

Quai de chargement: l'Etat se décharge

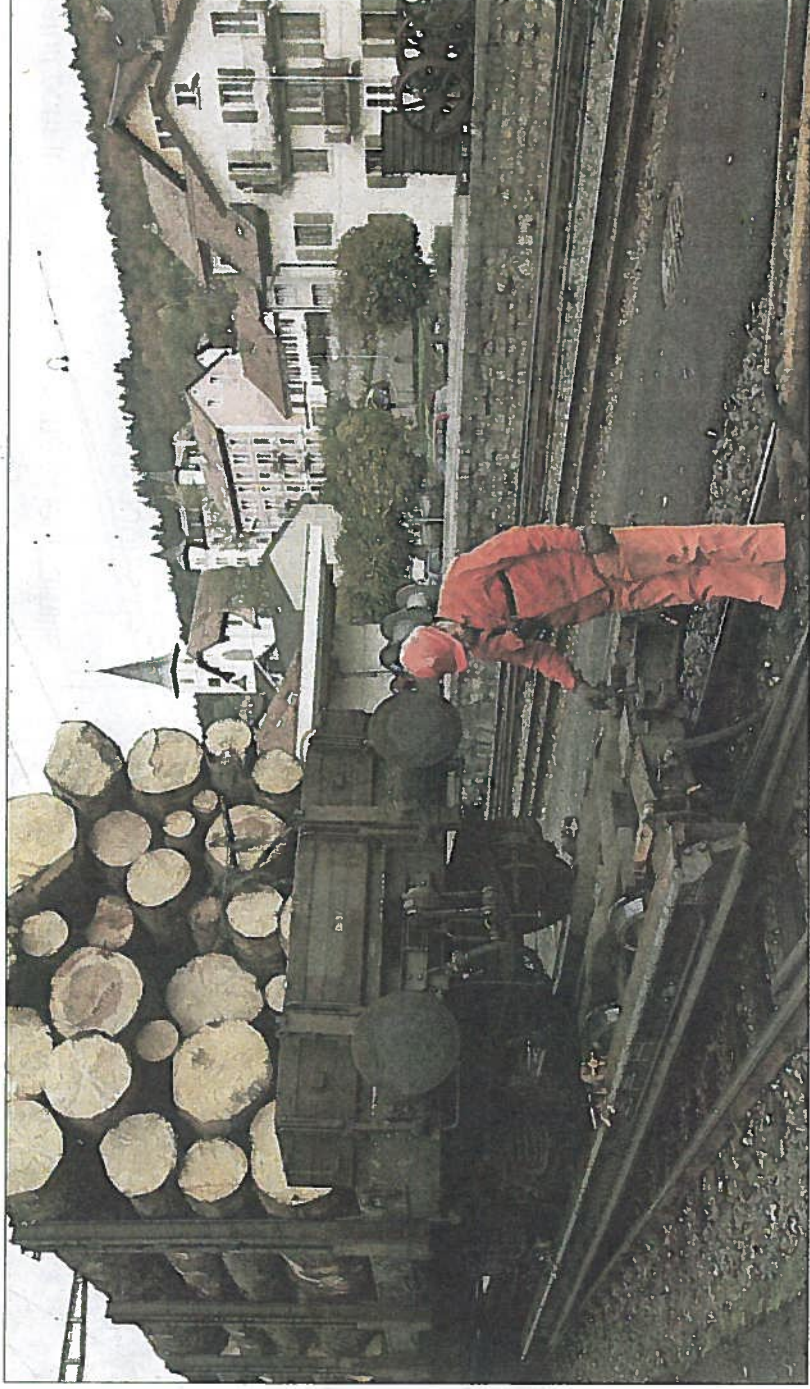
► **Il manque au bois jurassien** un quai de chargement sur rail moderne, notamment en Ajoie. ► **Aucune solution** n'est en vue. Le transport du bois est pourtant une activité importante du côté du rail, notamment pour les Cj. Explications.

Cela fait des années que l'on parle d'un nouveau quai de chargement moderne du bois dans le Jura, notamment en Ajoie. Le député Hubert Farine (PDC) s'en est inquiété dans une question écrite adressée au Gouvernement. La réponse n'est guère encourageante.

Le quai de Delémont est exemplaire

Le Gouvernement dresse un état de la situation: quatre quais de chargement fermés dans le Jura ces dernières années, d'autres dans les régions voisines dont le Jura bernois. Un point positif: le quai de Delémont «a été modernisé de manière exemplaire». Les Cj se distinguent en matière de desserte ferroviaire avec le plus grand nombre de quais de chargement: Vendlincoeur en Ajoie, et aux Franches-Montagnes Le Noirmont, Les Bois, Les Breuleux, Pré-Petit-jean et Saignelégier, et pour le Jura bernois La Ferrière, Les Reussilles et Tramelan.

Les CFF ont quatre quais de chargement dans la région: Delémont, Glovelier, Porrentruy, et dans le Jura bernois Péry-Reuchenette. «Le réseau des points de desserte n'est jamais figé et est en continue adaptation aux flux de marchandises», fait remarquer Frédéric Revaz, porte-parole des CFF. On en déduit que d'autres fermetures pourraient intervenir.



Le transport du bois et le trafic de marchandises en général demeurent très importants pour les Chemins de fer jurassiens (CJ). Ici un chargement de bois à la manoeuvre à Tramelan.

Pour les Cj en tout cas, ces points de desserte ont une grande importance. «On n'a absolument pas l'intention d'abandonner le trafic marchandises, que ce soit sur la voie étroite ou la voie métrique», déclare Frank Maillard, responsable de la communication des Cj. Ceux-ci touchent actuellement chaque année de la Confédération 500 000 fr. d'indemnités pour le transport de marchandises sur la voie métrique. Mais le système devrait changer: les Chambres fédérales examinent un projet selon lequel les soutiens seraient accordés en fonction de l'éloignement des régions et non plus sur la base de l'écartement des voies. Cela affectera la stratégie et les décisions futures de la compagnie, remarque Frank Maillard. Toutefois, la desserte ferroviaire «reste une activité stratégique très importante pour l'ave-

Questions sur l'avenir en Ajoie

En Ajoie, l'avenir de la ligne Porrentruy-Bonfol et des points de desserte est toujours incertain. Un important trafic marchandises lié aux déchets chimiques de Bonfol, exploité par CFF Cargo, va prendre fin. Sur cette ligne, les Cj transportent du bois, mais aussi des betteraves par exemple. On réfléchit à la création d'un nouveau quai de chargement. A Vendlincoeur en lien avec l'entreprise Corbat, laquelle a son propre point de chargement?

«On y réfléchit mais pour quoi plus Vendlincoeur que Bonfol ou Alle? Nous sommes convaincus de l'importance de ce trafic. Notre volonté est de développer ce trafic marchandises que ce soit avec du bois

ou d'autres matières. Mais si l'indemnité de la Confédération tombe, imaginez les conséquences!», lâche Frank Maillard.

«On discute avec CFF Cargo sur l'avenir des points de chargement qu'ils ont abandon-

Patrick Corbat et le rail: «On essaie de jouer le jeu»

► L'entreprise Corbat SA, depuis ses sites de Vendlincoeur et Glovelier, est un acteur important dans le Jura pour le transport du bois par le rail. «Corbat travaille toujours avec le rail, on essaie de jouer le jeu, mais il faut se donner de la peine, il n'est pas toujours facile de travailler avec CFF Cargo», déclare Patrick Corbat, directeur. En Ajoie, le chargement de bois est menacé à Porrentruy. Il faudra résoudre la problématique du chargement de wagons pour le bois venu de la forêt. «On pourrait éventuellement faire de la place sur notre quai à Vendlincoeur, mais cela impliquerait de mettre une importante surface à disposition pour des grumes. Si on nous goudronne une surface, on pourrait envisager de louer notre surface actuelle, mais pour l'ins-

Du côté de l'Association jurassienne d'économie forestière (AJEF), Didier Adatte rappelle que la sonnette d'alarme a été tirée il y a 10 ans déjà pour annoncer les problèmes en vue en Ajoie. «On n'avait pas pu boucler le financement, mais le canton avait prévu dans sa planification financière un appui important. Le projet a été mis dans un tiroir. La volonté des acteurs de la branche n'était pas évidente. Mais on arrive aujourd'hui à une situation où les problèmes sont devant nous: on va ressortir le projet du tiroir.»

Le Gouvernement n'entreprendra rien

Selon la réponse donnée au député Hubert Farine cependant, «le Gouvernement considère qu'il n'appartient pas à l'Etat d'entreprendre ou de financer les démarches de construction d'un nouveau quai. La commercialisation du bois est avant tout du ressort du secteur privé, qui inclut les producteurs de bois et les entreprises de transports. Il appartient à ces acteurs de prendre l'initiative de la recherche d'une solution durable. A court terme, le Gouvernement n'entreprendra donc rien dans ce dossier.» GEORGES MAILLARD

tant, ce n'est pas le cas et nous l'utilisons», déclare le directeur. «Nous sommes prêts à entrer en discussions, on est intéressé au maintien d'une desserte sur la ligne des Cj. Mais il faudrait récupérer d'autres terrains avec une participation des Cj ou de l'Etat. Nous sommes intéressés à conserver un transport par le rail, ce serait aberrant de tout passer par la route», complète Patrick Corbat.

► A propos de bois et de rail, Corbat SA a la chance d'avoir conclu l'automne dernier un contrat avec les CFF pour la fourniture de la plus grande part des traverses (70%) dont ils ont besoin. Le contrat court jusqu'en 2017. «Après, il faudra rediscuter. L'euro à 1 fr. rend les choses très délicates pour nous», note Patrick Corbat. GM