

## **RAPPORT DU GOUVERNEMENT SUR LE POSTULAT N° 1417a DE MONSIEUR RÉMY MEURY, DÉPUTÉ (VERT-E-S ET CS-POP), INTITULÉ « ORGANISER DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LE PERSONNEL PENDULAIRE »**

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Député-e-s,

### **A. Objet du postulat**

La motion no 1417 a été acceptée sous forme de postulat par 31 voix contre 24 lors de la séance du Parlement du 28 septembre 2022. Le postulat demande à ce que le Gouvernement étudie la possibilité d'obliger les entreprises à organiser des transports en commun pour le personnel pendulaire.

Lors du débat parlementaire, le Gouvernement proposait de rejeter la motion expliquant que celle-ci pouvait être considérée comme réalisée pour les points 2 et 3. Concernant le point 1, le Gouvernement proposait de le rejeter.

Le présent rapport est structuré autour des trois demandes formulées par le postulant.

### **B. Demandes formulées par l'auteur du postulat et commentaires du Gouvernement**

Après analyse, le Gouvernement estime que le postulat 1417a peut être classé. L'appréciation du Gouvernement est donnée pour chacune des demandes figurant dans le postulat.

#### **1. Modifier ou adapter la législation cantonale afin d'imposer aux entreprises ou groupes d'entreprises occupant un nombre élevé de travailleurs la mise en œuvre d'un système de transport en commun obligatoire pour le personnel concerné**

Actuellement, un nombre croissant d'entreprises développent des plans de mobilité dans lesquels un panel de mesures sont évoquées. Les mesures mises en place sont adaptées aux particularités de l'entreprise. Généralement, les mesures privilégiées concernent la mobilité active (vélo, marche à pied), les transports publics ainsi que le covoiturage. Ce dernier a l'avantage de pouvoir proposer une desserte fine et se met facilement en place. Cette solution est également pertinente en cas de manque d'offre en transports publics. Les navettes d'entreprise ont l'avantage de pouvoir transporter plus de personnes à la fois que le covoiturage. En revanche, ce service doit être organisé dans la majorité des cas par les entreprises elles-mêmes et cela peut représenter un certain frein à sa mise en œuvre. Il s'avère également qu'une certaine taille d'entreprise est nécessaire pour qu'un tel service puisse exister de manière efficace. Un service de navettes n'est pas adapté à toutes les entreprises. Par exemple, il est probablement plus difficile à mettre en place dans une entreprise qui offre une certaine liberté d'horaires à ses employés.

Malgré les freins importants évoqués ci-dessus, il est à relever qu'au moins une entreprise connaît un service de navettes et que plusieurs entreprises songent à développer une telle offre notamment pour leur personnel frontalier. L'entreprise Lang SA à Porrentruy est, en quelque sorte, une pionnière en la matière en ayant non seulement maintenu et même développé son réseau de navettes existant depuis des décennies. Ailleurs dans le canton, les réseaux qui existaient depuis les années 1930 ou l'après-guerre n'ont pas résisté à la généralisation de la voiture individuelle et au développement des transports publics. Actuellement, 14 navettes acheminent quotidiennement une nonantaine d'employés sur le site de l'entreprise Lang. Elles sillonnent l'Ajoie, la vallée de Delémont et la France voisine. L'employé utilisant ce système paie une contribution mensuelle, allant jusqu'à 100 francs en fonction de la distance depuis son lieu de domicile. Le conducteur de la navette, également employé de l'entreprise, reçoit une indemnité mensuelle en guise de compensation. Ce

système est un très bon exemple de ce que les entreprises peuvent mettre en place. Cette solution qui existait il y a quelques décennies est justement de plus en plus évoquée ces derniers temps par des entreprises et pourrait retrouver une nouvelle jeunesse.

L'introduction d'une limite légale des aires de stationnement n'est sans doute pas étrangère à cet intérêt grandissant. En effet, si les entreprises souhaitent construire plus de places de stationnement et que leur aire de stationnement atteint déjà 1'800 m<sup>2</sup>, elles doivent choisir entre diminuer leurs besoins en cases de stationnement ou alors de construire en ouvrage, ce qui représente des coûts importants. Un réseau de navettes d'entreprises peut être intéressant surtout pour le personnel frontalier pour lesquels la desserte en transports publics, pour la majorité d'entre eux, est inexistante. Une des difficultés dans la mise en place de ces navettes est le caractère diffus des zones d'habitation des frontaliers. Il semble que la mise en place de navettes soit plus pertinente à l'échelle des zones d'activités qui englobent un plus grand nombre d'employés. Une telle solution a été développée dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) à Genève où des minibus autogérés par les utilisateurs sont mis en place. Les utilisateurs paient un forfait mensuel (abonnement) incluant tous les frais inhérents au véhicule.

Parallèlement, des solutions sont développées et proposées par des tiers aux entreprises pour les aider à mettre en place une telle solution. Ainsi, des bureaux privés proposent des services clés-en-main aux entreprises pour développer leur propre réseau de navettes, comme dans le cas de la ZIPLO.

Il est à relever que la mise en place de navettes d'entreprises n'est pas soumise à une autorisation cantonale si le véhicule dispose de neuf places ou moins. Au-delà de ce chiffre, une autorisation cantonale est demandée afin de s'assurer que le service mis en place ne fait pas concurrence à l'offre de transports publics.

Citons, dans un autre registre, que les Chemins de fer du Jura offrent également un service sur mesure aux entreprises qui souhaitent acheminer leurs collaborateurs entre une gare et leur site par exemple. Sur demande, CarPostal peut aussi proposer un tel service, pour autant qu'il n'y ait pas de concurrence avec une ligne existante exploitée par leurs soins.

En conformité avec sa première appréciation, le Gouvernement maintient sa position de ne pas charger les entreprises avec des démarches chronophages et leur imposer systématiquement des mesures dont les résultats pourraient être mitigés et qui pourraient même entrer en concurrence avec les transports publics financés par les collectivités. Le Gouvernement privilégie donc des mesures volontaires et globales comme l'obligation des plans de mobilité, avec des actions qui peuvent être adaptées aux besoins et situations particulières de chaque entreprise.

Le Gouvernement est en revanche favorable au développement de réseau de navettes d'entreprises à l'échelle des zones d'activités. Cela doit être fait en collaboration avec les communes ou syndicats, gestionnaires de ces zones, ainsi que les entreprises elles-mêmes. Si de telles initiatives émergeaient, le Gouvernement pourrait apporter un appui dont la nature resterait toutefois à définir.

## **2. Modifier la législation cantonale de manière à réduire fortement le nombre de places de parc exigées lors de la construction ou de l'agrandissement d'une entreprise.**

Les bases légales sur le stationnement ont été révisées récemment (loi sur les constructions et l'aménagement du territoire LCAT RSJU 701.1, ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire OCAT RSJU 701.11). Elles sont entrées en vigueur le 1er janvier 2021 et ont fait l'objet d'une publicité importante auprès des communes et des bureaux spécialisés. Un guide a été spécialement édité et est consultable sur le site internet de la Section de la mobilité et des transports du Service du développement territorial ([www.jura.ch/SDT](http://www.jura.ch/SDT), rubrique Mobilité et transports). Il n'est par conséquent pas prévu de modifier les dispositions existantes à nouveau à court terme. Ce point-là est donc déjà réalisé.

## **3. Prendre toutes mesures législatives ou administratives nécessaires pour soutenir les entreprises concernées dans cette démarche (p. ex via le soutien aux regroupements, etc.).**

Ainsi que le Gouvernement l'avait indiqué dans sa réponse au postulat, cette mesure est déjà réalisée puisqu'il existe au sein du Service du développement territorial un poste à temps partiel dédié à la mobilité intermodale et qui soutient les entreprises dans leurs démarches liées à la mobilité.

## C. Conclusions

Le Gouvernement partage l'avis que les entreprises ont un rôle à jouer dans la mobilité de leurs employés. Le durcissement notamment en matière de stationnement ou l'obligation des plans de mobilité amènent les entreprises à mener des réflexions et à agir sur la mobilité des collaborateurs. A ce stade, le Gouvernement ne pense pas que contraindre les entreprises à développer des solutions de transports en commun soit pertinent. Ce sont bien des solutions sur mesure, adaptées au contexte des entreprises, qui doivent être développées. D'ailleurs, certaines entreprises ont lancé des réflexions pour mettre en place des navettes parce qu'un potentiel existe en leur sein. C'est donc dans cet esprit que le Gouvernement souhaite que la situation évolue.

Au vu de ce qui précède, le Gouvernement considère avoir satisfait aux requêtes de ce postulat qui, en conséquence, peut être classé.

Le Gouvernement vous présente, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Député-e-s, ses salutations distinguées.

Delémont, le 21 mai 2024

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme  
le Chancelier d'Etat

Jean-Baptiste Maître

