

Delémont, le 1^{er} juin 2021

MESSAGE DU GOUVERNEMENT AU PARLEMENT RELATIF À LA CRÉATION D'UN FONDS CANTONAL POUR LE CLIMAT

Projet de révision partielle de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux, ainsi que de la loi sur l'énergie

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Le Gouvernement vous soumet en annexe un projet de révision partielle de la loi du 26 octobre 1978 sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (RSJU 714.11) et de la loi du 24 novembre 1988 sur l'énergie (RSJU 730.1). Ces modifications doivent permettre de donner un ancrage dans la loi au plan cantonal pour le climat, à l'instar de ce qui se fait pour les autres planifications sectorielles cantonales. Elles permettent aussi la création d'un fonds cantonal pour le climat et en définissent l'alimentation et l'utilisation.

Le Gouvernement vous invite à accepter ce projet de révision et le motive comme suit.

I. Contexte

Le dérèglement climatique, qui se constate désormais de visu dans les forêts et cours d'eau jurassiens, conduit à d'indispensables évolutions légales et politiques au sein de notre société. Au niveau fédéral, la loi sur le CO₂ (référendum le 13 juin 2021) et son ordonnance constituent les principaux outils. Cette loi prévoit entre autres un fonds national pour financer les mesures favorables au climat, dont font partie différentes mesures ensuite mises en œuvre (et cofinancées) par les cantons.

Au niveau cantonal, un grand nombre d'interventions parlementaires relatives au climat témoignent d'attentes fortes, avec en particulier une déclaration d'urgence climatique votée par le Parlement en juillet 2019. Le présent projet de révision de lois doit concrétiser les motions no 1236, no 1238 et no 1256, qui demandent l'élaboration d'un plan d'action et la création d'un fonds cantonal en faveur du climat.

Il est toutefois indépendant de la réalisation de la motion no 1234 qui vise l'intégration de la notion de taxe et non d'impôt. Il est également indépendant du postulat no 1227 et de l'initiative « Plaques trop chères », qui visent tous deux à une révision de la taxation. Une coordination fine est cependant assurée entre ces différentes adaptations en cours.

Les Services de l'Etat intègrent depuis des années la thématique du climat dans leurs actions prévues par les différentes bases légales (forêt, agriculture, urbanisme, gestion globale de l'eau, etc.). Les communes s'y attellent également. L'adaptation aux changements climatiques constitue toutefois clairement la tâche centrale des cantons et communes, qui disposent d'une importante marge de manœuvre à cet effet. La réduction des émissions est, par contre, d'abord dévolue à la Confédération, avec notamment des outils comme les taxes sur les hydrocarbures ou les exigences envers les nouveaux véhicules. La Confédération compte sur les cantons pour appuyer sa politique et concrétiser différentes mesures requises (isolation des bâtiments, stockage du CO₂ dans les sols ou par revitalisation de tourbières, mobilité plus écologique, substitution par du bois indigène, etc.).

Dans ces domaines, les autorités cantonales ont montré leur volonté d'agir de manière supplémentaire en créant dès 2021 un poste de travail dévolu à cette nouvelle thématique du climat et du CO₂. Ce poste doit d'abord permettre l'élaboration du Plan Climat Jura. Il permettra aussi de garantir une bonne coordination et une bonne communication par rapport aux diverses politiques sectorielles menées par le Canton.

L'Etat seul ne pourra pas relever le défi que représente la lutte contre le changement climatique. Les émissions de gaz à effet de serre découlent des activités humaines collectives et individuelles. Bien plus qu'une décision politique relative à une modification légale, la lutte exige une prise de conscience et un changement de comportement parmi tous les acteurs de la société, publics et privés. La création d'un fonds spécifique n'est ainsi pas un objectif en soi, mais représente un moyen de soutenir de façon importante une partie des actions parmi toutes celles qui doivent être engagées.

II. Teneur du projet

Avec le présent dossier, **un fonds pour le climat pourra être instauré au bilan de l'Etat**. La base légale nécessaire à une telle création sera ainsi en vigueur. Le fonds sera l'outil de financement de toutes les politiques publiques visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il financera ainsi les mesures qui contribuent directement à la réduction des émissions dans les différents domaines (bâtiments, chauffages, mobilité, stockage dans les sols ou dans le matériau bois, ou encore les autres idées développées dans le plan climat).

Afin d'avoir un réel impact sur le climat, le fonds ne financera pas les mesures qui ne contribuent que très indirectement à la politique climatique ou qui répondent prioritairement à d'autres objectifs (financement ordinaire des transports publics, réfection d'un abri de bus, création d'une piste cyclable pour le tourisme doux, financement des chemins pédestres, financement des revitalisations de cours d'eau, etc.).

Il n'inclura pas non plus les mesures d'adaptation au changement climatique (travaux contre les crues, diversification des forêts, gestion de l'eau potable, recherche de nouvelles semences en agriculture, etc.). En effet, de multiples politiques publiques traitent de l'adaptation et prévoient des dispositifs de financement des actions requises (eau potable, forêts, rivières, agriculture, santé publique, néobiontes, aménagement du territoire, etc.). Il n'est pas réaliste et bien trop compliqué de vouloir tout centraliser dans un seul fonds, d'autant plus que la motion no 1256 veut agir sur la réduction des émissions. Toutes ces autres mesures d'adaptation continueront d'être assumées selon les décisions prises dans le budget de l'Etat et imputées de manière séparée au sein des rubriques budgétaires des Services responsables.

Le projet n'implique pas uniquement une modification de l'article 10 de la loi sur la circulation routière pour pouvoir alimenter le fonds pour le climat (demandé dans la motion no 1256 pour ce qui est de l'alimentation du fonds). Il intègre également un nouvel article de loi permettant de fonder l'existence du fonds et d'en préciser l'utilisation. La création du fonds est par contre prévue dans une loi différente, car le lien avec la circulation routière n'est pas central. Le Canton ne disposant pas de loi sur le CO₂ ou de loi sur la protection de l'environnement, c'est la loi sur l'énergie qui sera complétée.

Même si ce n'est pas impératif pour édicter une politique sectorielle, une mention du plan climat dans la loi est aussi proposée, en particulier compte tenu du fait que le fonds est destiné à financer une partie des mesures proposées par ce plan. **Le plan cantonal pour le climat (appelé Plan Climat JU) sera ainsi mentionné dans la loi sur l'énergie.** Les dispositions ont été reprises d'articles de lois récents qui traitent de planifications stratégiques similaires, comme le plan sectoriel des eaux ou le plan de gestion des déchets.

Les modalités opérationnelles pour l'utilisation du fonds devront ensuite encore être définies par le Gouvernement (par exemple taux et conditions de subventions). Cette ordonnance sera élaborée de concert avec le Plan Climat Jura, qui présentera les mesures que le Canton entend mener et celles qui pourront être financées par le fonds.

III. Explications et effets du projet

Le Gouvernement est d'avis que le fonds tel que proposé profitera à une dynamique d'actions rapides et supplémentaires en faveur du climat. Les points principaux du projet de révision sont expliqués ici.

Fonds global. La législation modifiée permettra au Canton de disposer d'un système unique de financement pour ses mesures de protection du climat. Il n'est pas prévu ni réaliste d'imaginer un fonds finançant uniquement des mesures additionnelles de réduction (teneur de la motion no 1256). Il s'ensuit que le Gouvernement propose une vision élargie, globale et plus simple au niveau de l'utilisation des moyens. Le fonds sera l'outil de financement de toutes les politiques publiques visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Tant les mesures additionnelles que celles déjà réalisées seront ainsi intégrées et gérées via le fonds. Cela permettra une analogie avec le fonds CO₂ fédéral et évitera surtout d'avoir deux régimes ou systèmes en parallèle pour de mêmes types d'activités. Ce choix de tout intégrer dans un fonds permet de résoudre les problèmes de délimitation entre « usuel » et « additionnel ». La notion de mesure additionnelle est bien trop subjective.

Les mesures usuelles peuvent évoluer ou disparaître selon les choix politiques, si bien que la démarcation avec des mesures définies comme additionnelles restera peu judicieuse dans la durée. Il serait trop artificiel de définir ce qui constitue une mesure usuelle de réduction (par exemple le Programme Bâtiments actuel) et ce qui constitue une mesure additionnelle (par exemple un nouveau programme ou le même Programme Bâtiments mais en augmentant le taux des subventions actuelles grâce au fonds ?). Il est donc proposé de ne prévoir qu'un fonds global, alimenté par plusieurs canaux et constituant la source unique de financement des mesures. Au final, les moyens consacrés à ces domaines pourront être montrés de manière comptable et transparente. La hauteur de l'engagement dépendra cependant toujours des décisions parlementaires prises lors du Plan financier d'investissement et des budgets annuels

Fonctionnement du fonds. Le fonds pour le climat sera constitué d'un centre d'imputation spécifique. En termes d'image, cela a également le mérite de distinguer très clairement les montants cantonaux engagés pour le climat. Ainsi, le lecteur des comptes aurait la transparence immédiate quant à la provenance et à l'utilisation des ressources ainsi qu'à l'utilisation de la fortune du fonds (prélèvement ou attribution sur la rubrique du bilan). Chaque année, une part variable correspondant au montant permettant d'équilibrer le centre d'imputation sera prélevée sur la taxe sur les véhicules avec un maximum à 10%. En cas de projets conséquents, le fonds pourrait ainsi recourir à des montants issus des années antérieures ou même présenter une fortune négative pour autant qu'il présente une planification permettant de retrouver l'équilibre dans les exercices à venir, soit par une hausse de revenus, soit par un redimensionnement de ses charges. Le programme annuel des dépenses serait ainsi apprécié par le Gouvernement et le Parlement dans le cadre du processus annuel du budget. Les recettes et charges du fonds sont définies de manière générale à l'article 19b de la loi sur l'énergie.

Il est proposé que l'Office de l'environnement gère ce fonds, étant donné que le poste de collaborateur scientifique pour le climat y a été rattaché. Le Service de l'économie rurale et surtout le Service du développement territorial seront toujours étroitement impliqués (la majorité des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre à concrétiser et financer étant dans le domaine du chauffage, de la mobilité et de l'agro-alimentaire). Les coûts de gestion du fonds, que ce soit pour les ressources humaines à l'interne ou les mandats attribués à des tiers, seront pris en charge par le fonds.

Conséquences financières. Un fonds affecte durablement des recettes à des tâches spécifiques. La prédéfinition d'une part du budget à une tâche réduit l'efficacité du processus budgétaire et de l'allocation des ressources, étant donné que la marge de manœuvre des décideurs (Gouvernement et Parlement) se trouve limitée d'autant. L'affectation fixe et directe de 10% du produit de la taxe sur les véhicules dans le fonds (conformément à ce qui figure dans la motion no 1256) aurait des incidences conséquentes sur les finances cantonales. Une alimentation annuelle à hauteur de 2 à 3 millions de francs en découlerait, qui ne seraient plus disponibles pour le financement des prestations de base de l'Etat (santé, social, formation). Le Gouvernement propose une alimentation plus fine, en fixant un plafond à 10%. Une décision annuelle permettra aux instances politiques de prendre leurs responsabilités et de prioriser l'allocation des ressources. L'alimentation par la taxe des véhicules reste prévue, étant entendu qu'un lien de causalité existe entre le trafic motorisé et le climat (principe du pollueur-payeur en lien avec les externalités négatives de la circulation routière).

Taxe. La formulation préconisée dans la motion pour l'article 10 (let. c) est reprise et adaptée sur la forme. Vu ce qui précède, la définition d'un taux pour calculer l'alimentation du fonds n'est pas requise. L'alimentation du fonds sera définie annuellement en francs dans le cadre du budget. A noter également que la tarification de la taxe de circulation va aussi tenir compte des effets sur le climat. Tout véhicule ayant un effet négatif sur le climat lors de sa construction ou de son utilisation, il est prévu de ne pas différencier ici les types de véhicules et leur motorisation (électrique, gaz, biogaz, essence, etc.). Le plafond fixé à 10% tient dès lors compte de l'ensemble des véhicules immatriculés.

Actions soutenues. Le fonds pourra financer des mesures nouvelles et innovantes. En parallèle, ce même fonds va permettre de financer, consolider et pleinement coordonner des prestations en faveur du climat déjà réalisées et financées (assainissement énergétique des bâtiments, production d'énergies renouvelables, etc.). Les mesures de captage durable de CO₂ dans l'écosystème ou dans des infrastructures (soutien au matériau bois indigène, stockage durable dans les sols agricoles, tourbières ou la biomasse, etc.) sont également à financer par le fonds. Elles sont justement considérées comme une réduction des émissions (bilan net positif). La formulation préconisée dans la motion n'ouvre pas la porte au financement d'actions qui ne seraient pas directement liées à la réduction des émissions. Le fonds ne pourra pas soutenir des politiques publiques qui visent de manière prépondérante d'autres buts. A titre d'exemple, l'objectif des transports publics est en priorité de garantir la mobilité de la population, même si les transports publics contribuent à réduire les émissions de CO₂ en comparaison avec les voitures individuelles. Le fonds pour le climat ne financera donc pas, de manière générale, l'offre en transports publics. Il pourrait toutefois financer les coûts supplémentaires qu'engendrerait le remplacement de bus diesel par des bus électriques, car ce changement de mode de propulsion serait en priorité motivé par la volonté de réduire les émissions de CO₂ et représenterait ainsi une mesure directe de lutte contre le changement climatique adoptée par les commanditaires des transports publics.

Risques du projet. Il n'est pas évident ou assuré que des mesures additionnelles soient prises pour réduire les gaz à effet de serre. Même avec des moyens supplémentaires, des actions plus massives sur les bâtiments ou une diminution marquée des trajets en voiture ne sont pas automatiquement réalisées ou perceptibles. Il s'agira donc de veiller à ce que les mesures soient suffisamment incitatives pour garantir clairement des changements de comportements ou de technologie. Il s'agira aussi d'éviter des effets d'aubaine, en ne gaspillant pas d'argent public pour des mesures logiques qui seraient de toute manière prises à court terme sans soutien financier. Ces considérations sont toutefois valables pour toutes les politiques publiques.

Lien avec le Plan Climat Jura. Une réflexion claire et une utilisation optimale du fonds pourront être prévues dès 2023. Les mesures à financer par le fonds seront alors connues grâce aux avancées dans deux documents stratégiques du Canton, soit le plan climat (objectifs et plan d'action cantonal) et la révision de la Conception cantonale de l'énergie. Ces documents permettront d'avoir une bonne vue d'ensemble des mesures, existantes et nouvelles, et de leurs coûts. Si le présent projet de loi est approuvé encore en 2021, le budget 2023 pourra être préparé selon les nouvelles modalités et en intégrant pleinement le fonds.

Idée d'une bourse. Le projet prévoit la possibilité d'utiliser le fonds cantonal créé comme un outil pour les privés et entreprises qui souhaiteraient « compenser » des émissions. Le fonds ne se veut pas un outil officiel de compensation, mais plutôt une possibilité permettant que de l'argent soit réinvesti dans le canton sans grandes complications administratives. Le canton de Fribourg a créé une telle bourseⁱ, mais par le biais d'une fondation non liée à la comptabilité cantonale. Le Jura et ses entreprises n'ont certainement pas les moyens de copier l'exemple fribourgeois, mais une variante plus simple peut être imaginée dans le cadre du présent projet. Celui-ci peut ainsi constituer une réponse au postulat no 400 accepté par le Parlement. L'idée principale sera de veiller à ce que l'argent versé par des particuliers et des entreprises retourne dans des projets proches de la population (démarches citoyennes dans un village, projet participatif social, etc.). Cela permettra aussi de montrer que les ressources de l'Etat et de la taxe véhicule ne peuvent pas tout financer et doivent d'abord être consacrées aux politiques globales. Les autres mesures plus ciblées et locales sont importantes, mais doivent être réalisées sur la base d'un soutien populaire qui s'exprime aussi par des contributions volontaires.

IV. Consultation

Le présent projet n'est pas mis en consultation. Il s'agit d'une part d'aller vite en visant le budget 2023, l'Etat se voyant souvent reprocher trop de lenteurs dans le domaine du climat, alors même que les procédures démocratiques prennent du temps. Il s'agit, d'autre part et surtout, d'appliquer différentes motions acceptées par le Parlement pour ce qui est de l'élaboration d'un plan pour le climat et de la création d'un fonds pour le climat. Les modifications touchent ainsi d'abord le budget du Canton et les mécanismes d'imputation des recettes et des dépenses. Les conséquences sont ainsi internes, même si les mesures et les aides financières toucheront in fine bel et bien des acteurs dans le territoire. Une consultation n'aurait donc guère de sens.

ⁱ www.carbonfri.ch

V. Conclusion

Le Gouvernement invite le Parlement à accepter le présent projet de révision partielle touchant deux lois cantonales (loi sur l'énergie et loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux).

Il vous prie de croire, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Députés, à l'assurance de sa parfaite considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Nathalie Barthoulot
Présidente




Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'État

Annexes : - tableau explicatif par article ;
- projet de modification des deux lois.

Annexe : Tableau explicatif des articles modifiés

Loi du 26 octobre 1978 sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (RSJU 741.11), Section 3 Imposition des véhicules routiers et des bateaux

Texte actuel	Projet de modification	Commentaires
Buts Art. 10 Le produit de l'impôt est affecté exclusivement : a) à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des routes cantonales et des routes nationales qui traversent le territoire jurassien; b) aux subventions pour la construction des routes communales dans la mesure prévue par la législation sur la construction et l'entretien des routes.	Art. 10, lettre c (nouvelle teneur) Le produit de l'impôt est affecté exclusivement : (...) c) à l'alimentation du fonds pour le climat, à hauteur de 10% au maximum. Le montant est arrêté annuellement et correspond à la différence entre les dépenses et les autres revenus du fonds.	Cet ajout, conforme à la demande exprimée via la motion 1256 et retravaillé sur la forme, permet de définir une alimentation régulière (annuelle) du fonds constitué par le biais de l'article 19b de la loi sur l'énergie. L'alimentation sera prévue directement en francs pour l'année dans le cadre du budget, en fonction des mesures financées par celui-ci.

Loi du 24 novembre 1988 sur l'énergie (LEn, RSJU 730.1), Section 4 Mesures d'encouragement :

Texte actuel	Projet de nouveaux articles	Commentaires
Néant, article nouveau ajouté.	Plan pour le climat Art. 19a (nouveau) ¹ Le Gouvernement élabore un plan pour le climat. ² Le plan pour le climat définit les objectifs de la politique cantonale en matière climatique ainsi que les actions à mener et les moyens nécessaires pour les atteindre. ³ Il est réexaminé périodiquement et adapté si nécessaire.	Cette disposition vise à ancrer dans une loi le plan climat cantonal. La formulation est reprise par analogie avec d'autres plans sectoriels et documents stratégiques de compétence du Gouvernement. Le plan sectoriel des eaux (prévu à l'article 6 de la récente LGEaux, RSJU 814.20) est ainsi similaire, pour prendre un exemple récent.
Néant, article nouveau ajouté.	Fonds pour le climat	

	Art. 19b (nouveau) ¹ Un fonds pour le climat est créé pour permettre la mise en œuvre du plan pour le climat ainsi que pour financer des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire cantonal, en particulier les subventions prévues par l'article 19. Il est géré par l'Office de l'environnement. ² Le fonds est alimenté de la façon suivante : a) par une quote-part du produit de l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (art. 10, lettre c, de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux); b) par toute autre taxe ou redevance, dans la mesure où la législation le prévoit; c) par des contributions de l'Etat fixées en fonction de l'état du fonds, des besoins à court terme et des disponibilités budgétaires; d) par des contributions volontaires; e) par les contributions en vertu de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (loi sur le CO₂). ³ Le fonds est utilisé pour financer : a) les subventions accordées pour les mesures de réduction des émissions de CO₂ des bâtiments prévues par l'article 34 de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (loi sur le CO₂); b) les subventions accordées dans le domaine de la mobilité; c) les mesures d'assainissement et de valorisation énergétique sur les bâtiments et le parc des véhicules de l'Etat; d) les projets cantonaux ou les subventions accordées dans le domaine du stockage durable dans les sols ou la biomasse;	al. 1 : cette disposition permet de créer juridiquement le fonds cantonal et d'en définir le but. Ce but est conforme à la motion 1256, sous réserve des explications données dans le message par rapport à l'ampleur et au caractère additionnel des mesures. Il s'agit de préciser que les mesures de stockage durable sont assimilées à des mesures de réduction (ce qui est d'ailleurs aussi le cas dans la politique nationale), contrairement aux mesures d'adaptation qui ne sont pas partie intégrante du fonds. al. 2 : l'alimentation découle de la taxe, comme voulu par la motion 1256 (let. a). Elle découle également d'éventuelles autres taxes cantonales (let. b) ; même si aucune autre taxe découlant de la thématique du climat n'est à ce stade en réflexion au niveau cantonal, il est judicieux de prévoir cette possibilité pour l'avenir en fonction de l'évolution des objectifs climatiques cantonaux. La let. c permet de faire le lien avec les charges actuellement intégrée au budget courant et qui seraient dorénavant imputées au fonds (transfert des prestations existantes dans le fonds, par exemple certains montants actuellement investis par le canton dans le Programme Bâtiments). Ces montants relèveront également des décisions budgétaires annuelles du Parlement. La let. d permet de préparer le terrain à une mise sur pied d'un système de contribution volontaire qui permettrait à des personnes et entreprises de soutenir des projets climatiques dans le canton (postulat 400). Finalement la lettre e permet d'intégrer la part fédérale provenant de la LCO₂ (art. 34). Les aides fédérales liées (par exemple pour le Programme Bâtiments) transiteront par le fonds tout en assurant suivi et transparence envers la Confédération. al. 3 : les différentes mesures qui seront soutenues par le fonds sont présentées, le détail et les modalités étant ensuite précisés par une ordonnance du Gouvernement (al. 6). Les différentes lettres mettent en évidence chaque domaine d'action et doivent permettre d'adapter régulièrement le catalogue des mesures aux mesures du plan climat, avec un mix entre mesures déjà en vigueur et nouvelles mesures. La let. a permettra par exemple de soutenir des projets comme la Confédération le prévoit (art. 47, 48 et 50 LEn, RS 730.0). La let. c traite de l'exemplarité de
--	---	---

	e) les subventions accordées pour une utilisation importante du bois de construction local dans les bâtiments publics ou les grands bâtiments privés; f) les subventions accordées pour d'autres mesures prévues par le plan pour le climat; g) les études cantonales liées au climat; h) les actions d'information et de sensibilisation spécifiques relatives au domaine climatique ainsi que les subventions accordées pour réaliser de telles actions; i) les coûts de sa gestion et des tâches administratives liées au traitement des mesures financées par son biais. ⁴ L'organe compétent en matière financière statue sur l'octroi des montants prélevés sur le fonds. ⁵ Le taux maximal des subventions financées par le fonds est de 50 % des coûts admis. ⁶ Le Gouvernement définit, par voie d'ordonnance, les objets soutenus, les modalités d'octroi des subventions ainsi que les taux qui leur sont applicables compte tenu notamment de l'importance et de la qualité des mesures. ⁷ L'Office de l'environnement établit annuellement un rapport sur la gestion du fonds.	l'Etat. La let. d permet de soutenir des projets en agriculture, sylviculture ou gestion de tourbières. La let. e doit par exemple permettre de gommer un surcoût d'une variante bois par rapport au métal, alors que les let. g et i doivent permettre de financer les dépenses liées à la gestion du fonds et au suivi des résultats (études). Les dépenses qui ne sont pas d'abord justifiées par le climat (par exemple subvention pour l'éclairage d'une nouvelle rue ou financement des transports publics) n'entrent pas dans le fonds, qui peut par contre financer un surcoût découlant d'une amélioration pour l'environnement. al. 4 et 6 : alinéas usuels pour définir les compétences financières et les compétences pour édicter les règles d'application. al. 5 : le taux maximal doit être prévu dans la loi, le Gouvernement définissant ensuite le taux selon les types de projets. 50% paraît adapté et correspond déjà à ce qui prévaut pour le programme bâtiment par exemple. al. 7 : étant donné que le fonds ouvre des perspectives de financement diverses et même une éventuelle implication du secteur privé (contributions volontaires), il paraît judicieux de prévoir une bonne transparence par un rapport annuel présentant les recettes et les dépenses du fonds. Cette démarche doit aussi être faite par rapport aux aides financières fédérales. Ce rapport (simple) pourra accompagner la présentation des comptes de l'Etat.
--	--	---

Loi sur l'énergie

Modification du ...

Le Parlement de la République et Canton du Jura

arrête :

I.

La loi du 24 novembre 1988 sur l'énergie¹⁾ est modifiée comme il suit :

Article 19a (nouveau)

Plan pour le
climat

Art. 19a ¹ Le Gouvernement élabore un plan pour le climat.

² Le plan pour le climat définit les objectifs de la politique cantonale en matière climatique ainsi que les actions à mener et les moyens nécessaires pour les atteindre.

³ Il est réexaminé périodiquement et adapté si nécessaire.

Article 19b (nouveau)

Fonds pour le
climat

Art. 19b ¹ Un fonds pour le climat est créé pour permettre la mise en œuvre du plan pour le climat ainsi que pour financer des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire cantonal, en particulier les subventions prévues par l'article 19. Il est géré par l'Office de l'environnement.

² Le fonds est alimenté de la façon suivante :

- a) par une quote-part du produit de l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (art. 10, lettre c, de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux²);
- b) par toute autre taxe ou redevance, dans la mesure où la législation le prévoit;
- c) par des contributions de l'Etat fixées en fonction de l'état du fonds, des besoins à court terme et des disponibilités budgétaires;
- d) par des contributions volontaires;
- e) par les contributions versées en vertu de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (loi sur le CO₂)³.

³ Le fonds est utilisé pour financer :

- a) les subventions accordées pour les mesures de réduction des émissions de CO₂ des bâtiments prévues par l'article 34 de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (loi sur le CO₂)³;
- b) les subventions accordées dans le domaine de la mobilité;
- c) les mesures d'assainissement et de valorisation énergétique sur les bâtiments et le parc des véhicules de l'Etat;
- d) les projets cantonaux ou les subventions accordées dans le domaine du stockage durable dans les sols ou la biomasse;
- e) les subventions accordées pour une utilisation importante du bois de construction local dans les bâtiments publics ou les grands bâtiments privés;
- f) les subventions accordées pour d'autres mesures prévues par le plan pour le climat;
- g) les études cantonales liées au climat;
- h) les actions d'information et de sensibilisation spécifiques relatives au domaine climatique ainsi que les subventions accordées pour réaliser de telles actions;
- i) les coûts de sa gestion et des tâches administratives liées au traitement des mesures financées par son biais.

⁴ L'organe compétent en matière financière statue sur l'octroi des montants prélevés sur le fonds.

⁵ Le taux maximal des subventions financées par le fonds est de 50 % des coûts admis.

⁶ Le Gouvernement définit, par voie d'ordonnance, les objets soutenus, les modalités d'octroi des subventions ainsi que les taux qui leur sont applicables compte tenu notamment de l'importance et de la qualité des mesures.

⁷ L'Office de l'environnement établit annuellement un rapport sur la gestion du fonds.

II.

¹ La présente modification est soumise au référendum facultatif.

² Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur de la présente modification.

Delémont, le

AU NOM DU PARLEMENT DE LA
REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

La présidente :

Le secrétaire :

Katia Lehmann

Jean-Baptiste Maître

- ¹) RSJU 730.1
²) RSJU 741.11
³) RS 641.71

**Loi
sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers
et des bateaux**

Modification du ...

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 et des bateaux¹⁾ est modifiée comme il suit :

Article 10, lettre c (nouvelle teneur)

Art. 10 Le produit de l'impôt est affecté exclusivement :

(...)

- c) à l'alimentation du fonds pour le climat, à hauteur de 10% au maximum. Le montant est arrêté annuellement et correspond à la différence entre les dépenses et les autres revenus du fonds.

II.

¹ La présente modification est soumise au référendum facultatif.

² Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur de la présente modification.

Delémont, le

AU NOM DU PARLEMENT DE LA
REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

La présidente :

Le secrétaire :

Katia Lehmann

Jean-Baptiste Maître

¹) RSJU 741.11