté, de sécurité et le manque de personnel dans les trains. On a rationalisé, on a libéralisé, on a supprimé des emplois et maintenant on crée des emplois de policiers ferroviaires, on installe des caméras dans les trains et dans les gares! C'est ce qu'on appelle un progrès de civilisation! La libéralisation à outrance des chemins de fer anglais devrait pourtant servir d'exemple à ne pas suivre.

Madame et Messieurs les Ministres, il est encore temps de freiner, voire de stopper ce mouvement infernal. Le conseil d'administration des CFF devait informer, au mois de septembre, à ce sujet. Les réticences du syndicat SEV et les oppositions qui commencent à voir le jour ont probablement calmé les ardeurs des promoteurs du projet RCC puisque cette information a été retirée de l'ordre du jour de cette séance du mois de septembre. La décision finale devrait être prise ce mois-ci, dans une quinzaine de jours. Peut-être sera-t-elle, elle aussi, reportée. Madame et Messieurs les Ministres, il est encore temps d'agir; il est encore temps de mettre au rouge le feu qui pourrait stopper le train des mesures de rationalisations prévues par les CFF SA. Il est encore temps d'empêcher une marginalisation constante et croissante de notre région. Nous vous avons posé quelques questions; nous attendons avec intérêt vos réponses.

**M. Laurent Schaffter**, ministre de l'Équipement: Monsieur le député Girardin et le groupe socialiste s'inquiètent d'une marginalisation du Jura par les CFF au travers d'un projet intitulé RCC – vous l'avez mieux prononcé que moi, Rail Control Center – et prévoyant de concentrer, à terme, l'ensemble de la gestion du trafic CFF en un seul lieu (Olten est évoqué) avec le maintien d'un nombre très limité de centres secondaires (je crois qu'il s'agit de quatre filiales régionales).

Evidemment, qui dit centralisation dit, par expérience, perte pour des régions comme le canton du Jura. Dans le cas présent, si ce projet était conduit à terme, ce sont plusieurs postes de travail (environ sept) à Delémont qui disparaîtraient. En fait, le chiffre évoqué par l'interpellation d'une quarantaine de postes perdus résulte de trois projets différents:

- l'automatisation des installations de la gare de Delémont, qui est entrée en service le 26 octobre 2003 et qui coûtera seize places de travail, en particulier des aiguilleurs de pavillon en majorité;

- l'automatisation du tronçon Glovelier–Boncourt, prévu à l'origine en 2006-2007 et qui a été renvoyé à 2012 en raison des mesures d'économies de la Confédération; cette automatisation coûterait leur place aux dix-huit collaborateurs concernés;

- enfin, le projet RCC proprement dit impliquera la disparition de la moitié des quatorze collaborateurs en charge de la gestion automatisée du trafic de la gare de Delémont; donc, selon les CFF, ce sont à Delémont sept postes qui sont menacés stricto sensu en raison du RCC; à Bienne, il s'agit d'une quarantaine de postes qui seraient supprimés.

Nous attendons de la direction des CFF que la totalité des emplois supprimés soit compensée. Nous sommes interve-

nus très récemment auprès de la direction générale à ce sujet et nous attendons de la rencontrer pour lui exposer la problématique des emplois sur territoire jurassien.

Le Gouvernement est conscient qu'il est difficile de s'opposer en tant que tel à des automatisations qui peuvent apporter un plus en matière de sécurité, de souplesse de gestion et de coût. Mais un équilibre doit être trouvé. Le Gouvernement demande que des activités, actuelles ou nouvelles, soient également transférées ou créées par les CFF sur le territoire du canton du Jura.

S'il est vrai que le Canton et la région de manière générale ont souffert et souffrent de programmes de réduction d'infrastructures (je pense en particulier aux suppressions de points de croisement), les CFF sont malgré tout engagés dans un certain nombre de projets. Nous pouvons citer l'aménagement des gares situées entre Delémont et Porrentruy en lien avec l'intégration du Jura au RER et avec l'arrivée du nouveau matériel roulant des CFF ainsi que les discussions communes que nous conduisons actuellement avec les CJ à propos de la ligne Porrentruy–Bonfol et la réouverture complète de la ligne Delle–Belfort. A propos de ce dernier objet, le Gouvernement saisit l'occasion de cette interpellation pour informer le Parlement que nous avons engagé, avec la Région de Franche-Comté et avec la participation active des CFF, la possibilité de véhiculer nos trains jusqu'à la gare de Delle. Les solutions recherchées se veulent légères et donc bon marché, et ce dans la perspective d'une réouverture jusqu'à Belfort. Les CFF, dans ce cas-là, sont un partenaire avec lequel nous négocions et collaborons.

Et maintenant les réponses aux trois questions que vous avez posées:

1) Le Gouvernement n'a pas été saisi officiellement par les CFF de ce projet et de ses conséquences. Par contre, le Gouvernement en a été informé par différents canaux officiels.

2) Le député demande si le Gouvernement est prêt à s'enquérir rapidement des projets des CFF et à renseigner le Parlement et la population jurassienne. Les CFF nous ont particulièrement indiqué que leur conseil d'administration ne s'est pas encore prononcé sur le projet RCC et donc que le projet ne peut être rendu public dans ses détails ou par rapport à différentes options. Il n'est pas non plus exclu qu'il soit abandonné ou redimensionné.

3) Le Gouvernement n'a évidemment pas attendu cette interpellation pour se battre en faveur du maintien d'activités et d'emplois dans notre région. Outre le soutien à des solutions assurant le maintien des centres de gestion dans notre région, même s'il faut être conscient qu'une automatisation apporte aussi des avantages, le Gouvernement se propose d'intervenir en insistant sur le transfert dans le Jura de nouvelles activités des CFF, à l'image de ce que le Gouvernement avait réussi à obtenir il y a deux ans avec la création, dans le Jura, d'un centre d'appel de Postfinance en lien avec l'épineux dossier des bureaux de poste.

**M. Francis Girardin (PS):** Je suis satisfait.

**M. Pascal Prince (PCSI):** Je demande l'ouverture de la discussion.

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

**M. Pascal Prince (PCSI):** L'évolution technologique des chemins de fer est garante d'une plus grande sécurité et il est donc naturel de s'en réjouir. Toutefois, la politique nationale qui avait permis le développement du chemin de fer sur la très grande partie du territoire suisse reposait sur une attitude solidaire entre les différentes parties de la Suisse. Le réseau suisse peut même se targuer d'être le plus performant du monde avec le réseau japonais. Cependant, des conséquences inattendues suite aux décisions prises au niveau fédéral se révèlent bien malheureuses.

La privatisation des CFF est principalement la conséquence d'une politique européenne qui devait favoriser un développement rapide et amener la rentabilité dans un domaine qui, comme dans de nombreux autres qui ont été «dénationalisés», n'a pas exactement tenu ses promesses. L'échec retentissant de cette privatisation en Angleterre ne laisse rien augurer de bon. La concurrence qui devait stimuler le marché ne fait finalement que pousser les entreprises de chemins de fer à réduire abusivement leurs coûts et déshumanise le service public.

Le Jura a soutenu massivement «Rail 2000» en 1986, étant même dans le quinté de tête des cantons acceptants. Malheureusement, force est de constater qu'aucune promesse faite à l'époque par les CFF n'a été réalisée!

Le doublement de la voie CFF de Bienne à Bâle appartient désormais à l'utopie la plus fantaisiste malgré une mobilisation de tous les partenaires impliqués. Au contraire de ce qui était promis à l'époque, il a même été envisagé de supprimer la seule portion de double voie dans le Jura République! Si, heureusement, cela ne s'est pas concrétisé, les fermetures des guichets des gares de Courtételle, de Courfaivre, de Bassecourt et de Boncourt et, pire, la suppression des gares de Choindex, de Courrendlin et de Soyhières sont de véritables trahisons. Et que dire de l'élimination des quais de chargement dans quasiment toutes les gares sinon qu'elles nous font grandement douter de la volonté de concurrencer le trafic marchandises par la route!

Le doublement de la cadence des trains entre Delémont et Porrentruy en 2005 ne sera pas une amélioration mais une nécessité découlant de l'intensification des relations ferroviaires à Zurich. Cette mesure n'amènera qu'une demi-amélioration puisque seule la correspondance vers un des centres proches (Bienne ou Bâle) sera possible compte tenu de la suppression du statut de gare-étoile de Delémont. Il n'y aura donc pas d'amélioration par rapport à la situation actuelle pour qui désire se rendre à l'extérieur de la République ou y venir. Par contre, malgré un premier geste financier de la Confédération pour atténuer le choc, les coûts découlant de cette situation seront tôt ou tard supportés par les Jurassiens.

Si le Gouvernement jurassien a toujours fait preuve de volontarisme dans le dossier des transports publics, il n'a malheureusement pas souvent été récompensé. Les CFF ont désormais modernisé la gare de Delémont et se plaisent à la présenter en exemple comme une réussite en termes de modernisation. Mais cette exemplarité ne peut que nous laisser amers car si le Jura gagne en image de «marque», il y perd bien plus en termes de facilités de transport et en emplois (plus de quarante suppressions).

La Confédération ayant bradé sa solidarité entre les peuples qui la composent sans aucun autre scrupule que de connaître le gain financier que cela lui apportera, il faudra pouvoir agir à la mesure de la saignée, avec une détermination frisant la colère!

Quant au sujet de l'interpellation, s'il serait possible de télécommander le réseau depuis Olten, Bellinzone, Lausanne, Genève ou Spiez, il n'y a aucune bonne raison qu'on ne puisse pas installer un tel centre de contrôle à Delémont. Il devient urgent pour les régions périphériques de ce pays de ne plus accepter une telle politique déséquilibrée et centralisatrice. Les Jurassiens financent aussi les CFF et c'est la moindre des choses que d'avoir un retour sur investissement! La disproportion entre les investissements, les emplois et la qualité des prestations dévolus aux centres du Plateau creusent encore plus le fossé des «Röstis» et met sérieusement le fédéralisme en danger.

Faudra-t-il en arriver à une politique de confrontation? Nous craignons que oui et demandons au Gouvernement d'user d'aussi peu de diplomatie que les CFF en ont eue pour supprimer les emplois et réduire leurs prestations. L'absence de licenciements officiels mais la suppression des emplois est bien réelle par les déplacements de postes de travail (à Lausanne, Genève ou...Bellinzone!) et ne trompe personne.

L'heure est grave et les prémices étaient nombreuses. Nous souhaitons n'être pas les seuls à s'en rendre compte et invitons le Gouvernement à alerter d'autres cantons afin d'organiser une mobilisation pour empêcher que les Chemins de fer fédéraux ne se transforment en Chemins de farce fédérale!

### 13. Interpellation no 654

**Ouverture de l'A16 Delémont-Est / frontière bernoise – Route principale J6, déclassée en RC6: le Jura ne peut être prétérité deux fois!**  
**Norbert Goffinet (PDC)**

*(Ce point est renvoyé à la prochaine séance.)*

### 14. Question écrite no 1795

**Question de vent**  
**Lucienne Merguin Rossé (PS)**

Mandaté par le Département de l'Environnement et de l'Équipement, le bureau Kohle/Nusbaumer a élaboré un rapport sur les possibilités d'implantation d'éoliennes dans le canton du Jura.

Le Gouvernement peut-il nous apporter toutes les informations sur l'état du dossier dans ce domaine? Peut-il nous dire si d'autres options sont prises en matière d'énergies renouvelables comme, par exemple, le canton de Neuchâtel qui favorise et aide financièrement les particuliers et collectivités à l'installation d'énergie solaire?

#### Réponse du Gouvernement:

La politique du Gouvernement en matière d'énergie éolienne a été largement développée dans la réponse à la question écrite no 1787 «Énergie éolienne aux Franches-Montagnes». Nous en reproduisons ici l'essentiel.

Le développement de l'énergie éolienne, c'est-à-dire la production d'électricité à partir de l'énergie du vent, s'inscrit parfaitement dans la volonté politique du Gouvernement de favoriser la diversification énergétique et le recours aux énergies renouvelables. Pour le Gouvernement, le choix des énergies non polluantes et renouvelables s'impose à toute

politique destinée à lutter pour l'environnement, tout en sachant qu'elles demandent encore d'importants délais pour être pleinement opérationnelles. Il est convaincu d'ailleurs que l'énergie éolienne sera capable, à l'avenir, d'apporter une contribution significative en tant qu'énergie de substitution.

Le développement de l'énergie éolienne s'inscrit dans une politique environnementale où la protection des sites et du paysage est prise en compte dans la pesée des intérêts. L'impact de l'énergie éolienne sur l'environnement, en particulier sur le paysage, n'étant pas négligeable, il doit être mis en balance avec le gain environnemental d'une énergie renouvelable.

De ce fait, la planification de parcs éoliens doit suivre une procédure prenant tous les intérêts en considération afin d'éviter un développement incontrôlé de cette source d'énergie. L'étude réalisée par le bureau d'études Kohler/ Nusbauer sur mandat du Département de l'Environnement et de l'Equipement a permis d'évaluer le potentiel en énergie éolienne sur la base de données connues (étude «Energie éolienne et protection du paysage» établie en 1996 par Meteotest sur mandat de l'Office fédéral de l'énergie) mais surtout de déterminer avec soin les zones propices à l'implantation d'éoliennes, compte tenu de tous les critères à considérer, notamment les aspects environnementaux (faune, flore, intégration paysagère, etc.).

Le Gouvernement entend soutenir une procédure qui vise à évaluer de manière globale les potentialités et les impacts de l'énergie éolienne sur le territoire cantonal. Afin d'assurer un développement coordonné et concerté de l'énergie éolienne, celle-ci a été intégrée au plan directeur cantonal, dans le cadre de sa révision. Les principes d'aménagement y sont clairement définis et devraient éviter une dispersion des éoliennes sur nos crêtes mais permettre, au contraire, de planifier de manière globale et cohérente leur implantation. Cette démarche présente l'avantage de préciser quels sont les sites qui entrent en ligne de compte, d'informer la population, de collaborer dès le départ avec les services cantonaux, les communes et les organismes concernés et de faire la pesée globale des intérêts en présence.

Parallèlement, le canton du Jura a contribué à l'élaboration du «Concept national de l'énergie éolienne», qui recense les zones potentielles au niveau suisse. Le groupe de travail chargé de mener à bien cette analyse réunit des personnes de tous les milieux concernés. Dans son rapport provisoire – le rapport final est attendu pour la fin de l'année – une dizaine de sites figurant dans l'évaluation du canton du Jura se retrouvent dans le concept national, qui fait une approche scientifique du sujet puisqu'elle repose sur une modélisation mathématique tenant compte du potentiel des vents de manière fiable. Les sites retenus sont les plus prometteurs, ayant obtenu le plus large consensus de la part des milieux concernés.

En attendant les résultats de la mise en consultation du plan directeur cantonal et de son approbation par le Parlement, des mesures de vents doivent pouvoir être menées aux endroits répondant le mieux aux critères techniques et environnementaux. Il y a lieu en fait de vérifier, sur une ou deux saisons complètes, si les vents y sont suffisants pour une exploitation économique des éoliennes. Les sites déjà prospectés ou en voie de l'être de Saint-Brais, des Bois, des Breuleux et de Lajoux figurent sur la liste des sites à développer prioritairement.

Tel est le programme que le Gouvernement entend mener dans le domaine de l'énergie éolienne, de manière à promouvoir davantage encore le recours aux énergies renouvelables.

#### Réponse 1

L'étude «L'énergie éolienne dans le canton du Jura» a servi de base à l'élaboration de la fiche du même nom du plan directeur cantonal en révision. Elle servira de cadre à un développement coordonné et concerté de l'énergie éolienne sur le territoire cantonal, compte tenu de tous les critères à considérer, notamment les aspects environnementaux (faune, flore, intégration paysagère, etc.).

#### Réponse 2

En matière d'énergies renouvelables, faut-il le rappeler, le canton du Jura n'est pas en reste. Il déploie des efforts auxquels le Parlement est d'ailleurs régulièrement et étroitement associé, particulièrement lorsqu'il s'agit de soutenir le bois-énergie, que ce soit dans la réalisation et l'exploitation du réseau de chauffage à distance de Porrentruy ou en accordant un crédit de soutien au bois-énergie de 450'000 francs suite à l'ouragan «Lothar». L'encouragement de l'utilisation du bois comme énergie de diversification figure d'ailleurs dans le programme de cette législature. En promouvant le bois-énergie, le canton du Jura vise le recours à un agent énergétique indigène et renouvelable, la protection de l'environnement, le soutien à l'économie forestière ainsi que sa participation active au développement économique de notre région.

En ce qui concerne les autres énergies renouvelables, elles reçoivent un soutien appréciable de la part du Canton dans le cadre du programme «Encouragement des investissements dans le domaine de l'énergie» qui, cette année, libère 250'000 francs au profit de l'assainissement des bâtiments existants, des constructions (Minergie), des petites installations de chauffage à bois et des installations d'utilisation de l'énergie solaire, thermique et électrique. Par exemple, le propriétaire investissant 12'000 francs dans une installation de production d'eau chaude solaire peut espérer une aide cantonale maximale de 2'400 francs correspondant aux 20% de son investissement. Depuis l'introduction de ce programme en 2000, 52 installations ont été soutenues (10 en 2003, 13 en 2001, 17 en 2002 et 12 jusqu'à ce jour en 2003).

**Mme Lucienne Merguin Rossé (PS):** Je suis satisfaite.

**Le président:** Je me permets de faire une interversion, chers collègues, dans l'ordre du jour et de passer non pas au point 15 mais au point 20 (le point 19 étant renvoyé) du Département de l'Economie et de la Coopération, et cela d'entente avec les ministres concernés.

#### **19. Motion interne no 78**

##### **Augmentation du temps de congé parental**

**Bluette Riat (PS)**

*(Ce point est renvoyé à une prochaine séance.)*

## 20. Question écrite no 1796

### Canicules: des mesures pour préserver la santé des travailleurs sur les chantiers de plein air!

Patrice Kamber (PS)

L'été 2003 aura marqué nos mémoires par ses chaleurs caniculaires. Si la situation climatique a pu incommoder une partie de la population, les ouvriers actifs sur les chantiers, notamment dans le secteur du bâtiment, ont dû quant à eux faire face à des conditions de travail très pénibles. Les activités dans la construction et sur les routes, réputées difficiles en temps normaux, se sont révélées exténuantes par des températures supérieures à 30 degrés.

A notre connaissance, cette situation a été plus ou moins bien gérée au sein des entreprises actives sur le territoire cantonal. Dans certains cas, des mesures adéquates ont été prises dans le but de rendre le travail supportable (aménagement des plages horaires, boissons à disposition, zones ombragées, etc.). D'autres entreprises ont par contre refusé tout aménagement permettant de diminuer l'extrême pénibilité du labeur, attitude que nous réproprons vivement.

Cette situation nous interpelle car les conditions climatiques vécues cette année pourraient se répéter et porter atteinte à la santé des travailleurs soumis à des conditions de travail dangereuses. Le secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) a en partie pris conscience des risques encourus par la main-d'œuvre exposée à des conditions climatiques extrêmes, en particulier lors d'exposition à des chaleurs extraordinaires. C'est ainsi que, dans sa communication du 11 août 2003 adressée aux autorités cantonales et aux caisses de chômage, il a informé ces instances que «la notion de conditions météorologiques figurant aux articles 42 et suivants de la LACI englobe également les chaleurs extraordinaires». D'autre part, les micro-poussières inhalées par temps très sec ainsi que le taux d'ozone admis (200 mg par m<sup>3</sup>) représentent une menace supplémentaire pour la santé des employés exposés pendant plusieurs semaines à des conditions atmosphériques extrêmes.

Compte tenu des préoccupations formulées ci-dessus s'agissant de la santé des travailleurs soumis à des chaleurs très élevées, nous posons les questions suivantes:

1. Le Gouvernement a-t-il pris la mesure des difficultés importantes vécues sur les chantiers de plein air du Canton durant la longue période caniculaire de l'été 2003 et a-t-il émis des recommandations?

2. L'Exécutif cantonal a-t-il connaissance d'agissements d'entreprises inacceptables pour la santé de leurs employés durant les conditions caniculaires?

3. Le Service des arts et métiers et du travail (AMT) ne devrait-il pas

– prendre des mesures concrètes et effectuer des contrôles sur le terrain pour préserver la santé des travailleurs comme le demande l'article 6 de la loi sur le travail?

– prendre en compte les situations climatiques extrêmes, y compris les grandes chaleurs, dans la planification des chantiers cantonaux?

– recommander l'adjonction des chaleurs extrêmes à la liste des motifs qui permettent l'interruption des travaux selon l'article 61 de la convention nationale du secteur principal de la construction en Suisse (CN 2000)?

4. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'interpeller les instances fédérales, notamment le Secrétariat d'Etat à l'économie

(SECO), pour qu'il admette le droit aux indemnités pour raison d'intempéries en raison de chaleurs extraordinaires?

### Réponse du Gouvernement:

La canicule de l'été 2003 a contribué à la mise en évidence de problèmes liés à l'exposition à la chaleur des travailleurs occupés sur les chantiers. Cette question est soulevée de manière régulière avec l'arrivée de l'été. Elle a toutefois pris une ampleur toute particulière en 2003 en raison des pointes de chaleurs et de la durée de la canicule.

Dans ce contexte, il convient d'emblée de rappeler qu'il incombe à l'employeur de protéger la santé de travailleurs par des mesures reconnues et techniquement applicables. Dans cette optique, il doit notamment aménager ses installations et régler la marche du travail de manière à préserver autant que possible les travailleurs des dangers menaçant leur santé.

Il est donc de la responsabilité des employeurs d'ajuster le travail lorsque les conditions climatiques particulières peuvent porter atteinte à la santé, à l'intégrité physique ou au bien-être des travailleurs. Le Service des arts et métiers et du travail, par son inspection du travail, vérifie l'application de ces principes, que ce soit par des inspections, lors de demande de l'employeur ou encore sur plainte des travailleurs.

Nous sommes dès lors en mesure de répondre comme suit aux questions posées:

1. Aucune recommandation n'a été publiée par le Gouvernement. En effet, les mesures à prendre en cas de canicule sur les chantiers lors de conditions climatiques particulières sont connues de longue date. Au cours de l'été 2003, elles ont d'ailleurs été diffusées largement, notamment par le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), division Conditions de travail. La Suva a également publié de telles recommandations sur son site internet. De son côté, le Service des arts et métiers et du travail, par le biais de l'hygiéniste du travail, a diffusé téléphoniquement des informations à plusieurs entreprises et travailleurs. Enfin, l'évolution de la concentration d'ozone (gaz irritant apparaissant avec l'ensoleillement) au cours des jours les plus chauds a été suivie en détail. Durant les heures de travail, les valeurs limites d'exposition à ce gaz, telles qu'arrêtées par la Suva, n'ont jamais été dépassées.

2. La situation précise sur chacun des chantiers n'est pas connue. Il n'est naturellement pas possible aux organes de contrôle d'être systématiquement présents sur chaque site et chaque chantier.

3. Les contrôles sur le terrain sont réalisés par le Service des arts et métiers et du travail. Durant la canicule, aucun chantier n'a fait l'objet d'un contrôle spécifique. Par contre, l'information diffusée par différents canaux, favorise la prise de conscience et le respect des dispositions légales. En cas de problème, les travailleurs ont toujours loisir de demander l'intervention du Service des arts et métiers et du travail. Durant cette période, aucune demande de ce type n'a été faite au Service des arts et métiers et du travail.

En ce qui concerne la planification des chantiers cantonaux, le Service des arts et métiers et du travail n'a aucune compétence en la matière. De plus, il est fort difficile de prévoir la situation climatique qui prévaudra au cours d'un chantier.



Enfin, l'autorité cantonale n'a aucune compétence pour exiger des partenaires sociaux la modification d'une convention collective dont ils sont les seuls signataires.

4. Au cours de l'été 2003, le Service des arts et métiers et du travail, conjointement avec les autorités d'autres cantons, est intervenu auprès du SECO pour demander que la canicule soit prise en considération dans le cadre des indemnités en cas d'intempéries au sens des articles 42 et suivants de la LACI. Par courrier du 11 août 2003, le SECO a accepté ce principe en relevant tout de même qu'il n'existe pas automatiquement un droit à l'indemnité en cas de chaleurs extraordinaires. Chaque demande d'indemnité doit faire l'objet d'un examen individuel en tenant compte des circonstances particulières du cas et de l'activité exercée (article 43, alinéa 1, lettre b LACI).

Pour l'été 2004, des informations et des recommandations seront à nouveau transmises par le Service des arts et métiers et du travail aux entreprises et aux partenaires sociaux concernés. Ces recommandations se baseront notamment sur l'état de la technique en la matière et sur les discussions qui auront lieu ces prochains mois sur le sujet entre le SECO, la Suva et les autorités cantonales.

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

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

**M. Patrice Kamber (PS):** Selon le Gouvernement, le Service des arts et métiers et du travail «a diffusé téléphoniquement des informations à plusieurs entreprises et travailleurs» durant cette période de canicule de l'été 2003. «La situation précise sur chacun de ces chantiers n'est pas connue», c'est toujours ce qui est écrit dans la réponse. Dernier point: «durant la canicule, aucun chantier n'a fait l'objet d'un contrôle spécifique». Nous pouvons convenir que les services de l'Etat ne peuvent pas tout. Nous ne pouvons toutefois admettre que les services de l'Etat ne fassent rien. Il doit être possible de trouver un juste milieu consistant à inciter les entreprises à prendre des mesures pour les travailleurs exposés à la canicule sur les chantiers de plein air.

Concernant la planification des chantiers, on nous dit que «le SAMT n'a aucune compétence»; de surcroît, il n'envisage pas de soutenir une démarche favorisant des mesures de prévention de la santé. Même prétexte donc: aucune compétence. A notre avis, on n'a pas besoin de compétences pour faire de la prévention. Ce souci peut découler d'un souci de santé sur son lieu de travail.

Dans la réponse, il y a ce que je considère comme un brin d'humour lorsqu'on nous dit que «les travailleurs ont toujours loisir de demander l'intervention du Service des arts et métiers et du travail». Cette réponse confine presque à la naïveté lorsqu'on lit: «Durant cette période, aucune demande de ce type n'a été faite au Service des arts et métiers et du travail». Vous conviendrez avec moi qu'en pleine période de crise économique, on croit rêver face à une telle réponse!

On se trouve donc confronté à une politique de non-interventionnisme, à notre sens, regrettable mais hélas trop fréquente. Les citoyens concernés sont en droit d'attendre un peu plus de compassion de la part des services de l'Etat et plus d'attention à ces questions au niveau gouvernemental. Une meilleure prise de conscience des réalités sur le terrain permettrait de comprendre à quel degré de pénibilité – le

terme degré est bien choisi ici – un ouvrier se trouve exposé dans les conditions qui ont été celles de l'été 2003.

Il n'aura pas échappé, et je termine avec cette remarque, à votre sagacité, Mesdames et Messieurs, je l'espère, la formule plurielle appliquée sciemment au substantif «canicules». C'est qu'il est fort probable que des conditions météorologiques aussi extrêmes surviennent ces prochaines années. Nous serions heureux dès lors que le Département de l'Economie mandate ses services et s'investisse dans un esprit de soutien et d'appui aux ouvriers exposés à la canicule. Vu les échos qui nous sont parvenus, ils en ont bien besoin.

**M. Jean-François Roth,** ministre de l'Economie: La responsabilité des chantiers, par tout temps et aussi en période caniculaire, est du ressort des employeurs; c'est la règle. Les employés peuvent naturellement se plaindre des conditions de travail qui leur sont faites et l'Etat peut effectivement contrôler. Voilà comment cela se déroule.

C'est ce qui a été fait en parfaite conformité avec ce principe. Effectivement, l'Etat n'est pas interventionniste. Il diffuse les informations, contrairement à ce que vous avez dit, et le SECO les a diffusées tout au cours de l'été. Elles ont été relayées par le Service des arts et métiers et du travail.

En conclusion, aucun incident ne nous a été signalé. Aucun accident de chantier dû à la canicule ne nous a été signalé. Je considère donc que le système fonctionne et que l'Etat fait son travail.

## 21. Question écrite no 1797

### **Cochons sur paille, touristes sur caillebotis Lucienne Merguin Rossé (PS)**

Le canton du Jura a de nombreux atouts, notamment dans le domaine touristique. Il pourrait cependant mieux se profiler s'il existait une véritable politique touristique. Les blocages sont perceptibles, par exemple en évoquant les difficultés de Jura-Tourisme. Mais aussi, et de manière plus pernicieuse, lorsque l'on lit le site internet du Service de l'économie rurale. La conception globale pour l'avenir y est décrite ainsi: «Le Jura n'a pas avantage à devenir une région de délassement et de loisirs à disposition des populations urbaines».

On peut aisément comprendre que le Service de l'économie rurale se soucie de l'avenir de l'agriculture. Sa priorité va d'ailleurs à l'implantation de halles d'engraissement pour porcs et poulets, difficilement conciliables avec le tourisme! Mais il est moins compréhensible que les responsables de ce secteur laissent aussi peu de place à d'autres développements économiques dans le canton du Jura.

Le groupe socialiste demande au Gouvernement s'il est satisfait de cette déclaration sur le site internet du Service de l'économie rurale? S'il partage cet avis et s'il estime que ces propos sont compatibles avec «Jura Pays ouvert»? Si non, quelle démarche entend-il entreprendre auprès de ce service cantonal pour qu'il modifie sa vision? Et, de manière plus globale, qu'entend faire le Gouvernement pour redonner couleur et dynamisme au tourisme jurassien?

#### Réponse du Gouvernement:

La phrase extraite du site internet du Service de l'économie rurale fait partie d'un alinéa qui a la teneur suivante: «Le

Jura n'a pas avantage à devenir une région de délasserment et de loisirs à disposition des populations urbaines. Il doit s'affirmer au plan économique dans les trois secteurs d'activité de manière à pouvoir compter sur une économie diversifiée et peu sensible aux aléas conjoncturels». Cette phrase a été rédigée en réponse à certains planificateurs qui proposent que le Plateau suisse – de Genève à Romanshorn – devienne une grande métropole et que le massif alpin et la chaîne jurassienne jouent le rôle d'espace de loisirs pour cette région urbaine. Placée dans son contexte, cette phrase révèle sa vraie signification. Il est évident que l'économie jurassienne doit reposer sur trois piliers et non pas sur une seule branche d'activité, à savoir le tourisme.

Sur son site internet, le Service de l'économie rurale cite des objectifs de politique agricole ainsi que les mesures appliquées pour les atteindre. Parmi ces mesures, le tourisme rural est expressément mentionné. Le Service de l'économie rurale n'a pas pour but de mettre les touristes sur les caillebotis puisque le concept «Aventure sur la paille» a été conçu par une collaboratrice de la Vulgarisation jurassienne et qu'il est répandu aujourd'hui dans tout le pays, y compris en Suisse allemande.

Le Service de l'économie rurale se soucie de l'avenir de l'agriculture et surtout du renforcement de l'économie régionale. Dans ce sens, il énumère plus d'une vingtaine de mesures concrètes et précises sur son site internet. En application de l'article 3 de la loi sur le développement rural du 20 juin 2001, la priorité va à la formation professionnelle en agriculture et en économie familiale.

Quant à la politique du tourisme, elle est présentée dans l'arrêté du Gouvernement fixant les lignes directrices de la politique du tourisme. Il est vrai que beaucoup de travail reste à accomplir pour que les prestataires du tourisme s'identifient réellement à cette politique. Au cours des prochaines semaines, le Gouvernement pendra un certain nombre d'initiatives propres à améliorer cette situation.

**Mme Lucienne Merguin Rossé (PS):** Je ne suis pas satisfaite et je demande l'ouverture de la discussion. (*Brouhaha.*)

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

**Mme Lucienne Merguin Rossé (PS):** Je pense que le ministre de l'Economie pourrait faire un petit effort pour demander à un Service de l'économie rurale de modifier le texte dont il est question dans mon interpellation. Cela prendrait au moins trois secondes à une personne un peu plus éclairée et je pense que ce n'est pas un grand travail.

Par contre, j'aimerais quand même lui dire que, dans une brochure que j'ai trouvée et qui a été écrite il y a vingt ans (par la Société jurassienne d'Emulation), on peut lire ceci: «Les Francs-montagnards doivent choisir ce qu'ils veulent... Souhaitent-ils vivre dans une société rurale épargnée par les angoisses croissantes des villes? Si oui, ils doivent maintenir une agriculture forte, économiquement efficace et employant un maximum de main-d'œuvre. Le secteur secondaire offre des possibilités limitées pour l'heure; le tourisme doit demeurer une activité d'appoint et ne jamais devenir le pilier économique principal du Haut-Plateau».

Cela fait vingt ans que cela a été écrit. On n'a rien changé depuis. C'est signé Bernard Beuret et je pense qu'on pourrait donner un petit signal pour essayer de montrer qu'on est

vraiment un Jura pays ouvert, qu'on n'a pas peur des villes et qu'on n'a pas peur du développement touristique.

**M. Jean-François Roth,** ministre de l'Economie: Vous avez, Madame la Députée, tiré une phrase de son contexte pour la condamner. Cela se fait régulièrement, je sais, mais c'est mieux de la resituer dans son contexte. On vous a expliqué que, surtout dans le débat actuel qui interviendra aussi à propos de la nouvelle politique régionale où, dans le fond, on assigne à des régions comme les nôtres de l'Arc jurassien plutôt un rôle qui doit en fait se contenter d'un rayonnement des villes, il est important de dire aussi quels sont nos objectifs.

Je ne sais pas si je suis éclairé ou non, je ne sais pas si ce propos s'adressait directement à moi mais je ne ferai aucune démarche pour faire retirer cette phrase. Ce serait, à mon avis, un contresens. Cette phrase veut dire en fait ce qu'elle veut dire dans son contexte. Cela veut dire que nous voulons un développement équilibré et que ce développement – d'ailleurs c'est dit – doit naturellement se faire sur les trois secteurs d'activités de manière à pouvoir compter sur une diversification qui soit moins sensible et moins perméable aux aléas conjoncturels. C'est important de dire que le Jura ne veut pas, aussi dans la nouvelle politique régionale, se contenter de devenir une zone de délasserment. Nous voulons être une terre d'accueil, un Jura pays ouvert mais disposer aussi des atouts qui nous permettent d'assurer notre propre développement. C'est ce que voulait dire en fait ce développement de l'Economie rurale et si vous prenez la peine de faire une petite étude de texte, mais globalement et pas seulement la phrase que vous citez et que vous montez en épingle, je pense que nous pourrions trouver un accord là dessus.

**Le président:** Nous revenons au Département de l'Education. Je remercie Madame la ministre Elisabeth Baume-Schneider de sa patience.

## 15. Motion no 720

### L'avenir d'un géoparc suisse vous tente-t-elle? Lucienne Merguin Rossé (PS)

Des centaines de visiteurs en quelques jours sur les traces de dinosaures à Courtedoux...

le trou du Creugenat, site géologique unique en Europe...

des séries de vallées sèches façonnant les paysages ...

le Parc préhistorique à Réclère...

le Musée des sciences naturelles de Porrentruy...

des fouilles archéologiques qui attendent d'être présentées au public...

L'Ajoie présente d'intéressantes potentialités pour l'étude d'un projet de géoparc suisse, qui est un label de qualité dans les domaines de la formation, de l'éducation, de la protection des sites et du développement durable, à l'échelle régionale. Le géoparc comprend une région clairement définie qui contient une mosaïque d'éléments géologiques. Il permet le transfert de l'enseignement des sciences de la terre sur le terrain, avec un accent sur le plaisir et l'éducation. Il conjugue des attractions touristiques, culturelles, historiques et géologiques et doit offrir un concept général de protection des monuments naturels.

En tant que discipline scientifique, l'histoire de la terre a une grande importance dans le domaine de la protection du paysage et est d'un grand intérêt touristique et économique.

Aussi, le groupe socialiste demande au Gouvernement de mettre sur pied un groupe de réflexion sur l'idée d'un géoparc en Ajoie, qui, en tant que pôle cantonal culturel, renforcerait son attractivité pour un vaste public.

(Informations: [www.geoforum.ethz.ch](http://www.geoforum.ethz.ch); [www.unesco.org/science/earthsciences/geoparks](http://www.unesco.org/science/earthsciences/geoparks); [www.interreg.ch](http://www.interreg.ch).)

(Exemples: [www.sardaigne.fr](http://www.sardaigne.fr); [www.regioplus.ch/geopark](http://www.regioplus.ch/geopark); [www.ethlife.ethz.ch/articles/tages/Geopark.html](http://www.ethlife.ethz.ch/articles/tages/Geopark.html).)

**Mme Lucienne Merguin Rossé (PS):** L'idée de géoparc est de proposer un modèle de développement durable pour l'Ajoie et cette idée de géoparc émane finalement du Polytechnicum de Zurich. Si vous allez sur le site internet du Poly, vous pourrez voir que les géoparcs suisses sont un label de qualité dans les domaines de la formation, de l'éducation, de la protection des sites et du développement durable à l'échelle régionale. Ce sont des parcs naturels dont la thématique essentielle est la formation et la diversité des roches, l'histoire du climat de la terre ainsi que l'évolution des paysages.

– Considérant que l'Ajoie regorge de potentialités uniques en Europe, tel le Creugenat, ou uniques au monde, tel le site paléontologique de Courtedoux,

– considérant que de nombreux sites méritent d'être mis en réseau dans le domaine des sciences de la terre, tels le Préhistoparc de Réclère, le Musée des sciences naturelles de Porrentruy, les grottes de Milandre, les vallées sèches,

– considérant que l'Ajoie a une vocation culturelle, historique, touristique, et est «un pays de séminaire» comme le prétendent certains,

– il convient de réfléchir à l'attractivité de la région et aux opportunités qu'offrent toute une palette de richesses naturelles et artificielles. L'auteure de la motion pense que le concept de géoparc peut répondre à un dynamisme souhaité pour l'Ajoie sur le déclin. Deux projets sont lancés en Suisse, au Tessin, au Maroc et d'autres aux Etats-Unis.

Je vous propose donc de soutenir cette motion qui demande la mise sur pied d'un groupe de réflexion. Cependant, il m'apparaît que plusieurs conditions sont nécessaires pour concrétiser un tel projet:

– Les ressources humaines de l'administration ne suffiront pas. Le groupe de réflexion doit être largement représenté par des particuliers, des associations, des collectivités ou des personnes engagées dans les domaines précités.

– Le recours à des personnes extérieures charismatiques, qui connaissent bien la thématique, est essentiel, à mon avis, pour bénéficier des expériences et pour viser une efficacité certaine.

**Mme Elisabeth Baume-Schneider,** ministre: Nous avons parfois, avec la députée Lucienne Merguin, les mêmes lectures; j'ai également les documents concernant les géoparcs suisses.

Il y a eu un véritable plaidoyer pour l'Ajoie et je peux sans autre élargir ce plaidoyer et peux l'imaginer pour le Jura historique et la région. Partant du constat que l'Ajoie présente les potentialités géologiques, paléontologiques, archéologiques et historiques requises, la motion développée par la députée Lucienne Merguin Rossé demande au Gouverne-

ment de mettre sur pied un groupe de réflexion sur l'idée d'un géoparc dans ce district.

Cette démarche prolonge en quelque sorte le postulat no 218 intitulé «Pour la création d'un site paléontologique à vocation touristique et didactique», qui a été accepté par le Parlement en date du 20 novembre 2002. Elle élargit aussi la problématique d'autres interventions politiques récentes, ainsi par exemple la motion intitulée «Ajoie, terre du dinosaure» acceptée par le conseil de ville de Porrentruy et demandant à ladite municipalité de «s'approcher des autorités cantonales pour étudier la mise en valeur touristique des sites archéologiques et géologiques de l'Ajoie».

Le Gouvernement a conscience des potentialités dont la motion fait état. On peut notamment rappeler à cet égard qu'en 2002, sur une durée de six mois, plus de 10'000 personnes ont visité le gisement de traces de dinosaures découvert sur le tracé de l'A16 à Courtedoux et que de nombreuses demandes de visites sont encore et toujours enregistrées, bien que ce site soit actuellement fermé.

Le Gouvernement a donc inséré dans le programme de législature 2003-2006 un projet ainsi libellé: «définir et mettre en œuvre un concept global et concerté de gestion, conservation et mise en valeur du patrimoine naturel et archéologique du Canton (création d'un pôle d'attraction en rapport avec le site paléontologique de Courtedoux)».

Le programme de législature proposé par le Gouvernement ayant été débattu au Parlement, des contacts ont été pris actuellement entre différents services de l'Etat (Section de l'archéologie, Musée des sciences naturelles, Service des ponts et chaussées, OEPN) pour former un groupe de travail aux fins de cerner le projet précité en y articulant les diverses perspectives et demandes qui ont pu être déjà formulées (mise en valeur du site de Courtedoux, présentation des résultats des fouilles archéologiques, mission et essor du Musée jurassien des sciences naturelles, richesse du patrimoine géologique).

J'ai bien entendu la députée Lucienne Merguin Rossé lançant un appel pour que l'administration s'ouvre à des experts extérieurs et notamment à des personnes charismatiques. J'ose espérer qu'au sein de l'administration cantonale, il y en ait au moins quelques-unes qui ne sentent pas trop la naphthaline et qui soient charismatiques!

Il est clair que ce groupe de travail doit s'adjoindre – on n'a jamais dit le contraire – des spécialistes et des experts de divers domaines scientifiques mais également des spécialistes en gestion de projets, également en matière de promotion touristique.

Actuellement, l'Office de la culture travaille à l'élaboration d'un mandat pour ce groupe de travail. En effet, les récentes découvertes tendent à démontrer que le site jurassien – parce qu'il y a quasi chaque jour de nouvelles découvertes – peut sans prétention être considéré comme étant d'importance mondiale et intéresser de ce fait des partenaires extérieurs à notre région, au niveau scientifique et au niveau éventuellement financier également.

Un courrier a été adressé récemment à l'Office fédéral des routes, d'entente avec l'OEPN, afin de manifester clairement la volonté du Gouvernement de mise en valeur des sites archéologiques découverts le long du tracé de la Transjurane.

Dans cette dynamique, l'idée d'un géoparc pourra être étudiée afin de prendre en considération les potentialités de l'Ajoie et du Jura en la matière.

Le Gouvernement partage les constats et les options développés dans le cadre de la motion et, pour reprendre les termes de l'interpellatrice, «est tenté par l'aventure d'un Géo-parc».

Au sujet de la forme choisie pour développer votre intervention parlementaire, il est utile de s'en référer aux articles 28 et 29 de la loi d'organisation du Parlement et de préciser que la motion charge très précisément «le Gouvernement de présenter un projet de disposition constitutionnelle, de loi ou de décret, ou alors lui donne des instructions impératives au sujet de mesures à prendre ou de propositions à soumettre par la suite au Parlement». Le postulat, dans sa forme, quant à lui, «invite le Gouvernement à faire une étude sur une question déterminée et à déposer un rapport et des propositions».

En fait, la formulation retenue par la députée Lucienne Merguin Rossé consiste à demander au Gouvernement de mettre sur pied un groupe de réflexion sur l'idée d'un géoparc. Donc, cela relève formellement d'un postulat et, à ce titre, je vous invite à accepter la transformation de votre motion en postulat et propose au Parlement de l'accepter sous cette forme.

**Le président:** Madame la Députée, acceptez-vous la transformation en postulat?

**Mme Lucienne Merguin Rossé (PS):** Je l'accepte.

*Au vote, le postulat no 720a est accepté par la majorité des députés.*

## 16. Motion no 721

### Faciliter l'exercice de la fonction publique Pierre Lovis (PLR)

Comme vous le savez et la situation risque encore de s'aggraver ces prochaines années, il est de plus en plus difficile de trouver des personnes prêtes à s'investir dans la fonction publique (maire, conseiller communal, etc.). De plus, le temps nécessaire à l'étude de dossiers de plus en plus complexes ainsi que les nombreuses séances provoquent bon nombre de démissions au sein des autorités communales, ce phénomène étant dû au fait que la fonction publique empiète largement sur la vie privée des personnes intéressées.

L'ordonnance concernant les traitements, les vacances et les fonctions accessoires autorisées du personnel de l'Etat règle à son article 16 la durée des congés payés aux fonctionnaires de l'Etat jurassien (RSJU 173.111.2). La durée des congés ne peut dépasser cinq jours ouvrables ou leur équivalent en heures par charge et par année civile.

Si l'on peut admettre que ce maximum de cinq jours est suffisant pour certaines charges publiques (commission communale, participation aux activités d'une bourgeoisie, d'un syndicat intercommunal ou d'une paroisse), il est de loin insuffisant pour remplir la fonction de maire dans nos communes jurassiennes.

Sachant que l'administration fédérale et La Poste octroient un congé maximum de quinze jours pour l'accomplissement d'une fonction publique, je demande au Gouvernement d'augmenter également à quinze jours les congés payés pour la fonction de maire dans nos communes jurassiennes

et de présenter au Parlement les modifications législatives relatives à la réalisation de la présente motion.

**M. Pierre Lovis (PLR):** Je me rallie à la proposition du Gouvernement de transformer ma motion en postulat. Je vous demande donc d'accepter le postulat et vous remercie de votre soutien.

Je constate avec satisfaction la réaction positive de l'Exécutif puisqu'il a compris qu'il valait la peine d'étudier la problématique de la charge de la fonction publique en tant que milicien.

Le but de mon intervention était, dans le fond, de faire prendre conscience de ce problème et de rendre également attentifs les employeurs, aussi bien publics que privés, de l'importance d'accorder aux principaux responsables des collectivités publiques des facilités d'horaire afin de leur permettre d'exercer convenablement leurs activités publiques accessoires.

**Le président:** Puis-je faire un appel à vous toutes et tous, chers collègues. Vous avez certainement des choses extrêmement intéressantes à vous dire mais il serait quand même très agréable que vos collègues qui montent à la tribune puissent développer leurs interventions dans le silence et dans le respect de ce qu'ils ont à vous dire!

**Mme Elisabeth Baume-Schneider, ministre:** Le Gouvernement a une conscience, je vous rassure tout de suite, et il a un degré de compréhension également tout à fait raisonnable!

Le groupe libéral-radical a posé un constat sur l'exercice de la fonction de maire et il estime ainsi que l'ordonnance concernant les traitements, les vacances et les fonctions accessoires autorisées du personnel de l'Etat est trop restrictive en ce qui concerne ce mandat spécifique lorsqu'elle précise que la durée des congés payés ne peut dépasser cinq jours ouvrables ou leur équivalent en heures par charge et par année civile et qu'en cas de cumul de plusieurs charges publiques, la durée des congés payés ne saurait dépasser quinze jours par année.

La directive relative aux congés payés octroyés aux magistrats, fonctionnaires et employés assumant une charge publique autre que celle de parlementaire fédéral ou cantonal reprend cette disposition légale.

Le motionnaire demande de porter à quinze jours les congés payés pour la fonction de maire dans nos communes jurassiennes et de procéder aux aménagements législatifs découlant d'une telle décision. Une telle demande avait déjà fait l'objet en avril 1998 d'une interpellation du groupe socialiste qui, s'inspirant de l'exemple fédéral, proposait un congé pouvant aller jusqu'à quinze jours, cela, sans le limiter à la seule fonction de maire.

Le Gouvernement rejoint les motionnaires quant à l'objectif poursuivi consistant à donner aux personnes prêtes à s'investir dans la fonction publique communale un certain nombre de jours de congé pour l'exercice de leur mandat.

La situation actuelle invite à préciser qu'en cas de cumul, le congé annuel ne pourra en aucun cas excéder l'équivalent de quinze jours. Très concrètement, le fonctionnaire a la possibilité d'imputer son congé sur des heures bloquées uniquement, ce qui lui permet en fait de s'absenter plus souvent que cinq jours. Mais, là, on est un peu dans des calculs d'épiciers

et, au vu de l'heure, je vais vous faire l'épargne de ces calculs.

Toutefois, la charge de travail pour un mandat de maire doit être analysée en prenant en considération plusieurs paramètres. Les quelques arguments qui suivent ne sont pas exhaustifs mais tendent à démontrer qu'il est pertinent d'envisager l'analyse de la charge d'un mandat de maire en prenant en considération notamment les points suivants:

- la structure organisationnelle de la commune: est-on en présence d'une administration permanente ou non, ce qui modifie, vous en conviendrez, singulièrement la tâche du maire dans la préparation de ses dossiers?

- la dimension de la commune: il n'est pas inutile de rappeler que 51 communes du Canton comptent moins de 500 habitants et je peux également imaginer que le volume de travail diffère selon les problématiques auxquelles la commune a à faire face;

- la taille géographique de la commune;
- l'effectif du conseil communal qui, également, je vous le rappelle, oscille entre cinq et neuf personnes, le maire compris, ce qui modifie également le mandat, en tant que tel, du maire;

- la fréquence des séances, qui sont la plupart du temps hebdomadaires mais également à quinzaine et parfois une fois par mois selon les communes;

- les tâches particulières assumées par les maires en fonction de dossiers spécifiques.

Bref, vous conviendrez qu'il serait judicieux pour le moins d'envisager une gradation dans l'octroi des congés en fonction du volume de travail et d'autre part de prendre en considération l'engagement des conseillers communaux qui, parfois, ont «tout autant» de travail par rapport au dicastère qui les concerne.

Au sujet de la question des mutations administratives, selon informations transmises par le chef du Service des communes, il est probable qu'aux prochaines élections communales (donc l'année prochaine), on ait environ vingt-cinq à trente changements de personnes. Je tiens également à relever que cela correspond à la tendance observée en 2000 et en 1996 déjà. Les rotations sont plus importantes au niveau des conseillers communaux qu'au niveau des maires.

Enfin, il est utile de préciser qu'une réponse possible aux difficultés d'assumer les multiples tâches relevant d'une administration communale consisterait à prêter attention à l'orientation prise par le Gouvernement en faveur des fusions de communes.

Vous l'aurez compris, le Gouvernement souhaite que l'étude de cet objet soit approfondie, que l'on étudie les différents types de mandats concernés, que des comparaisons intercantoniales aient lieu avant que nous puissions nous prononcer définitivement sur la question spécifique du nombre de jours de congé à accorder aux fonctionnaires qui exerceraient la fonction de maire d'une commune jurassienne.

D'autre part, il y a lieu de vérifier la possibilité, pour le secteur privé, d'avoir des pratiques semblables.

Au vu des éléments qui précèdent, le Gouvernement invite le motionnaire à accepter – ce qu'il a déjà fait par anticipation – la transformation de sa motion en postulat et propose au Parlement l'acceptation de ce dernier.

*Au vote, le postulat no 721a est accepté par la majorité du Parlement.*

## 17. Question écrite no 1798

### Classes enfantines pour élèves âgés de trois ans François-Xavier Boillat (PDC)

Depuis une année déjà et à titre expérimental, les classes enfantines des cercles scolaires de Bourrignon et de Bressaucourt accueillent des élèves âgés de trois ans. Bien que la scolarisation de ces enfants ne représente que deux demi-journées durant le premier semestre et quatre demi-journées pendant le second semestre, l'expérimentation, qui s'étale sur trois ans, doit déjà pouvoir nous apporter certaines conclusions.

Après une année de pratique, le Gouvernement peut-il nous renseigner au sujet de cette expérimentation et répondre aux questions suivantes:

1. D'une manière générale, l'expérience vécue après une année scolaire est-elle positive et quels enseignements généraux peut-on en tirer?

2. Les parents des enfants scolarisés à trois ans tirent-ils de cette expérience des conclusions favorables et seraient-ils prêts à la renouveler avec d'autres de leurs enfants?

3. La qualité du travail effectué avec les élèves de quatre et cinq ans n'est-il pas péjorée par cet essai pilote qui englobe de plus jeunes enfants encore dans les classes enfantines?

4. Le travail effectué avec ces jeunes enfants est-il en relation directe avec des activités préscolaires ou s'assimile-t-il davantage à de la garderie d'enfants?

#### Réponse du Gouvernement:

Le groupe parlementaire PDC souhaite, au travers de la question écrite no 1798, obtenir quelques éléments de bilan préalable à propos de l'expérience d'accueil à l'école enfantine d'enfants de trois ans qui est menée depuis la rentrée scolaire d'août 2002 aussi bien à Bourrignon qu'à Bressaucourt.

Avant toute chose, il paraît utile de resituer cette expérimentation dans son contexte général. Cette opération entend en premier lieu répondre à une impulsion donnée par le Parlement lorsqu'il a adopté en 2000 le postulat no 194 du groupe socialiste relatif à «l'étude sur l'implantation du modèle tessinois d'éducation préscolaire dans le Jura». Il était souhaité que le Jura s'inspire de la «Scuola d'ell Infanzia» tessinoise qui, entre autres caractéristiques, ouvre ses classes aux enfants de trois à six ans. Par ailleurs, il s'agit pour le Département de recueillir quelques éléments de référence par rapport à une éventuelle anticipation de la scolarisation des enfants, conformément à des pratiques établies de longue date dans de nombreux pays européens et à des tendances et des besoins qui commencent à se manifester en Suisse. De plus, cette démarche tend à proposer à l'école enfantine et à ses enseignantes un nouveau champ d'investigation. Enfin, des circonstances locales particulières ont contribué à justifier et faciliter la conduite de cette expérience. Il convient aussi de rappeler que cette opération a été mise en place en très étroit accord avec les autorités politiques et scolaires des deux localités concernées.

Il est manifestement prématuré de tirer des conclusions fiables par rapport à une opération qui ne se déploie que depuis une année, qui se déroule à une échelle très modeste et qui ne concerne qu'un nombre très restreint d'enfants (environ une dizaine) et, à plus forte raison, d'enseignantes.

De manière générale, on peut constater que les parents se déclarent satisfaits de cette mesure et que les enfants concernés semblent bien vivre leur entrée progressive et précoce en scolarité infantine. Pour la deuxième année d'expérience, on n'a pas constaté de déperdition en ce qui concerne les nouveaux élèves susceptibles d'être accueillis, ce qui peut indiquer que le degré d'adhésion à l'expérience n'a pas faibli.

Le dispositif d'expérimentation arrêté par le Département prévoit explicitement que les intérêts et les besoins des enfants de quatre et cinq ans, élèves «réguliers» de l'école infantine doivent être pleinement garantis. Au travers des observations effectuées, rien ne permet de penser que la qualité de l'offre de formation due aux enfants de cinq ans et de quatre ans ait été compromise par la présence, à raison de deux puis trois demi-journées par semaine, de condisciples de trois ans. Les effectifs des classes concernées, le dispositif pédagogique arrêté par le Service de l'enseignement et le fort engagement personnel des enseignantes ne laissent guère courir de risque à cet égard.

Il est bien évident que les enfants de trois ans nécessitent une approche quelque peu différente de celle qui est pratiquée de longue date à l'école infantine. Pour autant, les prestations assurées à ces enfants ne s'éloignent pas du cadre pédagogique propre à l'école infantine. Il convient cependant de souligner que la conduite de telles classes nécessite de la part des enseignantes impliquées un surcroît important de travail et d'investissement. En ce sens, il est envisagé d'accroître quelque peu les fonctions de conseil et d'appui à l'intention des expérimentatrices.

Au terme de la présente année scolaire, un premier bilan véritablement significatif devrait être transmis au Département et permettre d'esquisser quelques conclusions et d'apporter, le cas échéant, l'un ou l'autre ajustement du dispositif. Pour l'immédiat, il n'est en tout cas pas envisagé d'étendre le champ de l'expérience.

**M. François-Xavier Boillat (PDC):** Je suis satisfait.

#### 18. Question écrite no 1799

**L'Etat (a)dore-t-il certains de ses retraités?**

**Rémy Meury (CS-POP)**

En février 2002, au moment du départ à la retraite du chef de l'OEPN, on pouvait lire sur le site internet du Canton ceci, à la fin de l'hommage qui lui était rendu: «Jacques Babey conservera d'ailleurs quelques mandats pour l'OEPN, dans le domaine de l'environnement et des déchets».

Il s'avère que cette pratique dans notre Canton – attribution de mandats à un ancien collaborateur – ne se limite pas au seul cas cité ci-dessus.

Qu'un employé de l'Etat quittant sa fonction collabore encore un temps avec son successeur dans le cadre du traitement de dossier en cours paraît logique, voire inévitable. Mais qu'un ancien fonctionnaire se voit confier la conduite de quelques dossiers sous la forme de mandats personnels pose problème et suscite les questions suivantes au Gouvernement:

1. Depuis 2000, combien de mandats ont été attribués de gré à gré à d'anciens collaborateurs de l'Etat et pour quels montants?

2. Quels sont les services administratifs qui ont recouru à cette pratique et dans quels domaines?

3. Quels sont les mandats de ce type encore en cours?

4. L'attribution de ces mandats à des fonctionnaires retraités est-elle due à l'impossibilité des services concernés de mener à bien des dossiers et, le cas échéant, de quelle nature est cette impossibilité?

5. Ces mandats n'auraient-ils pas pu être confiés à des bureaux d'ingénieurs ou autres établis dans notre Canton, qui pourraient par ailleurs se plaindre par cette pratique de concurrence déloyale?

#### Réponse du Gouvernement:

Le Gouvernement est en mesure de répondre comme suit aux questions posées.

Depuis 2000, une dizaine de mandats ont été attribués; tous sont encore en cours à ce jour.

Les montants engagés sont dans la plupart des cas limités; ils se situent en effet dans une fourchette de 3'000 à 7'500 francs. Deux mandats dépassent ces sommes: l'un s'éleve à 15'000 francs et l'autre, échelonné sur trois ans, à un coût annuel de 50'000 francs.

#### Services concernés

a) Service des ponts et chaussées

Un mandat a été confié à un ancien responsable d'un autre service pour des prestations qui ne sont ordinairement pas de la compétence des collaborateurs du service considéré.

b) Service des contributions

De nombreuses mutations étant intervenues dans ce service, il a fallu former de nouveaux taxateurs. La personne à qui ce mandat a été attribué possède une très large connaissance du domaine fiscal et se trouve être particulièrement compétente en cette matière.

c) Service de la formation professionnelle

Un ancien directeur d'école continue de fonctionner au sein de plusieurs commissions ou groupes de travail.

d) Service des constructions

Une ancienne collaboratrice dispense, pour une durée d'une année, la formation des nouveaux concierges.

e) Office des eaux et de la protection de la nature

Un mandat a été confié à l'ancien responsable de la pêche, un autre à l'ancien adjoint et un dernier à l'ancien chef de service.

Précisons que la plupart des mandats ont été confiés, de manière ponctuelle et pour une durée très limitée dans le temps, lors du changement d'un responsable, afin de permettre une parfaite transition et, entre autres, pour assurer un suivi optimal des subventions fédérales.

L'aspect «formation» est également un motif pour lequel il a été recouru à d'anciens collaborateurs (cf. Service des constructions et Service des contributions).

Il convient enfin de relever que les services ont voulu mettre à profit de précieuses compétences présentes chez d'anciens collaborateurs pour assumer un mandat particulier, compétences spécifiques que l'on trouve difficilement à l'extérieur de l'administration au moment où on en a besoin.

**M. Remy Meury (CS-POP):** Je suis satisfait.

**Le président:** Mesdames et Messieurs, chers collègues, nous voici donc arrivés au terme de cette séance. J'espère

ne vous avoir pas trop déçus et avoir obtenu une meilleure note que les CFF tout à l'heure!

Avant de vous donner rendez-vous au 19 décembre, je voudrais attirer votre attention sur le bienfait que vous feriez au Parlement en nous communiquant des informations, notamment sur la vie parlementaire, les événements ou autres communications qui sont susceptibles de nous intéresser, naturellement dans le respect de la loi sur la protection des données, et qui échapperaient à l'attention du Bureau du Parlement.

Nous vous attendons le 19 décembre, Alain Schweingruber et moi, dans de bonnes, voire très bonnes dispositions! *(Rires.)* Jusque-là, je remercie encore, en votre nom, Transports urbains delémontains et Car postal pour le petit cadeau de ce matin. Nous lirons cela avec beaucoup d'intérêt et, pour l'heure, je vous souhaite un excellent après-midi.

Je souhaite encore que le Bureau du Parlement se réunisse quelques minutes maintenant, à l'issue de cette séance.

*(La séance est levée à 12.45 heures.)*