



Etat des lieux: coordination de l'urbanisation et des transports

La desserte et l'accessibilité des sites sont des composantes-clés du programme PDE. Un aperçu de la situation, de Bienne à Wilderswil, permet de découvrir comment le canton de Berne harmonise l'urbanisation et les transports.

L'aménagement du territoire se fonde notamment sur la coordination du trafic et de l'urbanisation. De par son programme PDE, le canton de Berne poursuit avec succès depuis plus de 25 ans une politique parfaitement rodée; tous les sites jouissent d'une desserte à moindre coût par les transports publics.

Le programme de législature fait également la part belle à la desserte et à l'accessibilité depuis plusieurs années. Des priorités spatiales sont en outre définies par le plan directeur

canton. Les premières stratégies concernant la mobilité ont donné naissance aux projets d'agglomération «transports et urbanisation», que les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) complètent aujourd'hui pour la coordination globale de ces éléments.

Et pourtant, les structures en partie complexes suscitent souvent un besoin accru de coordination. Un instrument ayant force obligatoire pour les autorités, comme un plan directeur, révèle alors toute son utilité. De nombreux PDE y ont d'ailleurs recours. Vu son importance et comme la taille du PDE ne compte pas, il s'est imposé d'Ausserholligen à Zollikofen. Les différents objectifs, rendus publics, favorisent le débat autour des orientations diverses données au développement.

La présente édition du Baromètre des PDE se veut une étude approfondie du sujet. A Wilderswil, nous avons retrouvé Marianna Lehmann, maire, pour parler du PDE/ZSA

de l'ancien aérodrome d'Interlaken. Le maire du village seelandais d'Anet, Kurt Stucki, nous a aidés à analyser la ZSA de Zbhangmatte; de son côté, Florence Schmoll, urbaniste de la ville de Bienne, nous a informés des développements que connaît le PDE du masterplan Biel/Bienne et nous avons aussi rencontré Roberto De Tommasi, as de la gestion de la mobilité et véritable visionnaire quant à l'évolution du trafic. Cerise sur le gâteau, nous avons décroché un entretien avec le directeur des travaux publics, des transports et de l'énergie, Christoph Neuhaus, qui nous a notamment expliqué la stratégie cantonale en matière de trafic.

La coordination entre le trafic et l'urbanisation est une tâche conjointe des collectivités et des investisseurs. Aucun aménagement du territoire n'est possible sans la réunion autour d'une même table de toutes les parties prenantes pour traiter les sujets et diffuser les conclusions. C'est ce point très précisément qui est crucial pour le programme PDE.

Déploiement:

Visite de l'ancien aérodrome d'Interlaken

2

Visite des lieux:

Les alentours de la gare de Bienne en plein essor

4

Bilan intermédiaire:

Anet, du village de campagne au pôle de développement

6

Vu de l'extérieur:

Une mobilité sur la bonne voie

8

DÉPLOIEMENT

Une région sur le devant de la scène

Il y a quinze ans, la fermeture de l'aérodrome d'Interlaken a entraîné la suppression de 400 à 500 postes. Le terrain a finalement fait peau neuve. La création de la nouvelle desserte a permis au PDE de prendre lentement, mais sûrement, son envol. La maire de Wilderswil, Marianna Lehmann, nous fait faire un tour de piste.

Wilderswil, aujourd'hui: au premier coup d'œil, rien n'a changé. A la gare, des personnes attendent gaiement d'être transportées jusqu'au superbe point de vue de la Schynige Platte, à 52 minutes de là seulement. Les touristes déambulent dans les rues parfois étroites; au village, la vie suit son cours. Et pourtant! Il s'en est passé des choses récemment aux portes de la vallée de la Lütschine.

100 hectares de terrain situé dans un cadre dynamique. Après la cessation des activités de l'aérodrome d'Interlaken, en 2003, le terrain est d'abord laissé en friche avant que ne soit prise la décision d'y implanter un PDE et une zone stratégique d'activités (ZSA). Malgré la présence de RUAG, de la Rega, d'une entreprise de système automatisé, d'un centre local de tennis et d'une société de parachutisme, le terrain reste en grande partie inexploité. Certains férus de

voitures viennent filmer des bolides en pleine course à l'aide d'un drone; des véhicules agricoles traversent la piste; les chiens et leurs propriétaires y flânent.

Il y a quatre ans, les communes de Matten et de Wilderswil ont décidé d'améliorer l'accès au site. Elles ont exploré leurs possibilités avec la région et le canton, moyennant le concours de l'OFROU et de l'ARE. Soudain, tout le monde jouait pour la même équipe. La proposition a été inscrite dans le projet d'agglomération, puis acceptée par le parlement. Actuellement, l'OFROU rénove le pont de l'A8 à la jonction de Wilderswil. En 2019, un rond-point sera construit pour la gestion du trafic généré par la zone artisanale de l'aérodrome.

Cependant, le remaniement parcellaire ne s'annonçait pas de tout repos. Il a fallu tenir compte des intérêts des 180 parties



prenantes. Un organisme a donc été fondé pour assurer une communication directe entre elles. Marianna Lehmann se rappelle: «Toutes les personnes concernées ont eu le sentiment d'être prises au sérieux. Les conversations se faisaient d'égal à égal et dans le plus grand respect. Je suis fière et heureuse que tous poursuivent aujourd'hui le même objectif.»

Les évolutions prévues et les projets ont une influence sur le plan d'affectation et le plan directeur pour les infrastructures de l'aérodrome d'Interlaken. Le raccordement direct au réseau routier a vite rendu la zone attrayante. «La liaison conditionne l'utilisation des zones d'activités et des zones artisanales et façonne le futur développement du site économique», reconnaît Marianna Lehmann, «il est possible de procéder à des classements en zone à bâtir et donc d'optimiser l'utilisation du PDE.» La maire y

voit surtout un gros potentiel en matière d'emploi pour la région d'Interlaken. «Nous nous réjouissons des nouvelles places de formation et des emplois qualifiés qui seront ainsi créés. Ce sera le moyen de rétablir la balance entre le tourisme et l'économie dans la région. De plus, les entreprises et établissements qui y sont déjà établis connaîtront une valorisation ainsi qu'un renforcement de leur assise.»

Pour la maire, c'est clair: «Notre région offre une qualité de vie supérieure et dispose d'excellentes écoles. Nous faisons cependant face à un défi: celui d'attirer les bons emplois qualifiés sur notre territoire. Nous ne voulons plus n'être qu'un lieu de vacances, nous désirons que les gens vivent et travaillent chez nous. L'implantation d'entreprises présentant un intérêt est par conséquent une chance de créer un autre moteur économique que le tourisme, qui

va bon train.» Marianna Lehmann s'engage aussi pour que la relève reste dans la région. «Je n'ai rien contre une formation ou un perfectionnement à Berne ou à Zurich, mais on a tout à gagner à ce que les jeunes gens bien formés travaillent là où ils vivent. Un long trajet pour aller au travail, des embouteillages, des trains bondés, c'est mauvais pour la santé et cela ne constitue pas une solution viable à long terme.»

En plus de la création d'un nouveau rond-point, une importante desserte par les transports publics doit être garantie. «Un arrêt de chemin de fer doit un jour desservir le site», assure Marianna Lehmann. Elle souhaite une zone artisanale et une zone d'activités attrayante où les entreprises ont envie de s'installer. La question de la desserte et, plus généralement, de l'accessibilité est en l'occurrence un facteur décisif.



Représentation de passage sous les voies de chemin de fer de l'Oberland bernois



L'entreprise RUAG, déjà présente sur les lieux



Marianna Lehmann, maire de Wilderswil



100 hectares de terrain avec vue sur les montagnes

VISITE DES LIEUX

Un wagon d'avance

Les alentours de la gare de Bienne ont connu bien des changements ces quinze dernières années. Et la boucle est loin d'être bouclée. Florence Schmoll, urbaniste de la ville, est d'avis que le périmètre poursuivra son développement dans les années à venir en raison de sa position centrale et de sa desserte optimale.



Remontons le temps jusqu'aux années 1990: le site au sud de la gare de Bienne n'est que terres en friche; aucun signe de vie. «Expo.02 a déclenché le processus de développement», confirme Florence Schmoll, qui décèle aussi un second facteur à la transformation du site, l'ayant même rendue possible: «La ville de Bienne a pu devenir propriétaire foncière d'une grande partie du terrain.»

Aujourd'hui la zone du PDE du masterplan Biel/Bienne fait office de projet phare avec la place Robert-Walser, la maison des médias, la *Residenz au Lac*, le centre *Bildung Formation Biel/Bienne*. Bienne peut être aussi un peu fière de ce qui est accompli. A plus forte raison que l'évolution n'est pas près de connaître un terme: «Nous nous réjouissons de la création prochaine du campus Biel/Bienne – le nouveau site de la Haute école spécialisée.» D'ici 2022, la Haute école bernoise sera concentrée sur un seul site. Les départements Architecture, bois et génie civil et Technique et informatique seront déplacés à Bienne. «C'est une chance énorme, que nous allons d'autant plus saisir à pleines mains que nous voulons faire de la ville un lieu attrayant pour les jeunes pousses.»

«Le nouveau campus est pour nous une chance énorme.»

La desserte optimale par les transports publics n'est pas pour rien dans le fait que le nouveau quartier sud soit sorti de sa léthargie. Les adeptes de la mobilité douce (piétons et cyclistes) peuvent aisément accéder au secteur, même si le potentiel relatif aux quartiers résidentiels et au centre-ville n'est pas encore pleinement exploité. «Tous les transports publics se trouvent à quelques minutes de marche. Et le site est en surface surtout réservé à la mobilité douce», ajoute Florence Schmoll. «Le réseau de bus n'est pas encore développé dans le nouveau secteur sud de la gare.» Un passage supplémentaire est notam-

ment prévu pour les piétons et cyclistes dans le but de faciliter la traversée de la gare et la liaison entre le centre-ville et le PDE du masterplan Biel/Bienne.

«Il s'agit ni plus ni moins de dessiner la gare de demain.»

Toutes les mesures prises pour le PDE sont pensées dans le cadre de la stratégie globale de mobilité. «Nous désirons créer un instrument pour fluidifier le trafic dans la ville. Deux de nos spécialistes s'appliquent actuellement à l'élaboration de cette stratégie.» Des directives pour un plan de réseau cycliste et l'extension du réseau de bus seront aussi intégrées au projet. «Le contournement de Bienne a été inauguré par la mise en service de la branche est. Le futur de la branche ouest reste pour l'heure incertain. Mais cela ne nous empêche pas d'avoir une idée précise des principaux objectifs à atteindre.» Florence Schmoll et les stratèges de la circulation souhaitent éviter que le trafic motorisé soit détourné vers les quartiers de la ville. En effet, le trafic individuel motorisé doit être concentré autant que faire se peut sur les axes principaux et les quartiers ne doivent pas souffrir du trafic de transit si l'on souhaite une amélioration de la qualité de vie en ville.

Le PDE des Champs-de-Boujean a pris une toute autre direction que celui de la gare de Bienne en devenant exclusivement une zone d'activités. «L'accès au site est facilité pour le trafic motorisé et la desserte en transports publics est garantie.» Florence Schmoll estime que ce PDE se positionne aux antipodes du secteur de la gare et ne lui fait donc pas d'ombre. «Aux Champs-de-Boujean, la tradition d'une Bienne industrielle est maintenue. Il n'y a pas de concurrence entre les deux sites. Au contraire, ils se complètent.»

Retour à la gare. Le groupe de coordination *Gare 2030* a vu le jour pour organiser le développement global du projet. «Il s'agit ni plus ni moins de dessiner la gare de de-

main», affirme Florence Schmoll. Les enjeux portent notamment sur le déplacement de l'actuelle gare de la société Aare Seeland mobil (liaison avec la rive sud du lac de Bienne par la ligne Bienne-Täuffelen-Anet), le nouveau passage souterrain déjà mentionné ainsi que la mise en œuvre de la pla-

nification des transports motorisés ou encore le portail d'accès qu'il est prévu à long terme de construire sur le site de la gare. «Toutes les possibilités seront examinées prochainement et nous concevrons ensemble le projet», se réjouit l'urbaniste de Bienne.



Chantier du Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée



Projet emblématique de la place Robert-Walser

BILAN INTERMÉDIAIRE

Centre d'intérêt

Avec sa parfaite accessibilité, sa proximité avec la Suisse romande et ses infrastructures modèles, le village campagnard d'Anet s'est mué en un site de développement économique intéressant. Le maire, Kurt Stucki, explique le parcours de la commune et ce qui la pousse à aménager une zone stratégique d'activités.

Origine

«La Promotion économique a décelé un vrai potentiel à Anet et a proposé à la commune de déposer une demande auprès du programme cantonal des PDE pour une surface de 137 000 mètres carrés au total. Le précédent maire a décidé de suivre cette recommandation et la demande a été déposée en novembre 2014. Le site a alors été inscrit comme ZSA.»

Intégration au programme des PDE

«En quelques années, la localité rurale d'Anet est devenue un véritable centre régional. Il y a 30 ans environ, les autorités politiques plaçaient l'agriculture au centre de leurs préoccupations et s'opposaient à tous les changements. Aujourd'hui, nous accueillons à bras ouverts les promoteurs de l'artisanat comme de l'industrie et encourageons la création d'emplois qualifiés. Anet jouit d'un emplacement central ainsi

que d'une bonne desserte et dispose de fantastiques lieux de détente. En été, la proximité avec les trois lacs, de grandes forêts et un espace pour les amateurs de vélo et autres objets roulants sont un atout, tandis qu'en hiver, ce sont les joies de la neige jurassienne, à vingt minutes seulement, qui en font un endroit privilégié.»

Accessibilité

«La nouvelle zone d'activités se trouve en marge du village, mais l'accessibilité par les chemins de fer ne laisse rien à désirer et le réseau routier est bien conçu, la route H10 assurant le raccordement avec le site du PDE.»

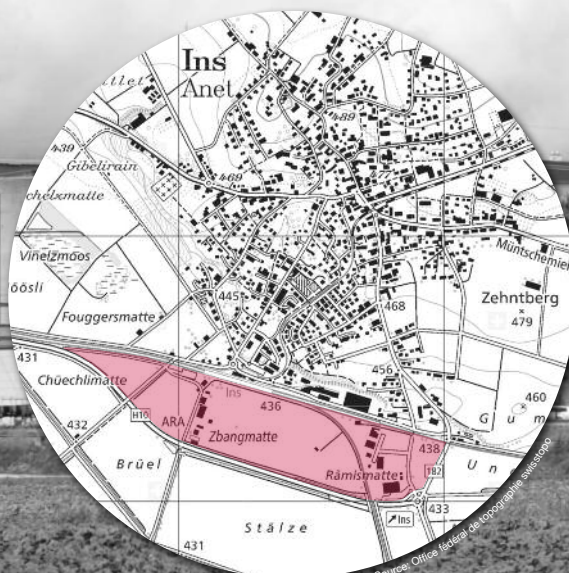
Plan de quartier cantonal

«Une convention a été conclue entre la commune et le canton de Berne en 2016 et le plan de quartier cantonal est actuellement en cours d'élaboration. La ZSA se

prête à la réalisation d'un ou deux projets d'envergure. Nous avons le profil idéal pour les activités du domaine des services liés à la production, de l'industrie pharmaceutique et de l'industrie légère.»

Implication de la commune

«Le conseil communal est représenté au sein de la commission du projet de plan de quartier cantonal, de sorte qu'il peut en tout temps se faire entendre. De plus, nous faisons preuve d'un réel engagement, car la vente nécessite un certain doigté. La moitié du terrain appartient déjà à la commune et est classée en zone à bâtir, en tant que terrain destiné à l'industrie et à l'artisanat. L'autre moitié provient d'une acquisition réalisée auprès d'une personne âgée. La procédure de participation offrira à la population l'occasion de donner son avis sur le plan de quartier cantonal.»





«Nous tablons sur une croissance de 200 à 300 emplois.»

La ZSA aujourd'hui et demain

«L'aspect régional revêt à nos yeux une importance particulière. D'un côté, nous voulons nous agrandir et créer des emplois, de l'autre, le projet doit s'adapter à la taille de notre commune. A moyen terme, nous désirons accroître la population, de 3700 à 4000 habitants, et tablons sur la création de 200 à 300 postes.»

«Je pense que nous sommes en mesure de proposer un projet de qualité à la population.»

Défis de la desserte capillaire

«Nous devons attendre de savoir quel type d'entreprises nous saurons convaincre. Actuellement en pourparlers avec le BLS, nous souhaitons surtout profiter de la transformation de la gare avec l'agrandissement du passage sous-voies pour assurer une liaison directe avec le site. Une route de desserte est en outre prévue au sud; elle devrait aussi désencombrer la place de la gare. La difficulté rencontrée réside dans le déplacement du passage à niveau pour la ligne des tpf reliant Morat à Anet.»

Intérêts

«Les premières prises de contact ont eu lieu et nous avons déjà fait deux visites avec des personnes chargées de représenter des entreprises intéressées. Il s'agissait toutefois de sociétés souhaitant construire dans les plus brefs délais, or nous n'en sommes tout simplement pas encore là. Cela dit,

cette marque d'intérêt témoigne de la valeur accordée au lieu.»

Soutien cantonal

«Nous attendons plusieurs choses: la réalisation de la planification de la ZSA et l'intervention du Beco auprès des parties intéressées.»

Crédit pour la desserte et vente de terrain destiné à l'industrie et l'artisanat

«Les citoyens auront le dernier mot. Ce sont eux qui votent sur le crédit pour la desserte et la vente du terrain communal destiné à l'industrie et l'artisanat. Je pense que nous sommes en mesure de proposer un projet de qualité à la population. L'important, c'est qu'il reste dans les limites du raisonnable. Nous ne prévoyons pas d'industrie lourde et sommes confiants quant à l'issue du scrutin.»



VU DE L'EXTÉRIEUR

Pionnier de la gestion de la mobilité

Roberto De Tommasi s'intéresse depuis longtemps à la gestion de la mobilité, avant même que qui que soit n'ait vent du concept. Plein feux sur un pionnier qui nous indique la voie que doit prendre le trafic.

Bienvenue à Zurich-Binz. Ici passe le *Üetlibergbahn*, la mobilité douce tient le haut du pavé et les voitures vont dans les rues leur train de sénateur. Le quartier vit au rythme des habitants et des travailleurs et offre un exemple de ce que Roberto De Tommasi considère comme une gestion efficace de la mobilité.

A Zurich-Binz, Roberto De Tommasi se sent à la maison avec son entreprise, synergo. «Voilà plus de 25 ans que je m'occupe de la question en conseillant les communes, les villes, les maîtres d'ouvrage, les investisseurs et les entreprises.» Le défi: il faut d'abord que les institutions concernées par le trafic se rendent compte du problème. Longtemps, les questionnements à ce propos ont été laissés tout bonnement de côté. Jusqu'à ce que Roberto De Tommasi et son équipe de spécialistes prennent à bras-le-corps le sujet et attirent l'attention sur le fait que la circulation peut se muer en un véritable obstacle si rien n'est fait pour l'enrayer. «Aujourd'hui, nous discutons par exemple avec les maîtres d'ouvrage et les investisseurs, les rendons attentifs aux restrictions et leur proposons un ensemble d'options pour le covoiturage et les garages à vélos ainsi que d'autres mesures», explique Roberto De Tommasi. L'accueil réservé à la démarche semble bon. Roberto De Tommasi et ses collaborateurs conseil-

lent aussi les communes et les accompagnent dans la conception par exemple d'une nouvelle ordonnance sur les places de stationnement tenant compte de la gestion de la mobilité.

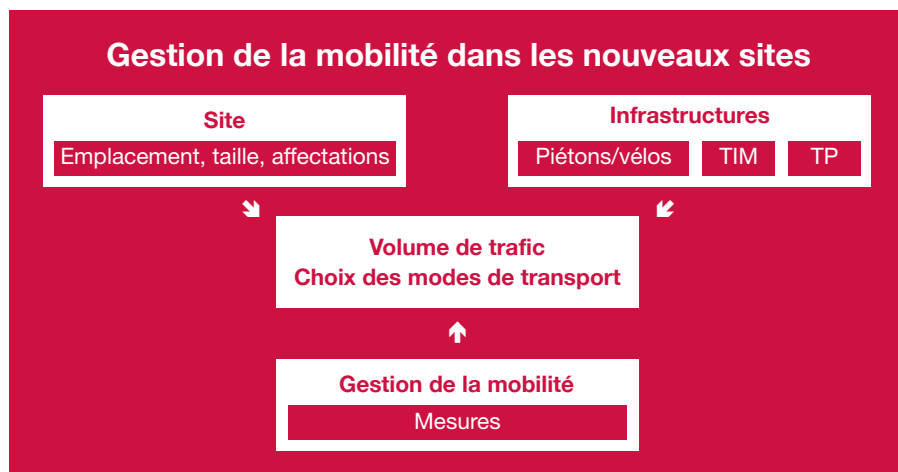
Riche de son expérience, Roberto De Tommasi a souvent réponse aux questions d'aujourd'hui et de demain concernant l'évolution du trafic. «Chaque zone est confrontée à ses propres défis. Notre tâche consiste à gérer la mobilité de façon à respecter au mieux l'environnement. Nous essayons d'influencer et de juguler la densité du trafic avec une approche en trois temps. Nous jugeons le volume du trafic sur la base des destinations, avant de juger la qualité de la desserte par les différents moyens de transport public. Pour finir, nous proposons aux maîtres d'ouvrage et aux propriétaires fonciers les mesures qu'ils peuvent eux-mêmes introduire pour réduire la circulation et rediriger le flux des passagers vers un autre mode de transport, tels que les transports en commun ou la mobilité douce, pour optimiser l'usage de la voiture.»

Cela semble simple de prime abord. En réalité, la chose est complexe et parfois difficile à réaliser. «Les places de stationnement suscitent surtout la controverse. Nous devons apporter aux responsables une solution adaptée, car construire un garage est

dispendieux. Nous leur expliquons comment maintenir les coûts des places de stationnement au plus bas et réduire la circulation induite par la recherche d'un lieu où se garer.» Ainsi, un concept de mobilité est intégré à la demande de permis de construire, permettant aux maîtres d'ouvrage de minimiser les coûts dès le début et de véhiculer une bonne image.

Ce qui est sûr, c'est que le thème reste d'actualité. Dans les villes, près de la moitié des ménages ne possèdent plus d'automobile. Il y a toujours plus de quartiers d'habitation sans voiture et toujours moins de gens se servant de ce mode de transport pour se rendre au travail. «L'aménagement de nouvelles places de stationnement est aussi une question d'espace disponible, presque inexistant en milieu urbain», confie Roberto De Tommasi. A ses yeux, il est important que la Confédération et les cantons soutiennent sa stratégie. Aujourd'hui, les pays voisins s'appliquent aussi à gérer la mobilité: «Vienne est un exemple classique. Et même dans la Ruhr, région qui connaît pourtant un trafic intense, le succès des nouvelles démarches est au rendez-vous.» Roberto De Tommasi s'y connaît; il a écrit des rapports diffusés au niveau international, publié des travaux de recherche et corédigé un manuel intitulé «MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites».

Roberto De Tommasi et ses stratégies ont permis de faire un pas dans la bonne direction, mais le but n'est de loin pas atteint. «Nous devons nous assurer que la gestion de la mobilité soit prise en compte tout au long et au-delà des étapes de développement et de construction: mandat d'étude, concours, plan d'affectation spécial, demande de permis de construire, concrétisation du projet.» Dans le canton de Berne, les conditions sont déjà réunies à plusieurs endroits et, de l'avis de Roberto De Tommasi, la politique est progressiste: «Les dispositions ancrées dans le programme des PDE constituent une très bonne référence et peuvent être reproduites dans d'autres cantons.»





EN FACE

«Un pour tous et tous pour un»

Christoph Neuhaus est le directeur des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne. Lors d'un entretien accordé au Baromètre des PDE, il parle de la stratégie relative au trafic, des dessertes et de ses attentes envers les responsables des PDE.



«Le canton de Berne doit aider à rendre le trafic tolérable.»

Monsieur Neuhaus, le trafic s'intensifie à tous les niveaux. Que préconisez-vous?

Face à cette constante expansion, le canton de Berne doit rendre le trafic tolérable. Nous aiderons à mettre à disposition les infrastructures nécessaires. Il s'agit de prévoir notamment des parois antibruit, une modération de la vitesse et une planification sensée des transports, tout comme d'encourager les horaires flexibles de travail ou d'école.

Comment tenir compte des intérêts de chaque usager?

La stratégie de mobilité globale est notre sésame. Chaque projet exige une pesée des intérêts de tous les acteurs impliqués, suivie de la résolution des conflits. Un peu à l'image de la devise «un pour tous et tous pour un». Aujourd'hui déjà, nous explorons de nouvelles pistes avec le festival *Hallo Velo* ou l'augmentation de la cadence horaire.

En quoi une desserte bien pensée peut résoudre les conflits actuels?

Prendre en main le trafic est primordial pour le développement des régions. Il s'agit de déterminer comment rapprocher au maximum les différents usagers. Une urbanisation optimale et une coordination entre le trafic motorisé, les bicyclettes et les transports publics sont donc nécessaires dans les secteurs densément construits.

«La réflexion doit inclure tous les acteurs du trafic, qui seuls pourront changer les habitudes.»

Le canton articule sa stratégie en trois volets. Pouvez-vous nous en parler brièvement?

L'objectif est d'éviter, de transférer et de gérer harmonieusement la circulation. Nous devons nous assurer du respect de l'environnement, de la viabilité financière des projets et de leur accessibilité. Le principe est simple: il y a tout avantage à faire en sorte que les gens vivent là où ils travaillent. Ce ne sera pourtant possible qu'au prix d'une évolution des mentalités. La réflexion doit inclure tous les acteurs du trafic, qui seuls pourront changer les habitudes. A cette fin, nous mettons tout un éventail de mesures à leur disposition.

Comment entendez-vous susciter l'intérêt des communes et des investisseurs?

Notre argument de poids, ce sont les projets d'agglomération «transports et urbanisation». Les sites n'ont pas à s'échiner seuls à trouver des mesures intelligentes concernant le trafic. Nous devons aussi fournir les incitations nécessaires pour amener les villes et les communes à appliquer la stratégie cantonale.

Quel rôle jouent la desserte et l'accessibilité dans le développement des PDE?

Toute entreprise d'un certain calibre se décide pour un lieu compte tenu de ces deux critères. Il faut donc connaître leurs attentes. Un établissement industriel a besoin d'une bretelle autoroutière, tandis que les prestataires de services privilégient une desserte en transports publics. Le canton peut tisser la trame de fond sans savoir si elle sera utilisée. Il n'empêche que construire en pleine campagne sans une réflexion préalable est un acte risqué, voire stupide.

Quels chances et défis constitue l'accessibilité pour les PDE?

C'est un peu la question de l'œuf ou de la poule, car l'un ne peut fonctionner sans l'autre. Un site ne peut pas remplir son rôle s'il n'existe aucune base. Il faut avant tout définir le cadre de l'utilisation. Ensuite vient le temps de considérer les désirs spécifiques quant au raccordement ferroviaire, aux espaces prévus pour les camions, aux voies d'accès; il y a toujours interdépendance.

Qui peut ou qui doit créer les bases nécessaires?

Tout un chacun. Un échange nourri entre toutes les parties prenantes est essentiel et rien ne se fait sans la volonté politique de la commune concernée. Une prise d'initiative ouvre le champ des possibles.

D'après vous, quel PDE est exemplaire?

Je dirai sans aucun doute le PDE du Wankdorf. Tout y est constamment repensé et remodelé, ce qui permet au périmètre d'offrir des conditions de travail et de logement de qualité. A cela s'ajoutent une desserte et une urbanisation proches de la perfection. Sans oublier que le potentiel est aujourd'hui encore loin d'être épuisé.

Qu'attendez-vous personnellement des organismes responsables des PDE?

Il faut que les PDE soient facilement accessibles. Nous devons éviter les goulots d'étranglement. Les embouteillages ont un impact aussi fort que néfaste sur les plans économique et émotionnel. Nous devons donc concevoir des stratégies valables en matière de transport, les appliquer, tout en pensant à la protection de l'environnement et des espaces libres. En fin de compte, veiller à proposer le bon moyen de transport au bon endroit, une mobilité combinée et une approche transversale reste le plus important.



«Les embouteillages ont un impact aussi fort que néfaste sur les plans économique et émotionnel.»

PROFIL

Les clefs du succès

Les possibilités et les défis de la desserte et de l'accessibilité des pôles de développement ont été au cœur des discussions lors du troisième Forum des PDE. L'accent a surtout été mis sur les éléments garantissant un avenir couronné de succès.

Une chose est sûre: une desserte et une accessibilité avantageuses dépendent de plusieurs facteurs. La troisième édition du Forum des PDE a été l'occasion de réunir les différents acteurs du domaine, de prendre connaissance des processus et des instruments auxquels ils ont recours ainsi que d'approfondir davantage la thématique. En résumé, chaque PDE doit fournir des réponses précises aux problèmes de transports. Il est donc important de songer à différentes options et de savoir ce qui se fait ailleurs.

Les discussions ont révélé une diversité des plus réjouissantes. La définition des facteurs déterminants dans le développement d'une bonne desserte a permis d'affirmer qu'à la coordination précoce avec

les propriétaires fonciers et à l'implication des acteurs importants devait s'ajouter le recours à un instrument liant juridiquement les parties prenantes (plan directeur).

La création d'un vivier d'idées et la garantie d'une certaine flexibilité lors de la réalisation sont décisives en matière de transport. Les communes doivent assumer un rôle moteur et considérer les obstacles comme des défis. La gestion de la mobilité dans des sites dynamiques tels que les PDE, par exemple, constitue un point de départ prometteur dans l'exploration des solutions. Eventuellement aidées par un organe responsable d'une centrale de mobilité, les autorités peuvent notamment prévoir un dispositif d'incitation ou un système avec des valeurs cibles contraignantes.

Le quatrième
Forum des PDE
se tiendra le
2 avril 2019.



Impressum

Editeur: Office des affaires communales
et de l'organisation du territoire
Service de l'aménagement cantonal
Nydegasse 11/13, 3011 Berne

Responsable du projet PDE:
Muriel Odiet
Téléphone 031 633 77 54
Télécopie 031 633 77 51
muriel.odiet@jgk.be.ch

Baromètre des PDE sur Internet:
www.be.ch/pde

Composition et rédaction:
amietkerle – konzept, gestaltung, Soleure
Texte: Amber Kommunikation AG, Berne

Photos: Urs Amiet, Soleure

Tirage: 400 ex. (fr.), 1600 ex. (all.)

Impression: Haller + Jenzer AG, Berthoud

Parution: 1 fois par an