

# PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISATION DU CENTRE-VILLE



VILLE DE SIERRE  
NOVEMBRE 2021





# SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>04</b>	<b>5. PRINCIPAUX PROJETS EN COURS</b>	<b>51</b>
<b>2.</b>	<b>RÉSUMÉ DES OBJECTIFS</b>	<b>05</b>	<b>ANNEXE</b>	<b>52</b>
2.1.	A QUOI SERT LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISATION DU CENTRE VILLE (PDAU) ?	06	TABLEAU CHRONOLOGIQUE DES PRINCIPALES RÉALISATIONS DEPUIS LE LANCEMENT DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISATION DU CENTRE-VILLE	
2.2.	LE PÉRIMÈTRE DU PDAU	07	ZONE 30 ET ZONE DE RENCONTRE, COMMENT ÇA MARCHE ?	
<b>3.</b>	<b>URBANISER ET DENSIFIER : PRIVILÉGIER LA QUALITÉ</b>	<b>09</b>	<b>ABRÉVIATIONS</b>	
3.1.	LE COMPLEXE SUD	12	<b>PLAN DIRECTEUR OU PDAU</b>	
3.2.	LA NOUVELLE GRANDE SALLE DU BOURGEOIS	14	PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISATION DU CENTRE-VILLE	
3.3.	L'ÉCOLE DE BORZUAT	15	<b>CG</b>	
3.4.	LES ÎLOTS DE L'ESPLANADE DE LA GARE	16	CONSEIL GÉNÉRAL	
3.5.	URBANISATION ET DENSIFICATION DES AUTRES SECTEURS DU CENTRE-VILLE	18	<b>CM</b>	
3.6.	LE SECTEUR DE LA PLAINE BELLEVUE	24	CONSEIL MUNICIPAL	
<b>4.</b>	<b>AMÉLIORER LA MOBILITÉ</b>	<b>27</b>	<b>GC</b>	
4.1.	STRATÉGIE DE MOBILITÉ	28	GRAND CONSEIL VALAISAN	
4.2.	L'ESPACE DE RENCONTRE SIERROIS : L'ÉTAT DU DOSSIER EN RÉSUMÉ	34	<b>ECCG</b>	
4.3.	LA MAILLE NORD	36	ÉCOLE DE COMMERCE ET DE CULTURE GÉNÉRALE	
4.4.	LE VIEUX-BOURG	38	<b>ISOS</b>	
4.5.	LA MAILLE CENTRE (PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE – RUE CENTRALE)	39	INVENTAIRE FÉDÉRAL DES SITES CONSTRUITS À PROTÉGER EN SUISSE	
4.6.	LA MAILLE GARE	40	<b>LAT</b>	
4.7.	LE PONT BEAULIEU ET SES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS	42	LOI FÉDÉRALE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	
4.8.	LA CONNEXION OUEST	43	<b>PAD</b>	
4.9.	LES AUTRES SECTEURS OU MAILLES	44	PLAN D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ	
4.10.	TRANSPORTS PUBLICS	46	<b>PQ</b>	
4.11.	RÉSEAU CYCLABLE	48	PLAN DE QUARTIER	
4.12.	RÉSEAU PIÉTON	50	<b>TLH</b>	
			THÉÂTRE LES HALLES	

# 1.

## INTRODUCTION

---

Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisation (PDAU) trace la ligne directrice du réaménagement de notre centre-ville sierrois. Il garantit la vision globale de cet ambitieux projet et la cohérence de ses étapes. La version actualisée de cet outil de planification présente ici, dans les détails, les différents projets liés à l'urbanisme et à la mobilité.

Le remaniement de notre centre-ville est une entreprise de longue haleine. Le processus de décision, les mises au concours, la diversité des acteurs, les longues procédures avec oppositions et recours systématiques prolongent encore la mise en place de ces projets d'envergure.

Mais les travaux avancent: le Complexe Sud, avec sa gare routière, son parking public et sa passerelle piétonne est terminé; le bâtiment emblématique de l'École de commerce et de culture générale a été inauguré en 2019. Côté mobilité, la réalisation marquante pour les utilisateurs sierrois aura été la mise en double sens de l'avenue du Rothorn, dans le but de favoriser la convivialité du cœur de la ville.

Les prochaines réalisations seront notamment:

- **La mise à l'enquête de la fermeture de la place de l'Hôtel de Ville au trafic routier**
- **L'aménagement de l'esplanade de la Gare**
- **Le remaniement de l'avenue de la Gare conçu grâce à un processus participatif**
- **La nouvelle mise à l'enquête des aspects routiers du pont Beaulieu**
- **La rénovation de l'école de Borzuat**

Étapes par étapes, notre centre-ville se redessine pour devenir plus chaleureux et convivial, et montre le dynamisme de la Cité du Soleil.





## 2. RÉSUMÉ DES OBJECTIFS

---

Le réaménagement et l'urbanisation du centre-ville, dont ce plan directeur illustre le suivi, poursuivent les objectifs principaux suivants:

- **Densifier le centre-ville en privilégiant la qualité.**
- **Renforcer les fonctions du centre-ville au nord des voies CFF grâce à la création de l'*Espace de rencontre sierrois*.**
- **Valoriser les espaces de détente, de nature et de formation au Sud des voies CFF.**
- **Réorganiser la hiérarchie du réseau routier afin de réduire le trafic de transit au centre-ville.**
- **Développer les réseaux de mobilité douce et de transports publics.**

**Cette démarche, lancée en 2004, se traduit aujourd'hui sur le terrain par de nombreuses réalisations:** nouveaux édifices et équipements publics, réhabilitation du bâti existant, développements immobiliers privés ou en partenariat public-privé, places et espaces publics repensés, mobilier et aménagements urbains adaptés, basculement de la priorité au trafic routier vers un système privilégiant la mobilité douce et les transports publics.

**Le centre-ville se transforme progressivement, selon un processus évolutif;** cette mutation par étapes, toujours en cours, redessine un centre-ville convivial, attractif et moderne, avec une qualité de vie optimisée. Le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (PDAU) est aussi connu sous le nom de *Sierre se transforme*. A noter qu'aujourd'hui, Sierre se transforme est devenu une marque générique pour tous les projets sierrois d'envergure touchant à la thématique du territoire ou des espaces publics. C'est une évolution logique, car l'aménagement et l'urbanisation du centre-ville ne peuvent se penser et se développer qu'en cohérence avec l'ensemble des projets à incidence territoriale de la Ville et de la région.

# 2.1

## A QUOI SERT LE PDAU ?

Le Plan directeur (PDAU) du centre-ville assure la cohérence globale de l'aménagement et de l'urbanisation du centre-ville.

Le PDAU est un :

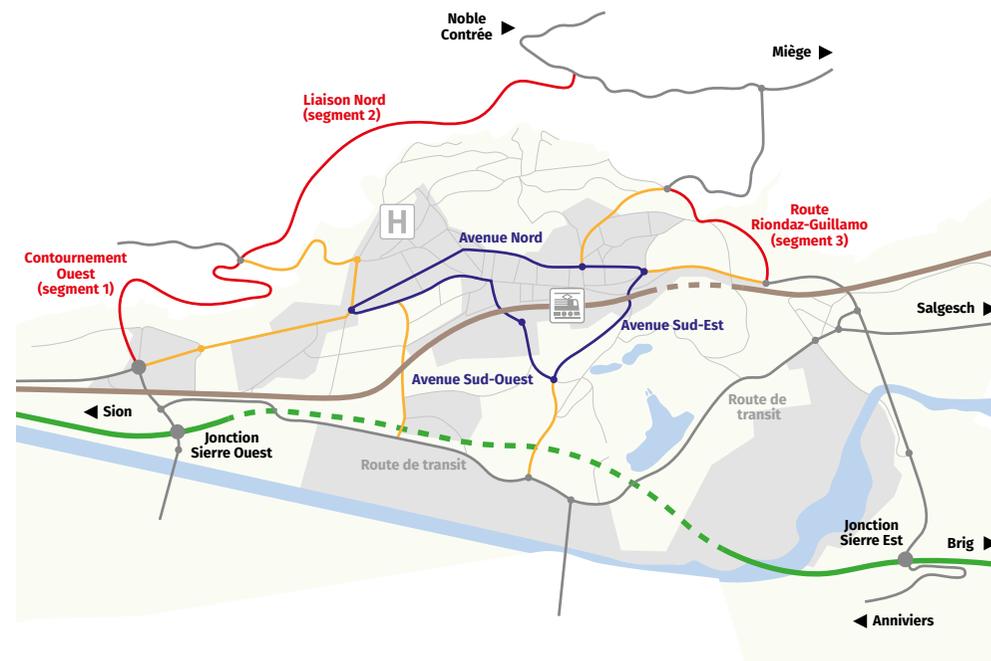
- **Outil de planification territoriale et de monitoring:** il permet d'assurer le suivi du dossier, d'agir selon une stratégie durable et offre une vision globale et coordonnée sur le long terme (la transformation du centre-ville étant un processus long, se déroulant par étapes), tout en demeurant un outil flexible et adaptatif.

- **Outil d'aide à la décision pour les autorités politiques.**

- **Outil de coordination entre les différents projets à incidence spatiale** (bâtiments, espaces publics, routes et infrastructures de mobilité).

- **Outil d'information** pour la population, les propriétaires, les investisseurs et les autorités supérieures.

Cet outil n'a pas de caractère obligatoire ou contraignant, mais il permet d'explicitier et de justifier les intentions de développement dans le périmètre du centre-ville.



— LES 3-AVENUES

— RÉSEAU DE CONTOURNEMENT EN PROJET

— CORRECTEURS

— RÉSEAU DE CONTOURNEMENT EXISTANT

**Base légale du PDAU:**

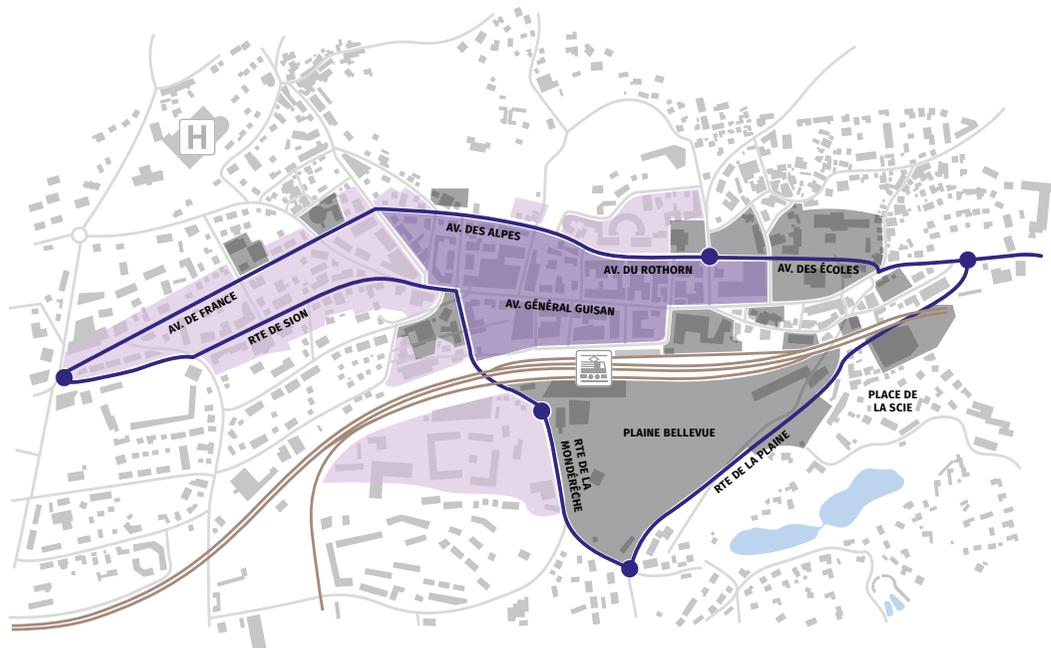
Règlement de construction et de zones de la Commune de Sierre (RCCZ), art. 33 PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT:

**a)** Les plans directeurs d'aménagement sont des projets de développement de la commune qui définissent les principes et directives d'aménagement.

**b)** Ils présentent notamment les intentions du CC en matière de:  
- développement des zones d'activités, d'habitat et de loisirs

- dimensionnement, localisation des bâtiments et espaces publics - aménagement des circulations et transports publics - protection et mise en valeur des sites, monuments, éléments paysagers (arbres, murs, etc.)  
- protection des valeurs naturelles  
- réseaux d'infrastructures  
- étapes de développement.

**c)** Ces plans indicatifs ne comportent aucune obligation communale et aucune limitation de droit des propriétaires.



LES 3-AVENUES

CENTRE A

CENTRE B

ZIG

CFF

## 2.2 LE PÉRIMÈTRE DU PDAU CENTRE-VILLE

Le périmètre concerné est délimité par :

- **les 3-Avenues (Avenue Nord, Avenue Sud-Ouest et Avenue Sud-Est), réseau de distribution permettant de réduire le trafic au centre-ville**
- **les zones à bâtir affectées en zone Centre A et B, ainsi que les zones d'intérêt général bordant les 3-Avenues.**

**Au nord des voies CFF**, l'Espace de rencontre sierrois se met progressivement en place avec ses zones piétonnes et ses zones 20 et 30, son front bâti densifié et ses espaces publics valorisés.

**Au sud des voies CFF**, le PDAU a débouché sur la construction du Complexe Sud. Ce nouveau pôle est dédié à la formation (Ecole de commerce et de culture

générale (ECCG) et HES-SO Valais/Wallis) et à la mobilité (avec les nouvelles constructions publiques en service) ainsi qu'à la culture, à la vie sportive et associative et aux loisirs (halles de gymnastique, nouveau skatepark et calcetto, Anciens Abattoirs). Ces éléments jouxtent et complètent le cadre naturel de la colline du Petit-Bois qui a fait l'objet d'un considérable travail de réfection afin d'en augmenter l'attractivité.

Grâce à cette stratégie de densification ainsi qu'aux interfaces mises en place (gare routière, parking public, passerelle piétonne de liaison avec le parvis de la gare), le nord et le sud des voies CFF forment désormais un tissu urbain continu. De plus, le Complexe Sud permet de relier le centre-ville avec le nouveau quartier des Platanes ainsi qu'avec le futur éco-quartier des Condémines (projet Condémines 20-30) où se développe un nouveau pan de ville d'une densité similaire à celle du centre.





# 3. URBANISER ET DENSIFIER : PRIVILÉGIER LA QUALITÉ

---



## L'ÉTAT DU DOSSIER EN RÉSUMÉ

**La construction du Complexe Sud, un élément majeur de l'urbanisation du centre-ville, s'est terminée en 2019, avec la mise en service de l'ECCG.** Le nouveau bâtiment abrite également la filière Travail social de la HES-SO Valais/Wallis, ainsi que deux salles de gymnastique.

Le Complexe Sud parachève un cycle de constructions publiques marquantes au centre-ville initié dans le cadre de Sierre se transforme: la crèche et parking public de l'Europe, le nouveau poste de police ainsi que la valorisation de l'Hôtel de Ville (rénovation de l'aile Est). La réalisation de la nouvelle salle de conférence de la Bourgeoisie de Sierre complète la liste.

En ce qui concerne les projets privés, les bâtiments de l'îlot Condémines Nord (ex-Torsa), en chantier lors de la dernière version du PDAU, sont aujourd'hui terminés. Le développement et la densification du centre-ville se poursuivent également au nord des voies CFF avec des autorisations de construire délivrées ou des chantiers ouverts dans plusieurs zones à aménager.

### Les prochains objectifs d'urbanisation:

**Edifices publics:** Restent principalement à réaliser la rénovation du bâtiment *la Barre* du centre scolaire de Borzuat, l'extension du programme de parking public, la rénovation des Anciens Abattoirs et la rénovation du Foyer Sainte-Famille (dans l'îlot Beaulieu).

**Edifices privés:** Le principal enjeu consiste en l'achèvement de l'urbanisation des îlots du quartier des Platanes (Ex-Torsa) ainsi que la réorganisation du tissu des îlots du centre-ville, en particulier les îlots de l'esplanade de la Gare et l'îlot Beaulieu.

### DENSIFIER AVEC QUALITÉ

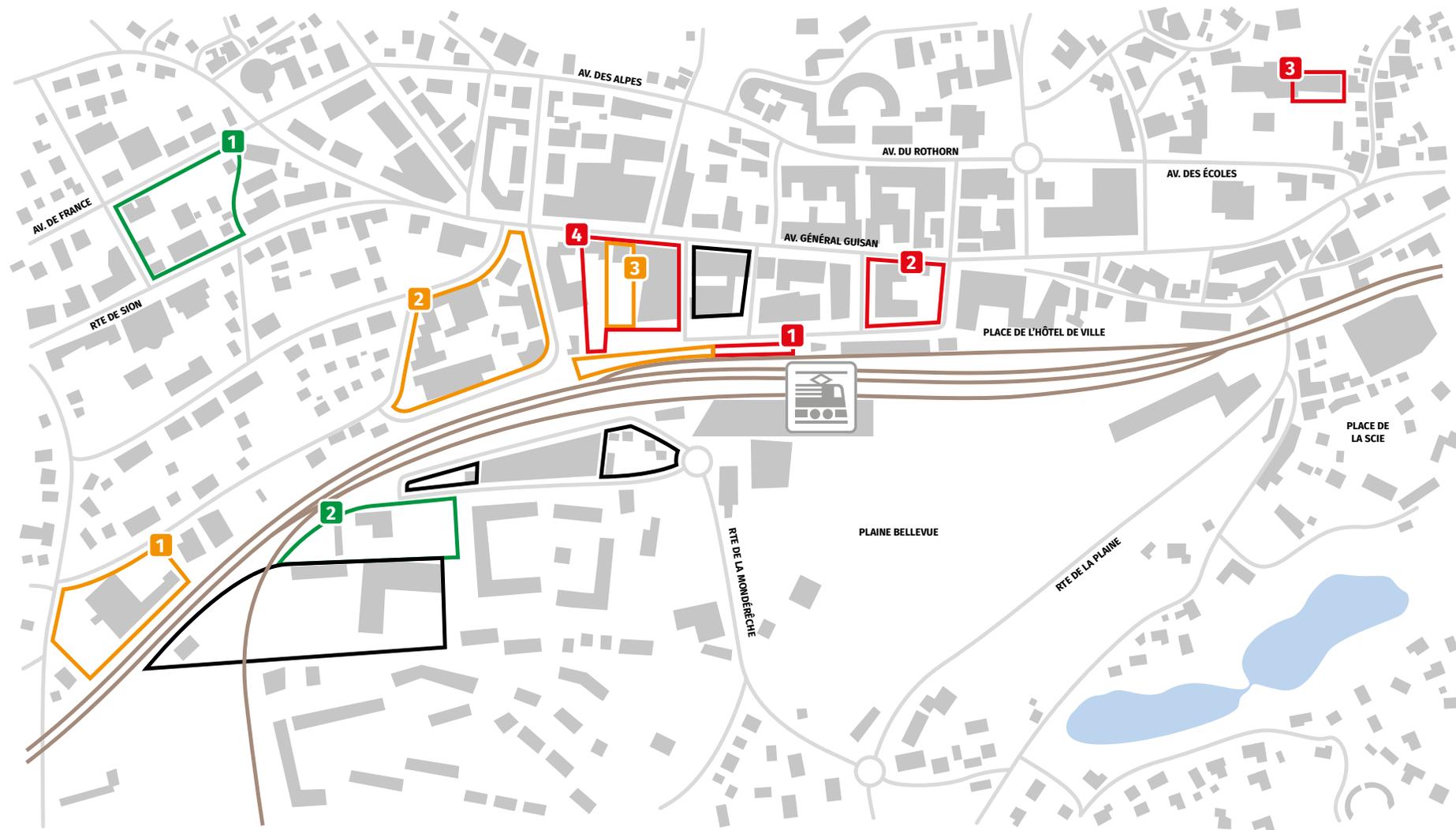
La loi fédérale sur l'aménagement territoire (LAT) exige explicitement de développer le milieu bâti vers l'intérieur. Cette mesure de densification doit permettre de maintenir ou d'améliorer la qualité de vie en ville. Ainsi, la Municipalité met un point d'honneur à ce que les projets de densification offrent une amélioration du bâti et des espaces extérieurs, qu'ils soient privés ou publics.

POTENTIEL  
D'URBANISATION

À L'ÉTUDE

APPROBATION  
EN COURS

PLAN DE QUARTIER  
APPROUVÉ



- 1 PQ Liddes
- 2 PQ Condémines ouest

- 1 Concours EDHEA
- 2 PQ Beaulieu ouest
- 3 EQ

- 1 Bâtiment administratif cantonal
- 2 Îlot Isoz

- 3 École Borzuat
- 4 Îlot Casino-Bonvin



# 3.1

## LE COMPLEXE SUD

**Le Centre de formation S. Corinna Bille a été inauguré le 16 septembre 2019.** Le dernier élément majeur du Complexe Sud est ainsi réalisé. Élément essentiel de l'urbanisation du centre-ville, cet ensemble crée une continuité du bâti entre le nord des voies CFF et les quartiers sud (Platanes et Condémines) où se dessine une extension substantielle.

### Le Complexe Sud, une réalisation en deux étapes

**2017 Mise en service des éléments dédiés à la mobilité,** soit le parking public couvert de la Gare, la nouvelle gare routière pour les bus régionaux et urbains et l'accès routier à ces infrastructures par le giratoire des Platanes, ainsi que la passerelle piétonne entre le nord et le sud des voies CFF.

**2019 Mise en service du centre de formation S. Corinna Bille** avec aménagement des accès et espaces publics voisins. **Le Petit-Bois** a été revalorisé, un **skatepark** a été installé et le **calcetto** a été réaménagé.

**La passerelle piétonne** a été prolongée jusqu'à l'entrée du nouveau centre de formation S. Corinna Bille.

**Mise en service par le Canton au terme de quatre ans de chantier, le nouveau bâtiment scolaire accueille plus de 500 étudiants.** Il abrite l'ECCG (360 élèves et apprentis) qui était auparavant **disséminée** sur trois sites ainsi que la filière Travail social de la HES-SO Valais/Wallis (quelque 200 étudiants). La Haute Ecole voisine devenait en effet à l'étroit dans ses murs et avait besoin de locaux supplémentaires, d'où le déménagement de cette filière. Le secteur de la plaine Bellevue s'est ainsi transformé en un véritable campus.

Deux halles de gymnastique, ouvertes aux sociétés locales, s'inscrivent dans le socle du bâtiment.

**Les nouveaux skatepark et calcetto du Complexe Sud.** Ces infrastructures occupant une aire de 560 m<sup>2</sup> ont été inaugurés au printemps 2019. Le skatepark a été réalisé par la Ville et le calcetto par le Canton (aménagement dans le cadre du centre S. Corinna Bille). Reste à renforcer la végétation, côté route de la Monderèche.

**Les Anciens Abattoirs** s'inscrivent également dans le périmètre du Complexe Sud. Le programme prévisionnel des interventions est le suivant: Les travaux de rénovation débuteront en 2022 par la mise en conformité des installations électriques. Suivront, en 2023, la rénovation énergétique du bâtiment et la mise en conformité avec les normes de protection l'incendie.



# 3.2

## LA GRANDE SALLE DU BOURGEOIS AGRANDIE ET MODERNISÉE

**Après 40 ans d'existence, une adaptation aux besoins actuels devenait nécessaire.** Le projet a été mené à bien par la Bourgeoisie de Sierre qui a pu réaliser l'extension en acquérant la parcelle à l'ouest de son bâtiment.

**La nouvelle salle de banquet, réunion, conférence et séminaire est opérationnelle depuis la fin de l'été 2020.** Située à deux pas de la gare CFF, la nouvelle infrastructure offre un équipement à la pointe (système multimédia très performant). Un soin particulier a été porté à l'isolation phonique pour le confort du voisinage et des usagers ; grâce à l'installation d'un système de ventilation contrôlée, les fenêtres peuvent rester fermées en toute saison.

**Le rez de chaussée commercial du bâtiment contribue à l'animation de l'avenue du Rothorn.** La faible hauteur de l'extension permet de conserver une relation visuelle avec le coteau depuis la gare. Cette nouvelle construction complète l'ensemble du *Forum des Alpes/Rothorn*.



**Surface de la grande salle:**  
400 m<sup>2</sup>, soit près du double d'auparavant.



**Nombre de places:**  
600 personnes debout  
ou 360 chaises autour de  
tables rectangulaires / 240  
chaises si tables rondes  
de 10 personnes.



**Espace modulable:**  
divisée en deux, la  
grande salle offre 300  
places debout d'un côté  
et 260 de l'autre.



# 3.3

## L'ÉCOLE DE BORZUAT : LE PROCHAIN PROJET D'ÉDIFICE PUBLIC

Après une première étape réalisée en 2012 dans le cadre du PDAU\*, la seconde étape de la rénovation du centre scolaire de Borzuat est en phase de planification détaillée. Elle porte sur la rénovation du bâtiment principal, la Barre, construit il y a 80 ans.

Après travaux, le bâtiment comprendra 15 salles de classe sur 4 étages, 4 salles d'appui et 1 salle des maîtres. La Barre sera complétée, au nord, par une nouvelle construction attenante qui abritera 4 salles d'activités créatrices manuelles (ACM) et un local d'entreposage. De plus, la salle de gymnastique sera rénovée, un projet communal subventionné par le Canton.

*\*construction du bâtiment Rilke abritant notamment 12 salles de classe, une halle de gymnastique et une bibliothèque*



### CALENDRIER + PLANNING PRÉVISIONNEL

**2020**

Lancement des études préalables

**2021**

Etudes détaillées (procédure en cours)

**JUIN 2022**

Mise à l'enquête publique

**AUTOMNE 2022**

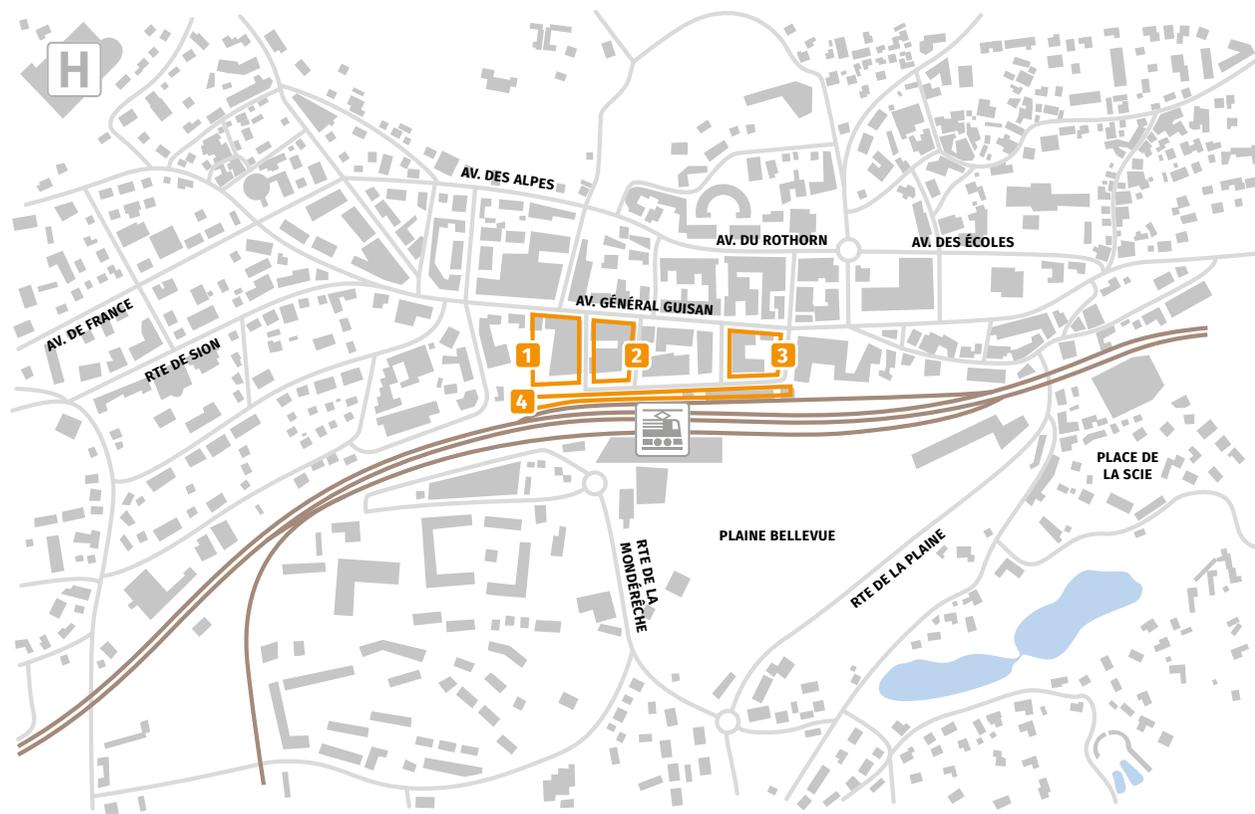
Demande de crédit d'engagement (GC + CG)

**PRINTEMPS 2023**

Début des travaux

**AUTOMNE 2026**

Mise en service



- 1 îlot Casino-Bonvin
- 2 îlot Tavelli
- 3 îlot Isoz
- 4 îlot CFF

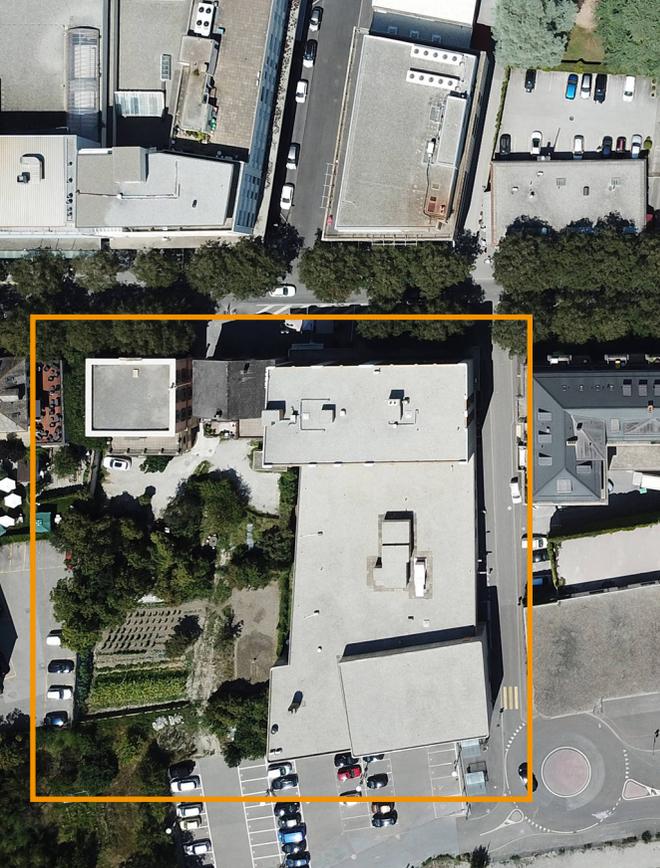
## 3.4

### URBANISATION ET DENSIFICATION DES ÎLOTS DE L'ESPLANADE DE LA GARE

L'urbanisation de ces îlots situés entre l'esplanade de la Gare et l'avenue Général Guisan revêt **des enjeux prépondérants** pour la ville de Sierre, notamment:

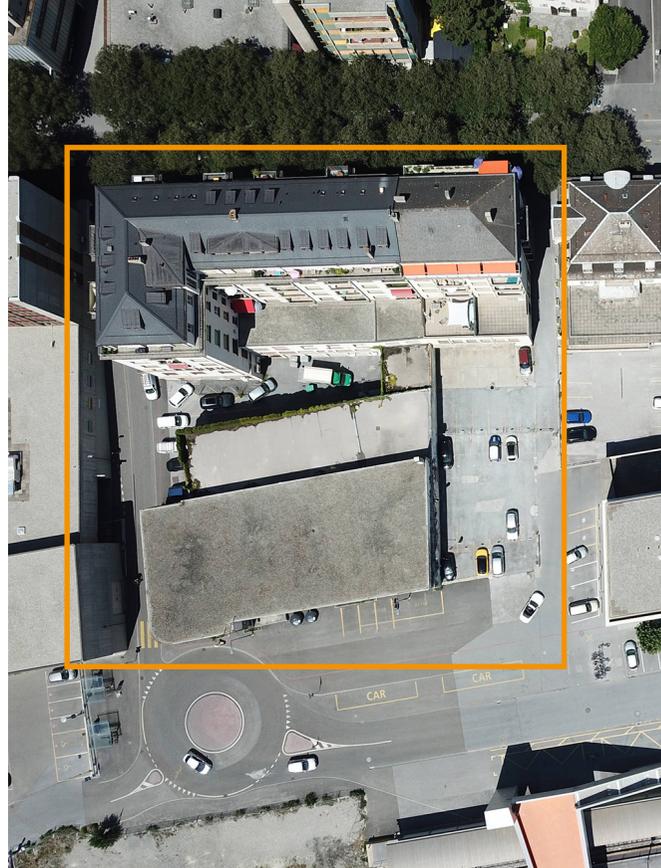
- Le développement de deux fronts bâtis dans le prolongement de la gare CFF, afin de créer, entre ces deux fronts, une nouvelle rue continue du pont Beaulieu à la rue Centrale.
- La dynamisation et le renforcement du centre-ville par le développement de programmes d'activités mixtes comprenant du commerce, des bureaux, du logement et de l'hôtellerie.
- La densification du maillage du réseau piéton nord-sud entre l'avenue Général Guisan et l'esplanade de la Gare.

**La réalisation de ces objectifs implique une coordination accrue entre les acteurs publics (Ville, Canton, CFF) et privés.**



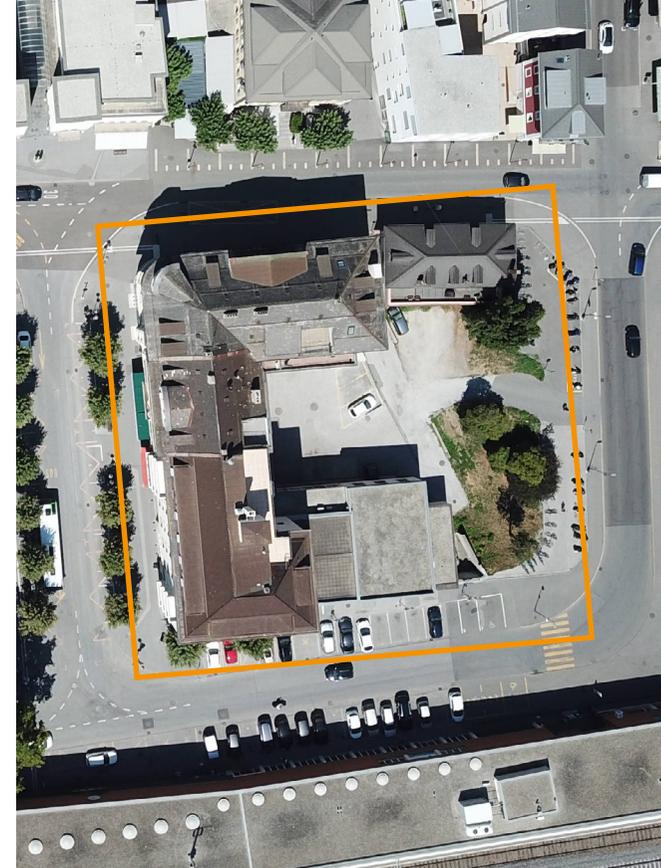
### ÎLOT CASINO-BONVIN

Un premier bâtiment de cet îlot est en procédure d'autorisation de construire. L'objectif de la Ville serait de rendre accessible à tous le parc de la maison Papon. Ce jardin servirait aussi de cheminement piéton reliant les secteurs de Beaulieu, de Général Guisan et de la gare CFF. Le projet permettrait également de conserver et valoriser certains immeubles revêtant un intérêt patrimonial, principalement la maison Papon, intéressant témoin de l'architecture Heimatstil du début du 20<sup>e</sup> siècle.



### ÎLOT TAVELLI

En mains communales pour la partie nord-Est, cet îlot est le pivot qui permet d'envisager plusieurs options, tant programmatiques que volumétriques, en fonction du développement des îlots voisins. Une réflexion est menée pour poursuivre la construction de la passerelle reliant les trois gares (routière, CFF et SMC) via cet îlot. L'îlot Tavelli constituera la pièce maîtresse de l'urbanisation de l'esplanade de la Gare.



### ÎLOT ISOZ

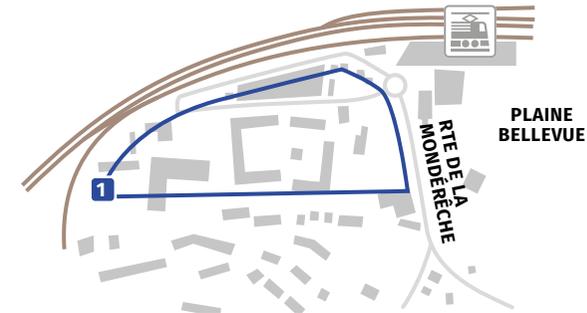
La construction d'un hôtel à l'Est de l'îlot est en procédure de plan de quartier. Le déplacement du stationnement vélos est planifié à l'Est de la gare CFF (projet de construction d'un couvert). L'objectif est de créer un pôle d'animation multifonctionnel en face de la gare et de densifier complètement ce périmètre dont il faut régler les accès.



### ÎLOT CFF

ANCIENNEMENT GARE MARCHANDISE, BÂTIMENT DE LA GARE CFF

Un projet cantonal de bâtiment administratif est à l'étude, dans le prolongement de la gare actuelle, sur le site de l'ancienne gare marchandise démolie en avril 2018.



## 3.5

### URBANISATION ET DENSIFICATION DES AUTRES SECTEURS DU CENTRE-VILLE

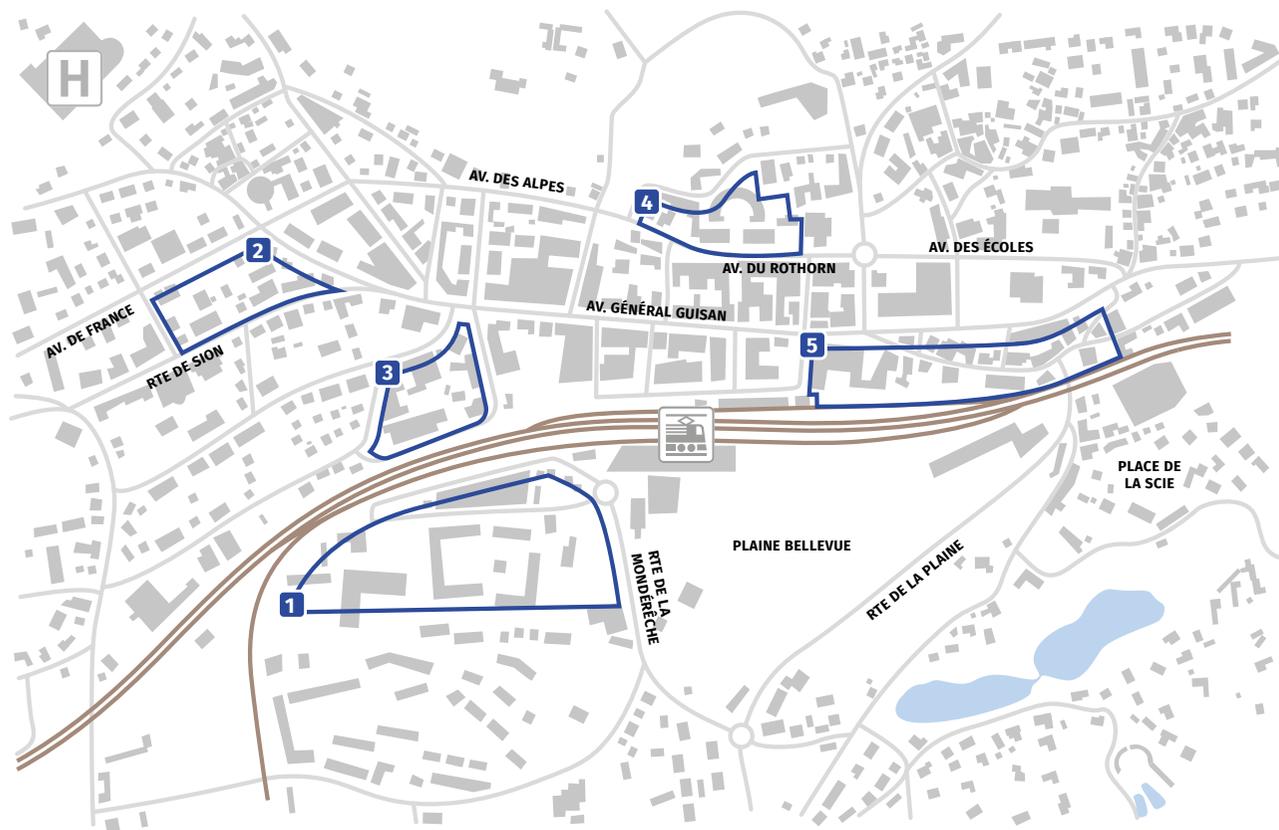
#### QUARTIER DES PLATANES (EX-TORSA)

La mue de cet ancien quartier artisanal se poursuit avec l'élaboration et la mise en œuvre d'une série de plans d'aménagement détaillés (PAD) réalisés selon une vision d'ensemble.

Si l'îlot situé au nord a été presque entièrement construit conformément au PAD *Torsa* datant de l'année 2000, deux importants potentiels se situent encore aux extrémités Est et ouest de l'avenue des Platanes.

Le PAD *Condémines Ouest* est en force depuis août 2018 et devrait être développé prochainement, une autorisation de construire ayant été octroyée pour un premier bâtiment.

A l'Est, un PAD est en cours d'élaboration. Situé proche de la gare, ce secteur devrait être densifié en priorité.

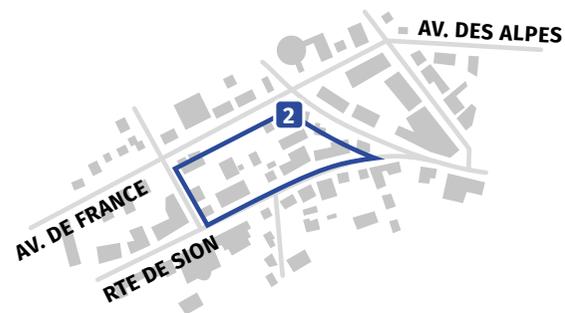


- 1** Quartier des Platanes
- 2** Îlot des Liddes
- 3** Îlot Beaulieu Ouest
- 4** Le Forum des Alpes et le plan de quartier du Rothorn
- 5** Le Vieux-Bourg

### Le plan d'affectation spécial, pour préserver l'intérêt général

Un plan d'affectation spécial (PAS) précise et complète le plan d'affectation des zones. A Sierre, il existe deux types de PAS: le plan de quartier (PQ) et le plan d'aménagement détaillé (PAD). Comme stipule le RCCZ: «Le CC établit un plan spécial (plan de quartier ou plan d'aménagement détaillé) pour sauvegarder l'intérêt général ou sur demande de propriétaires représentant la majorité des surfaces de son périmètre. (...)» (art. 42 a)

**Le plan de quartier (PQ) et le plan d'aménagement détaillé (PAD)** sont des instruments permettant de régler et de coordonner différents aspects de l'aménagement du territoire (affectation, accès, servitudes, équipement, aménagements extérieurs, végétalisation, etc.), afin de garantir une urbanisation de qualité, de maîtriser les impacts environnementaux et de trouver des solutions mutualisées à l'échelle du quartier.

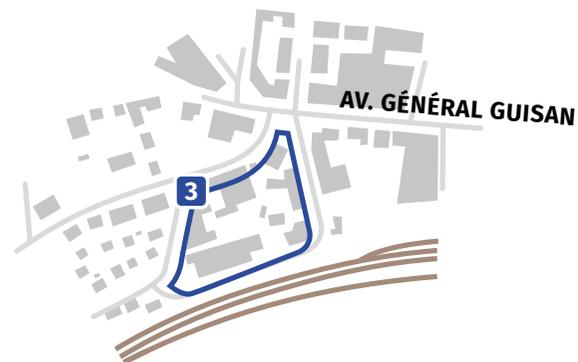


## ÎLOT DES LIDDES

Le plan de quartier (PQ) des Liddes est en force depuis mars 2019; il permet la construction de 100 logements supplémentaires. Un premier bâtiment a été autorisé et le chantier est en cours. La promotion prévoit un jardin au cœur de l'îlot. Un nouveau cheminement public piéton reliant la route de Sion à l'avenue de France sera créé. A terme, la Police cantonale déménagera et un régime de circulation limité à 30 km/h sera instauré sur l'avenue de France.

Plus largement, les îlots se situant le long de l'avenue de France et de la route de Sion constituent des potentiels de densification pour le centre-ville.





## ÎLOT BEAULIEU OUEST

Le Tribunal Cantonal ayant statué négativement sur le plan de quartier *Beaulieu Ouest* en novembre 2018, un nouveau projet est en cours d'élaboration. Il prévoit la conservation de la maison Devantéry, de la maison Imesch et du Foyer Sainte-Famille, répertoriés dans l'inventaire fédéral ISOS. Les anciennes caves Imesch seront par contre démolies afin de permettre la construction d'un immeuble d'habitation. Pour la Ville, la réflexion porte notamment sur:

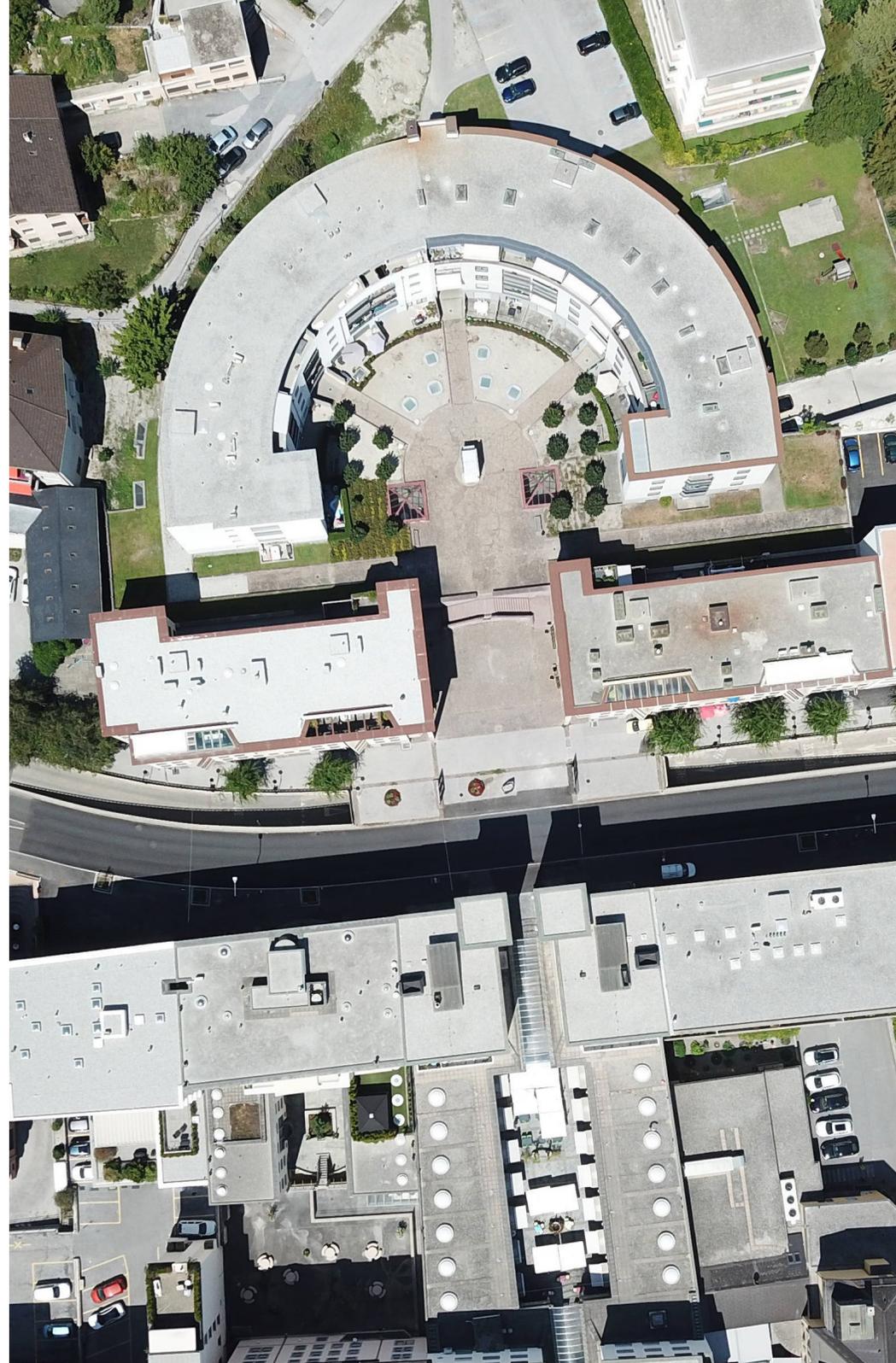
- Un nouveau programme pour le bâtiment du Foyer Sainte-Famille, actuellement inoccupé.
- La démolition du bâtiment de l'école primaire, en conformité avec le Plan directeur des écoles et la valorisation foncière de cet emplacement.
- Une valorisation, voire une extension si opportune, du parking public de Beaulieu.
- Une amélioration des espaces publics en créant un jardin cœur de l'îlot, en complémentarité avec le jardin du home Beaulieu.

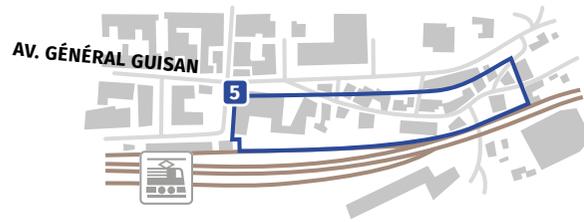




### LE FORUM DES ALPES ET LE PLAN DE QUARTIER DU ROTHORN

Le Forum des Alpes a été bâti selon un PQ établi en 1985. Ce PQ étant toujours en force, le bâtiment résidentiel construit en même temps que la nouvelle salle de la Bourgeoisie, en prolongement du Forum, a suivi les mêmes règles (par exemple les arcades), tout en utilisant un langage architectural contemporain. Le PQ doit encore être complété à l'ouest afin de finaliser l'ensemble de ce complexe.





## LE VIEUX-BOURG : POURSUITE DE LA REVITALISATION

Le projet privé de reconstruction de l'immeuble incendié (carrefour rue du Bourg – rue du Simplon) a été mis à l'enquête publique. La maison sera transformée en logements pour étudiants, à l'instar de plusieurs autres réhabilitations récentes dans le voisinage. Le Canton a autorisé une modification de gabarit permettant d'aligner la hauteur du bâtiment sur celle des immeubles voisins de manière à renforcer la cohérence visuelle de la rue du Vieux-Bourg. La rue a été revisitée afin d'être plus accueillante pour le piéton (nouveau pavage de bord à bord avec suppression des trottoirs, détails 4.4).



# 3.6

## LE SECTEUR DE LA PLAINE BELLEVUE

---

Ce vaste secteur constitue l'espace public le plus important du centre-ville de Sierre. Si l'Espace de rencontre sierrois, au nord des voies CFF, se veut à caractère urbain, la plaine Bellevue, au sud des voies, en est le pendant végétal. Il se compose de la plaine en elle-même, du Petit-Bois et du cimetière.

**La colline du Petit-Bois** est une butte naturellement boisée, dont la morphologie est caractéristique du paysage sierrois. Ce site, qui comprend notamment des chênes pluricentennaires, a été réhabilité en 2019, dans le sillage de la construction du Complexe Sud. Le Petit-Bois a été assaini et des essences indigènes (graminées et prairie fleurie) habillent désormais le pied de la colline. Une dizaine de bancs, des tables, des plateaux multiusages, des espaces de repos et une zone de pique-nique y ont été aménagés. Les circulations ont été revalorisées. Des panneaux didactiques consacrés à ce lieu historique ont été installés en collaboration avec le Parc naturel Pfyn-Finges. Une aire de stationnement vélos a été installée à proximité du parking et de l'entrée du cimetière. Le Petit-Bois et ses alentours revivent ainsi, offrant une aire de détente et de repos multifonctionnelle reliée au campus (HES-SO et ECCG).

**Le cimetière sierrois** est en phase de revitalisation. Un travail continu d'organisation des accès et de replantation est en cours pour permettre la conservation du caractère du lieu tout en répondant à des critères actuels d'exploitation et d'entretien. Ces aménagements ont pour objectif est de valoriser ce magnifique parc, considéré comme l'un des plus beaux cimetières de Suisse romande. Précisons qu'en 2019, le mur du columbarium a été modifié pour supprimer les risques de coulure de salpêtre sur les plaques des niches.

**La Plaine.** Remplissant plusieurs fonctions (place de jeux et de détente, accès à la zone de dépose rapide « Kiss & Ride » de la gare et à la HES-SO, stationnement et occasionnellement « place de fête »), cet espace vert majeur en ville subit de très nombreuses sollicitations. Les études à venir chercheront des solutions pour y répondre et préserver et améliorer ses qualités paysagères et environnementales. L'éventuel agrandissement du parking du Complexe Sud nécessitera également de repenser l'emplacement de la place de jeux existante.







# 4. AMÉLIORER LA MOBILITÉ

---

# 4.1

## STRATÉGIE DE MOBILITÉ

L'objectif poursuivi par le PDAU consiste à **réduire l'impact du trafic motorisé au profit d'une priorisation des piétons, des autres mobilités douces et des transports publics afin de créer, au cœur de la cité, l'Espace de rencontre sierrois** (succession de zones piétonnes, 20 et 30).

**La réalisation progressive de cet objectif repose sur la stratégie globale suivante :**

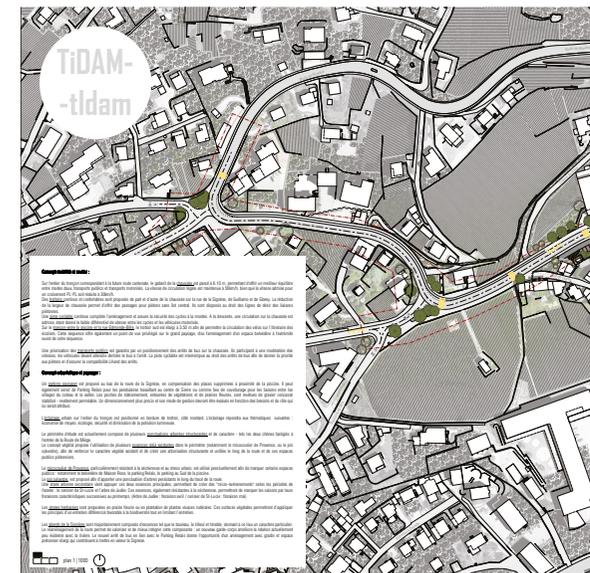
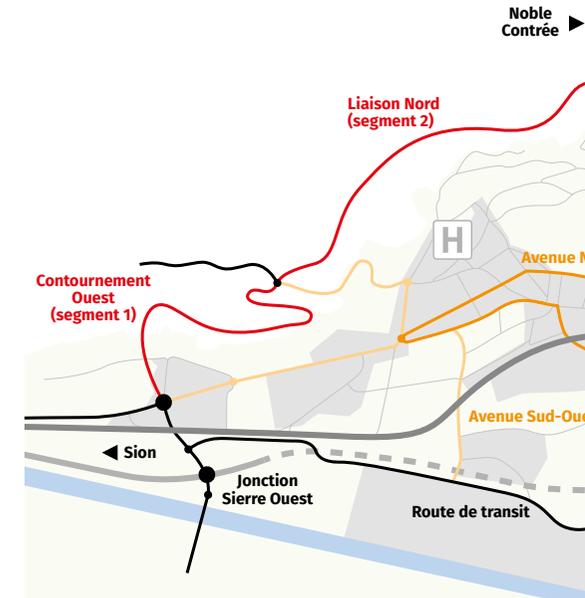
**a) Autour de la ville, compléter la ceinture régionale périphérique de contournement afin de capter la circulation de transit.** Le seul segment existant jusqu'à présent est la route de transit sud. La ceinture périphérique doit être complétée par :

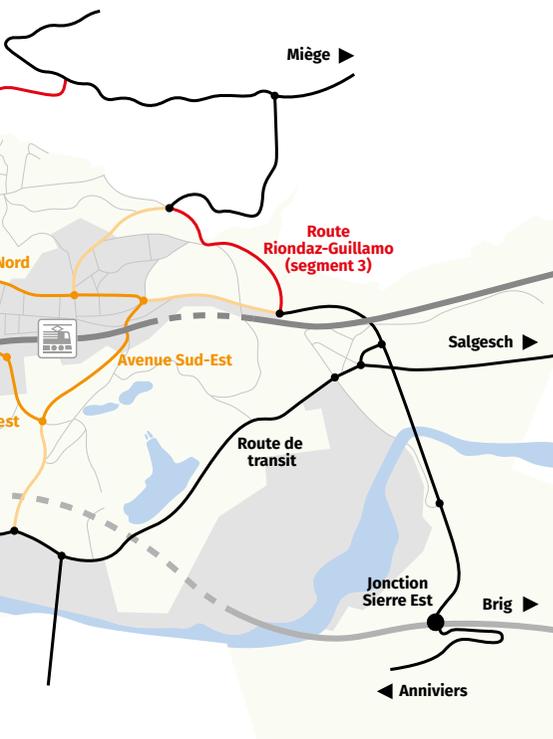
- **Le contournement ouest (segment 1) :** 1600 mètres en partie couverts et en tunnel entre le giratoire de Rossfeld et la route de Corin. Le projet, mis à l'enquête publique une première fois en mars 2012, a été republié par le Canton en juin 2019. Le dossier est actuellement en cours de traitement auprès des instances cantonales.

**Le contournement ouest est considéré comme indispensable par le Canton,** ce qui a conduit ce dernier à lancer, en 2007, ce projet qui devrait également impliquer la Confédération. Cette nouvelle liaison, devisée à 80 millions de francs, devrait en

effet être classée route principale suisse, ce qui lui assurerait d'être financée à 90 % par la Confédération (7 % à charge du Canton et 3 % à répartir entre les communes de Sierre, Icogne, Lens, Crans-Montana et Noble-Contrée). Une fois cette liaison mise en place, l'entrée ouest de la ville pourra être réaménagée, ce qui permettra de réduire la charge de trafic sur la route de Sion et dans les quartiers de la Bonne-Eau et de l'Hôpital. Ces axes, fortement mis à contribution par les touristes et les pendulaires, sont en effet régulièrement proches de la saturation.

- **La liaison Nord (segment 2) :** Le contournement Ouest devrait être ultérieurement complété par ce segment reliant les deux routes cantonales allant vers le Haut-Plateau. Il serait ainsi possible de rallier la Noble-Contrée et l'Est de Crans-Montana sans passer par le centre-ville.
- **La route de Signèse-Riondaz-Guillamo (segment 3)** Un mandataire et un concept général ont déjà été choisis et le projet est actuellement en cours d'étude. Il s'agit de sécuriser ce tronçon traversant un quartier résidentiel. Cette étude lancée par la Commune est menée de manière pluridisciplinaire (aménagiste, ingénieur de la circulation, ingénieur civil), dans un souci d'aménagement urbain de qualité.





CORRECTEURS

LES 3-AVENUES

CHEMIN DE FER

AUTOROUTE

RÉSEAU DE CONTOURNEMENT  
EXISTANT

RÉSEAU DE CONTOURNEMENT  
EN PROJET

**b) Autour du centre-ville, mettre en place un réseau de distribution du trafic (système des 3-Avenues) et des parkings de captage.** Les parkings publics (de l'Europe et du Complexe Sud) planifiés dans le cadre du PDAU sont en service, complétant l'offre précédemment existante. L'ensemble de de cette offre invite les usagers à parquer leurs véhicules en bordure du centre-ville pour ensuite privilégier la marche à l'intérieur de l'Espace de rencontre.

**La mise en place du système des 3-Avenues se poursuit progressivement.** Une partie de l'**Avenue Nord** (avenue du Rothorn et des Alpes) a été réalisée en 2019. Le solde (entre la rue de Pradec et l'avenue du Marché) ainsi que la finalisation de l'**Avenue Sud-Ouest** sont liés au projet de Connexion Ouest, projet lui-même tributaire de la reconstruction du pont Beaulieu et du réaménagement du secteur de Beaulieu. En ce qui concerne l'**Avenue Sud-Est**, sa réalisation est conditionnée à la démolition de la patinoire de Graben.

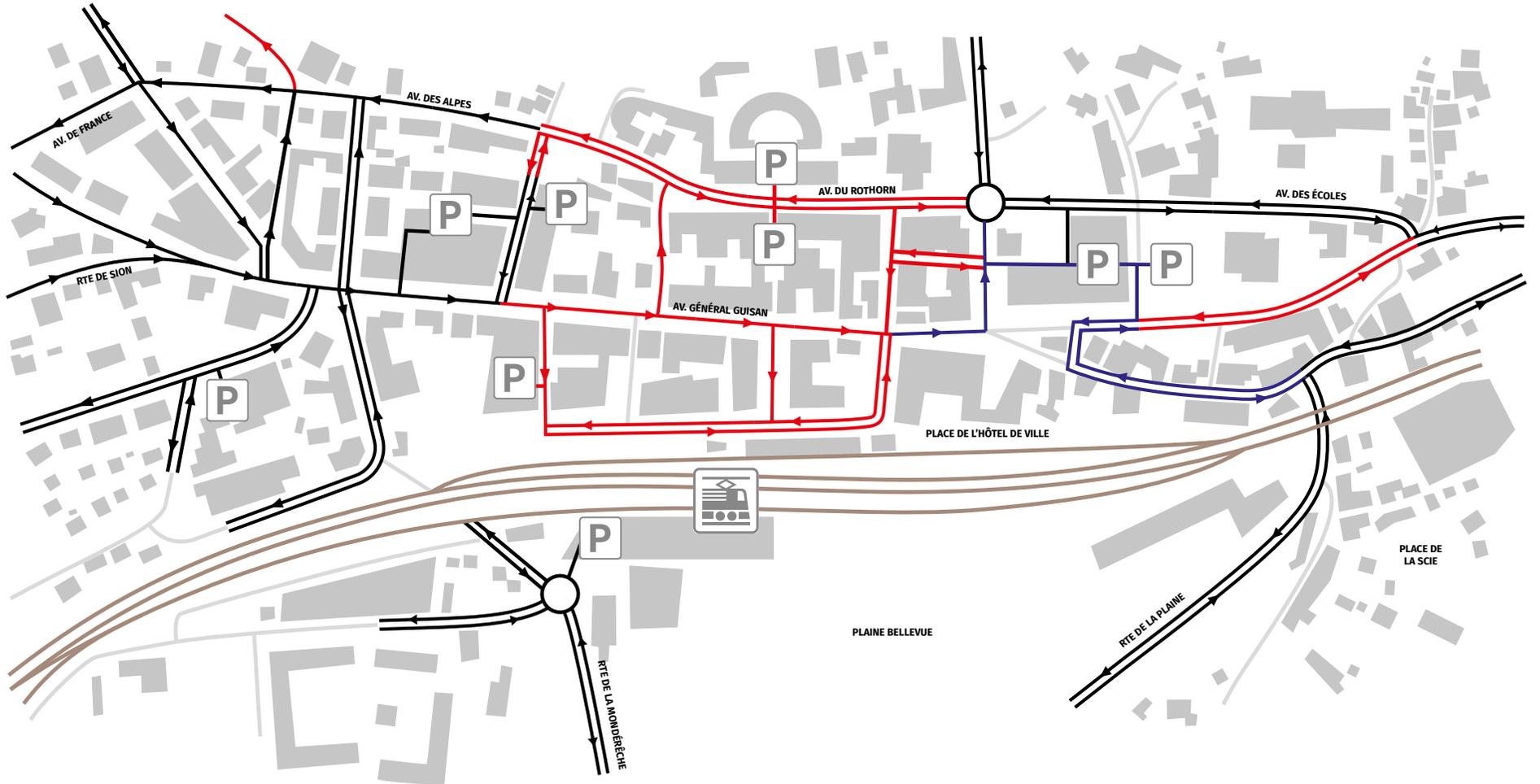
**c) Au centre-ville, créer l'Espace de rencontre sierrois,** en modérant le trafic automobile (exemples : rue du Bourg, avenue Général Guisan, rue de Pradec), voire en le supprimant (exemples: place de la Gare, place de l'Hôtel de Ville). L'aménagement des espaces publics ainsi soulagés voire libérés des contraintes automobiles veillera à faire

la part belle aux piétons en rendant d'autant plus attractive la marche comme mode de déplacement.

**d) Adapter et développer le réseau de bus,** en transférant les itinéraires des bus régionaux en bordure de l'Espace de rencontre sierrois pour le libérer au maximum de ce trafic. C'est en grande partie le cas depuis que la gare routière a déménagé au sud des voies CFF. Seuls les bus urbains rayonnant vers les quartiers extérieurs de la ville (ligne 2: Hôpital-Muraz et ligne 1 : Chalais-Ile Falcon) empruntent encore l'avenue Général Guisan (avec arrêt à l'avenue de la Gare), en attendant la réalisation de la rampe routière Beaulieu qui offrira un nouvel itinéraire par l'esplanade de la Gare.

La stratégie globale de mobilité et de requalification des espaces urbains au centre-ville s'inscrit dans **le projet d'Agglo Valais central**. Exemple de mesures soutenues par l'Agglo: les projets de Connexion Ouest, de prolongation de la passerelle piétonne de l'esplanade de la Gare à la gare SMC ou encore la piétonisation complète de la place de l'Hôtel de Ville.

# ÉTAT ACTUEL - 2020

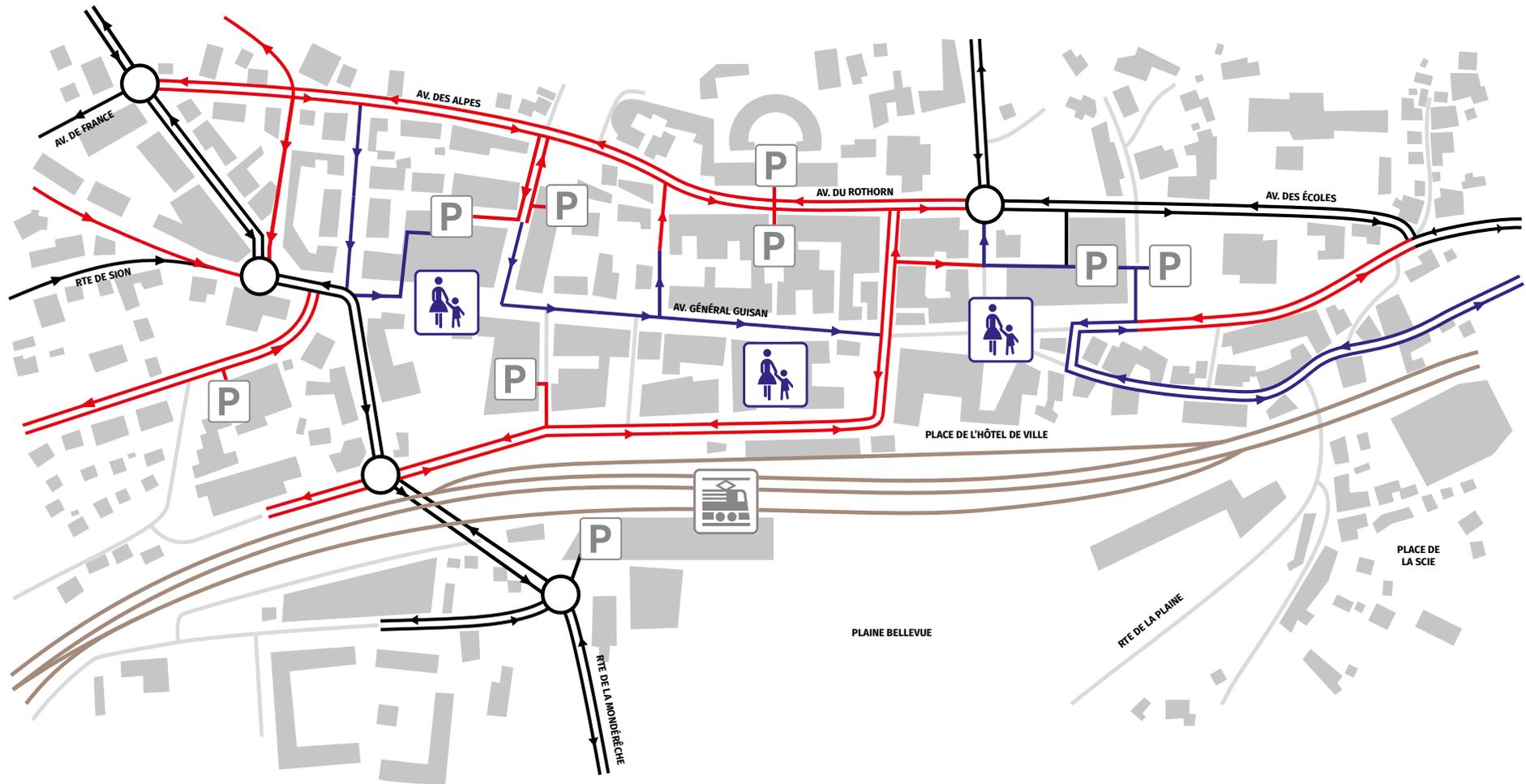


—●— ZONE DE RENCONTRE

—●— ZONE 30 ET LIMITATION  
30 KM / H

—●— LIMITE GÉNÉRALE 50 KM / H  
ET ACCÈS PARKING

# OBJECTIFS FUTURS



—●— ZONE DE RENCONTRE

—●— ZONE 30 ET LIMITATION  
30 KM / H

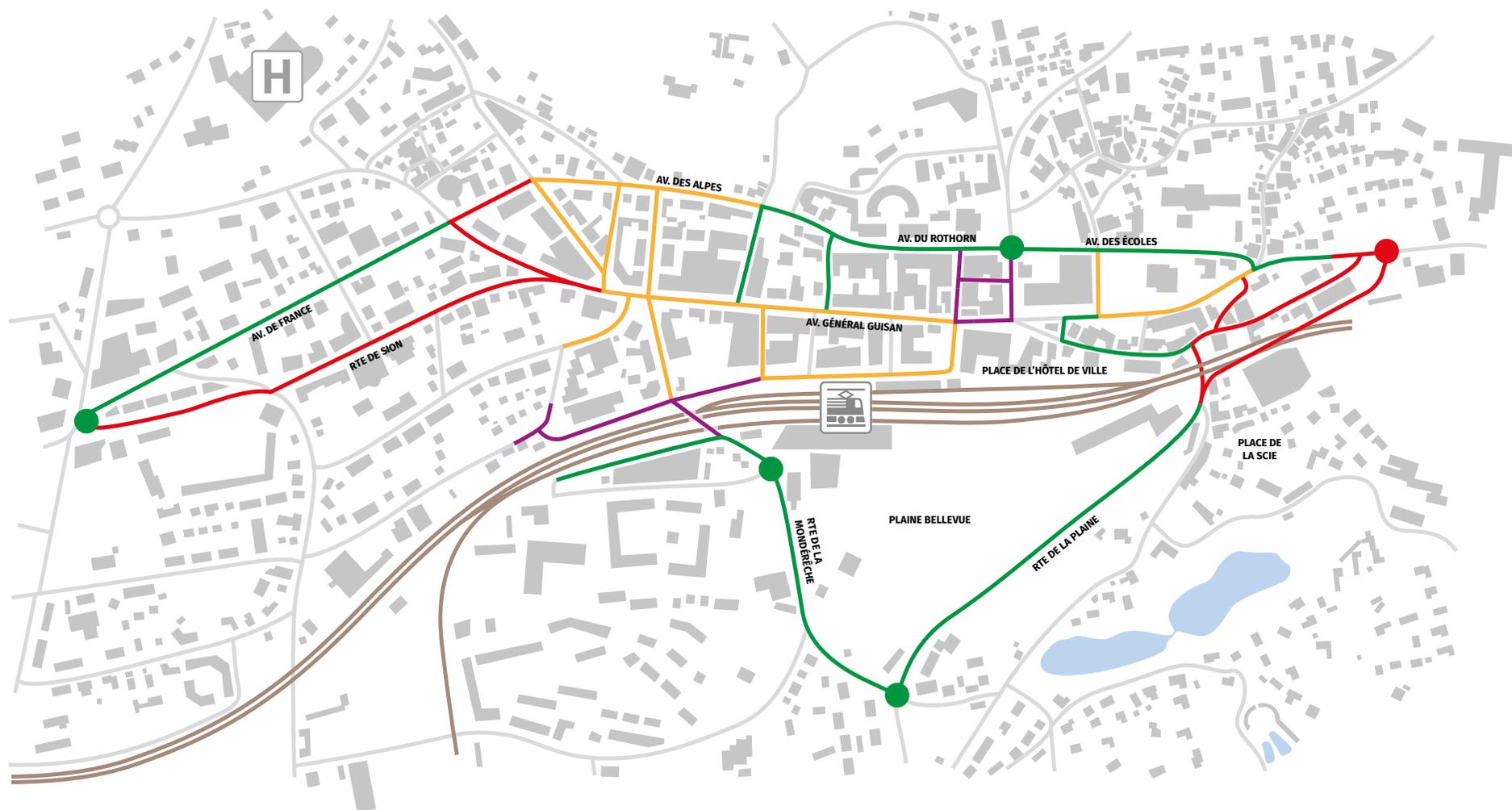
—●— LIMITE GÉNÉRALE 50 KM / H  
ET ACCÈS PARKING

● DOSSIERS FUTURS

● À L'ÉTUDE

● APPROBATION EN COURS

● EN SERVICE



MAILLE OUEST

CONNEXION OUEST

MAILLE NORD

MAILLE EST

MAILLE GUISAN

CENTRE VILLE

MAILLE BOURG

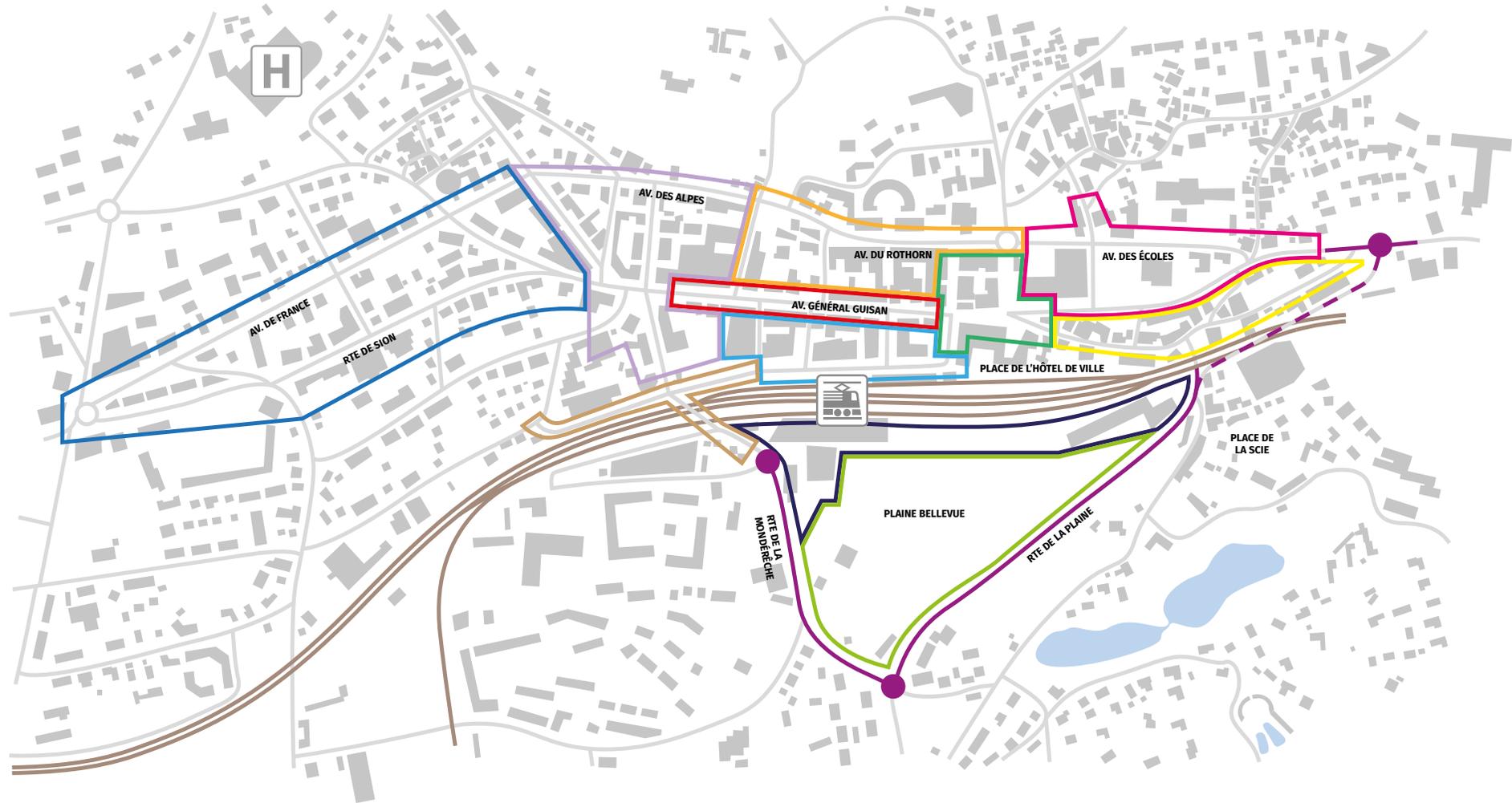
MAILLE GARE

COMPLEXE SUD

PLAINE BELLEVUE

MAILLE SUD

PONT BEAULIEU



# 4.2

## L'ESPACE DE RENCONTRE SIERROIS : L'ÉTAT DU DOSSIER EN RÉSUMÉ

L'Espace de rencontre sierrois, cette succession de zones piétonnes ou à trafic modéré (20 et 30) aménagées dans un esprit de convivialité urbaine, est structuré en différents secteurs ou mailles. Des secteurs interdépendants et à réaliser par étapes, à la manière d'un puzzle.

### PRINCIPALES RÉALISATIONS DEPUIS LE PDAU 2018 (REQUALIFICATION DES ROUTES SUIVANTES):

- **L'avenue du Rothorn et la partie Est de l'avenue des Alpes** ont retrouvé un régime de circulation bidirectionnel qu'elles n'avaient plus connu depuis des décennies. Dans la prolongation de l'avenue des Ecoles qui avait précédemment vécu la même évolution, ces routes créent le principe de distribution de la maille Nord. Accompagnée de la mise en œuvre d'un régime de circulation modéré, (zone 30) cette transition s'est faite sans prêter aux riverains.
- **La rue du Bourg** (du passage de la Scie à la place de l'Hôtel de Ville) a été totalement réaménagée pour accueillir une zone de rencontre. La circulation automobile y est encore tolérée mais elle cède la priorité aux piétons et doit respecter une vitesse maximale de 20 km/h. L'aménagement urbain qui y a été réalisé permettra, à terme et en fonction du développement de l'Avenue Sud-Est, d'affecter cette rue en zone piétonne.
- De manière moins marquante mais poursuivant toujours les mêmes objectifs, **un cheminement pour les mobilités douces** (piétons, vélos) a été aménagé entre le giratoire des Platanes et la plaine Belllvue.

### RÉSUMÉ DES PROJETS DEVANT PASSER EN PHASE DE RÉALISATION (ZOOMS DÉTAILLÉS DANS LA SUITE DU CHAPITRE):

- Point d'orgue de l'aménagement de ce qui était alors annoncé comme « l'échantillon du centre-ville », **la piétonisation de la Place de l'Hôtel de Ville** est lancée et fait l'objet d'une demande d'autorisation. Attendue par la population, cette transformation préfigurera le nouveau du centre, parfois difficile à saisir dans les phases intermédiaires qui se succèdent pour parvenir à sa mise en place.
- **Le projet de transformation de l'avenue de la Gare** face au bâtiment CFF bénéficie d'une autorisation en force. Un processus participatif est en cours pour réaménager cette avenue en place piétonne, ce qui constituera l'une des principales interventions de ces prochaines années au centre-ville.

## LES OBJECTIFS SUIVANTS EN RÉSUMÉ (ZOOMS DÉTAILLÉS DANS LA SUITE DU CHAPITRE):

- **La reconstruction du pont Beaulieu et la création d'une rampe d'accès à la gare** demeure une des priorités de la Ville. Débouté par le Tribunal fédéral (TF) pour une question de forme, le projet porté par les CFF et la Commune sera remis à l'enquête sur la base de la loi cantonale sur les routes. Seule l'adéquation de la procédure prescrite par la loi fédérale sur les chemins de fers pour traiter les questions routières a été remise en cause. Cela quand bien même la réalisation de ces ouvrages se doit logiquement d'être coordonnée et, partant, qu'il semblait pour logique de les associer dans une procédure unique. La Commune et les CFF ont pris acte de la décision de l'instance finale et le projet sera remis à l'enquête sur la base de la loi cantonale sur les routes.
- **La création et la définition de l'identité urbaine de l'esplanade de la Gare** constitue un élément d'importance à étudier. Afin de permettre à cette nouvelle rue de s'inscrire dans un paysage urbain en mutation, une attention particulière sera donnée à son aménagement.
- **La revitalisation de la place Beaulieu** intégrée dans le projet de Connexion Ouest permettra de répondre à l'aménagement de la place de l'Hôtel de Ville à l'autre extrémité de l'avenue Général Guisan. Ce projet qui doit redéfinir les principes de circulation dans le secteur d'entrée ouest du centre est toutefois fortement dépendant en termes de temporalité mais également de faisabilité de la réalisation du projet du pont Beaulieu.





## 4.3

### LA MAILLE NORD: PREMIÈRE MAILLE FINALISÉE SELON LES OBJECTIFS DU PDAU

**La maille Nord est constituée de** l'avenue du Rothorn et de l'avenue des Alpes (jusqu'à l'intersection avec la rue de Pradec) ainsi que de la rue de Pradec et de la rue Rilke.

**Le chantier portant sur l'ensemble de cette maille a été ouvert en avril 2019 et s'est terminé en décembre de cette même année, au terme de six ans d'attente.** La maille Nord avait été mise à l'enquête publique en mai 2012. En décembre 2018, après une longue procédure juridique, le TF a définitivement rejeté les recours des opposants.

#### Ce qui a changé:

**Avenue du Rothorn et une partie de l'avenue des Alpes** (soit 300 mètres, du giratoire du Bourgeois à la hauteur de la rue de Pradec): passage du sens unique au double sens. La chaussée a été légèrement élargie pour être adaptée au trafic bidirectionnel. Les nouveaux aménagements incluent le raccord de l'avenue du Rothorn avec le giratoire du Bourgeois et la jonction avec la rue Centrale Nord.

**Rue Rilke et de Pradec:** ces rues latérales ont été concernées dans une moindre mesure par les travaux qui ont essentiellement consisté dans le réaménagement de l'intersection de ces rues avec l'avenue Général-Guisan et l'avenue du Rothorn. Le trafic a changé de sens sur la rue Rilke (sens unique montant au lieu de descendant auparavant).

**L'ensemble de cette maille est passé en zone 30,** la réduction de la vitesse diminuant les risques d'accident ainsi que les nuisances sonores et permettant une cohabitation plus harmonieuse entre les différents usagers de l'espace urbain.

**Toute la chaussée a été revêtue d'un enrobé phonoabsorbant (antibruit) de dernière génération.** De plus, la Ville en a profité pour améliorer les canalisations en sous-sol (eau, gaz, égouts).

**Du mobilier urbain – cubes d'aspect acier corten et jardinières – a été installé** afin que les trottoirs, protégés des voitures, puissent servir aux piétons. Six nouveaux arbres ont été plantés et les arbres existants ont été reliés par un terre-plein agrémenté d'une prairie fleurie, un aménagement s'inscrivant dans le renouveau de la végétalisation de la ville.

#### **La maille Nord est une réalisation stratégique permettant de**

- basculer une partie du trafic centre-ville sur l'Avenue collectrice Nord (dont font partie l'avenue du Rothorn et l'avenue du Alpes)
- de mettre la rue Centrale Nord en double sens, un changement nécessaire pour rendre la place de l'Hôtel de Ville totalement piétonne.

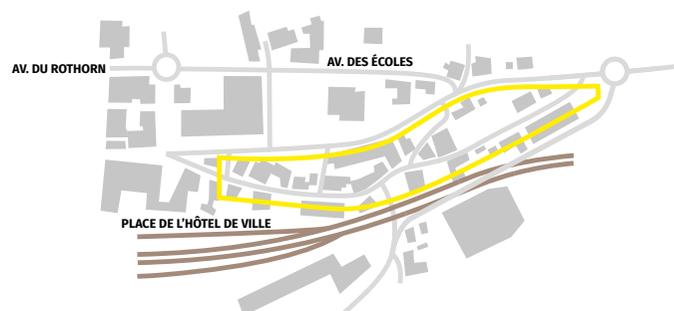


# 4.4

## LE VIEUX-BOURG

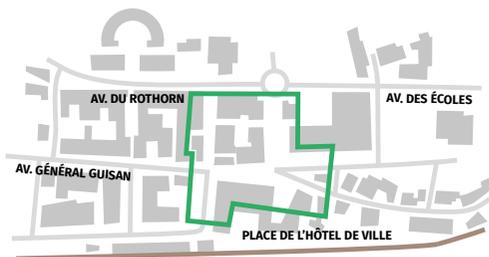
**La rue du Bourg a été réaménagée en zone de rencontre avec priorité aux piétons** (vitesse limitée à 20 km/h). Les travaux ont été achevés à la fin 2018. L'ancien pavage, très dégradé, a été remplacé par des pavés gris anthracite, des bancs y ont été installés, un arbre a été planté à l'espace Valaisia et une série d'arbustes jalonnent désormais la façade de l'église Sainte-Catherine. Les trottoirs ont été abolis et toute la chaussée se situe désormais au même niveau. En sous-sol, les canalisations, vétustes (eau et gaz surtout), ont été remplacées.

**A terme, il est prévu de rendre la rue du Bourg piétonne**, ainsi qu'une partie de Route du Simplon, ce qui sera possible lorsque l'Avenue Sud-Est sera réalisée. La démolition de la patinoire de Graben sera le prérequis nécessaire à l'aménagement de cette avenue collectrice (faisant partie du système collecteur des 3-Avenues autour du centre).



# 4.5

## LA MAILLE CENTRE : PIÉTONISATION TOTALE DE LA PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE ET MISE EN DOUBLE SENS DE LA RUE CENTRALE

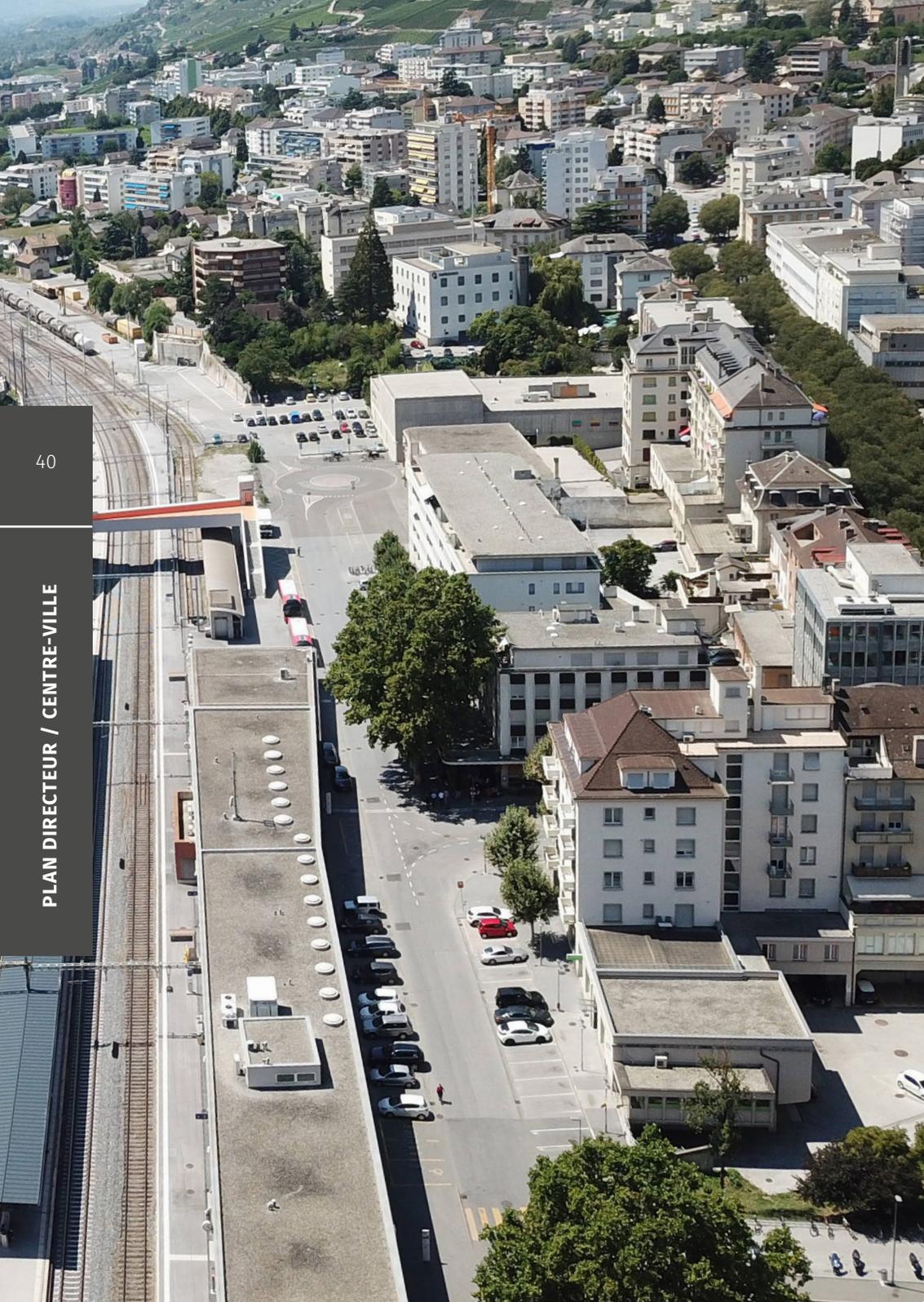


Ouverte au public en 2010, la place de l'Hôtel de Ville est l'une des réalisations les plus emblématiques de Sierre se transforme. L'ancien carrefour de circulation est sans doute devenu l'espace public le plus convivial et le plus vivant du centre-ville. Afin d'en faire un espace exclusivement piéton, sa fermeture au trafic a été mise à l'enquête publique en février 2020, ainsi que le passage au double sens de la rue Centrale Nord (actuellement en sens unique descendant). Après avoir été approuvé par le Conseil d'Etat, le dossier, qui a fait l'objet de recours, est en phase d'examen au Tribunal Cantonal. Une fois traités les deux recours freinant cette mise en œuvre, cette étape achèvera la transformation de ce qui était il y a une quinzaine d'années un carrefour par lequel transitaient près de 14'000 véhicules par jour en un espace convivial à destination de tous.

Le passage de la rue Centrale Nord en bi-directionnel offrira un itinéraire de remplacement à celui de la place de l'Hôtel de Ville. La charge bi-directionnelle sur la rue Centrale Nord sera toutefois limitée et les risques de nuisances sonores y relatifs seront maîtrisés, grâce à la mise en service de la maille Nord qui absorbe, depuis décembre 2019, une partie du trafic au centre-ville.

Plébiscitée par les commerçants et les riverains lors d'un récent sondage, la piétonisation totale de la place de l'Hôtel de Ville parachève ce qu'on peut considérer comme la carte de visite du renouveau du centre-ville. Le changement de régime n'entraînera qu'une modification de la signalisation.





# 4.6

## LA MAILLE GARE (ESPLANADE DE LA GARE – AVENUE DE LA GARE)

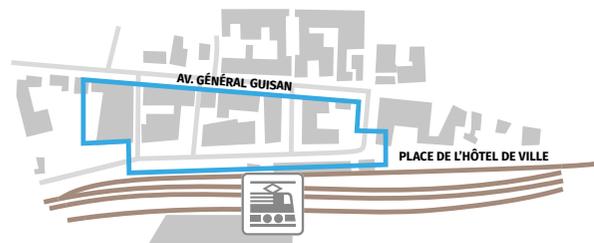
### L'ESPLANADE DE LA GARE

**Cette rue reliera la future rampe routière Beaulieu au poste de police;** elle se déroulera parallèlement à l'avenue Général Guisan et étoffera sensiblement le centre-ville. L'accès véhicules ainsi que celui des lignes de bus urbains au secteur de la gare seront déviés sur cette nouvelle rue, ce qui permettra de libérer l'avenue Général Guisan du trafic. La circulation, bidirectionnelle, y sera modérée à 30 km/h dans le but d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers.

**Cet aménagement dépendra étroitement des projets immobiliers privés à venir** et marquera, par la plantation d'arbres, un lien entre le jardin de l'Hôtel de Ville (anciennement Hôtel Bellevue) et le parc de la maison Papon qui abritait **jadis une étable puis une écurie pour les besoins de l'hôtel et de ses dépendances.**

Pour la **partie Est**, le Tribunal Cantonal a, en février 2019, statué positivement sur le projet de réaménagement déposé en 2012 à l'enquête publique. Le chantier, planifié pour 2022, sera coordonné avec le développement de l'îlot Isoz et le projet de rénovation de la gare CFF. Il est de plus prévu de créer un parking à vélos couvert.

**L'aménagement de la partie Ouest** est quant à lui dépendant de la construction de la future rampe routière Beaulieu, projet actuellement bloqué en raison de la procédure juridique.



## LA PLACE (OU AVENUE) DE LA GARE

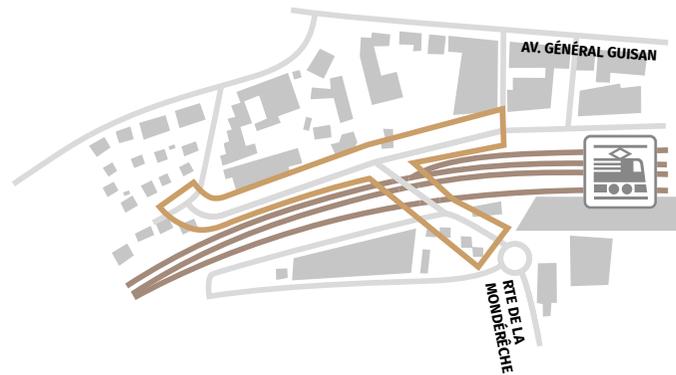
**Espace public stratégique**, cœur du centre et en même temps porte d'entrée de la ville pour de nombreux voyageurs, son aménagement définitif est tributaire de la mise en service du Pont Beaulieu et de la modification des lignes de bus urbains. L'arrêt pourra être déplacé sur l'esplanade de la Gare, lorsque que la rampe d'accès desservant l'esplanade depuis le pont Beaulieu sera mise en service.

Le projet de rampe étant bloqué par les procédures juridiques en cours, la Ville a lancé, en septembre 2020, **une démarche novatrice pour repenser la place de la Gare et la faire vivre**, en attendant une solution pérenne. Cette démarche vise, par une démarche participative, à tester plusieurs scénarios d'aménagement directement sur place durant l'année 2021, en y installant du mobilier urbain de manière provisoire. Une solution définitive pourra être réalisée après la construction du pont et de la rampe.



# 4.7

## LE PONT BEAULIEU ET SES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS

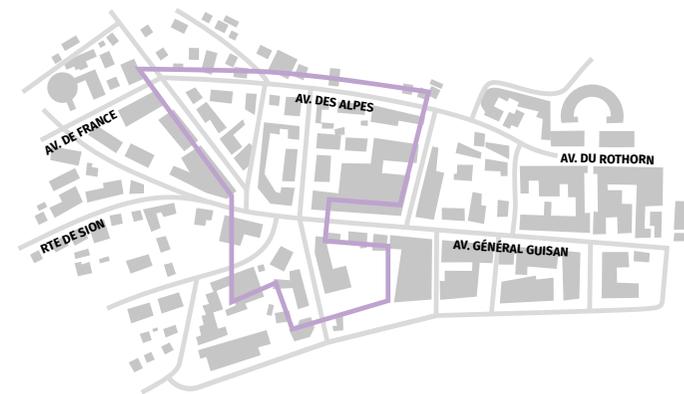


**Projet reporté.** En 2017, le projet global (nouveau pont CFF et projet communal de giratoire avec rampe à l'extrémité nord du pont) a reçu l'approbation de l'Office fédéral des transports. Mais cette décision a fait l'objet d'un recours qui a été admis, en septembre 2020, par le TF. Cette instance a jugé que le projet communal de giratoire et rampe d'accès à la gare devait faire l'objet d'une procédure distincte. La Commune et les CFF ont pris acte de la décision de cette instance. Le TF n'a pas remis en cause le fond du projet, mais ce problème formel contraint la Ville à reprendre la procédure à zéro: mise à l'enquête publique (du même projet de giratoire et de rampe), nouvelles oppositions et recours possibles au Tribunal cantonal puis au Tribunal fédéral.

**Ce retard prolonge l'interruption d'une liaison routière structurante pour la ville:** depuis la démolition de l'ancien pont en août 2018, les habitants et usagers du secteur sud (Plantzette – Sous-Géronde/Technopôle – Chippis), doivent en effet effectuer un détour conséquent pour rallier la ville et les quartiers nord. Le trafic concerné est transféré sur le giratoire de l'Atlantic ainsi que la route de Lamberson et la rue de l'Industrie. Il s'en suit d'importants désagréments pour les riverains.

Finalement quand l'on sait que les interventions sur la ligne ferroviaire du Simplon doivent être annoncées une à deux années à l'avance, on comprend à quel point ce **report** est **dommageable**, l'ensemble de la planification des travaux qui était prête étant à nouveau suspendue à une décision à venir.





# 4.8

## LA CONNEXION OUEST

**La Connexion Ouest** correspond au projet de réaménagement de la place Beaulieu et à la réorganisation de la circulation, tributaire de la construction du pont Beaulieu et sa rampe routière. Une fois réaménagée, la place Beaulieu offrira une connexion performante entre l'Avenue Sud-Ouest et l'Avenue Nord. Cette jonction est essentielle pour canaliser le trafic sur la ceinture des 3-Avenues et le limiter ainsi au centre-ville.

**La place Beaulieu et l'avenue du Marché formeront la colonne vertébrale de la nouvelle connexion** Sur la place Beaulieu, la surface réservée à la circulation routière sera réduite, au profit d'un espace piéton convivial, faisant office de porte d'entrée ouest de l'Espace de rencontre sierrois, à l'instar de la place de l'Hôtel de Ville à l'Est. L'avenue du Marché sera réaménagée en double sens afin de renforcer son caractère de rue structurante. Sont également concernés par ce remodelage : la partie ouest de l'avenue des Alpes entre l'avenue du Marché et la rue de Pradec (passage en bi-directionnel), la rue du Temple (passage au sens unique dans le sens nord-sud au lieu de sud-nord actuellement) et l'avenue Mercier de Molin (passage en zone 20 pour accentuer sa vocation commerciale).

Lié par le CG à un crédit d'engagement en 2016, le projet devra être partiellement revu afin de l'adapter au contexte actuel (prise en compte de l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger (ISOS), maintien/augmentation de la végétalisation, etc.) avant d'être mis à l'enquête publique.





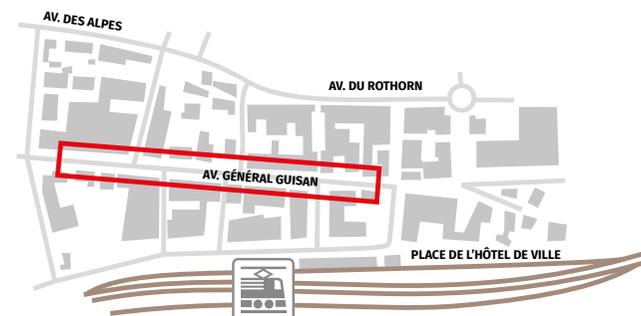
# 4.9

## LES AUTRES SECTEURS OU MAILLES

### MAILLE GÉNÉRAL GUISAN

**Le passage en zone 30 à partir de la rue de Pradec** a été effectué dans le cadre de la mise en place de la maille Nord, en automne 2019. Il s'agit de la première étape de la requalification de l'avenue Général Guisan qui, dans le futur, ne sera plus l'axe automobile principal pour traverser la ville; elle sera en effet fermée à la circulation motorisée entre le secteur de la rue Mercier de Molin et la rue de Pradec, ce qui coupera la continuité de ce trajet et contribuera fortement à la réduction du trafic sur ce tronçon.

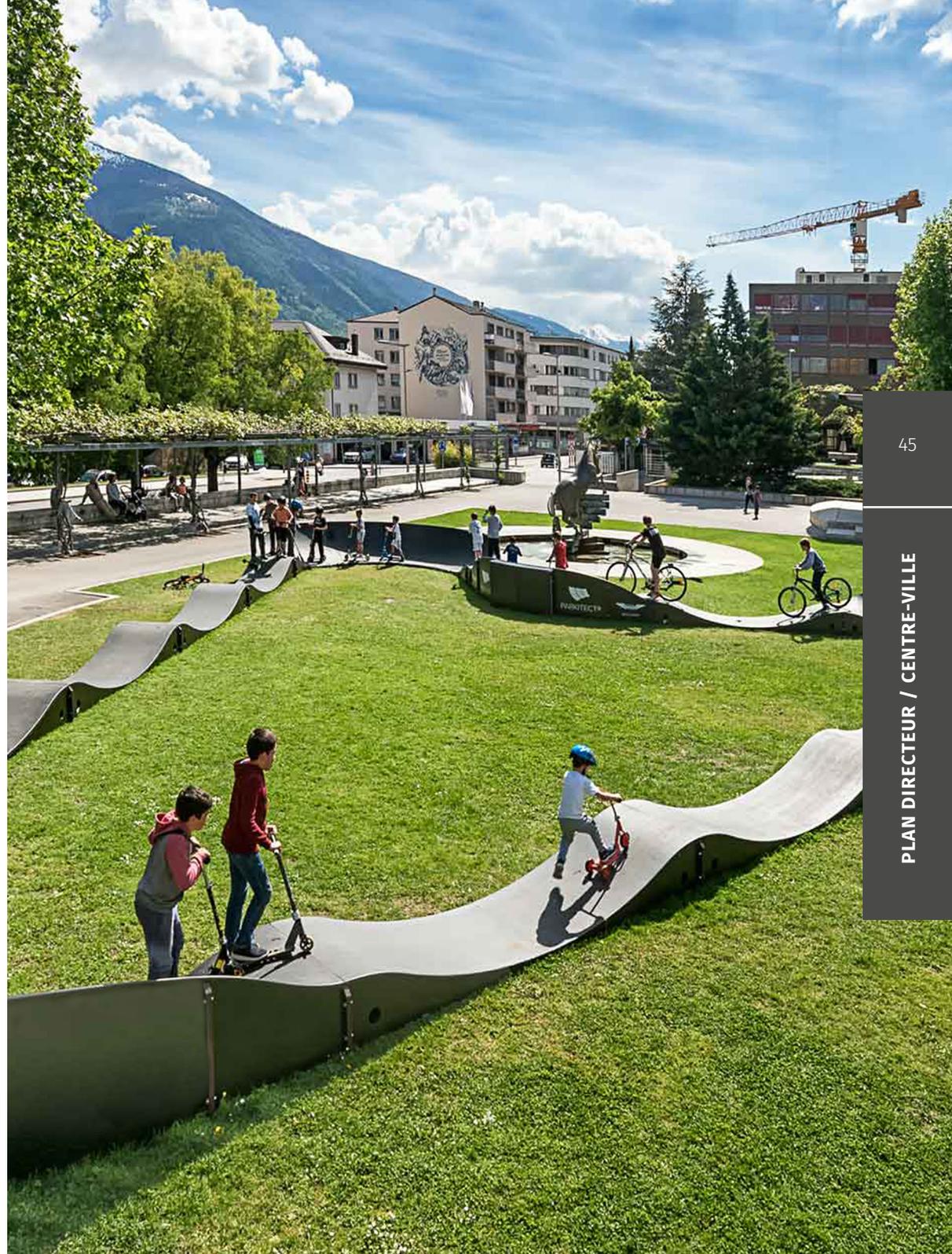
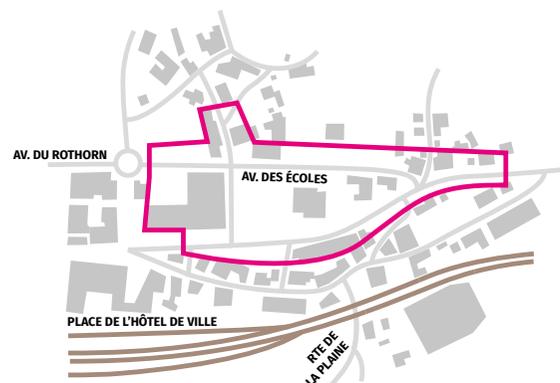
**A terme, l'avenue Général Guisan sera donc un espace piéton majeur de l'Espace de rencontre sierrois.** L'avenue Général Guisan sera la dernière articulation à mettre en place au centre-ville; elle ne pourra être soulagée de la majeure partie du trafic automobile que lorsque le nouvel accès à la gare CFF sera en service.



## MAILLE EST

**La Place du Cheval** a trouvé sa vocation d'espace public attractif avec l'installation en hiver d'une patinoire à ciel ouvert et l'été d'un pumptrack. Des jardins potagers associatifs ont également pris place au nord de cette place. Cet espace est encore appelé à évoluer ces prochaines années, notamment en termes de végétalisation, dans un esprit de collaboration avec la médiathèque, les associations et les habitants.

**L'avenue Max Huber** sera légèrement adaptée, du centre commercial Coop à la cure, pour offrir davantage d'espace sur son trottoir sud, avec structuration arborisée au nord. Ce projet non prioritaire à ce stade prévoit également un réaménagement plus attractif pour les piétons de la **rue Notre-Dame-des-Marais**.





DÈS LE 26.10.2020

**LES TRANSPORTS  
PUBLICS DE LA  
VILLE DE SIERRE  
ÉTENDENT LEUR  
RÉSEAU DE BUS  
URBAIN.**

**LIGNE 1.**

## 4.10 TRANSPORTS PUBLICS

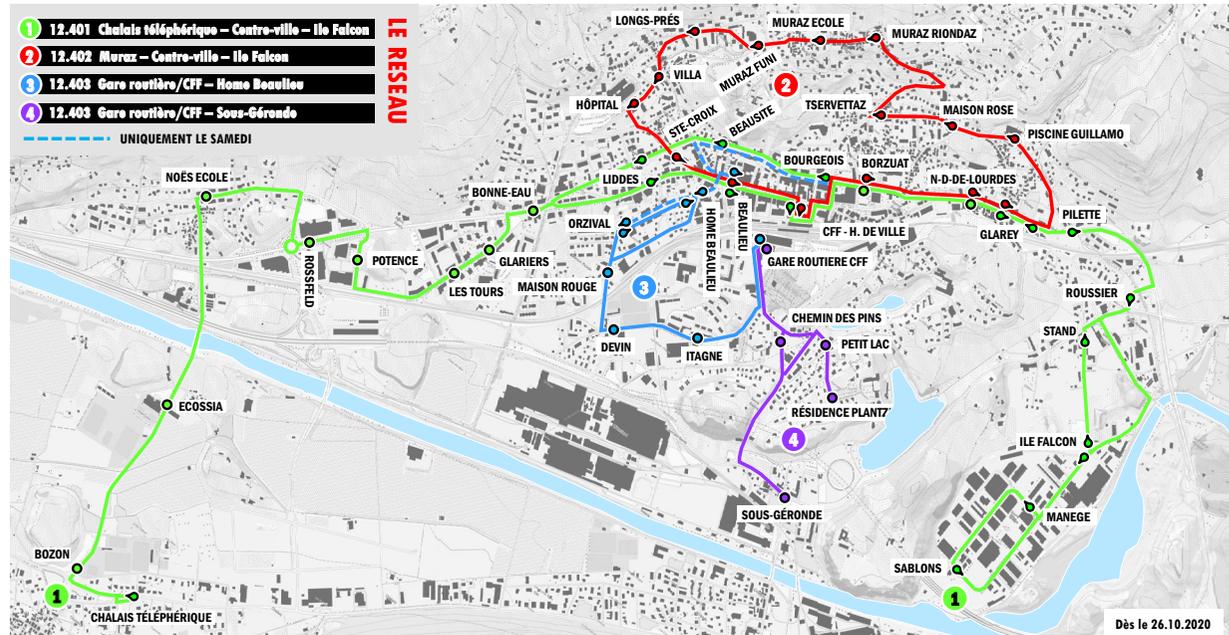
**Le développement du réseau de bus se poursuit sur l'ensemble de la zone urbaine de Sierre**, l'objectif étant d'offrir une desserte plus attractive aux usagers et d'encourager le transfert de la voiture vers les bus en améliorant les liaisons entre le centre-ville, les autres quartiers et les localités voisines.

**La ligne 1 (téléphérique de Chalais – centre-ville – Ile Falcon) des Bus Sierrois a étendu sa desserte par étapes, en 2019 et en 2020**, permettant à différents pôles d'activités importants d'être reliés de façon régulière au centre-ville :

- **En 2019**, la ligne 1 a été prolongée jusqu'à l'extrémité de la zone industrielle de l'Ile Falcon.
- **En octobre 2020**, la ligne 1 a bénéficié d'une nouvelle extension, vers l'ouest cette fois, jusqu'au téléphérique de Chalais, conformément au schéma directeur de planification du réseau de transports publics de l'Agglo Valais central. Trois nouveaux arrêts se sont ajoutés aux 21 déjà existants: Chalais Téléphérique donc, Chalais Bozon et Noës Ecosia (nouveau centre multisports d'Ecosia). Le centre-ville est ainsi relié à la station terminale de Chalais Téléphérique en moins de 20 minutes, à des cadences de 20 minutes en semaine et de 30 minutes le samedi. Cette extension constitue un plus indéniable pour le tourisme également qui bénéficie de nombreuses courses entre la gare de Sierre et la station de Vercorin (par bus puis téléphérique).

**La ligne 2 (Muraz – centre-ville), sera desservie dans les deux sens** et non plus en boucle comme c’est le cas actuellement, de façon à offrir un arrêt à l’aller comme au retour directement devant l’Hôpital, ce qui représente un confort supplémentaire pour les usagers. L’adaptation de la ligne (itinéraire et arrêt prévu à la rue St-Charles) sera mise à l’enquête publique au cours de 2021.

**Horizon suivant:** L’offre en bus urbains et régionaux va poursuivre sa mutation pour intégrer le réseau d’agglomération en s’affranchissant des limites communales et en développant un service harmonisé dans la plaine de Sierre à Conthey



### Bus Sierrois 100% hybrides

Les Bus Sierrois desservent quatre lignes reliant le centre-ville aux quartiers et aux environs. En août 2020, un cinquième véhicule, hybride lui aussi comme les quatre autres, est venu enrichir la flotte. Avec un service de transports publics à 100% hybride, la Ville de Sierre est pionnière en la matière. L’économie de carburant se chiffre à 30% soit 30’000 litres par an représentant 60 tonnes de CO<sup>2</sup>.



# 4.11

## RÉSEAU CYCLABLE

---

**La réduction du trafic motorisé dans le centre-ville passe également par la création et la valorisation d'itinéraires pour les piétons et les vélos** et par la mise à disposition d'infrastructures comme des parkings à vélos, des emplacements réservés pour leur stationnement ainsi que des stations de vélos en libre-service. L'essor des vélos électriques est intégré dans les réflexions accompagnant la mise en œuvre de ces infrastructures. La Municipalité travaille en outre à favoriser les liaisons entre le centre et les quartiers.

**En 2014, Sierre s'est dotée d'un concept de mobilité cycliste permettant d'intégrer ces objectifs** dans tous les secteurs faisant l'objet de réaménagements afin de constituer progressivement un maillage cohérent sur la ville. Depuis lors, la Ville met en place par étapes les mesures identifiées: bandes et pistes cyclables, sécurisation des flux piétons/deux roues/véhicules motorisés, etc.

### LES PRINCIPALES RÉALISATIONS AU CENTRE-VILLE CES DERNIÈRES ANNÉES:

**Vélos en libre-service.** En juillet 2018, la Ville a lancé le prêt en libre-service de bicyclettes classiques et électriques. Quatre stations de prêt ont été aménagées : à la gare routière, à Hôpital et au Technopôle, puis, en septembre 2019, au nord de la gare CFF. La gestion a été confiée à une société privée. L'expérience montre que cette offre correspond à une réelle attente mais qu'elle doit encore convaincre des partenaires privés ou publics qui permettront la création d'une offre maillée. Dans ce sens, la mise en place d'un système coordonné à l'échelle de l'Agglo Valais central est envisagé.

**Stationnement.** Actuellement, la Commune compte 770 places publiques pour vélos, dont plus de 40 % créées ces deux dernières années. La majorité des aires de stationnement sont au centre-ville, à des endroits stratégiques comme la gare, les écoles et le centre multisports d'Ecossia.

Le projet de pérennisation de l'offre de la gare a été soumis à l'enquête publique après un accord de principe des CFF. L'actuel parking à vélos installé de manière provisoire sur l'îlot Isoz (en face du poste de police) sera déplacé et complété par une vélostation couverte de quelque 200 places à côté de l'Office du Tourisme, en complément des 48 places réalisées au sud des voies en 2019 et des près de 80 places couvertes de l'ECCG.

### LE PROJET PLATANES-INDUSTRIE: UNE VOIE DE MOBILITÉ DOUCE MAJEURE POUR SIERRE ET SES ENVIRONS

**Le projet prévoit de rallier le centre-ville aux berges du Rhône** et à la zone de détente de Sous-Géronde en passant par le secteur du nouveau quartier des Platanes et la rue de l'Industrie. Cette voie de mobilité douce sera majoritairement située sur des routes bénéficiant de mesures de modération du trafic ou sur des tronçons réservés à l'usage exclusif des vélos et des piétons.

**L'aménagement de la portion aval,** entre la rue de l'Industrie et le Théâtre les Halles (TLH), devrait débuter en 2021 ce qui permettra de rejoindre le cheminement existant menant aux berges du Rhône.

**La mise à l'enquête publique de la partie amont** (jonction entre l'avenue des Platanes et la rue de l'Industrie) a eu lieu cette année et a suscité des oppositions en cours de traitement. La liaison entre la rue de l'industrie et les berges du Rhône est autorisé et sera réalisée dès 2022.



technopôle

Bienvenue

Sur le site du technopôle

Accès réservé aux personnes autorisées et munies d'un badge !

Livraisons : Accès limité à 30 minutes

Salage réduit !

20

Parking



PubliBike

Sierre Technopôle

Téléchargez l'application PubliBike !  
 Get the app from the App Store  
 Register with the PubliBike app!



Comment ça marche ? How it works

1. Télécharger l'application PubliBike
2. Créer un compte et valider votre adresse
3. Choisir une bicyclette et la réserver
4. Utiliser la bicyclette et la rendre à la station

technopôle

Essaie-moi !

PostAuto CarPostal AutoPostale

# 4.12

## RÉSEAU PIÉTON

---

**Objectif:** créer un réseau piéton attractif et sécurisé en améliorant le lien entre les espaces publics de l'Espace de rencontre sierrois

**Les espaces publics déjà réalisés ou en projet forment un chapelet de places et jardins au cœur de la cité.** En passant de l'un à l'autre, on peut cheminer à travers le centre-ville en évitant en grande partie le trafic motorisé. Le but est également de connecter ce réseau à celui des itinéraires balisés ainsi qu'aux autres espaces publics ou rues à priorité piétonne de la ville, afin d'encourager la pratique de la marche en tant que mode de mobilité douce quotidienne et de loisir.

**Dans la même logique, un audit de l'ensemble des passages piétons a été réalisé** à la demande de la Commune dans le but de déterminer la pertinence de leur positionnement ainsi que, le cas échéant, les adaptations qui devraient leur être apportées afin d'en augmenter la sécurité.



# 5.

## PRINCIPAUX PROJETS EN COURS

---

**Piétonisation complète de la place de l'Hôtel de Ville et mise en double sens de la rue Centrale Nord.** Actuellement en recours.

**Nouvelle mise à l'enquête Pont Beaulieu et jonctions routières.**

**Mise en œuvre des mesures de la mobilité douce :**

- Stationnement des deux roues à la gare
- Connexion entre le centre-ville et le TLH.

**Aménagement des espaces publics autour de la gare :**

- Aménagement provisoire de la place de la gare
- Esplanade de la gare.

**Rénovation et extension du centre scolaire de Borzuat.**



## ANNEXE : TABLEAU CHRONOLOGIQUE DES PRINCIPALES RÉALISATIONS DEPUIS LE LANCEMENT DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISATION DU CENTRE-VILLE

---

### 2004

Jugement du concours interdisciplinaire (architectes, architectes-paysagistes et ingénieurs en circulation) pour l'aménagement et l'urbanisation du centre-ville. Projets lauréats: Andrea Bassi pour le secteur sud des voies CFF et « Collectifarchitectes Bétrisey & Bonvin » pour le nord des voies CFF.

### 2005

Première enquête HES-SO auprès de la population sur le devenir sur centre-ville / Concours pour la rénovation de l'Hôtel-Restaurant de la Poste en collaboration avec la Bourgeoisie de Sierre.

### 2006

Feu vert quasi unanime du CG au principe d'un Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (grands axes, démarche, étagissement, mises à jour régulières).

### 2007

Ateliers participatifs consacrés à l'organisation de la circulation et à l'aménagement de la place de l'Hôtel de Ville / Jugement du concours d'urbanisme du Vieux-Bourg / Acquisition du bâtiment Provins par la Municipalité.

### 2008

Mise en service de la crèche, du parking public (180 places) et du jardin de l'Europe / Mise en service du giratoire du Bourgeois.

### 2009

Feu vert du CG au Schéma des circulations du centre-ville / Mise en service de la nouvelle place de l'Hôtel de Ville / Concours d'architecture pour l'agrandissement et la modernisation du centre scolaire de Borzuat / Rapport de la Fondation pour le développement durable des régions de montagne (FDDM) sur Sierre se transforme, projet jugé « globalement bon et équilibré ».

### 2010

Mise en service du nouveau bâtiment communal de police, de la liaison suspendue entre la rue du Bourg et les jardins de l'Hôtel de Ville ainsi que de la rue Centrale sud.

### 2011

Mise en service de la maison Wiesel, premier bâtiment du campus du Vieux-Bourg, qui sera suivie d'une série d'autres rénovations / Mise en service de la rue Centrale Nord et de la rue Max-Huber Ouest / Jugement du concours d'architecture cantonal (ECCG et salles de gym) et communal (gare routière, parking et passerelle) du Complexe Sud.

## 2012

Jugement du concours d'architecture pour le réaménagement du rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville et de la Maison Antoine / Aménagement de la rue des Polychromes et de la partie Est de l'esplanade de la Gare / Fin des travaux du nouveau bâtiment scolaire de Borzuat.

## 2013

Exercice principalement consacré aux études (Complexe Sud, connexion place Beaulieu, pont Beaulieu) / Fin du chantier de l'îlot « Côté Cour Sud ».

## 2014

Feu vert du CG puis du Parlement cantonal au Complexe Sud / Mise à l'enquête publique complémentaire de la maille Nord.

## 2015

Démolition des caves Provins et préparation du chantier du Complexe Sud / Inauguration du nouveau tunnel CFF de Gobet / Inauguration du « restaurant de l'Hôtel de Ville » / Dépôt par les CFF du projet du nouveau pont Beaulieu et sa rampe routière vers l'esplanade de la Gare, à l'Office fédéral des transports / Septembre 2015: début de la construction du Complexe Sud et lancement des travaux d'aménagement du giratoire des Platanes / Aménagements urbains sur la rue de Lamberson et l'avenue Général-Guisan (pose d'un revêtement phono -absorbant principalement).

## 2016

Feu vert du CG au crédit d'engagement pour la construction du giratoire du pont Beaulieu et sa rampe routière vers l'esplanade de la Gare.

Fin des travaux d'aménagement du giratoire des Platanes.

## 2017

Inauguration de la nouvelle gare routière, du parking public et de la passerelle piétonne (Complexe Sud).

## 2018

Début du chantier de la rue du Bourg et de ses abords.

Mise en service de la ligne de bus 4 (centre-ville – Technopôle) optimisée.

Lancement du prêt en libre-service de bicyclettes classiques et électriques, pour une phase test de deux ans. Cette offre devrait se poursuivre, en coordination l'Agglo Valais central.

Rue du Bourg réaménagée.

Installation d'une patinoire amovible sur la place du Cheval, avec animations. L'expérience est reconduite les hivers suivants, avec doublement de la surface de glace lors de la saison 2020-2021.

# ANNEXE : TABLEAU CHRONOLOGIQUE DES PRINCIPALES RÉALISATIONS DEPUIS LE LANCEMENT DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISATION DU CENTRE-VILLE

## 2019

**Quand ?** Le Tribunal Cantonal autorise le projet de réorganisation des circulations et de nouvelles signalisations sur l'esplanade de la Gare et l'avenue de la Gare.

**Quand ?** Extension de la ligne 1 des Bus Sierrois jusqu'au fond de la zone industrielle de l'île Falcon → 26 octobre 2020, extension jusqu'au Téléphérique de Chalais.

Mise en service du Centre de compétence en Psychiatrie et en Psychothérapie et des services de la facturation ambulatoire et des assurances et garanties du CHVR (bâtiment communal rénové pour ce nouvel usage).

Inauguration du centre de formation S. Corinna Bille (ECCG + filière Travail social de la HESSO Valais/Wallis + 2 salles de gymnastique) = 2<sup>e</sup> étape du Complexe Sud. Dans ce cadre, réhabilitation du Petit-Bois et mise en service du nouveau skatepark ainsi que d'un calcetto.

## 2020

Mise à l'enquête publique de la piétonisation complète de la place de l'Hôtel de Ville et du double sens sur la rue Centrale Nord / Décembre: Mise en service de l'articulation centrale (avenue du Rothorn, une partie de l'avenue des Alpes, rues Rilke et de Pradec) + aménagement de la 1<sup>re</sup> étape de l'avenue Général Guisan. L'ensemble du réseau concerné passe en zone 30.

Mise en service de la nouvelle grande salle du Bourgeois.

Première étape – journée du diagnostic – du projet d'aménagement participatif de la place de la Gare → 10 octobre: journée de la co-conception → Printemps 2021 journée de la co-construction → Eté 2021 : phase de test des trois scénarios d'ameublement (un mois par variante) → Printemps 2022: réalisation et mise en service de cette solution provisoire (en attendant la construction de la rampe Beaulieu qui permettra de piétoniser totalement la place de la Gare).

Quand ? Nouvelle mise à l'enquête publique du projet cantonal de contournement ouest (segment 1)

## 2021

**Quand ?** Début de la rénovation des Anciens Abattoirs. 2022 : fin du chantier / Lancement de l'étude pluridisciplinaire sur l'aménagement et la sécurisation de la route de Signèse-Riondaz-Guillamo (segment 3 contournement de Sierre) → 2021: choix du projet.

**Quand ?** Réalisation de la portion aval de la voie verte (entre la rue de l'Industrie et le TLH) et mise à l'enquête publique de la partie amont (jonction entre l'avenue des Platanes et la rue de l'Industrie).

**Quand ?** Mise à l'enquête publique de la maison incendiée à la rue du Bourg pour transformation en logements pour étudiants (promotion privée).

# ANNEXE : ZONE 30 ET ZONE DE RENCONTRE

## COMMENT ÇA MARCHE ?

### ZONE 30

#### Vitesse maximale 30 km/h.

Les automobilistes circulent de manière particulièrement **prudente et prévenante**. Ils **facilitent** aux piétons la traversée de la chaussée.

La règle de la **priorité de droite** s'applique généralement dans les zones 30.

Le **renoncement aux passages piétons** a pour but de permettre aux usagers de traverser la chaussée **où bon leur semble**.

Le droit de **priorité des véhicules** subsiste néanmoins. Les piétons traversent la chaussée **prudemment**.

Lorsque des passages piétons subsistent, à proximité d'une école, d'un home, **le piéton est tenu de les emprunter**.



### ZONE DE RENCONTRE

#### Vitesse maximale 20 km/h.

Les automobilistes circulent avec la plus grande prudence.

**Il n'y a pas de passage piétons**. Les piétons traversent la chaussée **où bon leur semble**. **Les piétons sont prioritaires**.

La règle de la **priorité de droite** s'applique généralement dans les zones de rencontre.

Il est **strictement interdit de parquer** son véhicule hors des endroits spécialement signalés à cet effet.

Les automobilistes doivent compter avec **la présence d'enfants sur la chaussée**. Les piétons ne doivent pas **gêner inutilement** les automobilistes.



**Ville de Sierre, 2021**

Commission du réaménagement du centre-ville  
Document disponible sur [www.sierre.ch/pdau](http://www.sierre.ch/pdau)

**Crédits photos:**

Florence Zufferey  
Bonnard & Woeffray Architectes  
Diogo Marques  
Alterna  
Lumiere.ch