

**E-mobilité ou immobilité ?**

Paul Monnerat (PVL)

**Réponse du Gouvernement**

---

Le Plan Climat constitue un instrument central de la stratégie cantonale en matière de transition énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le remplacement des véhicules de la RCJU doit être en adéquation avec la politique énergétique mise en place.

Le Gouvernement répond comme il suit aux questions posées.

**1. Quel impact la mise en place des parkings payants a-t-elle eu sur la mobilité des employés de l'Etat?**

Le Plan de Mobilité de l'administration cantonale vise à favoriser la mobilité douce et l'usage des transports publics dans les déplacements pendulaires et professionnels des membres des autorités et des employés de l'Etat. Il comprend plusieurs mesures et non pas seulement le stationnement payant sur les parkings destinés aux voitures. Depuis l'entrée en vigueur du Plan de Mobilité, la part des utilisateurs des transports publics a augmenté de 150%: en 2024, 250 collaborateurs ont bénéficié d'une contribution de l'employeur pour l'achat d'un abonnement de transports publics, alors qu'ils n'étaient que 90 auparavant. La mobilité active semble également rencontrer davantage de succès, même s'il est plus difficile de le mesurer. Il est observé que certains abris à vélos sont saturés. L'action A vélo au boulot (Bike to work) a connu un franc succès en 2025 avec 199 collaborateurs y participant. Le Plan de Mobilité a également conduit au redéploiement de certains véhicules de service sur d'autres sites de l'administration ainsi que l'acquisition de cinq nouveaux vélos électriques (la flotte comprend désormais sept vélos électriques). Concernant le stationnement des voitures privées, environ 660 macarons sont loués par les employés de l'Etat.

**2. L'installation de bornes de recharge est-elle prévue sur les parkings de l'Etat ?**

Les parkings de l'Etat sont à disposition des collaborateurs de l'administration qui disposent d'un macaron. Ces derniers réalisent essentiellement un aller-retour du domicile à leur lieu de travail et ne sont donc pas utilisateurs des bornes de recharge. En cas de nécessité, ils peuvent utiliser les bornes publiques mises à disposition dans certaines communes. Si la pose de bornes de recharge est demandée, par exemple pour les places visiteurs ou celles qui sont louées à des tiers, une analyse de la clause du besoin et de rentabilité devrait être réalisée. Dans le but d'une utilisation efficiente des deniers publics, le partenariat avec les acteurs locaux qui fournissent déjà ce genre d'équipements, tels que la SACEN, serait alors à privilégier avant d'envisager un investissement de l'Etat.

**3. Depuis l'entrée en vigueur du Plan Climat Jura, combien de véhicules électriques et combien de véhicules thermiques ont été acquis par l'Etat ?**

Depuis l'entrée en vigueur du Plan Climat Jura, l'Etat a procédé à l'acquisition d'un total de treize véhicules destinés aux besoins de ses services. Parmi ces véhicules, sept sont de type électrique et six thermiques classiques.

Il est important de préciser que les sept véhicules électriques acquis sont des transports individuels motorisés (TIM). Dans le cadre des acquisitions à venir, il sera privilégié l'achat de voitures de type électrique pour autant que cela soit approprié.

En ce qui concerne les six nouveaux véhicules thermiques, les contraintes opérationnelles ne permettraient pas un passage à l'électrique. En effet, l'utilisation "en continu" ne permet pas de temps de recharge suffisant. De plus, le système électrique diminue la charge utile ce qui ne permet pas non plus une utilisation optimale et ne répond pas à l'ensemble des besoins opérationnels. Nous pensons ici aux véhicules de la police ou encore aux sapeurs de la voirie.

#### **4. Comment le Gouvernement justifie-t-il l'achat de véhicules thermiques depuis l'entrée en vigueur du Plan Climat Jura ?**

Le Gouvernement reconnaît que l'acquisition de véhicules thermiques peut paraître en contradiction avec les objectifs énoncés dans le cadre du Plan Climat Jura. Néanmoins, ces achats répondent à des contraintes techniques et budgétaires. Il faut rappeler que l'acquisition de véhicules électriques engendre un surcoût estimé entre 30 et 50 % par rapport aux véhicules thermiques. Certains services requièrent des véhicules pour lesquels les équivalents électriques, à l'heure actuelle, ne sont pas encore disponibles sur le marché à un coût raisonnable ou qui ne répondent pas pleinement aux exigences opérationnelles spécifiques du terrain.

Le Gouvernement privilégie systématiquement, dans la mesure du possible, l'adoption de solutions électriques. Lorsque cette option ne demeure pas envisageable à court terme, les véhicules thermiques sélectionnés sont choisis pour être parmi ceux offrant les meilleures performances en matière d'émissions en conformité avec les normes environnementales en vigueur.

#### **5. Le Gouvernement peut-il s'engager à privilégier systématiquement l'acquisition de véhicules électriques pour la flotte de l'État ?**

Le Gouvernement s'engage résolument à faire de la décarbonation de la flotte de l'État une priorité stratégique. À chaque nouvelle acquisition, une évaluation systématique est menée afin de sélectionner la solution la plus appropriée, en privilégiant, dans la mesure du possible, les modèles électriques, y compris pour les véhicules spécialisés.

Par ailleurs, la section entretien du Service des infrastructures travaille actuellement et activement à l'élaboration d'une planification du renouvellement progressif de la flotte de l'État. Un calendrier de remplacement est régulièrement actualisé en fonction de l'état sanitaire des véhicules, intégrant notamment des critères de remplacement anticipé tels que la vétusté, les pannes majeures ou les accidents.

En outre, elle développe actuellement un projet de stratégie des véhicules à l'horizon 2031 qui définit la ligne directrice de la politique climatique d'investissement relative au renouvellement du parc des véhicules de l'État, en cohérence avec les engagements environnementaux et les objectifs de développement durable.

Delémont, le 12 août 2025



Certifié conforme par le chancelier d'Etat  
Jean-Baptiste Maître