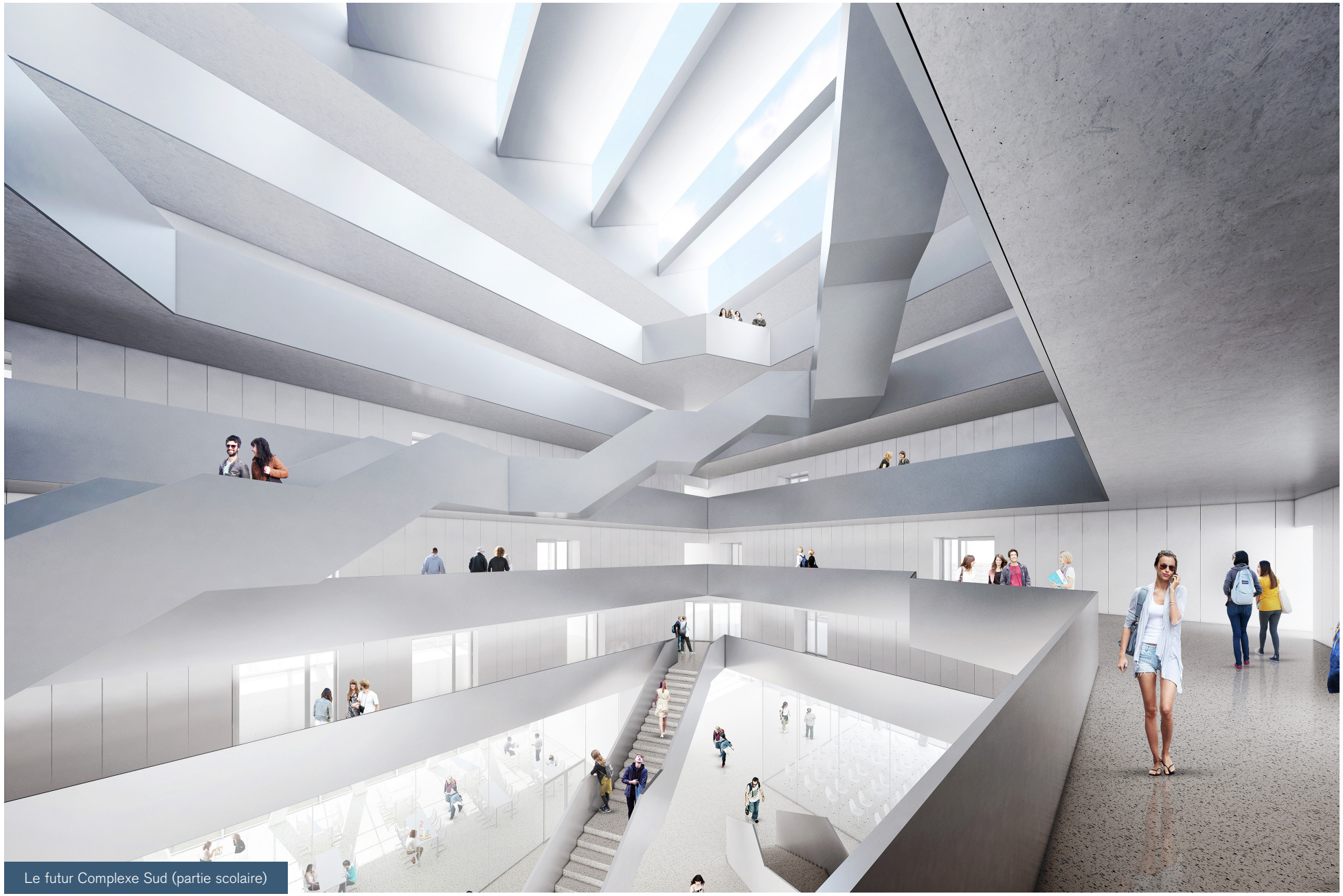
PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISATION DU CENTRE-VILLE

INFORMATION SUR L'ÉVOLUTION DU DOSSIER

VILLE DE SIERRE
NOVEMBRE 2015



Le futur Complexe Sud (partie scolaire)

SOMMAIRE

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISATION DU CENTRE-VILLE
INFORMATION SUR L'ÉVOLUTION DU DOSSIER

1. INTRODUCTION 2
2. RÉSUMÉ DES OBJECTIFS 2
- 2.1 Améliorer la mobilité 4
- 2.2 Densifier le centre 8
- 2.3 Le défi de la planification 9

3. LES GRANDS DOSSIERS D'ACTUALITÉ 10
- 3.1 Complexe Sud 10
- 3.2 Pont Beaulieu 12
- 3.3 Connexion Ouest 14
- 3.4 Maille Nord 15

4. FOCUS MOBILITÉ 16
- 4.1 Mailles centre-ville 16
- 4.2 Contexte régional 18
- 4.3 Plan des transports publics et de la mobilité douce 19

5. FOCUS URBANISATION 20
- 5.1 Place de l'Hôtel de Ville 21
- 5.2 Revitalisation du Vieux-Bourg 21
- 5.3 Urbanisation des îlots au nord des voies CFF 22
- 5.4 Urbanisation du quartier des Condémines 23

6. PLANNING 24

7. CONCLUSION 25

ANNEXE 26

Tableau chronologique des principales réalisations depuis le lancement du Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville

Abréviations

Plan directeur	Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville
CG	Conseil général
CM	Conseil municipal
ECCG	Ecole de commerce et de culture générale

1. INTRODUCTION

Le Plan directeur du centre-ville a comme objectif d'indiquer la direction de son aménagement dans le cadre d'une planification pluriannuelle.

Il permet d'assurer une cohérence des réalisations de différents objets même si plusieurs années les séparent.

Pour rappel, comme convenu avec le Conseil général en 2005, ce document est appelé à être mis à jour chaque 12 à 18 mois afin de donner une image arrêtée dans le temps des projets et réalisations en cours et de leur évolution envisagée.

Cette version 2015 décrit des concrétisations essentiellement localisées sur l'ouest et le sud du périmètre mais qui, à terme, permettront de soutenir les objectifs de base du Plan directeur, soit la priorité aux activités sociales et commerciales au nord des voies CFF.

Comme indiqué de manière plus détaillée dans ce document, les opportunités créées notamment par des partenaires tels que les CFF et l'État du Valais influencent les priorités et les objets et permettent la concrétisation d'éléments composant l'aménagement du centre-ville. Il en est de même pour des réalisations d'ordre privé qui entrent dans la perspective du développement du Plan directeur du centre-ville.

Ces influences participent à l'évolution du centre-ville et enrichissent son développement.

2. RÉSUMÉ DES OBJECTIFS

Le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville est l'instrument de planification du projet *Sierre se transforme*, qui se met progressivement en place pour offrir un centre de qualité, convivial, attractif et moderne. Pour atteindre cet objectif, il faut :

- **développer et densifier le centre**
- **améliorer la mobilité.**

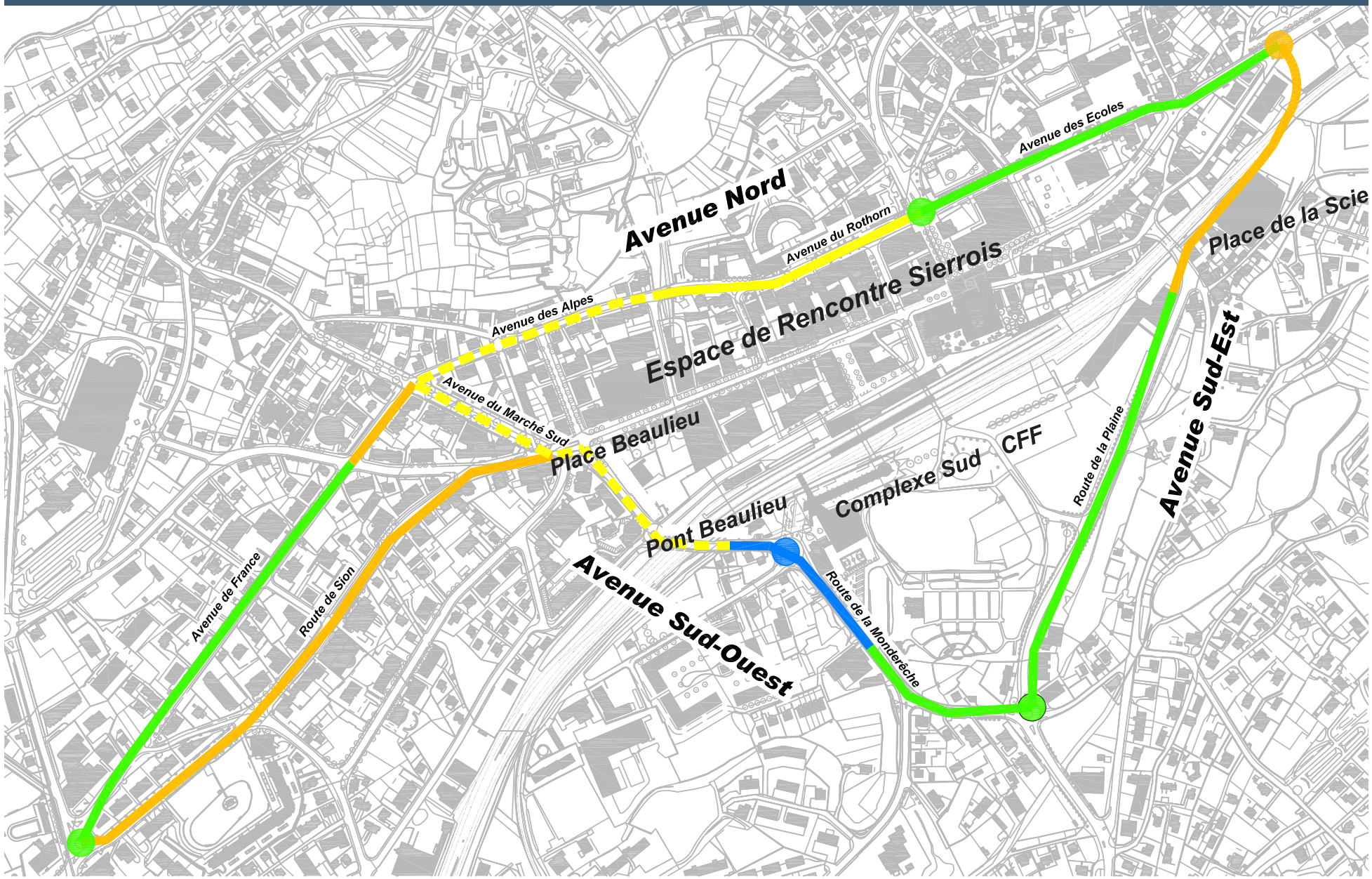
Régulièrement actualisé en fonction de divers facteurs (décisions du législatif communal et des différents partenaires publics et privés, longueur des procédures d'approbation des projets, possibilités de financement, etc.), le Plan directeur permet d'avancer par étapes, de manière cohérente, tout en gardant le cap.

Le périmètre de *Sierre se transforme* est délimité par le réseau des 3-Avenues :

- **au nord des voies CFF**, le projet prévoit la réalisation progressive d'un seul et même *espace de rencontre* se déployant de la place Beaulieu jusqu'à l'avenue Max-Huber et à la place de la Scie, avec de nouveaux édifices publics et un front bâti densifié.
- **Au sud des voies CFF** sont planifiés des infrastructures dédiées à la formation, à la culture, à la vie associative et à la mobilité (gare routière et parking public dans le futur Complexe Sud) ainsi qu'un espace de détente et de loisirs valorisé (secteur plaine Bellevue).

  Le nord et le sud des voies formeront un véritable tout, grâce aux liaisons prévues.

Carte générale du périmètre de *Sierre se transforme*, délimité par le système des 3-Avenues



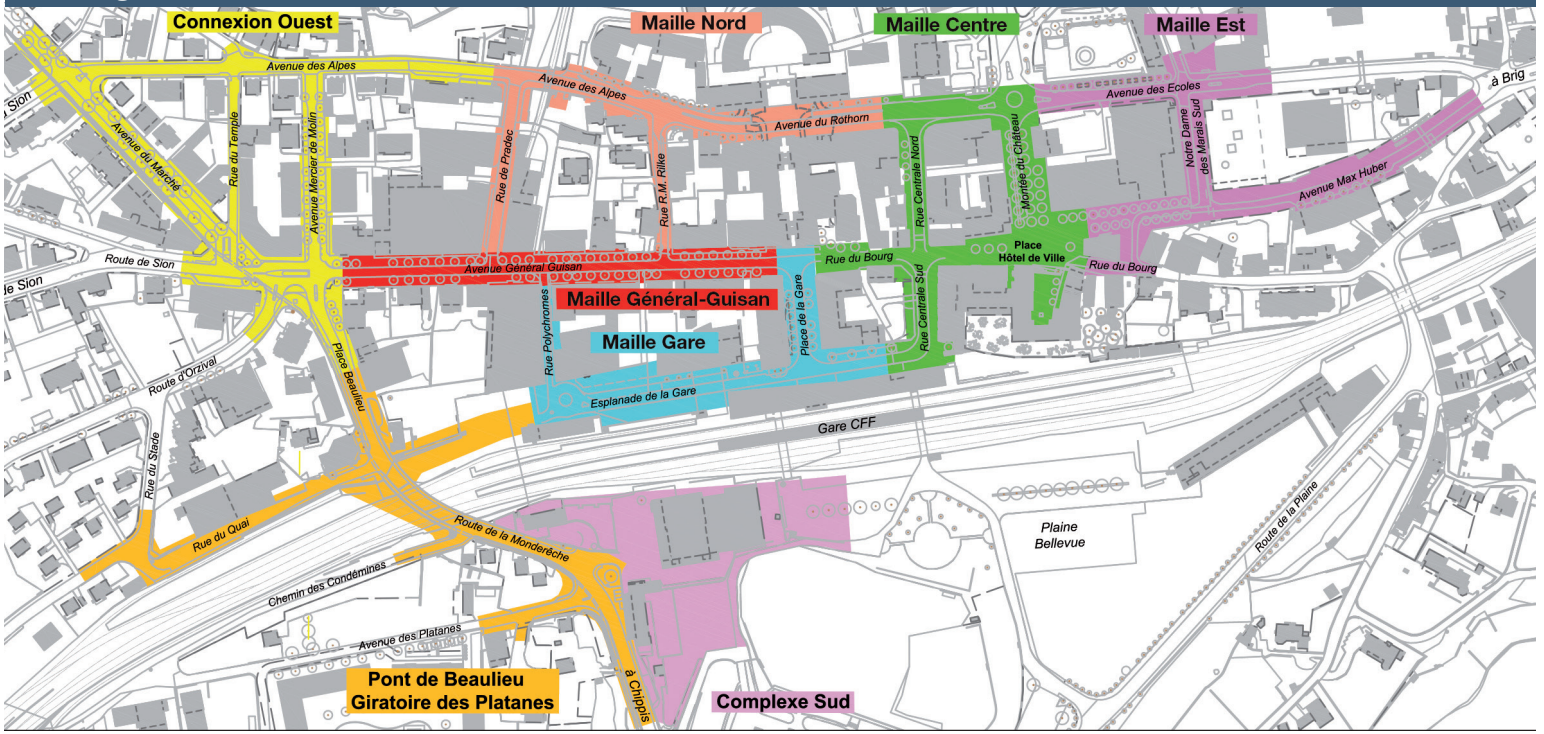
2.1 AMÉLIORER LA MOBILITÉ

Pour réduire le trafic au centre-ville, le réseau de circulation fait l'objet d'une réorganisation en profondeur grâce à la mise en place des éléments suivants:

- **Autour du centre, le réseau de distribution des 3-Avenues** (Nord, Sud-Est et Sud-Ouest). Le renforcement de ce triangle routier (mais avec des aménagements et des régimes de circulation adaptés à la vie en ville) permettra de prendre en charge le trafic de transit n'ayant rien à faire au centre.
- **Aux portes du centre, les parkings de captage.** Les 3-Avenues ont également pour fonction de conduire vers ces différents parkings les automobilistes se rendant au centre. A ce stade, ces parkings sont tous opérationnels, à l'exception notable du parking public du Complexe Sud (mise en service prévue en 2017).
- **A l'intérieur du centre, un nouveau maillage s'articulant en 5 mailles (détails carte ci-dessous).** Ce maillage forme *l'espace de rencontre sierrois*, composé de zones piétonnes, de zones 20 (priorité aux piétons) et zones 30 (priorité aux conducteurs tenus toutefois de circuler de manière particulièrement prudente et prévenante). Ce maillage privilégie les piétons et la mobilité douce et offre aux véhicules devant accéder à l'intérieur du centre-ville des itinéraires rationnels, décourageant tout circuit inutile.

Ce nouveau système de circulation et de parkings, développé dans le cadre de *Sierre se transforme*, est lui-même relié par des pénétrantes à une ceinture de contournement de la ville, qui n'est pas encore achevée (détails 4.2). Cet élément influe bien entendu sur les conditions de mobilité au centre-ville.

Carte générale des différents secteurs de mobilité



Où en est-on?

La réorganisation de la circulation au centre-ville se poursuit, étape par étape. Comme le montre notre plan (p. 3), le système des 3-Avenues est partiellement opérationnel. Idem pour les 5 mailles, qui ont déjà toutes bénéficié d'améliorations plus ou moins importantes en attendant d'être achevées. La maille Centre (secteur Hôtel de Ville – rue Centrale – secteur Est de l'esplanade de la Gare), un jalon essentiel du maillage, offre un visage quasi définitif (reste à rendre la place de l'Hôtel de Ville totalement piétonne).

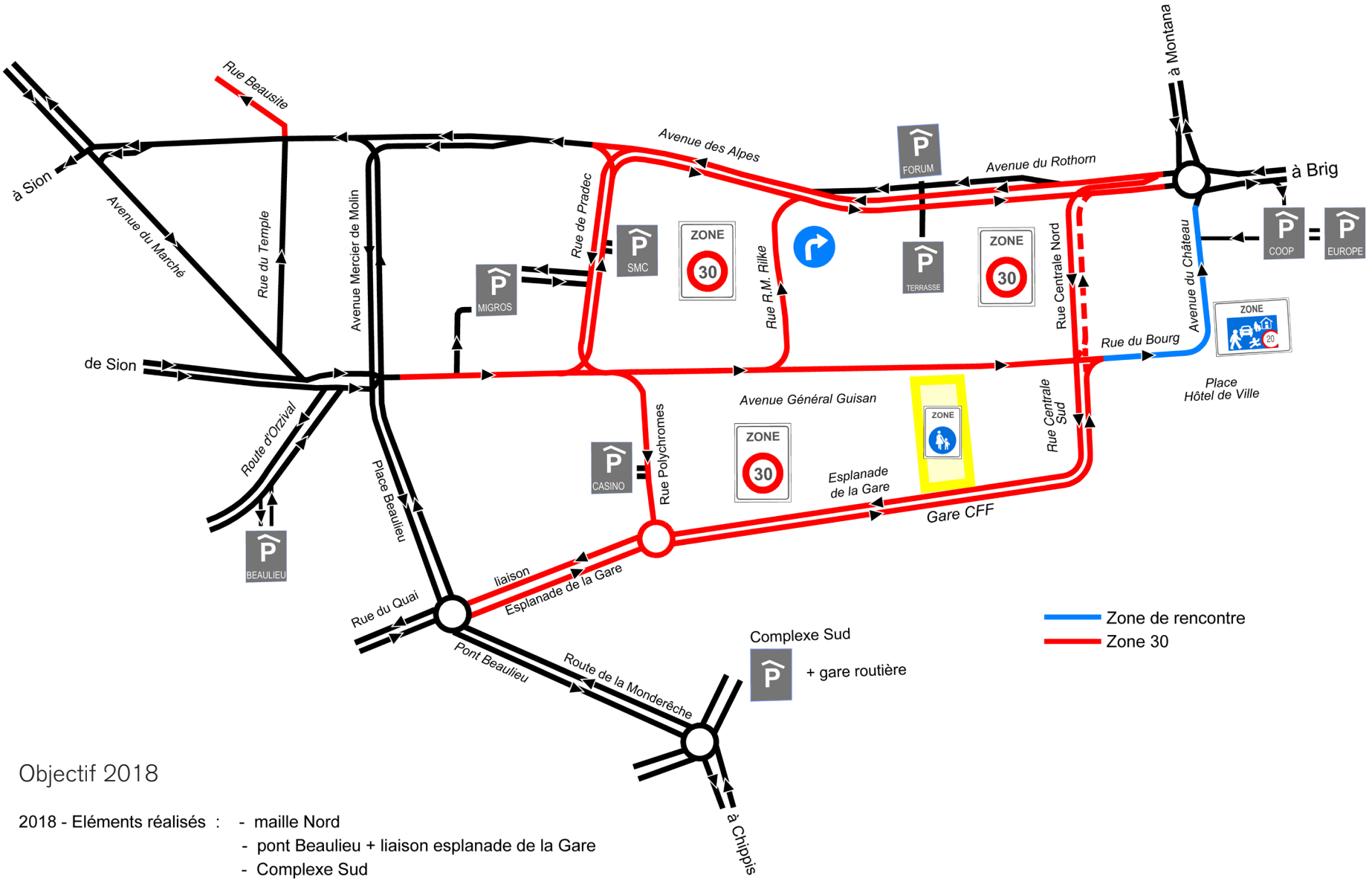
La focale se porte maintenant sur l'Avenue Sud-Ouest où d'importants travaux vont se succéder, dans l'ordre suivant:

- **La construction du Complexe Sud,** et plus particulièrement de la nouvelle gare routière et du parking de captage, est en cours. L'accès à cette réalisation majeure de *Sierre se transforme* se fera par l'Avenue Sud-Ouest, ce qui nécessite la création d'un giratoire (giratoire des Platanes) en phase d'aménagement.
- **Suivra la construction du nouveau pont Beaulieu en 2017,** puis de la rampe routière qui reliera le pont à l'esplanade de la Gare, au nord des voies CFF.
- **Puis il sera possible de réaliser la connexion Ouest** pour relier l'Avenue Sud-Ouest à l'Avenue Nord.

Le développement des équipements routiers et l'urbanisation allant de pair, l'axe Sud-Ouest va se transformer en tenant compte du potentiel de densification qui sera ainsi stimulé dans les secteurs de Beaulieu, de l'esplanade de la Gare et des Condémines où se construit tout un nouveau quartier.

Les deux pages suivantes donnent un aperçu schématique de la mise en place progressive de la nouvelle organisation de la mobilité (page 6: étape intermédiaire, page 7: objectif final).

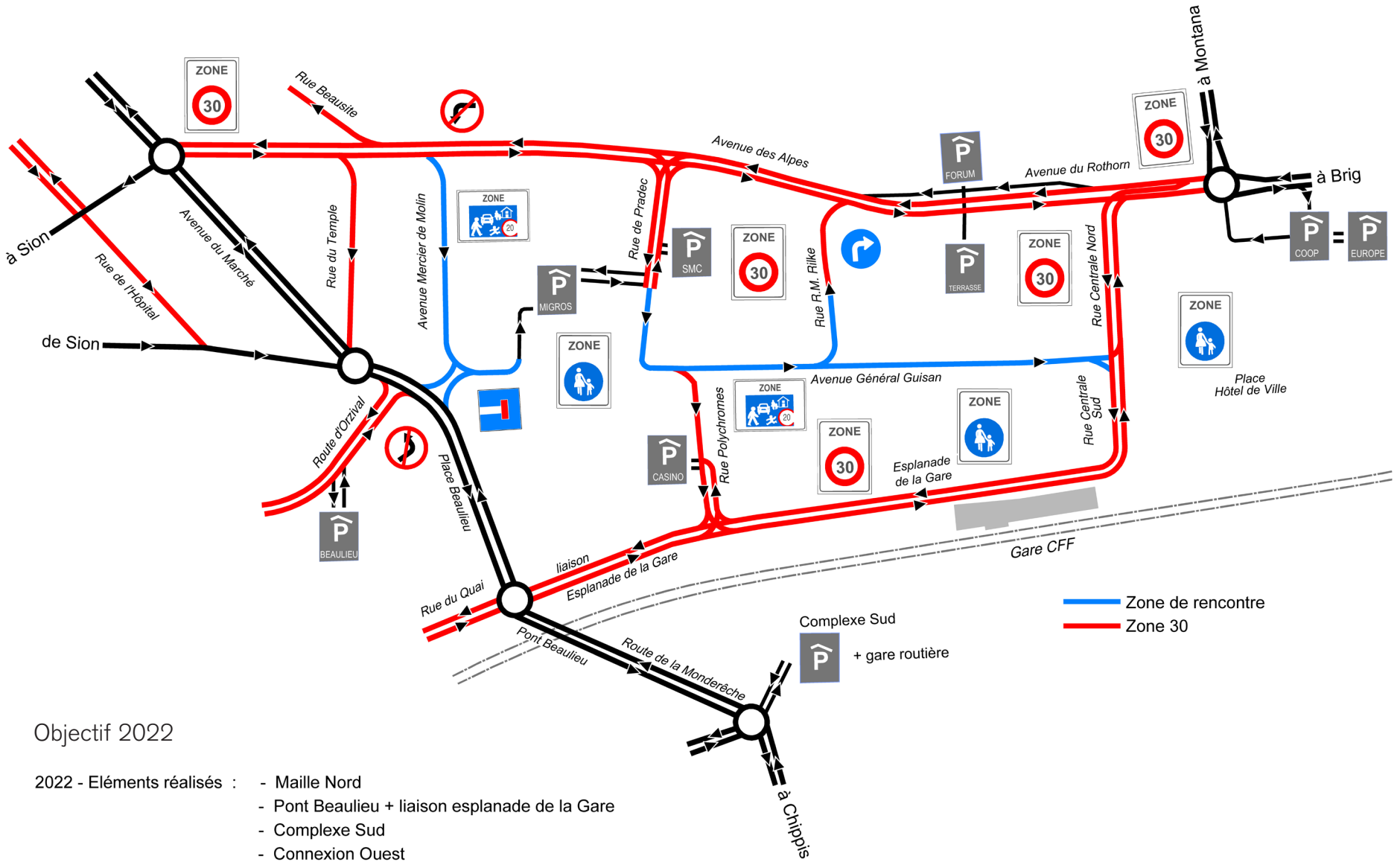
Sierre-Centre : Régimes de circulation – Étape intermédiaire



Objectif 2018

2018 - Eléments réalisés :
- maille Nord
- pont Beaulieu + liaison esplanade de la Gare
- Complexe Sud

Sierre-Centre : Régimes de circulation - Objectif final



Objectif 2022

2022 - Eléments réalisés :
- Maille Nord
- Pont Beaulieu + liaison esplanade de la Gare
- Complexe Sud
- Connexion Ouest

2.2 DENSIFIER LE CENTRE

La densification du centre-ville implique des réalisations publiques et privées. A ce stade, une grande partie des principaux édifices publics du Plan directeur – crèche et parking de l'Europe, bâtiment Rilke du centre scolaire de Borzuat, nouveau poste de police, réfection et changement d'affectation de l'aile Est de l'Hôtel de Ville – est achevée, tandis que le Complexe Sud est en cours de construction.

Où en est-on?

La mutation de la ville se poursuit à l'échelle des îlots, ce qui met en jeu la propriété et les investisseurs privés. Au stade actuel, celui des plans de quartier, des PAD et des aménagements de parcelles, ces acteurs privés sont nombreux et n'ont pas toujours les mêmes intérêts. De ce fait si le Plan directeur, son projet pour la ville et les équipements et les réalisations à la clé, donnent envie aux privés d'investir, les procédures et la recherche de consensus prennent du temps. Exemples: le rond-point Paradis et ses enjeux urbains et commerciaux ou le plan de quartier de Beaulieu, à l'étude depuis 2007 et déposé en 2010, mais faisant toujours l'objet d'oppositions.

L'îlot Beaulieu ouest, l'un des secteurs à densifier

2.3 LE DÉFI DE LA PLANIFICATION

Les questions de planification dans le temps des différents projets et chantiers d'urbanisme et d'infrastructures sont celles qui posent actuellement le plus de difficultés pour mettre en œuvre *Sierre se transforme*. Le planning doit en effet tenir compte des nombreuses contraintes techniques, procédurales et réglementaires qu'il s'agit d'anticiper et de concilier pour aboutir à un échelonnement des travaux supportable tant pour les usagers que pour les finances communales. Le planning présenté dans ce document est le fruit d'un exercice d'autant plus complexe que les partenaires, comme on l'a dit, sont nombreux: privés, Canton, Confédération, CFF, CFF Immobilier, entreprises de transports voyageurs, usagers et habitants. La construction du pont Beaulieu, étant donné les échéances fixées par les CFF (détails 3.2), est un des principaux éléments dictant l'agenda communal.

Pour résumer, aucun projet de *Sierre se transforme*, aucun chantier n'est isolé, chaque pièce du puzzle ayant un effet sur l'ensemble. Dans les chapitres suivants, nous entrerons dans le détail des différents éléments et du montage de l'agenda pour qu'ils puissent s'imbriquer les uns dans les autres.

Le futur Pont Beaulieu

3. LES GRANDS DOSSIERS D'ACTUALITÉ

3.1 LE COMPLEXE SUD

Pièce maîtresse de *Sierre se transforme*, le Complexe Sud s'articule en trois éléments complémentaires:

- **Le projet communal de parking public (210 places) et de nouvelle gare routière**, pour remplacer la gare routière existante au nord des voies.
- **Le projet cantonal pour les écoles + la salle de gym** (nouvelle École de commerce et de culture générale, intégrant des locaux d'enseignement pour la HES-SO, calcetto et skate parc).
- **La passerelle piétonne de liaison avec le centre-ville**. Reposant sur une structure métallique, la passerelle franchira les voies CFF pour aboutir sur l'esplanade de la Gare (secteur Est de l'esplanade). Lors d'une étape ultérieure, la passerelle sera prolongée vers la gare SMC. Le projet détaillé et le planning de cette 2e étape seront fonction de la densification des îlots qui auront à intégrer cette liaison piétonne.

Planning

Septembre 2014	Ouverture du chantier de démolition.
Été 2015	Début du chantier de construction.
Novembre 2016	Fin des travaux d'aménagement du giratoire des Platanes.
Février 2017	Fin de la construction de la gare routière et du parking. La passerelle débouchant sur l'esplanade de la Gare pourrait être terminée un peu auparavant.
Eté 2018	Fin des travaux du complexe scolaire et de la salle de gym.

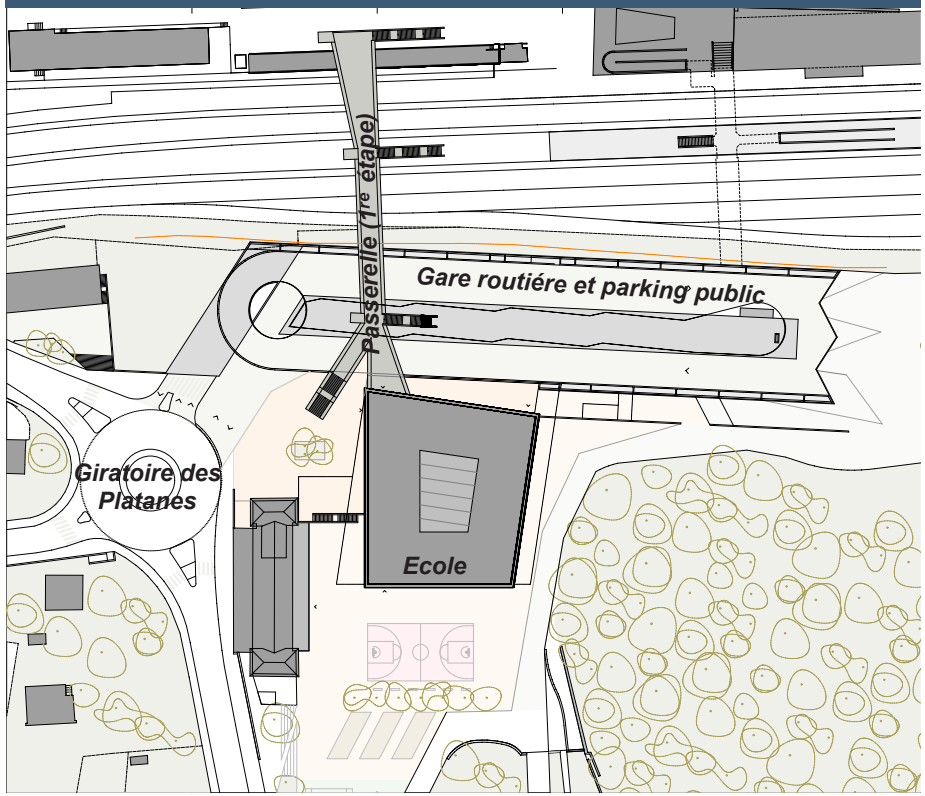
Démolition des caves Provins

État du chantier du Complexe Sud au début novembre 2015

La passerelle et le bâtiment scolaire

La Gare routière

Le secteur du Complexe Sud



3.2 LE PONT BEAULIEU

La circulation des trains à deux étages sur la ligne du Simplon nécessite la construction d'un nouveau pont. Etant donné les enjeux de mobilité et d'urbanisation liés à cet ouvrage, la Municipalité est fortement impliquée dans ce projet qui offre l'opportunité d'aménager, à son entrée nord, une rampe routière de liaison avec l'esplanade de la Gare.

Le pont

Comme on l'a dit plus haut, le pont est un élément hautement stratégique car la Commune doit caler l'agenda de *Sierre se transforme* sur le calendrier arrêté par les CFF. Le projet incluant la rampe est depuis cet automne en phase de procédure d'approbation des plans (PAP) auprès de l'Office fédéral des transports. La démolition du pont nécessitera une interruption du trafic ferroviaire entre Sion et Salgesch, planifiée par les CFF entre le vendredi 28 avril et le lundi 1er mai 2017. (Les CFF souhaitent synchroniser cette interruption avec celle occasionnée par les travaux d'aménagement de la nouvelle tranchée couverte de Salgesch.). Pendant ce week-end, un système de bus prendra le relais. Le nouveau pont pourra partiellement être mis en service à la fin août, l'achèvement définitif de l'ouvrage étant prévu pour la fin 2017.

Pendant la période de chantier, les alternatives de circulation entre le nord et le sud des voies CFF seront les suivantes :

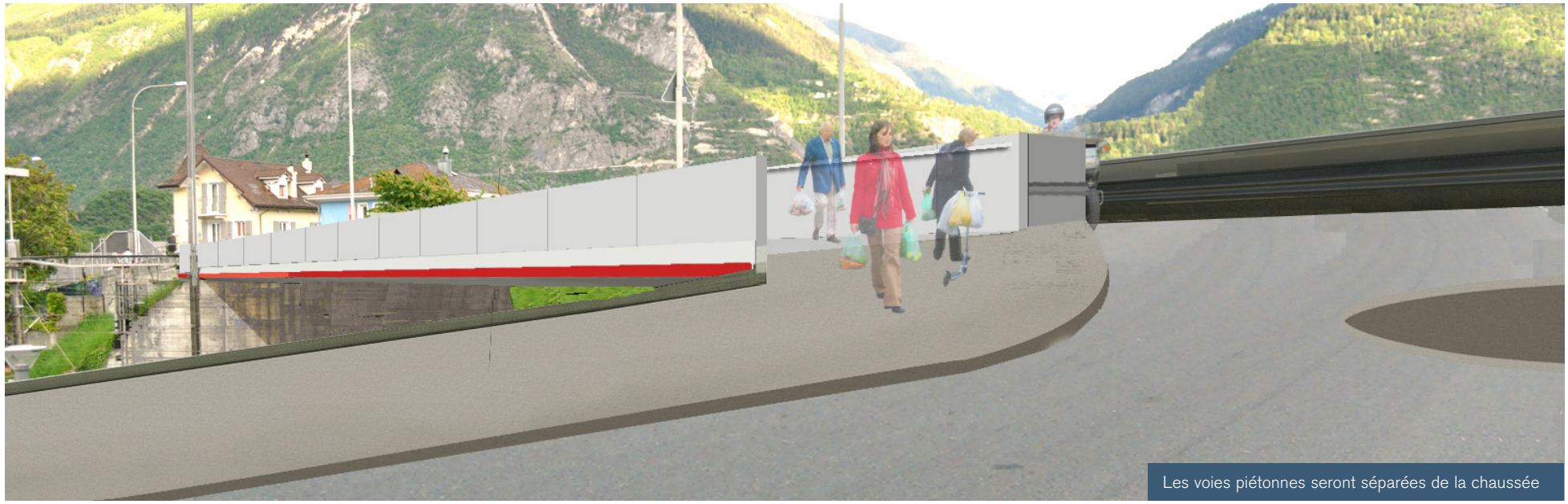
- **Les piétons** emprunteront la nouvelle passerelle reliant le Complexe Sud à l'esplanade de la Gare, qui devra de ce fait être terminée AVANT la mise hors service du pont.
- **Le trafic routier** passera principalement par la rue de Lamberson qui a fait l'objet d'une réfection en 2015 (pose d'un revêtement phono absorbant pour limiter les nuisances qui seront engendrées par le supplément temporaire de charge du trafic).

La rampe routière

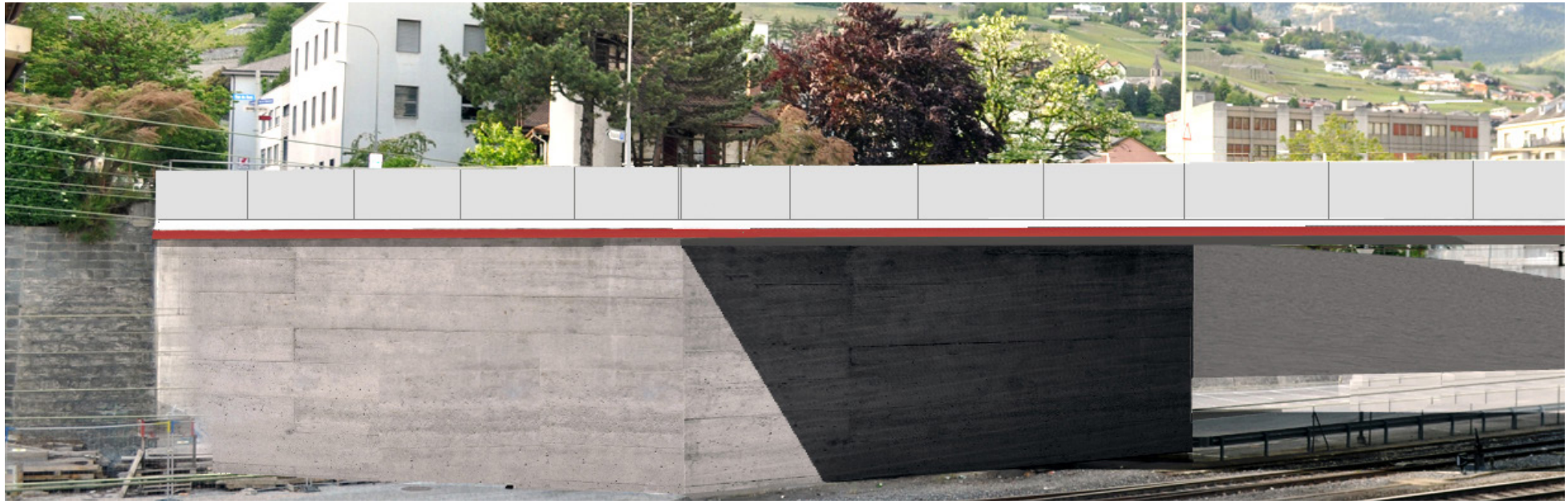
La rampe routière, bidirectionnelle, devrait être opérationnelle en 2018. La rampe desservira l'esplanade de la Gare, faisant office de voie d'accès et de sortie pour l'ouest de la ville. Grâce à cette nouvelle pénétrante, l'avenue Général-Guisan et la rue des Polychromes pourront être soulagées du trafic qui les encombre régulièrement.

Planning

Automne 2015	Dépôt par les CFF du projet global à l'Office fédéral des transports pour approbation, puis mise à l'enquête publique.
Printemps 2016	Décision du Conseil général sur le projet de crédit d'engagement communal.
Week-end du 28 avril au 1er mai 2017	Interruption du trafic CFF pour permettre la démolition du pont actuel.
Fin août 2017	Mise en service partielle du nouveau pont.
Fin 2017	Travaux du nouveau pont achevés.
2018	Mise en service de la rampe routière vers la Gare CFF.



Les voies piétonnes seront séparées de la chaussée



3.3 LA CONNEXION OUEST

Après le giratoire des Platanes et le nouveau pont Beaulieu, la connexion Ouest (périmètre ci-contre en jaune) sera le dernier segment à réaliser pour renforcer l'Avenue Sud-Ouest. La connexion Ouest offrira une liaison performante entre l'Avenue Sud-Ouest et l'Avenue Nord et rendra l'accès au parking public Beaulieu plus attractif. Actuellement sous-exploité, ce parking sera ainsi valorisé dans sa fonction de dépose des véhicules à la porte ouest du centre-ville.

Les principaux aménagements prévus concernent la place Beaulieu et l'avenue du Marché qui retrouveront ainsi une continuité dans l'axe naturel du cours de la Monderèche, comme c'était le cas autrefois.

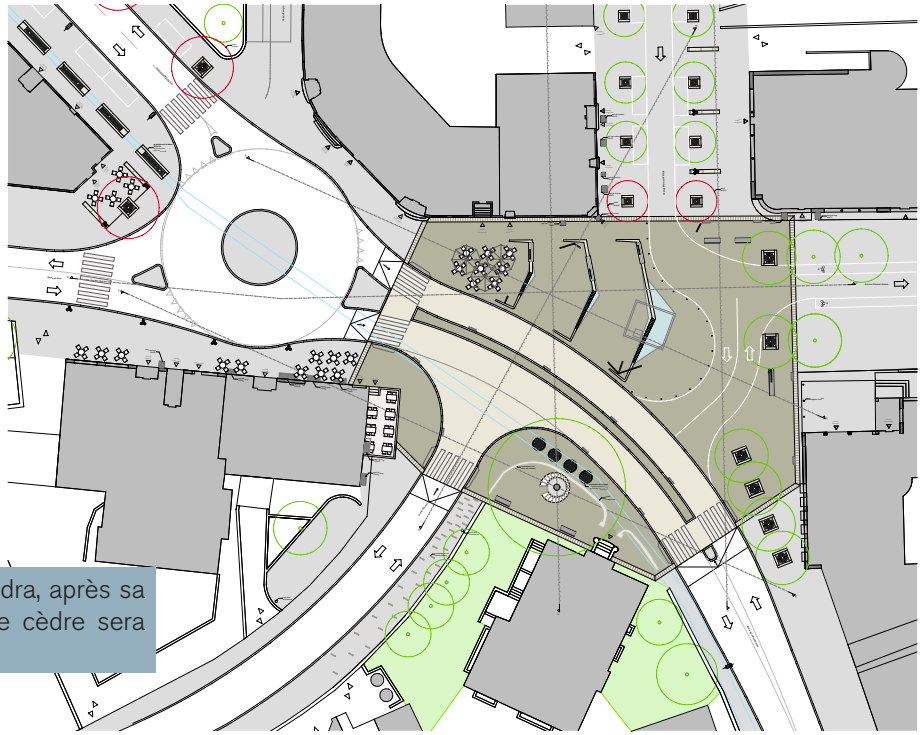
La connexion Ouest sera composée des éléments suivants:

- **La place Beaulieu** aura une fonction double: voie routière en tant qu'élément de l'Avenue Sud-Ouest, et place publique urbaine, conviviale, avec quelques terrasses, un jeu d'eau, etc. La partie réservée à la circulation routière sera réduite.
- **L'avenue du Marché** servira de raccord routier avec l'Avenue Nord. Elle sera totalement réaménagée pour accueillir une circulation à double sens. L'avenue du Marché sera délimitée par deux giratoires à mettre en place: l'un, place Beaulieu (au nord-ouest de la place, cf plan ci-contre), et l'autre à l'intersection de l'avenue du Marché avec la route de Sion et l'avenue des Alpes.
- **La Monderèche** sera ponctuellement plus apparente grâce à la pose de grilles en certains endroits au-dessus de son cours.
- **La section concernée de l'avenue des Alpes** sera mise en double sens, comme la totalité de cette avenue.
- **La rue du Temple et l'avenue Mercier de Molin** ne subiront pas de modification fondamentale. Le sens de la circulation sera inversé sur la rue du Temple et le transit entre l'avenue des Alpes et la place Beaulieu par l'avenue Mercier de Molin ne sera plus possible.

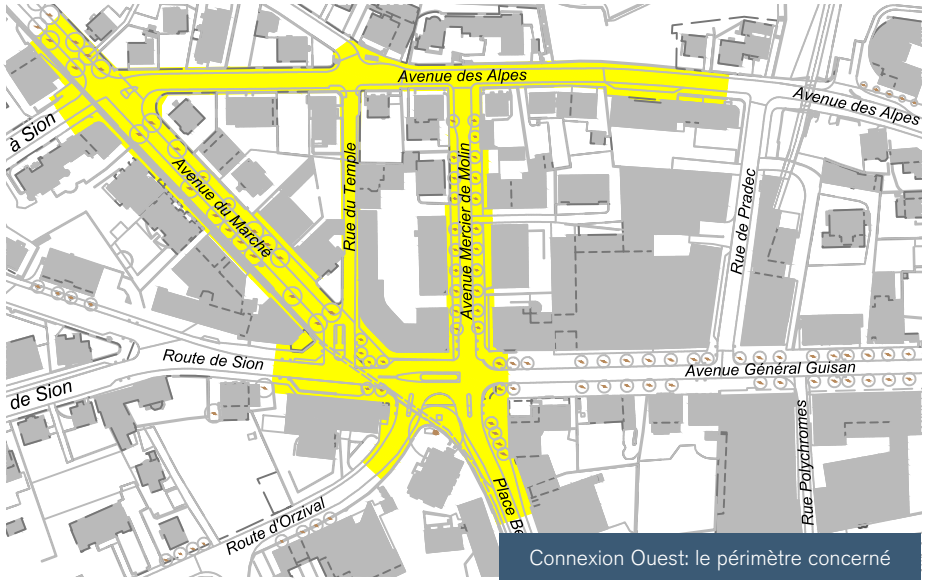
Planning

2016	Mise à l'enquête publique de la connexion Ouest.
2019-2020	Réalisation. Le chantier de la connexion Ouest ne permettra plus d'accéder à l'esplanade de la Gare par la place Beaulieu puis l'avenue Général-Guisan. La connexion Ouest devra de ce fait être réalisée APRÈS la mise en service du pont Beaulieu et de rampe routière vers la gare, mais également APRÈS l'aménagement de la maille Nord (détails point 3.4).

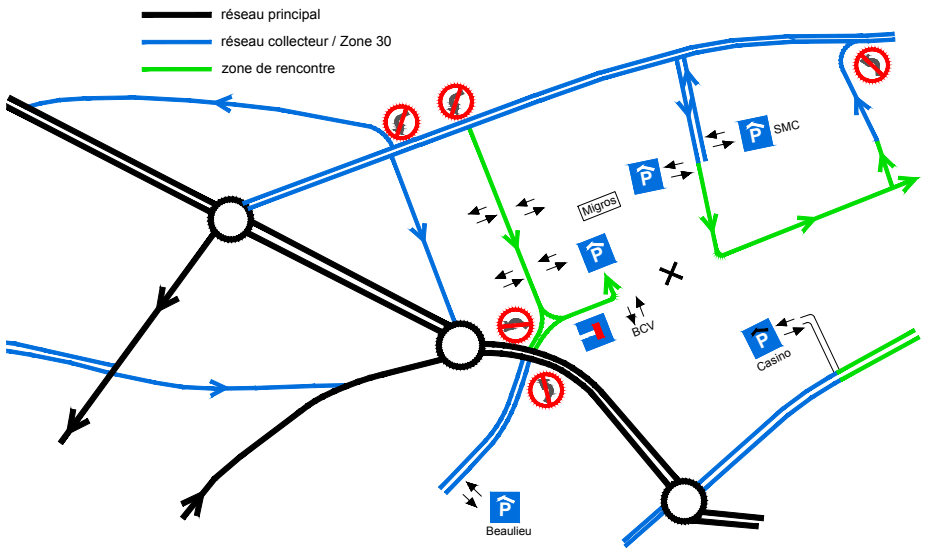
On notera que ce planning prévoit une mise à l'enquête suffisamment en amont de la réalisation, une période de procédure étant à prévoir; l'expérience montre en effet que ce type de mise à l'enquête entraîne systématiquement des oppositions et des recours.



De même que la place de l'Hôtel de Ville, la place Beaulieu deviendra, après sa transformation, un jalon, une porte d'entrée de «l'hypercentre». Le cèdre sera conservé et valorisé comme arbre tutélaire de la place.



Connexion Ouest: le périmètre concerné

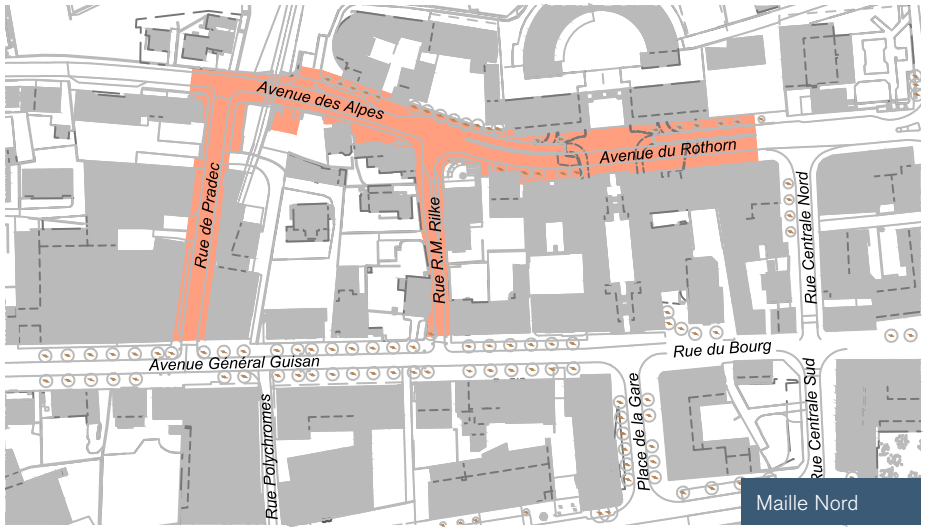


Connexion Ouest: les circulations prévues

3.4 LA MAILLE NORD

Avec le nouveau pont Beaulieu, la réalisation de la maille Nord (en rouge sur le schéma ci-dessous) est un autre prérequis indispensable à l'aménagement de la connexion Ouest. Cette dernière ne pourra être en chantier que lorsque la maille Nord sera en place pour prendre en charge le trafic au nord de la ville.

La maille Nord est un élément stratégique à double titre car en dépend aussi la mise en zone piétonne de la place de l'Hôtel de Ville. Il s'agit de résoudre une problématique en cascade: pour que la place de l'Hôtel de Ville devienne totalement piétonne, il faut offrir une alternative de circulation sur la rue Centrale Nord qui devra de ce fait être mise en double sens (ajout du sens montant). Mais, pour des questions de limite légale d'émission de bruit, la rue Centrale Nord ne pourra pas recevoir toute la charge de trafic. La maille Nord servira à accueillir une partie de cette charge. De ce fait elle devra être réaménagée. Le Canton vient de donner son feu vert au projet dont la date de mise en œuvre dépendra de la suite des éventuels recours.



Maille Nord

4. FOCUS MOBILITÉ

4.1. MAILLES CENTRE-VILLE

La maille Centre (Hôtel de Ville – rue Centrale) est en grande partie réalisée. Reste à rendre la place de l'Hôtel de Ville piétonne et, pour ce faire, à transférer la circulation sur la rue Centrale Nord. Comme expliqué au point précédent, la procédure de mise à l'enquête ne pourra être lancée qu'une fois l'adaptation de la maille Nord effectuée.

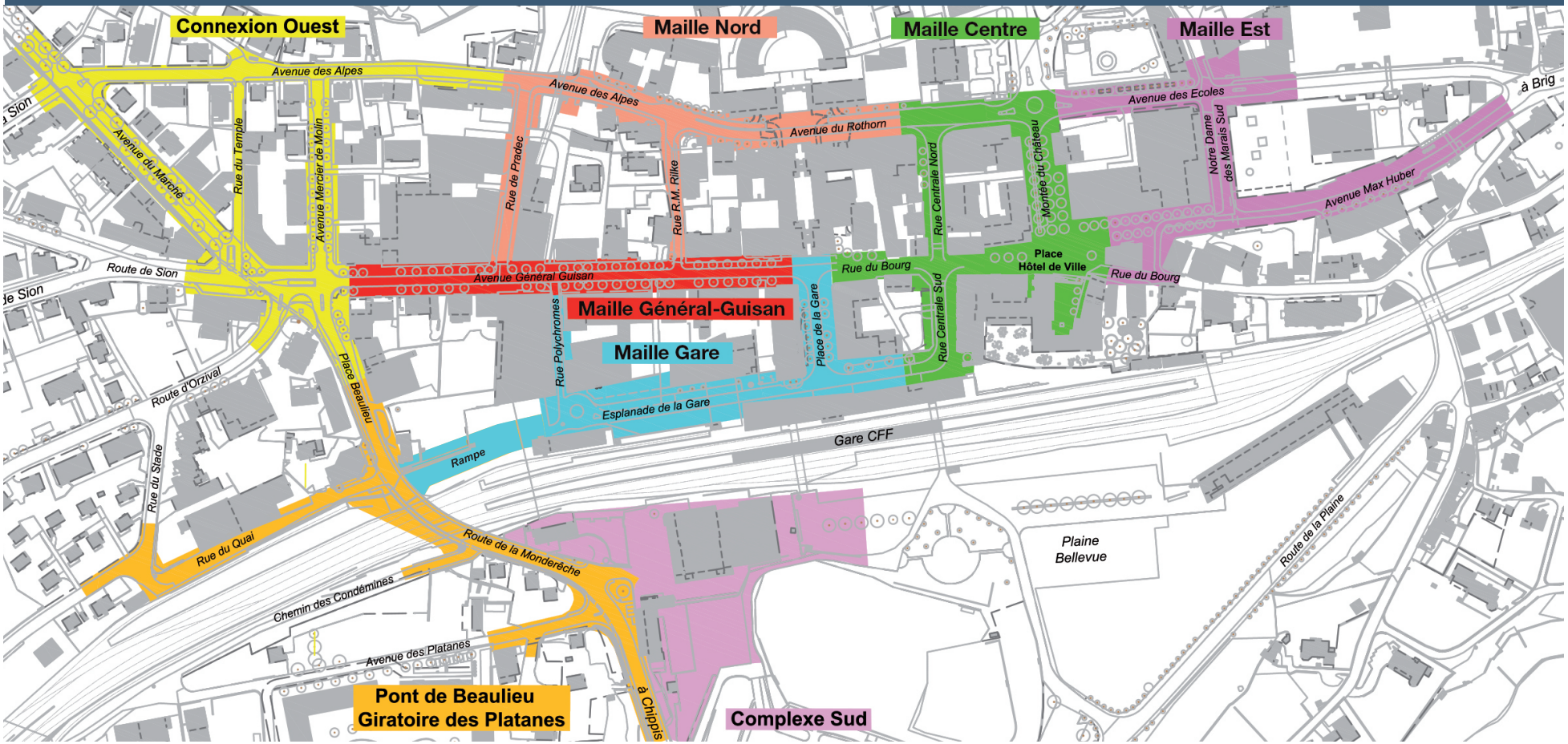
La maille Gare (avenue de la Gare - Esplanade): L'aménagement d'un régime piéton sur l'avenue de la Gare a été mis à l'enquête publique en mai 2012 (réorganisation des circulations, nouvelles signalisation, suppression de places de parc). Le dossier est toujours en attente d'une décision cantonale, suite aux oppositions de privés à la suppression de places de parc. Quant au secteur ouest de l'esplanade, son aménagement intégrera la rampe routière Beaulieu et sera coordonné avec les différents projets d'îlots prévus sur l'esplanade (Tavelli, Casino-Bonvin, CFF et Beaulieu-ouest. Détails 5.3.)

La maille Nord (avenues du Rothorn et des Alpes – rues Rilke et de Pradec): Comme on l'a vu plus haut, ce projet stratégique permettra la piétonisation de la place de l'Hôtel de Ville et la mise en place de la connexion Ouest. Les régimes prévus: double sens modéré sur l'avenue du Rothorn et des Alpes jusqu'à la hauteur de la rue de Pradec / sens unique montant (actuellement descendant sur la rue Rilke) / statu quo sur la rue de Pradec. Zone 30 sur l'ensemble de la maille.

La maille Général-Guisan: la connexion Ouest, le pont Beaulieu et sa rampe, le Complexe Sud avec son parking et la nouvelle gare routière ainsi que la maille Nord sont autant d'éléments qui permettront une diminution conséquente de la charge de circulation sur cet axe. L'objectif final est de créer sur l'avenue Général-Guisan des zones 20 et piétonnes, à mettre en place lorsque les différents projets cités ci-dessus seront réalisés. En attendant, l'avenue Général-Guisan a bénéficié de plusieurs améliorations au cours de ces derniers mois: revêtement phono-absorbant, marquage pour les personnes malvoyantes, etc.

La maille Est (avenues des Ecoles et Max-Huber – rue du Bourg) est en bonne partie réalisée. Etant donné le contexte (chantiers planifiés ailleurs), l'achèvement de cette maille n'est pas prioritaire actuellement. En attendant l'aménagement définitif de la rue de Notre-Dame-des-Marais Sud, une zone de stationnement vélos sera installée fin 2015.

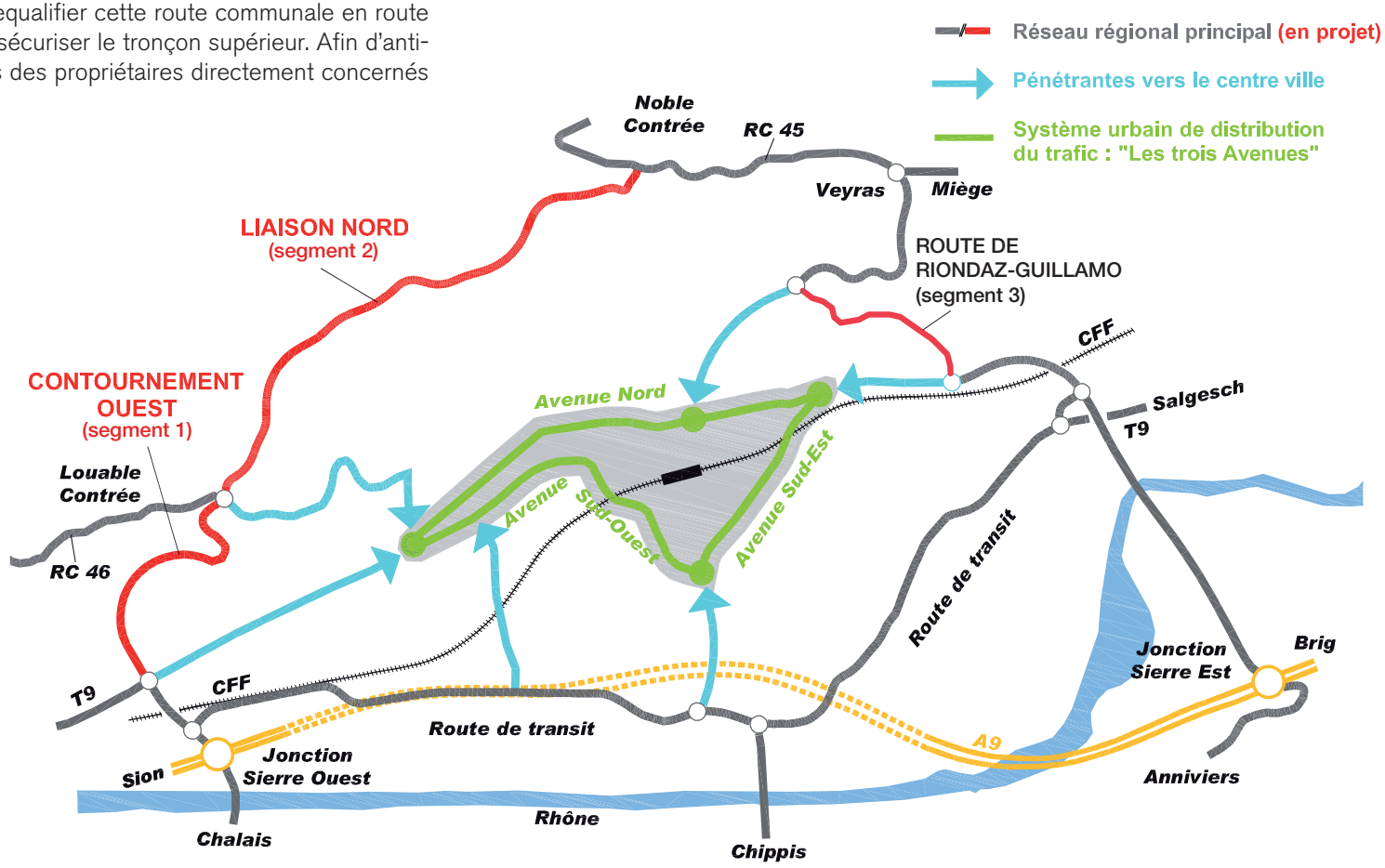
Carte générale des différents secteurs de mobilité



4.2. CONTEXTE RÉGIONAL

Les projets de contournement ouest (segment 1 sur la carte: 1,6 km de liaison en partie couverte et en tunnel entre le giratoire de Rossfeld et la route de Corin) **et de liaison nord** (segment 2) sont toujours en attente d'une décision fédérale de classement comme route principale du réseau suisse. Ce classement est financièrement déterminant pour la réalisation de ce projet, la subvention fédérale se montant à 75%. En ce qui concerne le segment 1, il a fait en 2012 l'objet d'un dossier de mise à l'enquête, toujours en attente d'une décision cantonale.

La route de Riondaz-Guillamo (segment 3): D'entente avec le Canton, la Commune a lancé une démarche pour requalifier cette route communale en route cantonale, permettant par là même d'en sécuriser le tronçon supérieur. Afin d'anticiper cette étape, des démarches auprès des propriétaires directement concernés ont déjà été entreprises.



4.3. PLAN DES TRANSPORTS PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ DOUCE

Les transports publics

Maintenant que le projet de Complexe Sud est en force et que les aménagements le long de l'Avenue Sud-Ouest se précisent, la Commune dispose du cadre pour réorganiser et améliorer le réseau des bus urbains et régionaux. L'objectif est de faire basculer autant que possible la circulation du nord vers le sud des voies CFF. On profitera de cette réorganisation pour développer une nouvelle desserte avec Ecossia, en passe de devenir le cœur sportif de Sierre.

Compte tenu de cette nouvelle donne, l'enjeu est de trouver, d'accord avec les transporteurs, les itinéraires les plus adéquats du/vers le centre-ville. La nouvelle organisation, qui devrait être opérationnelle en 2018, se profile comme suit:

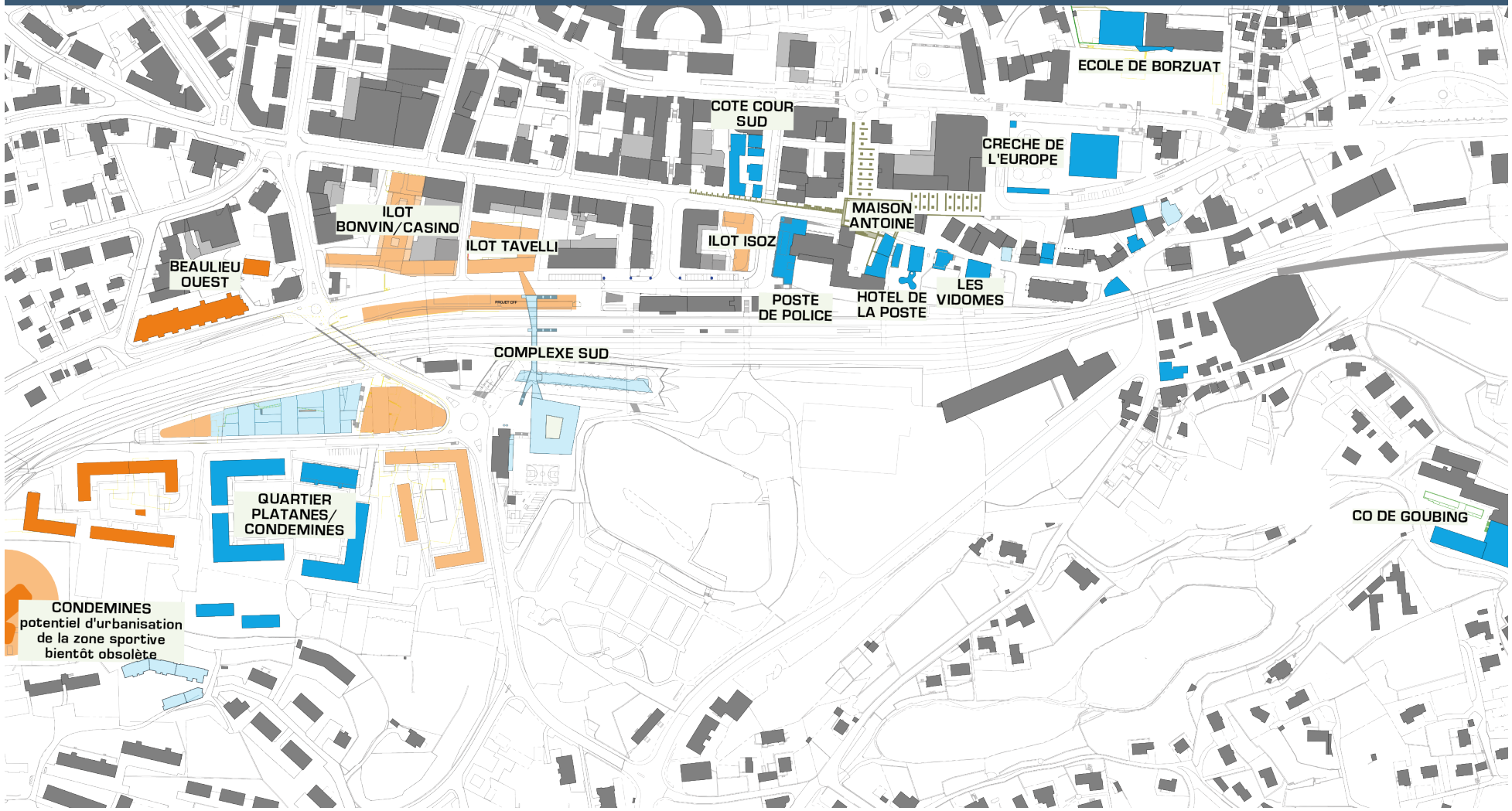
- **Les bus régionaux** éviteront le centre-ville (nord des voies CFF), sauf les bus de/vers Veyras. Pour se rendre à/quitter la nouvelle gare routière, les bus de/vers Chermignon et de/vers les villages de la plaine à l'ouest emprunteront l'Avenue Sud-Ouest tandis que les bus de/vers Anniviers et Salgesch transiteront par le contournement Sud.
- **Les bus urbains** desserviront dorénavant la gare CFF, via autant que possible la rampe Beaulieu et l'esplanade.

La mobilité douce

Les cheminements piétons et vélos ainsi que l'offre en parkings pour les deux-roues seront développés et améliorés. De même que pour les transports publics, ces aménagements doivent prendre en compte et être intégrés dans la nouvelle organisation des circulations.

5. FOCUS URBANISATION

Sierre se transforme : densification du bâti



5.1 PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE

L'urbanisation de la place est désormais terminée, la Maison Antoine et l'aile Est du château ayant été transformées en café-restaurant, ouvert en mars 2015. Le premier étage de la Maison Antoine a été aménagé en salle de réunion.

Le restaurant

La salle de réunion

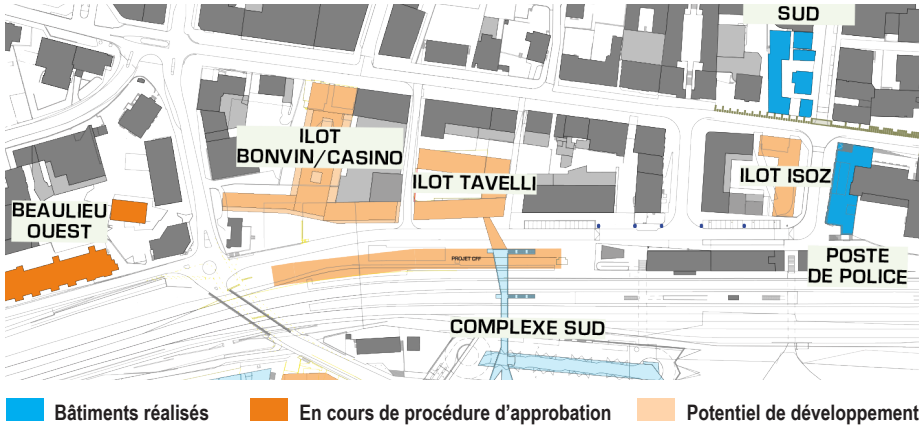
5.2 REVITALISATION DU VIEUX-BOURG

Un mini-campus de plus de 80 logements

La revitalisation de la rue du Bourg se poursuit avec, actuellement, le chantier du château des Vidômes (réfection de l'enveloppe). Les rénovations font la part belle à la vie estudiantine (logements, petits commerces et snacks). Conformément à l'objectif du Plan directeur, le quartier du Bourg s'est transformé en mini-campus: les rénovations de 5 bâtiments sont achevées et une 6e est en passe de l'être, ce qui représente en tout un parc de logements estudiantins de 52 studios, 22 chambres, 2 deux-pièces et 2 appartements en collocation.

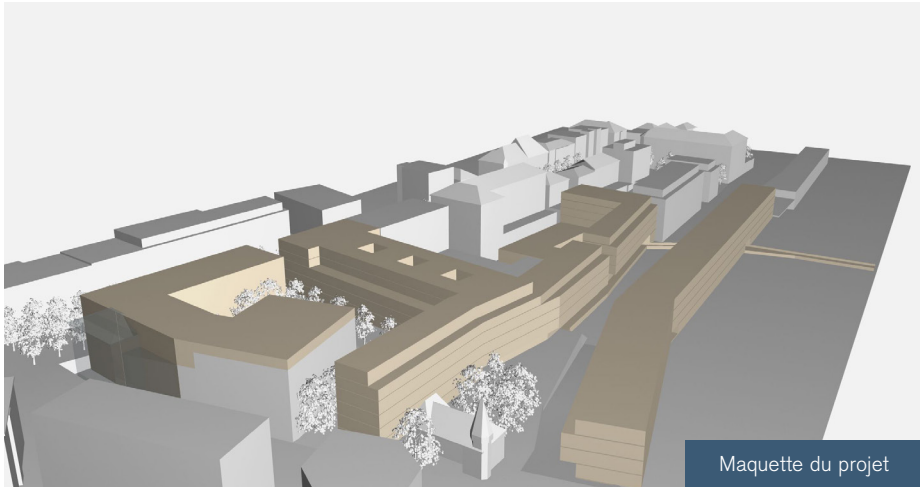
Maintenant que les privés ont réalisé les constructions, la prochaine étape consistera à aménager l'espace public, le concours d'urbanisme y relatif ayant été jugé en 2007.

5.3 URBANISATION DES ÎLOTS AU NORD DES VOIES CFF



Îlot Casino-Bonvin

Projet privé en phase d'étude en vue de la mise à l'enquête.


Maquette du projet

Îlot CFF

Le site de l'ancienne gare marchandise réceptionnera la rampe d'accès à la passerelle au début 2017. Dans un deuxième temps, le site accueillera également un complexe immobilier dans lequel la passerelle sera intégrée.

Îlot Tavelli

Le plan de quartier de ce projet porté par la Ville, CFF Immobilier et des privés, est en préparation. La 2e partie de la passerelle qui sera construite ultérieurement aura sa rampe d'accès intégrée dans cet îlot.

Îlot Beaulieu ouest

Projet privé, plan de quartier en procédure de traitement auprès du Canton.

Îlot Isoz

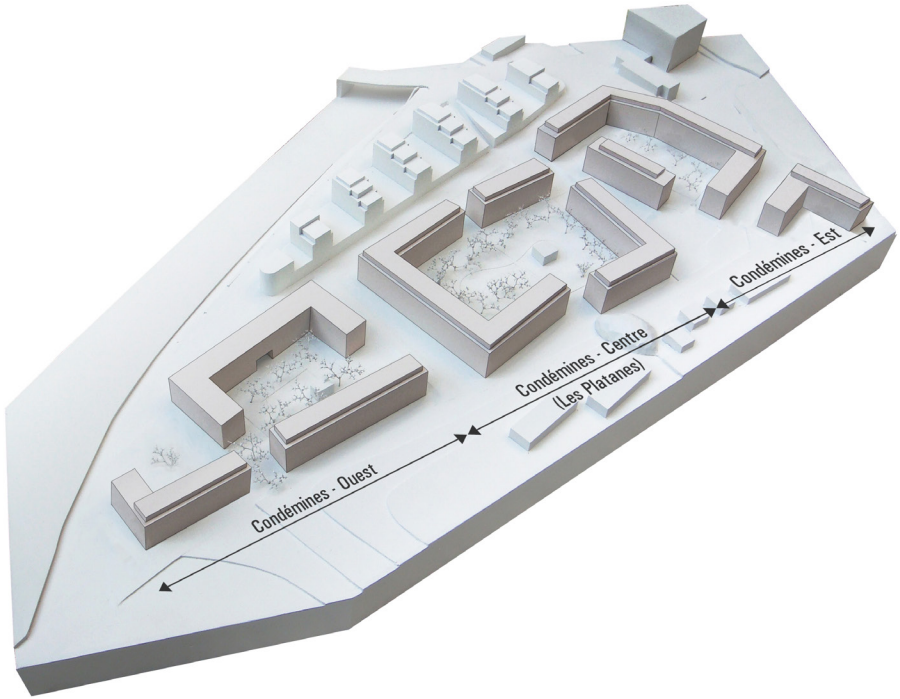
Projet public-privé: une réflexion avec les propriétaires concernés en vue de l'élaboration du plan de quartier a été initiée. Cette démarche tient compte des attentes de la Commune en termes de mise en valeur du site.

5.4 URBANISATION QUARTIER DES CONDÉMINES

La desserte de ce pan de ville en développement bénéficiera des nouvelles possibilités d'accès et de mobilité: le Complexe Sud et sa passerelle vers l'avenue Général-Guisan ainsi que l'Avenue Sud-Ouest renforcée (connexion Ouest – nouveau pont Beaulieu et rampe vers l'esplanade de la Gare – giratoire des Platanes). Ces éléments contribueront à tisser une continuité urbaine entre ce nouveau quartier et le centre-ville.

Les différents îlots bordant l'avenue des Platanes totaliseront plus de 600 logements et de 1000 places de parc:

- **Îlot central:** plus de 200 logements réalisés
- **Condémines Nord:** procédure d'autorisation de construire terminée /une centaine de logements et des commerces prévus
- **Condémines Ouest:** PAD validé
- **Condémines EST:** projet à l'étude



Projet 3D - Condemines Nord

6. PLANNING PRÉVISIONNEL

SOUS RÉSERVE DES DÉCISIONS BUDGÉTAIRES ET DE L'ABOUTISSEMENT DES PROCÉDURES

2016	Mise à l'enquête publique de la connexion Ouest
Printemps 2016	Votation du Conseil général sur le projet de crédit d'engagement communal relatif au projet du nouveau pont Beaulieu et sa rampe routière vers l'esplanade de la Gare
Novembre 2016	Fin des travaux d'aménagement du giratoire des Platanes
1er trimestre 2017	Fin de la construction de la gare routière et du parking du Complexe Sud ainsi que de la passerelle de liaison avec l'esplanade de la Gare
28 avril au 1er mai 2017	Interruption du trafic CFF pour permettre la démolition de l'actuel pont Beaulieu. Circulation sur l'Avenue Sud-Ouest interrompue dès lors
Fin août 2017	Mise en service partielle du nouveau pont Beaulieu
Fin 2017	Construction du nouveau pont Beaulieu totalement achevée
2018	Mise en service de la rampe routière de liaison avec l'esplanade de la Gare CFF
Eté 2018	Fin des travaux du complexe scolaire et de la salle de gym du Complexe Sud
2020	Réalisation de la connexion Ouest

7. CONCLUSION

Dans cette version du Plan directeur du centre-ville, un effort particulier a été fait afin que le planning prenne en compte les durées potentielles des procédures, de manière à éviter de se retrouver dans des situations transitoires pendant plusieurs années, alors qu'elles étaient planifiées initialement pour un laps de temps de six mois. Ces périodes transitoires prétéritent la valorisation des réalisations et créent un sentiment de frustration compréhensible. La Municipalité n'a, malheureusement, pas d'influence sur la durée de ces procédures.

Au fur et à mesure des réalisations des objets composant le plan directeur, «*Sierre se transforme*» et exige de se pencher sur la planification d'autres domaines comme la mobilité, la formation, le sport et la culture, afin d'assurer une valorisation de ces nouvelles infrastructures.

L'évolution de ce Plan directeur permet aussi à Sierre et à son centre de se coordonner avec les activités régionales, notamment le projet d'agglo Valais Central et de se profiler comme un acteur dynamique. Cette perspective a l'avantage de permettre de planifier des projets régionaux tout en s'appuyant sur des hypothèses locales claires.

En termes de planning, il n'est pas possible de réaliser tous les objets dans un laps de temps court. Néanmoins un arrêt sur image, suite aux dernières évolutions, permet de sentir comment le centre-ville est perçu et vécu par la population.

Pour terminer, la Municipalité tient à remercier tous les acteurs participant à la définition de ce plan directeur en tant que mandataires, partenaires et citoyens.

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 du 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, principe de la démarche, étapisation, mises à jour régulières)

2007

Ateliers participatifs consacrés à la future organisation des circulations dans le centre-ville et au projet d'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 / Mandatée pour évaluer le projet *Sierre se transforme*, la Fondation pour le développement durable des régions de montagne (FDDM), le juge «globalement bon et équilibré»

2010

Mise en service du nouveau bâtiment communal de police sur l'esplanade de la Gare, de la liaison suspendue entre la rue du Bourg et les jardins de l'Hôtel de Ville ainsi que de la rue Centrale sud, devant le nouveau poste de police

2011

Mise en service de la maison Wiesel, premier bâtiment du mini-campus du Vieux-Bourg qui sera suivi d'une série d'autres rénovations / Mise en service de la rue Centrale Nord et de rue Max-Huber ouest / Jugement du concours d'architecture cantonal (écoles et salle 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, suivi du feu vert du CG / 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 «Rilke»

2013

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

JANVIER – FIN AOÛT 2014

Sur l'Avenue Sud-Est, réalisation de l'armature du passage routier sous voies de la Scie / Février: feu vert du CG à la partie communale du Complexe Sud (gare routière, parking et passerelle) / Juin: mise à l'enquête publique complémentaire de la maille Nord / Juin: feu vert du Grand Conseil à la partie cantonale du Complexe Sud (nouvelle École de commerce et de culture générale, intégrant des locaux d'enseignement pour la HES-SO, calcetto et skate parc)

SEPTEMBRE 2014 – NOVEMBRE 2015

Hiver 2014-2015: démolition des caves Provins et préparation du chantier du Complexe Sud / Mars 2015: inauguration du «restaurant de l'Hôtel de Ville» / Juin 2015: inauguration du nouveau tunnel CFF de Gobet / Septembre 2015: 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)

Ce document a été remis au Conseil général le 25 novembre 2015, il est disponible en format papier au secrétariat des services techniques ou en format PDF sur le site internet : www.sierre.ch.

Ville de Sierre, 2015
Commission du réaménagement du centre-ville
Ville de Sierre

Groupe de travail
Bassi-Carella, architectes, Genève
actescollectifs architectes sa, Sierre
Transportplan SA, Sierre