

Conception régionale climat du Jura bernois (CRC)

Rapport de participation

Consultation auprès des communes et partenaires concernés du 1^{er} juin
au 31 août 2023

**Document approuvé par l'association régionale lors de l'Assemblée
des Membres le 8 novembre 2023 :**

Jura bernois.Bienne



La présidente,

Certifié exact par Jura bernois.Bienne (Jb.B) :

Sonceboz-Sombeval, le 8 novembre 2023

Jura bernois.Bienne



Le directeur,

Jura bernois.Bienne
Rue Pierre-Pertuis 1
2605 Sonceboz

Rédaction : Fanny Farron

Suivi des travaux : Commission Aménagement du Territoire et Energie (COM-ATEn)

Validation : Comité directeur Jura bernois.Bienne (Jb.B), le 28.09.2023

Avant-propos

La Conception Régionale Climat (CRC) vise à offrir aux communes du Jura bernois des outils et recommandations concrets, en lien avec leurs réalités et territoires respectifs. Elle se concentre sur quatre thématiques pour lesquelles les communes ont de réelles possibilités d'action :

En matière de **mobilité durable**, des suggestions sont proposées aux communes pour diminuer le recours aux Transports Individuels Motorisés (TIM) en encourageant notamment le report sur des mobilités partagées et décarbonées, les transports publics et la mobilité douce.

La **biodiversité** sera uniquement traitée au sein des **zones à bâtir**, pour lesquelles les communes ont les plus grandes capacités d'action. Hors zone à bâtir, la biodiversité fait l'objet d'autres actions (réseaux écologiques, mesures de compensation, zones de protection) et est généralement traitée à une échelle supra-communale, en lien avec les exploitants agricoles.

Les questions d'**énergie** sont traitées pour quatre communes-centres du Jura bernois dans les Plans Directeurs Communaux de l'Energie (PDComE). La CRC donne des pistes d'action pour réduire et décarboner la facture énergétique dans l'ensemble des 40 communes du Jura bernois.

Enfin, parce que cet instrument s'adresse aux communes, la **gouvernance** est la dernière thématique abordée. Il s'agit principalement de mettre en avant différents outils pouvant être mis en place par les communes pour contrer le réchauffement climatique et ses effets néfastes.

Pour traiter de ces thématiques, le dossier de la CRC est constitué de quatre éléments, tous complémentaires :

Le **Rapport Explicatif** (REx) permet de définir certains concepts et de faire une analyse générale des questions de mobilité, de biodiversité, d'énergie et de gouvernance à l'échelle du Jura bernois. Ce travail s'appuie tant sur des études internes de Jb.B, comme la CRTU ou le mandat CRT1, que des données provenant d'administrations fédérales, cantonales ou communales.

Les **Fiches de Recommandations** (FRe) constituent la « boîte à outils » des communes. Réparties selon les quatre thématiques décrites ci-dessus, elles contiennent de nombreuses suggestions de mesures pour la mise en œuvre de cette conception à l'échelon communal.

Les **Fiches Communales** (FCo) font état des potentiels d'amélioration pour chaque commune et reprennent les mesures des fiches de recommandations. Les Projets de Territoires produits par certaines communes et des visites de terrain réalisées pendant l'été 2021 ont permis de réaliser ces fiches.

Le **Guide de bonnes pratiques** illustre de bons exemples pratiqués dans le Jura bernois, en partie alimentés par les visites de terrain menées à l'été 2021.

1. Rapport de participation

Une consultation auprès des communes et partenaires concernés a eu lieu du 1er juin au 31 août 2023. Cette consultation a porté principalement sur le document « Fiches communales », afin d'établir un diagnostic territorial aussi juste et exhaustif que possible. Le document « Fiches de recommandations » a également été joint pour consultation, car les fiches communales identifient les potentiels d'amélioration pour les communes en se basant sur les fiches de recommandations et les mesures proposées.

Les communes ont été interrogées sur les thématiques suivantes :

- Mobilité durable
- Biodiversité en zones bâties
- Gouvernance régionale

Le diagnostic de la partie Energie n'a pas été soumis à l'appréciation des communes, car il est basé sur des données quantifiables obtenues auprès du Canton ou de la Confédération. Il en va de même pour la partie Gouvernance, car aucune analyse individuelle n'a été effectuée ; les communes ont toutefois été interrogées en termes de gouvernance régionale, car Jb.B est à disposition des communes pour aider à la mise en œuvre de ces fiches de mesures.

Les communes ont été invitées à donner leur avis concernant le diagnostic et à le compléter au besoin, à identifier certaines lacunes éventuelles de l'étude, les priorités à traiter pour leurs communes (selon les Fiches de recommandations), ainsi qu'à faire part de remarques générales ou de thématiques à traiter dans le cadre d'une gouvernance régionale.

2. Retours

29 communes ont fait part de leur retour, ainsi que divers offices cantonaux (Office de l'environnement et de l'énergie (OEE), Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP), Service de la protection de la nature (SPN), Office des ponts et chaussées (OPC)).

De manière générale, le dossier global de la Conception régionale climat semble être apprécié, de même que les mesures proposées ; le diagnostic territorial, identifiant les potentiels d'amélioration pour les communes, semblait relativement juste et exhaustif dans la majorité des cas.

3. Résultats

3.1. Appréciation diagnostic Fiches communales

Mobilité : 22 « oui » (9 « oui », 13 « plutôt oui »), 5 « plutôt non »

Dans l'ensemble les mesures sont plutôt appréciées et semblent correspondre à la réalité du terrain ; des compléments ont parfois été mentionnés, qui ont été ajoutés aux FCo.

Malgré une appréciation générale positive, certains désaccords ont été mentionnés sur des éléments spécifiques jugés non réalisables, inutiles, voire faux ; le diagnostic a parfois été ajusté / adapté mais pas toujours, dans la mesure où cela reste des suggestions. Les communes sont libres d'analyser le tout plus en détail puis d'évaluer et prioriser les actions nécessaires.

Biodiversité : 23 oui (7 oui, 16 plutôt oui) et 6 plutôt non

Le même constat est observé que pour mobilité, les mesures semblent être appréciées et correspondre à la réalité du terrain. Les désaccords mentionnés ont parfois fait l'objet de rectifications / compléments.

3.2. Compléments à apporter

Pour les Fiches communales, quelques précisions / adaptations ont été apportées, pour les communes suivantes (voir les FCo concernées pour plus de détails) : La Neuveville, La Ferrière, Saint-Imier, Villeret, Courtelary, Cortébert, Sonceboz-Sombeval, Péry - La Heutte, Sauge, Mont-Tramelan, Tramelan, Saicourt, Reconvilier, Loveresse, Valbirse, Champoz, Cormoret, Orvin, Court, Petit-Val, Perrefitte, Roches, Belprahon, Crémines, Sonvilier, Romont et Sorvilier.

Pour les Fiches de recommandations, des adaptations et compléments, mineurs pour la plupart, ont également été apportés :

- M1 – Politique de stationnement : ajout d'une mesure générale « concept de mobilité » (aller plus loin que « juste » le stationnement)
- M2 – Mesures de modération du trafic : divers compléments / précisions, notamment pour la mesure « marquage école » et les subventions
- M4 – Covoiturage et autopartage, notamment avec les analyses du projet covoiturage Arcjurassien.ch
- M6 – Transports publics : notamment en termes de subventions
- M7 – Concept de mobilité douce : notamment pour les aspects vélos et zone 30 km/h
- Divers compléments mineurs pour les Fiches B1 – Gestion écologique et différenciée des espaces publics, B2 – Surfaces perméables, B6 – Aménagements pour la petite faune, B8 – Aménagements et gestion durable des cours et plans d'eau et B10 – Pollution lumineuse
- E5 – Équiper les bâtiments publics en panneaux solaires : notamment précisions pour les valeurs/potentiels et ajout d'une mesure sur le solaire thermique
- Compléments mineurs pour la fiche E6 – Economies d'électricité
- G1 – Accompagner et soutenir la transition climatique : notamment ajout d'une mesure « main d'œuvre » + importance des outils communaux (règlements) pour la mise en œuvre des mesures
- G4 – Adopter un plan climat : notamment ajout d'une mesure « prioriser les actions »

3.3. Potentielles lacunes

Quelques retours ont été faits concernant de potentielles lacunes pour cette CRC. Ils sont énumérés ci-dessous mais repris en détail (traitement et suites à donner) au chapitre 4 :

- Réflexions concernant la rénovation, l'entretien et l'alimentation en eau de sources des fontaines, ainsi que sur la réaffectation des bassins d'eau ;
- Réflexions pour obtenir de l'aide, en termes de main d'œuvre et de financement, pour l'élaboration de certaines mesures.

Des mentions ont également été faites concernant les espaces vergers (pour soutien), la (re)plantation de bordures d'arbres le long des routes et la question d'un plan d'entretien des cours d'eau. Ces mesures sont toutefois déjà traitées, dans la mesure du possible, dans les Fiches de recommandations « B3 – Haies, vergers et arbres en zone bâtie » et « G2 – S'allier à des associations ». D'autres mentions, comme « réflexions sur la mobilité douce, notamment les pistes cyclables » et « intégration d'autres instances (cantonales notamment) pour la décision / élaboration de mesures » ont été intégrées sous la partie « Gouvernance régionale » (point 3.6.), car regroupées avec d'autres remarques.

3.4. Priorités à traiter

Certaines thématiques ont été mentionnées plusieurs fois par les communes comme priorités à traiter et sont répertoriées dans le tableau ci-dessous. Ces informations sont reprises en détail (traitement et suites

à donner) au chapitre 4. À noter que certaines de ces mesures sont déjà en cours de réflexion / traitement dans certaines communes, raison pour laquelle elles sont parfois identifiées comme prioritaires.

Mobilité	Biodiversité
M7 – Concept de mobilité douce (11x) ; principalement pour le développement de pistes cyclables, quelques fois pour le stationnement	B3 – Haies, vergers et arbres en zone bâtie (10x) ; principalement pour la facilité de mise en œuvre et le potentiel dans presque chaque commune
M6 – Transports publics (10x) ; principalement pour une amélioration de l'offre et accès M2 – Mesures de modération du trafic (10x) ; principalement en termes de sécurité, ainsi que nuisances sonores et importance thématique aussi sur les routes cantonales	B9 – Lutter contre les espèces exotiques envahissantes (néobiotes) (9x)
M3 – Mobilité électrique (7x) ; principalement pour la mise en place de bornes de recharge	B6 – Aménagements pour la petite faune (7x)
M8 – Chemin de l'école (5x) ; pour la sécurité des écoliers et éviter les « parents-taxis » M9 – Politique et plans de mobilité durable en entreprise (3x) ; pour limiter le trafic	B1 – Gestion écologique et différenciée des espaces publics (5x) B2 – Surfaces perméables (5x) B5 – Espèces liées aux bâtiments (5x)
M1 – Politique de stationnement (2x) M4 – Covoiturage et autopartage (2x) M5 – Parkings-relais (2x)	B7 – Mise en réseau des biotopes (3x) B8 – Aménagements et gestion durable des cours et plans d'eau (3x)
	B10 – Pollution lumineuse (1x)

3.5. Remarques générales

Quelques retours globaux ont également été faits, certains ont été intégrés dans la thématique « gouvernance régionale » (voir point 3.6.) et les autres sont mentionnées ci-dessous. Encore une fois, ces informations sont reprises en détail (traitement et suites à donner) au chapitre 4.

- Etude pas forcément adaptée aux petits villages (principes gouvernance régionale, point suivant)
- Importance de la thématique générale énergie
- Certains développements exigeront une politique volontariste en termes de mobilité
- L'idée de développer massivement et favoriser les transports publics dans une région comme le Jura bernois relève du vœu pieu compte tenu de l'impossibilité matérielle (voies uniques CFF), géographique (éclatement régional, vallées et monts) et financière (trop peu de clients potentiels) d'offrir des transports publics cadencés et vraiment attractifs. Dépenser de l'argent public en espérant réduire l'usage des TIM dans la région revient à le jeter par la fenêtre.

3.6. Retours sur gouvernance régionale

Les retours concernant l'aspect gouvernance régionale sont évoqués ci-dessous. Ces informations, encore une fois, sont reprises en détail (traitement et suites à donner) au chapitre 4.

- Se regrouper entre communes avec l'aide de Jb.B
 - principalement sur le thème de la mobilité douce, notamment pour la création de réseau cyclable (réseau entre localité, y.c. sur les routes cantonales, notamment pour le loisir (attrait touristique))

- travailler à des concepts de mobilité douce, sans que chaque commune travaille dans son coin, alors que les enjeux sont globaux ; notamment sécurité des piétons et cyclistes et protection contre le bruit
 - réfléchir à des plans de mobilité généraux ainsi que des pistes pour proposer des plans de mobilité durable pour les entreprises, pour aider les communes à dialoguer avec ces dernières avec des propositions de pistes concrètes.
 - Une aide pour faire pression sur le canton ou autres instances pour des problèmes récurrents, pour qu'il y ait un poids régional ; de même, certaines décisions dépendent de ces instances
 - Par ex. pour demander le respect des limitations
 - Planification régionale de secteurs en faveur du 30 ou 40 km/h sur les routes cantonales, là où c'est nécessaire
 - Passage piéton sur route cantonale et autres éléments de sécurité (=> aménagements dangereux sur route cantonale (îlots, largeur insuffisante des bandes cyclables), plus de patrouilleurs scolaires, ...)
 - Pour le trafic sur les routes communales: réfléchir à un 30 km/h généralisé dans les périmètres habités
 - S'agissant des P+R et des offres de transports publics, la commune - seule - ne fait pas le poids face au canton et aux CFF. Un soutien fortement appuyé de la région ne pourrait être que bénéfique
 - Etudier la possibilité d'introduire un réseau d'auto-stop organisé
 - Étudier la mise en place d'emplacements Mobility
-
- Réflexions à l'échelon régional pour la biodiversité pour soutenir/motiver les communes dans leurs démarches, notamment concernant les néophytes envahissantes (politique régionale pour l'élimination de ces espèces et des actions coordonnées entre les différentes communes ; manière identique de procéder)
-
- Demander plus de soutien de la part des autorités cantonales et fédérales en matière d'énergie (ex. d'un projet de citoyens pour une centrale hydroélectrique, débouté suite à des oppositions par les instances cantonales et fédérales)
 - Accompagner les communes pour la création de chauffages à bois
-
- Accompagner et soutenir la transition climatique en jouant un rôle de sensibilisation auprès de la population et communiquer aux privés (qui doivent participer activement) via une instance supra-communale, car les communes ont parfois un impact limité
 - Avoir une vue régionale plus globale
 - Accompagner les communes qui ont réalisées un profilographe communal pour la réalisation des mesures
 - Réflexions sur les incidences des changements climatiques à élargir à d'autres domaines, comme l'agriculture et le tourisme par exemple
 - Accompagner les communes pour le thème de l'économie circulaire (FRe G3) et la planification urbaine durable (FRe G5), notamment par des mesures incitatives pour les nouveaux permis de construire (utilisation de l'eau et récupération de l'eau de pluie par ex.).

4. Commentaires des résultats – suite attendue pour Jb.B et les communes

4.1. Traitement des potentielles lacunes identifiées

Concernant les réflexions à mener pour la rénovation, l'entretien et l'alimentation en eau de sources des fontaines, ainsi que sur la réaffectation des bassins d'eau, Jb.B va étudier s'il y a matière à réflexion par rapport aux aspects protection et patrimoine de ces fontaines, ainsi que par rapport à l'aspect alimentation et utilisation de l'eau. Le cas échéant, une pratique globale pourrait être proposée aux communes, par exemple à inscrire dans leur PAL.

En ce qui concerne l'aspect « obtenir de l'aide, en termes de main d'œuvre et de financement, pour l'élaboration de certaines mesures », cela a été en partie traité dans les Fiches de recommandations dans les cases « subventions ». Un complément en ce sens, principalement en termes de main d'œuvre, a été ajouté dans la fiche « G1 – Accompagner et soutenir la transition climatique » et le Guide de bonnes pratiques peut également être consulté avec des exemples concrets de communes ayant réussi à pallier en partie à ces problèmes.

4.2. Traitement des priorités

Certaines thématiques ont été mentionnées plusieurs fois par les communes comme priorités à traiter. Bien que les mesures / priorités dépendent du contexte communal, cela démontre qu'il existe certaines thématiques qui sont jugées prioritaires dans une majorité de cas. Les efforts / réflexions, du côté des communes d'une part, mais également du côté de Jb.B d'autre part, méritent donc, dans un premier temps, de se concentrer sur ces priorités identifiées.

Un premier atelier « Mobilité » est ainsi prévu avec les communes le 21 septembre 2023, qui traitera des thématiques Transports publics / Mobilités partagées, Mobilité douce et Mobilité électrique, identifiées comme mesures prioritaires par de nombreuses communes et pour lesquelles Jb.B peut aider aux réflexions. Le but sera d'échanger sur les expériences de chacun tout en réfléchissant à la manière dont telle ou telle mesure peut être mise en place.

Un deuxième atelier « Biodiversité » sera ensuite envisagé, en partenariat avec le Parc régional Chasseral, pour traiter des thématiques prioritaires identifiées par une majorité des communes, soit Haies, vergers et arbres en zone bâtie, Lutter contre les espèces exotiques envahissantes et Aménagements pour la petite faune. Cet atelier pourrait prendre la forme de visites de terrain de communes pratiquant ces mesures, en expliquant la démarche ayant précédé l'élaboration de ces mesures.

Toutes les communes restent néanmoins encouragées à mettre en place les mesures prioritaires qu'elles ont identifiées sur leur territoire (dans un premier temps), puis de continuer les réflexions pour la mise en place d'autres mesures. Jb.B et ses partenaires, notamment le PRC et le conseiller en énergie, se tiennent à disposition pour aider les communes à des réflexions ou l'élaboration de mesures spécifiques.

4.3. Traitement des remarques générales

Il a parfois été mentionné que la CRC est une étude pas forcément « adaptée » aux petits villages. Les suggestions de mesures ont certes été pensées en lien avec le territoire communal, mais le but de la CRC est également d'élaborer un document à l'échelon régional. Des collaborations entre communes (conseils par ex.) peuvent être envisagées dans un premier temps et les instances régionales, comme

Jb.B, le Parc régional Chasseral et le Conseiller en énergie peuvent également être consultés pour une aide ou un soutien particulier. Enfin, s'il est question de financement ou de main d'œuvre, des suggestions se trouvent dans les Fiches de recommandations et dans le Guide de bonnes pratiques (voir point 4.1.).

Concernant l'importance du thème de l'énergie, plusieurs fois mentionné, Jb.B ne peut que s'accorder avec les communes en ce sens et rappelle que le Conseiller en énergie se tient à disposition des communes pour les aider / conseiller dans ce domaine. Certaines communes se sont également montrées dubitatives concernant les chiffres mentionnés ; il s'agit toutefois de données quantifiables ou modélisées obtenues auprès du Canton ou de la Confédération identifiant des potentiels (théoriques), qui permettent d'aider les communes à comprendre l'impact de telle ou telle mesure. Il n'est par exemple pas suggéré de recouvrir chaque toit de panneaux solaires pour toutes les communes, simplement de montrer le potentiel de cette mesure.

Concernant le commentaire que certains développements exigeront une politique volontariste en termes de mobilité, Jb.B abonde dans ce sens et espère que la CRC amènera les communes à réfléchir davantage à cette thématique pour tout type de projets, et à ne pas hésiter à requérir de l'aide auprès d'autres communes ou des instances régionales lorsque cela s'avérerait nécessaire. Une politique volontariste en termes de biodiversité sera également nécessaire, afin de combattre le déclin que connaît le monde, la Suisse et le Jura bernois actuellement.

Enfin, l'idée que « dépenser de l'argent public en espérant réduire l'usage des TIM dans la région revient à le jeter par la fenêtre » est un point de vue non partagé par Jb.B, et, semble-t-il, par la plupart des communes ayant participé à la consultation. Les émissions de CO₂ sont fortement liées aux transports, notamment au TIM, alors que ce modèle est largement dominant dans le Jura bernois. Il existe pourtant des solutions pour limiter son usage sans péjorer la qualité de vie des habitants (transports alternatifs (TP, covoiturage/autopartage, mobilité douce et vélos électriques, ...), limiter / réduire les déplacements « inutiles », etc.). Cela peut au contraire même améliorer fortement la qualité de vie des habitants (moins de pollution sonore et de l'air, sécurité accrue dans les villages, santé / forme physique, etc.). C'est d'ailleurs les raisons pour lesquelles cette thématique a été développée dans la CRC : par son importance et par les possibilités d'actions que possèdent les communes pour faire évoluer les choses et entamer la transition climatique nécessaire.

4.4. Traitement des remarques sur la Gouvernance régionale

De nombreux retours demandaient à ce que les communes se regroupent, avec l'aide de Jb.B, pour réfléchir à des concepts de mobilité douce de manière générale ainsi qu'à la création de réseaux cyclables entre localités (principalement pour renforcer des attraits touristiques de certaines communes). Concernant le réseau cyclable, la situation a effectivement évolué en termes juridique et du côté du Canton. Ainsi, Jb.B et JbT vont de fait être impliqués activement dans cette thématique, mais il est encore à préciser de quelle manière exactement. Ces aspects seront toutefois bel et bien discutés et analysés au niveau régional prochainement.

Pour l'élaboration de **concepts de mobilité douce**, Jb.B va se renseigner pour savoir d'une part qui accompagnerait l'élaboration de ces concepts (Canton ? Quel office ? Quelles conditions ? etc.) et d'autre part quelles subventions potentielles existent. **Les communes intéressées à développer de tels concepts sont priées de se manifester auprès de Jb.B**, qui pourra analyser si des concepts par sous-région sont envisageables et si une demande groupée est possible (économies d'échelles).

Des demandes concernant l'élaboration de plans de mobilité généraux ainsi que des pistes pour proposer des plans de mobilité durable pour les entreprises, pour aider les communes à dialoguer avec ces dernières avec des propositions de pistes concrètes, ont également été évoquées.

La Fiche de recommandations M9 – Politique et plans de mobilité durable en entreprise contient toutefois déjà des suggestions de mesures intéressantes pouvant être transmises aux entreprises. Un plan de mobilité générale pour un territoire communal, voire supra-communal, peut également reprendre les mesures suggérées pour les entreprises. La FRe M1 – Politique de stationnement contient également de nombreuses propositions pour mieux réfléchir à la gestion de la mobilité sur son territoire. Il fait toutefois sens pour cette thématique de réfléchir au-delà des frontières communales, afin de ne pas reporter d'éventuels problèmes de stationnement par exemple sur d'autres communes. En ce sens, la même procédure que pour les plans de mobilité douce est proposée : Jb.B va se renseigner sur les conditions et les **communes intéressées à élaborer des plans de mobilité sont priées de s'annoncer auprès de Jb.B**, qui analysera s'il fait sens de regrouper des communes pour concevoir un plan de mobilité, qui procéderait à son élaboration et sous quelles conditions.

Une demande a été faite pour étudier la possibilité d'introduire un réseau d'auto-stop organisé. Le réseau d'autostop organisé par le Parc régional Chasseral (ligne Saint-Imier – Val-de-Ruz) a montré des limites dès son lancement. Cette piste ne semble donc pas à privilégier pour le moment. Jb.B souhaite par contre mener une expérience pilote pour connecter différents pôles touristiques de la région via des véhicules électriques en autopartage. Cela vise certes à répondre à une demande touristique dans un premier temps, mais cela permettra aussi de tester l'attrait de cette démarche, qui pourrait ensuite être étendue pour d'autres fonctions et d'autres lieux au besoin. De plus, une étude de la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois a démontré le potentiel des offres à la demande pour les régions rurales. Des tests devraient être lancés ces prochaines années pour déterminer plus précisément les possibilités de ces offres et révéler leurs potentiels. Le modèle, si concluant, pourrait donc être appliqué à certaines régions du Jura bernois où un besoin se fait ressentir.

Toujours en termes de mobilité, une réflexion est demandée à l'échelle régionale pour généraliser les zones 30km/h dans les périmètres habités (routes communales). Si l'idée est bien entendu intéressante et compte de nombreux avantages, il semble que cette réflexion soit plutôt à mener à l'échelle communale. En effet, certaines communes se montrent réticentes à l'élaboration de cette mesure, alors que d'autres l'ont déjà mise en place. D'autres encore ont déjà lancé des réflexions en ce sens et les tenants et aboutissants sont en court. Il semble donc que la thématique soit déjà abordée dans une majorité de communes. Jb.B se tient à disposition pour aider les communes dans leurs réflexions mais ne souhaite pas empiéter sur l'indépendance des autorités communales en imposant de telles mesures à l'échelle régionale, d'autant plus que la validation de ces zones dépend du Canton et de la commune concernée.

Enfin, la question d'étudier la possibilité de mettre en place des emplacements Mobility dans la région a déjà été fait. Jb.B a rencontré la coopérative Mobility en février 2023, pour discuter d'emplacements potentiels dans le Jura bernois et s'informer de questions pratiques (coûts, contrats, etc.). La coopérative Mobility ne voit actuellement pas de potentiels pour investir elle-même dans de nouveaux emplacements dans le Jura bernois. Toutefois, les communes peuvent offrir ce service public et commander un emplacement sur leur territoire auprès de la coopérative Mobility, à condition de fournir un emplacement et d'assurer le risque financier. En cas de souscription d'un abonnement Mobility Flex (2 ans minimum), Mobility fournit le véhicule et une borne de recharge, et la commune met à disposition un emplacement

et tire les câbles pour le branchement du véhicule (si électrique). Dans tous les cas, la commune assure la charge financière liée à l'abonnement annuel. L'abonnement annuel coûte minimum 12'900 CHF pour un véhicule électrique ; l'abonnement comprend : Véhicule (y.c. système de réservation et borne de recharge), Nettoyage et entretien, Gestion des services (pneus, pression, éclairage, balais d'essuie-glace, etc.), Assistance 24h / 24 en cas de panne, d'accident ou de dégât, Gestion des dommages, Essence (électricité), Marquage de l'emplacement, Statistiques, etc. L'investisseur (commune, école, entreprise) bénéficie de trajets illimités, puisque 100% des trajets effectués par le client sont remboursés. Là où l'offre devient intéressante, c'est en termes de partage du véhicule avec les citoyens, car 75% du chiffre d'affaire réalisé par les autres clients Mobility sont remboursés à la commune. Ainsi, plus le véhicule est utilisé, plus l'investissement est amorti. Le coût d'un emplacement Mobility peut donc revenir entre CHF 0.- (utilisation intense par les citoyens) à CHF 12'900.- (aucune réservation par un autre client Mobility). Le véhicule peut être réservé à certaines heures pour les besoins de la commune (utilisation par les employés communaux, les élus, etc.) et en-dehors de ces heures réservées, le véhicule est à la disposition de tous les clients Mobility.

En termes de biodiversité, il a surtout été question que des réflexions soient portées au niveau régional, pour l'ensemble des thématiques évoquées. Au même titre que pour le poste de conseiller en énergie, un **poste de "spécialiste/responsable de la biodiversité"** pourrait être envisagé, notamment pour les communes ne faisant pas partie du périmètre du Parc Chasseral. Les **communes intéressées en ce sens peuvent se manifester auprès de Jb.B**, qui étudiera la question s'il existe un intérêt manifeste de la part des communes.

En matière d'énergie, concernant les demandes d'accompagnement pour la création de chauffages à bois, le Conseiller en énergie se tient à disposition des communes pour les aider dans ce domaine. Dans le cas où les projets sont soumis aux autorités cantonales et/ou fédérales, là encore, les communes sont invitées à se tourner vers le Conseiller en énergie pour constituer des dossiers solides. De même, les communes peuvent relayer l'information à leurs citoyens (via des tous-ménages par exemple) pour promouvoir les tâches du Conseiller en énergie qui peut aider les privés dans leurs différentes démarches.

En termes de gouvernance à proprement parler, une remarque a souvent été émise, à savoir « sensibilisation auprès de la population et communication aux privés via une instance supra-communale ». Pour l'élaboration de sa CRC, Jb.B a organisé des ateliers participatifs, conviant la population a donné son avis concernant les mesures élaborées et indiqué ce qu'ils attendaient de leur commune. Un premier travail a donc été fait en ce sens. La CRC donne également plusieurs fois des indications pour que les communes mettent au courant les citoyens de leurs démarches (panneaux explicatifs, organisations d'évènements, newsletter, etc.). Au plus près des citoyens, ce sont les communes qui ont le plus d'impact pour inciter ces derniers à l'élaboration de mesures en faveur de la transition climatique, pour autant qu'elle montre l'exemple. Lors des ateliers participatifs, des citoyens avaient ainsi évoqué attendre davantage d'informations de la part des communes, par exemple sous forme de tous-ménages ou de newsletter, concernant des mesures de biodiversité (perméabilité des sols, protection des espèces dépendantes du milieu bâti, lutte contre les néophytes, etc.) mais également de mobilité (horaire des TP, sites répertoriant les possibilités de covoiturage / autopartage, etc.). Si les communes se montrent intéressées à transmettre ce genre d'informations à leurs citoyens, Jb.B se tient prête à élaborer des flyers en ce sens, reprenant notamment les éléments des FRe de la rubrique « Pour

les particuliers ». **Les communes sont donc invitées à se manifester auprès de Jb.B si elles sont intéressées à distribuer de tels tracts à leurs citoyens.**

Une demande a également été faite pour accompagner les communes pour les thèmes « économie circulaire » et « planification urbaine durable ». Pour rappel, Jb.B et/ou ses partenaires se tiennent effectivement à disposition pour la **réflexion et/ou l'élaboration de mesures**, dans tous les thèmes développés, et **les communes qui souhaitent un accompagnement sont priées de se manifester.**

Certaines communes ont réalisé ou désirent réaliser un **profilographe communal** (pour rappel, il est recommandé de faire élaborer ce profilographe par un mandataire externe, financé en partie par le Canton, ou par une commission citoyenne temporaire). Si les communes manquent de ressources pour la **réalisation de mesures**, Jb.B peut s'engager pour des mesures qui concernent plusieurs communes et pour lesquelles un travail de coordination générale et un travail préparatoire est nécessaire. **Les communes concernées sont donc priées de se manifester le cas échéant**, pour que Jb.B analyse si cela nécessite une intervention régionale ou non.

Un manque de vision régionale plus globale a également été reproché pour l'élaboration de cette CRC. Cette dernière vise toutefois à intégrer deux niveaux de réflexion, à savoir (1) les potentiels d'amélioration selon la réalité territoriale de chacun et (2) inciter à l'élaboration de mesures à l'échelle régionale, pour un impact régional. L'aspect Gouvernance régionale apparaissait également dans le but d'identifier voire de prioriser des actions régionales, à l'inverse d'actions à mener au niveau communal.

Enfin, la demande d'élargir la CRC à d'autres domaines, comme l'agriculture et le tourisme par exemple, est judicieuse et ceci sera examiné dans un second temps. En effet, la CRC se veut évolutive et Jb.B a conscience de ne pas avoir abordé tous les thèmes liés au climat. Un choix a toutefois été porté sur des éléments jugés prioritaires et surtout pour lesquelles les communes ont une grande possibilité d'action. Si les mesures proposées fonctionnent bien, la CRC pourrait donc être complétée par la suite avec d'autres domaines, comme le tourisme et l'agriculture.

5. Conclusion

La consultation menée auprès des communes avait surtout pour objectifs d'ajuster le diagnostic territorial au mieux et de tester l'intérêt des communes aux mesures de lutte contre le changement climatique. Ces objectifs ont été remplis avec succès et Jb.B se félicite de l'intérêt des communes pour cette thématique, dont la plupart ont déjà entamé de nombreuses démarches pour assurer la transition climatique.

Les communes sont invitées à investiguer plus loin pour élaborer certains des potentiels identifiés et plus spécifiquement à donner d'éventuelles suites en termes de gouvernance régionale concernant les points identifiés (en gras) au chapitre 4.

De manière générale, Jb.B et/ou ses partenaires se tiennent à disposition des communes pour apporter leur aide dans chaque thématique développée et Jb.B va continuer d'assurer le suivi de cette CRC.