



BAROMÈTRE PDE

Organe d'information du programme PDE du canton de Berne **2022**

Vision extérieure, vision
intérieure



Un succès qui s'inscrit dans la durée

Daniel Wachter dirige depuis près de dix ans l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne. Pour le Baromètre des PDE, il met en lumière les facteurs cruciaux faisant du PDE un outil efficace depuis plus de 30 ans, en confiant ses expériences en matière d'aménagement du territoire.

L'implantation d'un PDE...

«... transmet une impulsion durable à un espace donné et permet de promouvoir à la fois le développement économique, l'utilisation mesurée du sol et la qualité du milieu urbain.»

Pour qu'un PDE puisse se développer, ...

«... il faut d'abord un bon site avec des surfaces appropriées, mais aussi une organisation et une collaboration optimales du canton, des communes et des propriétaires fonciers, sans oublier des objectifs convergents et la volonté affichée de les atteindre.»

Ce que j'ai vécu de plus impressionnant dans le cadre de ce programme, ...

«... ce n'est pas un événement particulier, mais bien le fait qu'il a pu être appliqué pendant 30 ans sur la base d'un large consensus et qu'il a permis d'atteindre de bons résultats. À mes yeux, c'est la meilleure preuve que l'aménagement du territoire ne sert pas qu'à poser des barrières, loin de là: il peut – mieux encore, il doit – être en mesure de soutenir le développement.»

Un bon exemple de l'influence exercée par les facteurs extérieurs, ...

«... c'est le PDE de Berne-Wankdorf, qui a connu un développement fantastique sur des années grâce tant à une situation et à une desserte exceptionnelles qu'à son intégration dans l'économie locale. De nombreux autres PDE ont également su tirer parti des avantages de leur cadre régional respectif.»

L'élément du rapport sur l'aménagement du territoire qui revêt la plus grande importance à mon sens, ...

«... c'est que selon des critères économiques tels que la valeur ajoutée brute réelle et les places de travail, le programme des PDE est indéniablement un succès. Nous le savons, nous ne disposons pas de surfaces en quantités illimitées et, à cet égard, l'objectif primordial est de dégager des solutions viables. Surtout si l'on considère que le développement d'une nouvelle génération de PDE sera semé d'écueils, eu égard au stade de développement de plus en plus avancé des PDE actuels, mais aussi à une large résistance contre de nouveaux classements en zone à bâtir.»

Sommaire

3

Un parfait exemple de l'évolution d'un PDE: le renouveau complet de la gare de Langenthal et de ses environs

6

À Bienne, un PDE comme facteur essentiel de succès du Switzerland Innovation Park Biel/Bienne

8

Pour Alice Hollenstein, spécialiste de la psychologie urbaine, il faut considérer les sites de l'extérieur, puis de l'intérieur.

10

Sion s'implique avec succès contre les îlots de chaleur urbains: sur les traces d'ACCLIMATATION.



Daniel Wachter, chef de l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire

FORUM
DES
PDE
2023



AVRIL

4

«Prête pour le grand saut»

Un vent de renouveau souffle sur la gare de Langenthal et ses environs. Le site entier connaît une revalorisation générale grâce aux travaux qui portent à la fois sur la transformation de la gare et sur le passage sous-voies. Voilà le point de vue que partagent Sabine Gresch, cheffe du service de l'urbanisme de la ville, et Andreas Wingeier, chef d'équipe de la division Infrastructure des CFF. Ils expliquent leurs plans et projets pour le PDE de la gare de Langenthal lors d'un entretien en tête-à-tête.

Sabine Gresch: «Andreas Wingeier, expliquez-moi les principales étapes de la transformation de la gare et les objectifs que poursuivent les CFF à Langenthal.»

Andreas Wingeier: «L'essence du projet n'est autre que le fait de rendre la gare accessible à toutes et tous. Dans ce but, nous surélevons le quai intermédiaire pour que les portes des trains affleurent le sol. Par ailleurs, les lieux dédiés à l'attente sont agrandis. Nous voulons tenir compte de l'augmentation du flux des pendulaires, ce qui nous oblige à combler certaines lacunes et rénover quelques installations.»

AW: «Madame Gresch, comment la ville s'investit-elle?»

SG: «Le PDE et le projet ont une très grande valeur à nos yeux. Le plan directeur du PDE de la gare de Langenthal rend possible la synchronisation de tous les développements: la transformation de la gare, menée avec les CFF, permet un élargissement considérable du passage sous-voies et donc la création d'un nouvel axe dans la ville pour la circulation des piétons et des cyclistes. Cette étape est très importante, même rien qu'en ce qui concerne l'urbanisme. En parallèle, nous avons changé l'affectation de la friche industrielle au nord de la gare et ainsi entamé de manière générale une métamorphose du secteur. Le statut de PDE garantit une mise en œuvre assez rapide de nos plans et joue un rôle dans la coordination entre les propriétaires privés et privés, les CFF et la ville. Nous pouvons ainsi préparer Langenthal à faire le grand saut en matière de développement urbain.»

SG: «Quelle place les CFF donnent-ils au projet?»

AW: «Si l'on ne considère que la somme investie, il ne s'agit pas là d'un de nos plus gros projets. Mais l'organisation et le déroulement que nous avons choisi ensemble de lui donner dans le cadre du PDE sont exemplaires: un aménagement concerté de tout le réseau des transports est possible, c'est-à-dire aussi bien des trains et des bus que de la mobilité douce et du trafic individuel motorisé, et nous n'aurons négligé aucun espace dans l'infrastructure ainsi créée.»



PDE de la gare de Langenthal: de grands changements en vue

AW: «Que ressent-on lorsqu'on lance et encadre ce qui pour la ville représente l'un des plus gros projets des dernières décennies?»

SG: «La gestion du mandat est un vrai plaisir; la dynamique que nous avons su développer est très bonne et repose sur

une structure organisationnelle bien établie et une équipe triée sur le volet. Une place importante est laissée à la créativité, le projet permet une grande flexibilité et les processus sont efficaces. Nous avons ainsi une chance d'engager la mobilité au sein de la ville sur la voie de la durabilité.»



Visualisation de la gare de Langenthal

SG: «Comment les CFF peuvent-ils influencer le développement du site?»

AW: «L'offre en matière de transport et la manière dont elle s'inscrit dans l'aménagement du territoire sont cruciaux. Le développement de l'offre et sa mise en service n'auraient aucune chance de réussir sans le concours de toutes les parties impliquées. Ainsi seulement nous parvenons à l'harmonisation souhaitée de l'aménagement du territoire et du développement des transports.»

AW: «Quels enjeux présente la coordination de l'extension de la gare et du développement de l'urbanisation dans le territoire qui l'entoure, et comment l'ensemble du périmètre de la gare va-t-il changer?»

SG: «L'agencement des deux places de la gare, au nord et au sud, est repensé avec le projet, comme l'atteste le nouveau passage souterrain. Il permet aux personnes l'empruntant d'accéder au quartier Hard, reliant ainsi la partie nord au quartier Langenthal Mitte. Des bâtiments, logements et bureaux seront construits tout autour et une allée de commerces est prévue. D'autres périmètres proches de la gare trouveront par ailleurs une nouvelle affectation. Nous souhaitons ainsi favoriser une croissance démographique durable au cours des prochaines années. La ville est idéalement située: la desserte en transports publics est parfaite, de sorte que le trafic motorisé ne devrait pas augmenter. L'orientation depuis la gare est un autre point

important. Aujourd'hui, il est difficile de trouver le centre de Langenthal au sortir du train. Nous nous efforçons de rendre la continuité spatiale jusqu'au centre-ville plus visible.»

SG: «Est-ce que les CFF mènent des projets similaires dans d'autres villes?»

AW: «Je peux citer un exemple intéressant: la gare de Brugg. Nous ne sommes encore qu'au tout début et devons commencer par cerner les besoins et intérêts en matière d'aménagement et dégager les grandes lignes de la procédure que nous voulons suivre. Un de nos instruments, les plans d'objectifs de développement, nous sert à avoir une vue d'ensemble dès le lancement du projet et à définir l'affectation des zones entourant la gare indépendamment du parcellaire aux fins de créer un bon nœud de communication. Le développement de ces nœuds est un processus exigeant. Avec l'Union des transports publics, nous élaborons actuellement une aide à la planification. Nous voulons ainsi proposer des approches méthodiques de coopération tenant compte de la nature spatiale de tels projets et du nombre de partenaires impliqués. Les exemples de réussite sont notre source d'inspiration, et le cas de Langenthal en fait partie.»

AW: «Que pouvez-vous me dire au sujet de l'infrastructure et des projets d'envergure?»

SG: «À Langenthal, il reste une vraie marge d'amélioration en termes d'infrastructure.

Les travaux de planification ont été très nombreux au cours des dix à quinze dernières années – arrive maintenant l'heure de la concrétisation et du développement des périmètres. Nous avons une stratégie en matière d'urbanisation interne qui nous engage à utiliser l'infrastructure existante plutôt qu'à construire sur des sites vierges. La réduction du trafic de transit dans le centre-ville est un autre projet important. Nous voulons modérer le trafic. Il s'agit là d'un gros défi sur les plans de la communication et de la participation.»

SG: «Quel est le projet le plus impressionnant que vous ayez mis en œuvre?»

AW: «Sur mandat de la Confédération, j'ai eu la chance de mener une étude conceptuelle concernant la liaison directe entre Aarau et Zurich. Cette étude portait sur différentes questions techniques relatives aux transports et sur la construction d'un tunnel. J'aime aussi beaucoup travailler sur les projets de gare: reconnaître les potentiels des petites gares et en faire émerger une nouvelle réalité – avec la coopération de la population et des autorités locales – nous donnons l'occasion de stimuler notre inventivité.»

AW: «Comment allez-vous accroître la taille de la population et le nombre de personnes actives?»

SG: «La nouvelle gare et la chaîne de mobilité, combinées, vont augmenter notre capital séduction. Les potentiels, jusque-là délaissés, aux alentours de la gare seront pleinement exploités. Durant des années, nous avons consolidé une bonne base pour l'aménagement. Il est maintenant temps de s'en servir. Notre population équivaut à peu près à celle de Soleure ou de Zofingue. Ne prenons que l'exemple de Zofingue: de 2010 à 2020, le nombre d'habitantes et d'habitants a connu une croissance totale de 12%. Pour la même période, l'accroissement n'était que de 4% à Langenthal. Mais nous misons sur la qualité avant tout et, aujourd'hui déjà, il vaut largement la peine de vivre à Langenthal. Nous disposons de tout ce qui fait une ville: un théâtre, un temple sikh, un champ de hornuss, un marché hebdomadaire et une industrie internationale. L'offre culturelle et culinaire est impressionnante pour la taille de la ville. Nous avons donc plus à proposer que le strict minimum.»



Abfahrt Départ Partenza

Zeit	Weg	Wagen
09:17	09:41 Otten	3
09:43	Gaswerk Roggwil Dorf St. Urban Ziegelal	4
09:44	Roggwil-W. Otten Aarau Baden	1
09:46	Herzogenbuchsee Burgdorf Bern	2
09:50	Langenthal Süd Letzwil Muttwil	14
09:52	Gaswerk Hard-M. Aarwangen Denzlingen	5
09:53	Otten Zürich HB Länzkurt Chur	3
10:18	Herzogenbuchsee Wynigen Burgdorf Bern	2
10:20	Langenthal Süd Muttwil Wolhusen Luzern	14
10:21	Gaswerk Roggwil Dorf St. Urban	4
10:21	Roggwil-W. Murgenthal Rotstet Otten	1
10:22	Gaswerk Hard-M. Aarwangen Denzlingen	5

Wichtig: Fernverkehrsleistung Wiltsch - Wollhusen auf der Linie Langenthal - Luzern.
Sonst: Pz 09:08 ab 22.09 bis Mo, 19.09.2023 um 04:45, Bernhofen, Spitz, Preiss die
für Verbindung mit Zürich-Partenza.

Sabine Gresch, cheffe du service de l'urbanisme de la ville et Andreas Winiger, chef d'équipe de la division Infrastructure des CFF: d'un même pas vers l'avenir

«Notre existence est le plus beau tour de force»

Anita Jörg dirige, non sans succès, l'entreprise à but non lucratif Switzerland Innovation Park Biel/Bienne. Pour la présente édition du Baromètre des PDE, elle détaille l'évolution depuis les débuts, analyse les développements actuels et ose un regard vers l'avenir.

Concept

«Le Switzerland Innovation Park s'étend sur six principaux sites dans toute la Suisse. Le concept vient de Ruedi Noser, conseiller aux États zurichois. Notre but premier consiste à proposer des lieux intéressants aux groupes de recherche du pays et de l'étranger dont le travail porte sur les mêmes domaines que les nôtres. Bien qu'un label nous unisse, chaque site a retenu les solutions lui convenant le mieux selon le tissu économique régional. L'application sur mesure du concept en fait un produit typiquement helvétique.»

Soutien

«Le canton de Berne et la ville de Bienne ont d'abord porté le projet en devenant nos actionnaires. Aujourd'hui, notre existence est soutenue à 90 % par l'industrie. Un tel investissement de la part de ce secteur est la meilleure preuve de l'adhésion qu'emportent notre idée et le site choisi. Nous bénéficions déjà d'un soutien alors même que nous ne pouvions pas encore présenter de projet concret, tout simplement parce que notre proposition répondait à des besoins, mais aussi parce que nos idées – novatrices – tenaient la route. Mais croyez-moi, quelques nuits et week-ends ont été sacrifiés avant que nous en arrivions là.»

Motivation

«Nous devons créer un socle pour les projets de recherche nationaux et internationaux. Nous voulons rassembler le plus de cerveaux possible, développer un réseau de spécialistes et les laisser s'impliquer dans l'infrastructure commune de nos quatre pôles scientifiques: Swiss Smart Factory, Swiss Healthtech Center, Swiss Advanced Manufacturing Center et Swiss Battery Technology Center. Nous souhaitons découvrir les talents de la région et créer des emplois à leur mesure.»

Visibilité

«Pour nous assurer la visibilité nécessaire, nous avons mis en place un service de promotion dès le commencement. La construction des locaux, nos projets et nos clients nous ont ensuite fait connaître un grand retentissement auprès de la population. Après

un peu plus d'un an depuis notre installation dans le nouveau bâtiment, nous avons déjà pu cantonner au minimum les actions dans le domaine du marketing. L'histoire de nos succès est foisonnante et prouve notre crédibilité; le bouche à oreille a largement suffi à la propager. Je crois qu'actuellement les relais sur lesquels nous pouvons compter pour diffuser notre message sont nombreux.»

Succès

«Notre existence est notre premier succès. Tout a commencé avec la construction de notre bâtiment, ici, en plein centre de Bienne. Deux années seulement ont été nécessaires entre la pose de la première pierre et le début de notre activité. Depuis, nous avons contribué à la réussite de nombreuses entreprises. Un exemple? La société anonyme Stimit, qui voue ses efforts à l'activation pulmonaire et à la stimulation non invasive des muscles respiratoires. Le projet est né d'un constat: dans les services des soins intensifs, la mécanique du diaphragme est délaissée. S'ensuit alors une paralysie pour le temps de l'opération, qu'une stimulation doit finalement neutraliser. Nous avons aidé les personnes à l'initiative du projet dans les processus de recherche et de développement, dans la réalisation de prototypes ainsi qu'en parallèle, dans la recherche d'un site à Bienne. L'Initiative Flagship d'Innosuisse est un autre bon exemple. Le projet de recherche CircuBAT a pour ambition de créer une circularité entre la production, l'utilisation et le recyclage des batteries lithium-ion qui servent à la mobilité. Sept instituts de recherche suisses (dont le Switzerland Innovation Park Biel/Bienne) et 24 entreprises étudient ensemble les optimisations qui sont possibles à chaque étape du cycle de vie des batteries dans l'idée d'en améliorer la durabilité.»

Potentiels

«Il existe des périmètres de réserve dans l'ensemble des sites. Nous désirons surtout attirer en Suisse des projets internationaux de recherche et de développement. Pour l'implantation d'entreprises, nous travaillons main dans la main avec la Promotion éco-

nomique du canton de Berne, le Greater Geneva Berne area et Switzerland Global Enterprise.»

Horizon

«Il n'y a aucun risque que nous nous regardions le nombril, car nous veillons à toujours scruter l'horizon pour élargir nos perspectives. En même temps, nous jugeons important de concentrer nos efforts là où résident nos forces, c'est-à-dire dans la technologie.»

Rayonnement

«Notre site de Bienne présente une quantité d'avantages: le plurilinguisme, une localisation centrale, la proximité avec le secteur industriel, la diversité culturelle et un caractère international.»

Programme des PDE

«Occuper l'une des meilleures places du territoire cantonal ne peut que susciter notre gratitude et notre joie. Le choix du site était au cœur de notre réflexion globale. Notre implication s'est faite dès le tout début et nous avons participé à la conception du dispositif.»

Compétences

«Ici, à Bienne, j'ai le plaisir de m'engager dans une fonction de plaque tournante. J'organise les structures de conduite et tente de réunir à la même table les personnes les plus importantes et de les mettre en relation. J'accorde beaucoup de valeur aux démarches misant sur la recherche de solutions ainsi qu'à la persévérance.»

Énergie

«Tant que je peux prendre régulièrement un bol d'air frais, tout va bien et je suis pleine d'énergie. Je me rends au travail à vélo, je profite de temps à autre de sortir pendant ma pause de midi et, sinon, je passe beaucoup de temps dans la nature. Quant à mes déplacements dans le bâtiment, disons que je monte et descends beaucoup de marches...»

Anita Jürg dirige l'entreprise à but non lucratif
Switzerland Innovation Park Biel/Bienne.



50
partenaires
scientifiques



70 %
d'investisseurs
industriels



40
projets d'innova-
tion réussis



En pleine
croissance depuis
6 ans



«Tout commence par une planification intelligente de l'affectation.»
Alice Hollenstein

«La psychologie urbaine peut contribuer à créer un lieu que les gens apprécient.»
Alice Hollenstein

La psychologie urbaine a son rôle à jouer, comme l'explique Alice Hollenstein.



«L'extérieur avant l'intérieur»

La psychologie urbaine n'est nullement une nouvelle tendance, mais une approche développée il y a plus d'un siècle. Alice Hollenstein s'est spécialisée dans ce domaine et explique la valeur ajoutée de son travail, l'importance qu'ont des villes et des bâtiments adaptés à l'être humain et la façon dont nous vivons et travaillerons ensemble à l'avenir. Sans oublier les facteurs importants pour le programme des PDE.

Madame Hollenstein, comment en êtes-vous venue à vous intéresser à la psychologie urbaine?

«Je l'explique par un mélange de hasard, de chance et de passion. Je me suis toujours intéressée au comportement humain, à l'environnement et à l'architecture ainsi qu'à la manière dont les êtres agissent par rapport à l'environnement. En travaillant par hasard dans la branche immobilière, j'ai découvert le thème de la psychologie urbaine et j'ai choisi d'évoluer dans cette niche.»

Comment peut-on décrire ce domaine?

«Personnellement, j'ai une relation ambivalente avec la notion de planification de l'espace social, mais tout le monde comprend ce que cela signifie. Le terme est souvent utilisé par les sociologues et il est donc connoté. Mais je viens du domaine de la psychologie, où nous avons une perspective un peu différente: nous étudions le comportement et le vécu des gens dans l'environnement construit alors que la sociologie, elle, étudie la vie en société. La psychologie sociale est la passerelle entre les deux.»

Vous prônez le développement harmonieux, pour les êtres humains, des villes, des périmètres et des bâtiments. Concrètement, qu'est-ce que cela signifie?

«Cela veut dire que la réflexion part de l'être humain et, avant tout, de ses besoins. Du besoin, par exemple, de régulation de la sphère privée et d'une orientation aisée dans un lieu. Ou de celui de perception, telle que la compréhension de la signalétique, l'éclairage ou les capacités sensorielles humaines. Un exemple concret: pour une ville, il est essentiel de tenir compte de la dimension humaine. D'un point de vue purement évolutif, nous sommes ainsi faits que notre tête regarde vers le bas et non vers le ciel. Lors de la conception, il importe donc de se concentrer sur le niveau du rez-de-chaussée. En planifiant un bâtiment, nous devons garder à l'esprit que la ville est vue sous cette perspective: des entrées attrayantes, des façades, des accessoires et des rez-de-chaussée vivants. Enfin, nous nous préoccupons de la navigation au sein du

bâtiment en prévoyant des changements de direction minimaux, peut-être une cour intérieure. Il s'agit ici de sécurité et de contrôlabilité, qui doivent permettre à chacun de se sentir à l'aise partout.»

Vous aidez à simuler des flux de passants dans des bâtiments, des périmètres et des quartiers. Comment cela fonctionne-t-il précisément?

«La technique utilisée, qui se nomme syntaxe spatiale, relève de la configuration spatiale. On calcule comment rejoindre un point à partir de tous les autres de manière simple, en relevant trois mesures: l'axe visuel le plus long, le changement de direction et l'angle de ces changements de direction. Ensuite, nous établissons une carte de chaleur. Cette technique est bien validée scientifiquement. La carte de chaleur est en forte corrélation avec les flux réels de personnes lorsque ceux-ci sont décomptés. Nous pouvons ainsi simuler des flux de passants dans des quartiers ou même dans des bâtiments publics. La technique, qui vient de Grande-Bretagne, est utilisée dans le monde entier. En Suisse, nous l'avons appliquée sur le site bâlois de Klybeck, pour le secteur Metall à Zoug ou dans le pôle de développement argovien de Sisslerfeld.»

Quels sont les rôles des espaces extérieurs et de la relation avec les voisins?

«Ils sont décisifs. À mon avis, il faudrait planifier les espaces extérieurs et l'urbanisation avant les bâtiments, comme cela se fait depuis des années dans des métropoles comme New York, Barcelone ou Paris. Un urbanisme réussi comportant des places, des espaces verts et des rues en nombre suffisant, accessibles de manière intuitive, est déterminant pour la qualité d'un lieu. Chaque façade est la paroi intérieure d'un espace extérieur. Il s'agit de stimuler, d'harmoniser, de rendre compréhensible et donc, en définitive, d'offrir sécurité et sentiment de bien-être.»

La psychologie urbaine consiste à la fois à rapprocher et à différencier les gens. Comment trouver le bon équilibre?

«Deux besoins fondamentaux jouent ici un rôle important: le respect de la sphère privée, d'une part, et l'appartenance sociale, d'autre part. Nous devons donc créer des espaces dans lesquels la proximité et la distance se régulent en fonction des besoins. Les cages d'escalier, les buanderies ou les ascenseurs ont une fonction sociale qu'il ne faut pas sous-estimer. En Suisse, plus de 40 % des gens vivent dans des ménages individuels.»

Comment allons-nous vivre et travailler ensemble à l'avenir?

«Cela dépend de la manière dont nous gérons la situation écologique, des objectifs climatiques que nous poursuivons et de l'évolution des flux migratoires. À quoi s'ajoutent des facteurs comme le vieillissement, les évolutions politiques et économiques ainsi que la mixité entre activité et habitat. Si nous tenons à utiliser les surfaces de manière efficiente, le potentiel de polyvalence des lieux est encore grand.»

Venons-en au programme des PDE. Selon vous, quels sont les facteurs auxquels il s'agit de veiller tout particulièrement lors de la planification et du développement d'un site?

«Tout commence par une planification intelligente de l'affectation. Une commune dispose de nombreuses possibilités pour influencer le développement d'un lieu. Un bon exemple à cet égard est celui de Morges, dans le canton de Vaud. Les responsables y ont créé une planification novatrice, travaillent avec des visions claires et ont défini des interlocutrices et des interlocuteurs qui soutiennent cette manière de procéder. Les points essentiels sont une base légale solide, une direction forte, la pondération des intérêts en présence ainsi que la prise en compte du critère humain.»

Quelle valeur ajoutée la psychologie urbaine peut-elle offrir au site d'un PDE?

«Dans le cas idéal, elle aide à créer un lieu que les gens apprécient et qui leur procure du plaisir.»

MisSion possible

Depuis déjà près de dix ans, la ville de Sion joue un rôle de pionnière en cherchant à améliorer sa résilience globale par sa politique urbanistique. Le projet ACCLIMATASION permet la mise en œuvre, en Valais central, de mesures ciblées et efficaces pour lutter contre les îlots de chaleur urbains et les eaux de ruissellement. Un succès, comme le révèle notre reportage dans la capitale valaisanne.



La place des Remparts arborisée au centre de Sion

Sion tient lieu de point chaud: en Suisse, aucune autre ville ne connaît autant de journées ensoleillées ni des températures aussi élevées que la capitale valaisanne. Dans la vallée du Rhône, la quantité de précipitations diminue à mesure que l'on se déplace vers l'est. Alors qu'il tombe annuellement 1051 mm de pluie à Bex, à l'entrée de la vallée, Sion n'en reçoit que 550 mm par an.

Ce matin la capitale valaisanne nous accueille avec un soleil radieux – comment pourrait-il en être autrement? C'est jour de marché et les rues de la vieille ville sont animées malgré l'heure matinale. Les habitantes et habitants du quartier profitent de la fraîcheur, d'autant plus appréciée après un été qui a été extrêmement chaud. Lionel Tudisco, urbaniste à la ville de Sion, que nous rencontrons en plein centre, dans les locaux de l'administration communale, s'en inquiète: «Des mesures doivent être prises en vue de l'adaptation aux changements climatiques – ce qui correspond aussi à la stratégie de la Confédération». Et plus précisément: la Suisse doit minimiser les risques liés aux changements climatiques et proté-

ger la population, les biens vitaux et les ressources naturelles.

Mais que cela signifie-t-il concrètement? En 2013, la Confédération lance un appel à projets dans le domaine de l'adaptation aux changements climatiques. Entre 2014 et 2016, 30 projets bénéficient d'un financement dans le cadre du programme pilote. La ville de Sion reçoit un soutien pour son projet de développement urbain adapté aux changements climatiques. «C'est ainsi qu'a été lancé le projet ACCLIMATASION», se souvient Lionel Tudisco.

Alors que nous traversons la place de la Planta, dont le réaménagement provisoire a été réalisé en un temps record, l'urbaniste nous raconte les débuts du projet: «Il y a huit ans, peu de villes suisses se souciaient des îlots de chaleur. Nous avons développé notre propre stratégie: notre idée était de réconcilier ville et nature, en créant des connexions fortes entre les écosystèmes et en limitant les effets négatifs de l'environnement urbain.» En d'autres termes, en désimperméabilisant les sols et en végétalisant

des espaces. Comme sur la place de la Planta, où plus de 50 arbres ont été disposés provisoirement telle une pépinière urbaine, parallèlement à l'installation de bancs et de structures couvertes donnant de l'ombre. Personne ne peut imaginer qu'un désert d'asphalte s'étendait autrefois à cet endroit.

Nous poursuivons jusqu'à la place des Remparts – un ancien îlot de chaleur situé à une cinquantaine de mètres seulement, à vol d'oiseau. Ici, ce sont une vingtaine de pruniers du Japon qui ont été plantés, rompant la monotonie du paysage et donnant de la fraîcheur. «Nous savons aujourd'hui comment éviter les îlots de chaleur, favoriser le cycle hydrologique naturel et limiter les risques de crue», explique Lionel Tudisco. «La présence de végétation, par exemple d'arbres, de parcs ou de jardins, et la végétalisation de façades et de toitures permettent de créer une base optimale. À côté de ça, nous utilisons des essences adaptées aux changements climatiques, des revêtements clairs et aménageons des fontaines, des cours d'eau et des étangs.» Autant de mesures qui répondent à la devise: plus de vert, plus de bleu et moins de gris.

Ces deux exemples de mise en œuvre couronnée de succès nous ont conduits à demander à nos interlocuteurs de nous expliquer pourquoi Sion se prête particulièrement bien à l'instauration de mesures en vue de l'adaptation aux changements climatiques. Quelles sont donc les particularités de la capitale valaisanne? «Malgré la petite taille de la ville, son centre est dense et minéral, donc sujet au phénomène des îlots de chaleur.» Des valeurs concrètes le prouvent: pendant une vague de chaleur, à 21 heures, lorsqu'il y a peu de vent, il fait six degrés de plus en ville de Sion que dans la campagne environnante. À cela s'ajoute que Sion est l'une des villes de Suisse qui se réchauffent le plus.

Les mesures mises en place ont contribué de manière déterminante à sensibiliser les politiques ainsi que la population. Elles ont aussi rapidement eu des répercussions sur la qualité de vie. Les projets mis en œuvre ont démontré qu'une diminution des tempé-



ratures de surface était possible. Le projet «damier» réalisé provisoirement sur la place de la Planta en 2020 et monitoré notamment grâce à des caméras thermiques l'atteste. Les nouvelles surfaces vertes ont en outre beaucoup augmenté l'attractivité de la ville. Parcs familiaux, placettes, aménagements aux abords des écoles ou encore biotopes au cœur du tissu urbain et parfois même du système routier: autant d'éléments qui ont fait leur entrée dans la politique urbanistique de la ville et qui y sont désormais bien établis. «Dès le début, il y avait une volonté politique de limiter les effets des changements climatiques et d'augmenter la résilience globale de la ville», explique Lionel Tudisco. Des événements météorologiques extrêmes ont ensuite renforcé cette volonté. Trois vagues de chaleur extrême (2003, 2015 et 2022) ainsi que les inondations destructrices de 2018 ont accéléré les efforts.

Mais la spécificité du projet ACCLIMATATION réside dans le fait qu'il s'attèle à transformer non seulement les espaces publics mais aussi les espaces privés. «Nous avons dans ce but élaboré un guide qui contient des recommandations pour la végétalisation ainsi que pour la conception et l'aménagement d'espaces extérieurs privés sur le territoire de la ville. Notre appel a été entendu.» Deux projets privés ont été soutenus financièrement dans le cadre du projet ACCLIMATATION entre 2014 et 2016. «Nous avons régulièrement l'un ou l'autre propriétaire qui nous informe avoir utilisé le guide pour réaliser son projet. Le résultat est impressionnant et encourageant.»

Une chose est sûre: Sion continuera, au cours des prochaines années, d'accorder une place centrale à la création de nouveaux espaces verts et bleus. Le conseil municipal est conscient de la grande portée politique



Le projet Ronquoz 21

de ces efforts et souhaite les ancrer à long terme à tous les niveaux, afin que peu à peu les exigences relatives à l'adaptation aux changements climatiques puissent être intégrées aux instruments d'aménagement du territoire. Cela va tout à fait dans le sens de l'urbaniste: «Les villes d'aujourd'hui et de demain doivent se réconcilier avec les fonctions écosystémiques de la nature pour devenir plus résilientes, plus agréables à vivre et plus durables», comme le souligne Lionel Tudisco. «La pratique nous a montré que des solutions pragmatiques, qui vont dans le sens de la nature, permettent de faire des économies. De plus, elles augmentent la durée de vie des matériaux ainsi que le confort thermique et diminuent les risques liés aux changements climatiques.»

Lilli Monteventi Weber, urbaniste elle aussi, accompagne également notre déambulation à travers la vieille ville. Elle nous mène dans le périmètre situé au sud des voies de chemin de fer. Nous traversons la gare et débouchons dans un quartier où alternent zones industrielles et surfaces promises au renouveau. D'un côté, des activités artisanales et industrielles, de l'autre, les bâtiments modernes et flambant neufs dans lesquels se sont installées la HES-SO ainsi que l'EPFL.

C'est ici que se crée la ville du futur. Le projet Ronquoz 21 prévoit l'émergence pro-

gressive d'un quartier qui se veut exemplaire et durable, entre l'aéroport, à l'ouest, et le tracé du Rhône, à l'est. «Nous allons créer un quartier mixte avec des logements, des bureaux, des commerces, des équipements et des espaces publics. Le plan-guide, qui cadre le développement du quartier, sera finalisé d'ici le printemps 2023», résume Lilli Monteventi Weber pour présenter le projet.

Ronquoz 21 est une concrétisation de la politique des PDE du canton du Valais au niveau communal. L'espace, situé au sud de la ville historique, était initialement agricole; au cours des dernières décennies, des activités industrielles et artisanales se sont implantées entre les voies de chemin de fer et le tracé du Rhône. «Ce périmètre de 60 hectares appelé à connaître d'importantes transformations est un projet urbanistique pionnier.» Ce sont les célèbres architectes Herzog & de Meuron, en collaboration avec l'architecte paysagiste Michel Desvigne, lauréats du concours d'urbanisme réalisé en 2019, qui ont imaginé l'aménagement de l'ensemble du secteur – y compris la vaste chaîne de parcs et le cordon boisé qui traversent tout le périmètre et marquent l'identité du quartier. Les routes, places et jardins entre les bâtiments s'inscrivent aussi dans un paysage qui renoue avec la nature. Ainsi perdure le projet ACCLIMATATION.

Dans le canton de Berne

La Haute école spécialisée bernoise des sciences agronomiques, forestières et alimentaires (HAFL) a lancé un projet dans le cadre du programme pilote de la Confédération sur le développement urbain adapté aux changements climatiques: «Urban Green & Climate Bern: arbres, villes et changements climatiques». En prenant l'exemple de la ville de Berne, le projet a développé des méthodes et des concepts pour une gestion durable des essences urbaines qui tiennent compte des changements prévus.