

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

## INFORMATION SUR L'ÉVOLUTION DU DOSSIER

VILLE DE SIERRE  
DÉCEMBRE 2007





# SOMMAIRE



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

1. INTRODUCTION .....	2
2. L'ETAT DU DOSSIER.....	5
2.1 L'esplanade de la Gare .....	5
2.2 Le Complexe de la Gare (Sud des voies CFF) .....	6
2.3 L'espace de rencontre .....	8
2.4 La place de l'Hôtel de Ville .....	11
2.5 La valorisation du Vieux Bourg .....	12
2.6 La rénovation de la Maison Wiesel .....	13
2.7 La crèche, le parking et le jardin de l'Europe .....	14
2.8 La requalification des espaces verts (plaine Bellevue, Petit-Bois et cimetière) .....	15
2.9 La création d'un pôle bâti à l'Ouest de la plaine Bellevue (secteur Aslec – Provins – Anciens Abattoirs) .....	15
3. LE SCHEMA DES CIRCULATIONS DU CENTRE-VILLE.....	17
3.1 L'objectif fondamental confirmé par les ateliers participatifs .....	17
3.2 Le contexte régional: les projets de contournement Ouest et Nord ..	17
3.3 Les 3-Avenues .....	19
3.4 L'espace de rencontre: assurer la cohabitation entre les usagers ..	20
3.5 Le <i>Schéma des circulations du centre</i> et les TP urbains et régionaux	20
3.6 Le <i>Schéma des circulations du centre</i> et les vélos .....	21
3.7 Le <i>Schéma des circulations du centre</i> et l'environnement .....	21
4. PLANNING.....	22
5. CONCLUSION.....	23

# 1. INTRODUCTION

Le projet *Sierre se transforme* va de l'avant. En 2008, soit trois ans à peine après la présentation du Plan directeur au Conseil Général (CG), la Municipalité sera en mesure d'inaugurer deux premiers édifices importants, la crèche et le parking de l'Europe, et d'ouvrir deux chantiers majeurs: ceux de la place échantillon de l'Hôtel de Ville et du nouveau poste de police.

*Sierre se transforme* est ainsi entré dans une phase de réalisation tandis que, parallèlement, études et procédures se poursuivent à différents niveaux.

La cadence dépend notamment des partenaires (Etat du Valais, CFF, partenaires privés) collaborant à l'élaboration du projet. Les usagers et les habitants y sont également associés. Dès le lancement de *Sierre se transforme*, le Conseil Municipal (CM) a en effet privilégié l'information et la concertation avec la base (enquête représentative, séances publiques, expositions de plein air sur l'avenue Général-Guisan l'été et l'automne 2007, InfoSierre, etc).

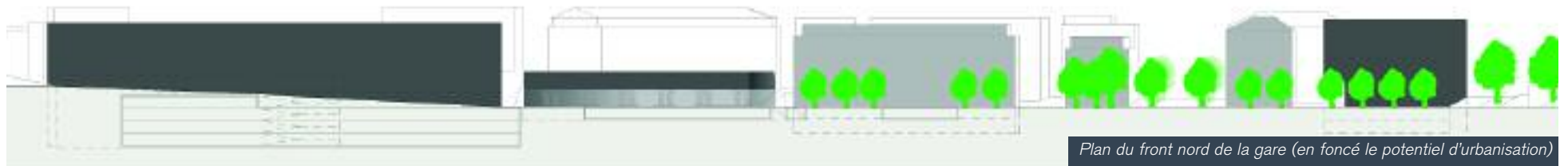
Avec les ateliers participatifs, qui se sont déroulés au cours du premier semestre 2007, le CM a expérimenté un nouvel outil. Le bilan est globalement positif. Plus de 150 citoyens et citoyennes se sont investis dans cette démarche. Ces échanges consacrés au *Schéma des circulations du centre-ville* et au projet d'aménagement de la place de l'Hôtel de Ville ont pris du temps. Mais c'est du temps gagné car ces procédures de consultation à la recherche des meilleurs compromis pour tous, évitent d'éventuelles oppositions plus tard. Mieux, les participants deviennent eux-mêmes des porteurs du projet *Sierre se transforme*, des relais avec la population.

Il faut le relever, le *Schéma des circulations du centre-ville* et le projet d'aménagement de la place échantillon de l'Hôtel de Ville ont été clairement confirmés lors des ateliers participatifs. Il en ressort aussi de nombreuses questions et propositions pertinentes, qui contribuent à optimiser le projet. Elles ont par exemple incité le CM à réévaluer la question de l'emplacement de la gare routière qui, finalement, devrait déménager au Sud des voies CFF.

Il s'agit d'un des points notables de l'évolution du projet dont on trouvera un panorama général (état des différentes études et chantiers à la fin 2007, enjeux, perspectives) dans le présent document.



Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (état 2007)



Plan du front nord de la gare (en foncé le potentiel d'urbanisation)

## 2. L'ETAT DU DOSSIER

### 2.1 L'ESPLANADE DE LA GARE

#### Rappel

L'esplanade de la Gare, au Nord des voies CFF, est le périmètre compris entre le pont de Beaulieu et le socle de l'Hôtel de Ville. L'urbanisation de cet espace passe par la densification de l'îlot Ouest – Pont de Beaulieu, de l'îlot central (parcelle Tavelli/Ex-Septo) et de l'îlot Est Tonossi – socle de l'Hôtel de Ville.

#### L'avancement du dossier

**Le nouveau poste de police** à ériger dans le socle de l'Hôtel de Ville, sera la première réalisation de l'esplanade de la Gare. La mise à l'enquête publique a été publiée en mai 2007 et en juin, le CG a accepté le crédit d'engagement y relatif.

Le début des travaux (18 mois de chantier) est prévu pour le printemps 2008. Ils se dérouleront simultanément à ceux de la place de l'Hôtel de Ville (cf. 2.3 et 2.4).



Les jardins de l'Hôtel de Ville

Le nouveau poste de police se profile comme l'élément majeur de l'urbanisation de la partie Est de l'esplanade de la Gare. En facilitant l'accès aux jardins de l'Hôtel de Ville, les nouveaux escaliers, prévus au Sud, valorisent la liaison piétonne entre la Gare CFF et le Vieux Bourg. D'autre part, le sentiment de sécurité sera renforcé dans le secteur de la Gare.

En 2008, les études urbanistiques (gabarit, liaisons) vont se poursuivre pour affiner la cohérence de la valorisation de ce secteur et des îlots voisins appartenant à des privés (le bâtiment Tonossi et, à l'angle de la rue du Bourg et de la rue Centrale, l'îlot «Côté Cour Sud»).

**L'esplanade SANS la gare routière: un potentiel nouveau.** Le Plan directeur prévoyait d'aménager la nouvelle gare routière sur l'îlot central (Tavelli/Ex-Septo), mais le CM a finalement opté pour le déplacement de la gare routière au Sud des voies, dans le futur Complexe de la Gare (cf. 2.2). Ce choix a remporté l'adhésion des différents acteurs concernés: CFF, Poste, transporteurs publics, taxis, commerçants et agglomération.

Plusieurs éléments déterminants ont milité en faveur du Sud. Lors des ateliers participatifs sur le *Schéma des circulations du centre*, la majorité des participants a prôné cette option. Principal argument évoqué: l'inadéquation entre l'esplanade comme élément de l'espace de rencontre sierrois et une interface des transports. A la suite de ces ateliers, le CM a ordonné une réévaluation comparative des deux variantes, en concertation avec les principaux utilisateurs. Il en est ressorti que la Poste et les CFF visent à progressivement sortir les infrastructures fonctionnelles des centres-villes. L'évolution de leur stratégie permet donc d'envisager un déplacement de la gare routière au Sud des voies CFF.

A la place, l'îlot central pourra accueillir différentes activités urbaines et commerciales propres à animer le centre-ville. Les études programmatiques y relatives constitueront en 2008 une priorité du projet *Sierre se Transforme*.

**La rampe d'accès Ouest à l'esplanade de la Gare** (à la hauteur du pont de Beaulieu) reste nécessaire en dépit du déplacement de la gare routière au Sud des voies. En effet, l'accessibilité à l'esplanade doit être garantie (cases postales, taxis, bus urbains, parking du Casino et Kiss+Rail ou stationnement court devant la Gare). Les accès actuels à la Gare ne seront plus possibles en effet. De ce fait, seuls des accès latéraux, nouveaux, sont envisageables, par l'Ouest donc (rampe du pont de Beaulieu) et par l'Est (secteur du socle de l'Hôtel de Ville).

Le budget 2008 prévoit un montant relatif aux études concernant l'assainissement du pont de Beaulieu et à l'intégration de la rampe.



Le P+Rail provisoire des CFF vu en direction du pont de Beaulieu

**Le P+Rail des CFF** aménagé en 2007 sur l'esplanade de la Gare est une solution provisoire et qui ne fait pas partie du Plan directeur. La gestion de cette infrastructure sur l'esplanade est du ressort de la grande régie. L'emplacement définitif du P+Rail des CFF est prévu dans le futur Complexe de la Gare (cf 2.2).

**A noter, pour conclure ce chapitre dédié à l'esplanade de la Gare**, que les discussions et les négociations se poursuivent également avec les différents propriétaires privés concernés, l'objectif étant de dégager les meilleures solutions pour toutes les parties. L'avancement du dossier est bien sûr fonction du résultat de ces démarches.

## 2.2 LE COMPLEXE DE LA GARE (SUD DES VOIES CFF)

### Rappel

Edifice avec fonctions-clés dans le projet d'urbanisation et d'aménagement du centre-ville. Fonctions de:

- parking public aux portes immédiates de la future zone de rencontre,
- interface entre le Nord et le Sud des voies CFF,
- bâtiment public avec potentiel en locaux d'activités multiples.

### L'avancement du dossier

**Avec le projet de gare routière**, le Complexe de la Gare s'enrichit d'une nouvelle fonction-clé. L'accès des bus à la gare routière est assuré, grâce à la connexion du Complexe de la Gare au système des 3-Avenues (cf. 3.3), qui se fera par l'Ouest du bâtiment (liaison à aménager à la hauteur de Provins). Autres éléments favorables à cette implantation: le Complexe de la Gare offre une liaison couverte piétonne avec l'esplanade de la Gare et l'organisation de l'édifice permet une séparation des usages (automobilistes, piétons).

**Le programme de base** du Complexe de la Gare comporte donc un élément nouveau, la gare routière, à côté du parking, de la salle publique de 400 places, de la salle de gymnastique triple, modulaire et polyvalente, du foyer d'accueil et des locaux pour les activités associatives.

**Les options complémentaires** (surface de glace, surfaces commerciales et infrastructures scolaires) ne sont pas encore arrêtées. Elles dépendent des possibilités de partenariat avec des privés et sont d'autre part liées au *Plan directeur communal des infrastructures sportives*, en voie de finalisation, et au *Plan directeur communal des écoles*, adopté l'an dernier.

En ce qui concerne l'érection de deux édifices scolaires en superstructure, le Département cantonal de l'éducation est entré en matière sur le projet d'y aménager un établissement bilingue de formation secondaire II (diplôme de commerce, maturité professionnelle commerciale, école de culture générale santé/social). La Municipalité prépare une étude détaillée définissant la clause du besoin. Quant à un éventuel Cycle d'orientation, la compatibilité avec les autres éléments du programme reste à vérifier.

**Perspectives.** Le projet architectural étant flexible et modulable, le programme peut être réalisé par étape.



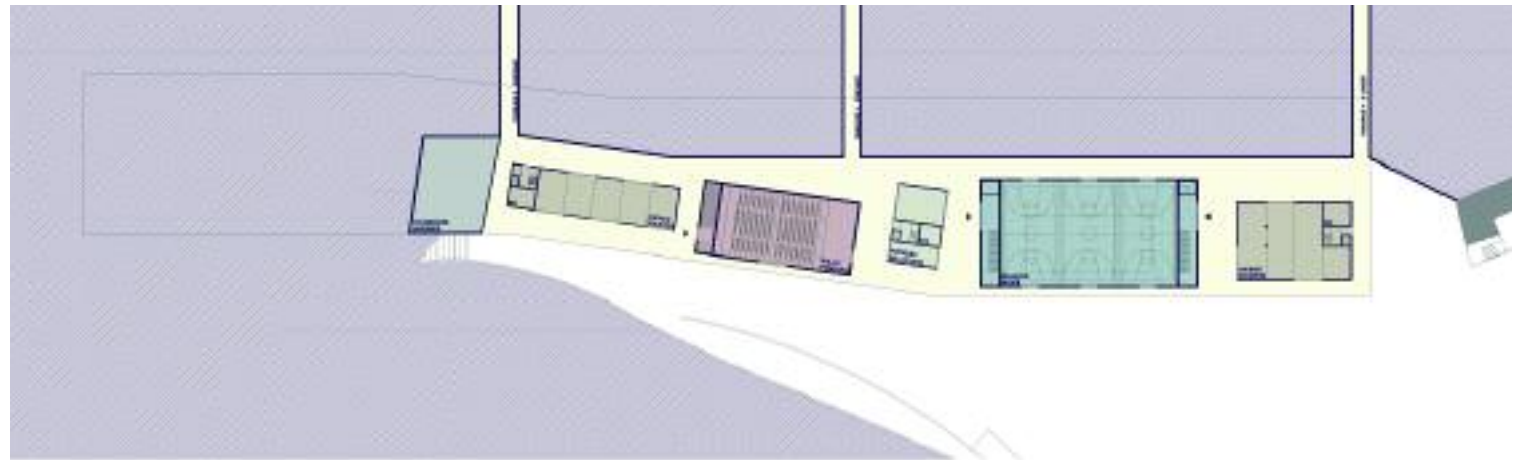
**NIVEAU BELLEVUE**

- TECHNIQUES ECOLES
- LOCAUX SOCIETES 1
- SALLE PUBLIQUE
- KIOSQUE / CAFE
- SALLE DE SPORT
- LOCAUX SOCIETES 2
- FUTURES ECOLES



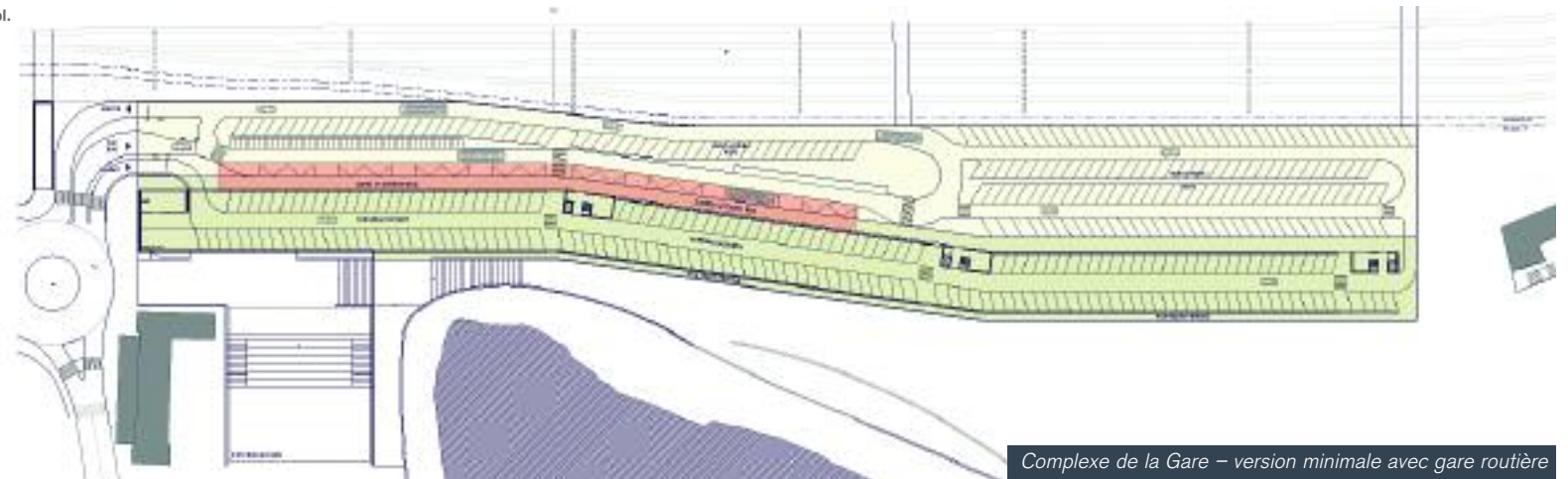
**NIVEAU SOUS-SOL**

- TECHNIQUES ECOLES
- LOCAUX SOCIETES 1
- SALLE PUBLIQUE
- KIOSQUE / CAFE
- SALLE DE SPORT
- LOCAUX SOCIETES 2



**NIVEAU PARKING / GARE ROUTIERE**

- PARKING COUVERT 196 pl.
- PARKING EXTERIEUR 198 pl.  
127 places Park&Ride CFF  
71 places Professeurs HEVS
- GARE ROUTIERE 8 cars



Complexe de la Gare – version minimale avec gare routière

## 2.3 L'ESPACE DE RENCONTRE

### Rappel

Périmètre au Nord des voies CFF compris entre Beaulieu et la place de la Scie et englobant l'esplanade de la Gare, l'av. Général-Guisan, l'av. de la Gare et la rue du Bourg. Objectif: créer un espace convivial dédié prioritairement aux piétons et permettant la cohabitation de tous les usagers (piétons, voitures, vélos, mobilité douce, transports publics).

L'espace de rencontre sera structuré par six «séquences» avec une ligne commune privilégiant les éléments «eau» et «verts»: la place Beaulieu, la place du Funiculaire, l'esplanade de la Gare, la place de la Gare (actuellement avenue de la gare), la place de l'Hôtel de Ville et la place de la Scie.

### L'avancement du dossier

La place échantillon de l'Hôtel de Ville, dont les travaux démarrent en principe au printemps 2008, constitue la première étape de réalisation de l'espace de rencontre.

**Une identité qui se précise.** La réalisation de cette place est particulièrement importante, en ce sens qu'elle offrira une image précise de l'ensemble de l'espace de rencontre. En l'état du projet, les caractéristiques de la place pouvant être extrapolées à l'ensemble de l'espace de rencontre sont les suivantes:

- **Le revêtement:** les options suivantes, à confirmer encore, se profilent: pavés dans les tonalités rappelant le soleil de Sierre pour les parties piétonnes et bitume pour les parties carrossables. Ces pré-choix prennent aussi en compte les soucis d'entretien et de durabilité.
- **L'éclairage:** jeux de lumière créant des ambiances et valorisant le bâti, en premier lieu l'Hôtel de Ville. Installation de mâts d'éclairages spécifiques.
- **L'arborisation:** un arbre vedette par séquence ou place et dans les rôles secondaires, un ballet d'arbres pour ombrager places et allées, ce qui renforcera la convivialité.
- **L'eau:** une fontaine par place. Sur la place de l'Hôtel de Ville, la fontaine pourra être escamotée selon les besoins (manifestations par ex.). Fil rouge entre les fontaines de ces différentes places: un bisse urbain fonctionnant en circuit fermé et facilement recouvrable selon les circonstances. Le bisse urbain aurait deux sources: les fontaines de l'Hôtel de Ville et de la place Beaulieu et ces deux bras trouveraient leur embouchure dans le bassin de la place de la Gare. Des études de faisabilité sont en cours (cohabitation du bisse avec le trafic auto, les vélos et les piétons, contraintes techniques et d'exploitation).



*Vue aérienne de la place de l'Hôtel de Ville*



*Projet d'éclairage de la place de l'Hôtel de Ville*



*Projet d'arborisation de l'avenue du Château de la Cour*



*Vue aérienne de la place de l'Hôtel de Ville*

## 2.4 LA PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE

### Éléments spécifiques au projet

L'espace sera structuré en 4 parties: le centre de la place, le parvis de l'Hôtel de Ville, l'espace Nord (av. Château de la Cour) et l'espace Ouest (rue du Bourg). Le projet est mené en concertation avec le Canton, propriétaire de tout le périmètre concerné en attendant sa requalification.

Le trafic des autos sera limité à l'angle Ouest-Nord. 13 000 véhicules déferlent aujourd'hui sur place de l'Hôtel de Ville. Après les travaux, leur nombre passera à 9000, puis il tombera à 3000 lorsque le *Schéma des circulations du centre-ville* accompagnant la mise en place du projet *Sierre se transforme* sera totalement opérationnel.

Ouvrage cantonal, le giratoire du Bourgeois sera la porte Nord de la place. Il sera réalisé en 2008, même en cas d'éventuel report des travaux de la place de l'Hôtel de Ville. L'aménagement en superstructure (pastille) est du ressort de la Municipalité. Ce giratoire fera partie de la ligne sierroise Solero (modèle similaire à celui du giratoire des Pins).



La rue du Bourg (photomontage)

### Etat du projet et planning

- Décembre 2006: Le CG demande une réduction du montant budgété pour le poste de la place de l'Hôtel de Ville, ce qui impose un report des travaux en 2008.
- 1<sup>er</sup> semestre 2007: Les ateliers participatifs consacrés à ce projet confirment la nécessité d'une place conviviale à cet endroit.
- 3 octobre 2007: présentation d'un projet détaillé au CG.
- 29 octobre 2007: séance publique d'information à la population.
- Novembre 2007: mise à l'enquête publique du giratoire du Bourgeois, puis de l'aménagement de la place de l'Hôtel de Ville.
- 14 décembre 2007: mise en soumission des travaux.
- 19 décembre 2007: Le CG se prononce sur le projet dans le cadre du budget 2008.
- Début 2008: sous réserve de la décision du CG, poursuite des études de détail.
- Printemps 2008: début des travaux. Pendant la durée du chantier, des mesures de circulation coordonnées avec les chantiers du giratoire du Bourgeois et du poste de police seront prises afin d'assurer les meilleures conditions de trafic.
- Fin 2009: fin du chantier.

## 2.5 LA VALORISATION DU VIEUX BOURG

### Rappel

Périmètre concerné: rue du Bourg, de l'Hôtel de la Poste au rond-point Paradis à l'Est et au quartier de la Scie à l'Ouest. Objectif: requalification, revitalisation et densification du Vieux Bourg, appelé à devenir l'une des articulations de l'espace de rencontre.

### L'avancement du dossier

A la suite du concours d'urbanisme lancé au niveau national et jugé en février 2007, le développement des projets et les procédures se poursuivent; l'évolution du dossier sera fonction en particulier des deux points suivant:

- L'option qu'arrêteront les CFF à propos du tunnel de Gobet (rénovation de l'ouvrage existant ou construction d'un nouveau tunnel) aura une incidence sur l'aménagement du Vieux Bourg. Sont concernés: les périmètres de la connexion Ouest du tunnel (à la hauteur de la HES-SO Valais et du passage de la Scie) et de la connexion Est (parcelle Durret). Des études tenant compte des différents scénarios possibles sont en cours pour trouver les solutions les plus adéquates.
- Les édifices situés de part et d'autre du bâtiment «Ovomaltine» pourraient être dédiés à la formation. Des contacts sont pris avec le Conservatoire et différents propriétaires pour produire des études de faisabilité en vue d'une décision attendue pour 2008. Dispersé dans différents locaux, le Conservatoire pourrait ainsi rassembler ses activités à proximité de la Maison de Courten.



Projet de réaffectation du Vieux Bourg (photomontage)

## 2.6 LA RÉNOVATION DE LA MAISON WIESEL

### Rappel

La transformation de cet édifice désaffecté en centre d'hébergement pour étudiants s'inscrit dans deux objectifs municipaux: la revitalisation du Vieux Bourg et le positionnement de Sierre comme ville d'études.

### Etat du projet et planning

- Lors de sa séance de décembre 2006, le CG a décidé de renoncer aux montants destinés aux travaux pour 2007 tout en maintenant les montants relatifs aux études, qui ont ainsi pu être approfondies cette année. Conformément à la volonté exprimée en mai par le CM et par une délégation du CG, le projet a été réadapté comme suit:

- La capacité d'accueil passe de 18 à environ 25 étudiants, grâce à l'utilisation des combles.
- L'aménagement du rez-de-chaussée favorisera la flexibilité d'usage.
- Les choix constructifs et la conception ont été dictés par l'économie des moyens.
- Février 2008: Le CG se prononce sur la demande d'un crédit d'engagement pour l'aménagement de la Maison Wiesel en logements pour étudiants.
- Printemps – été 2008: démarrage du chantier.
- Rentrée académique 2009: L'édifice est mis à disposition des étudiants-résidents.



## 2.7 LA CRÈCHE, LE PARKING ET LE JARDIN DE L'EUROPE

### Les objets en chantier

- **Crèche-cantine scolaire** d'une capacité d'accueil de 150 enfants de 0 à 12 ans. Capacité de l'espace d'accueil/repas sur le temps de midi: 240 enfants en âge scolaire.
- **Parking public souterrain** de 180 places, 3,5 niveaux, ajouré. Il sera relié souterrainement au parking existant de la Coop, ce qui crée un potentiel de parcage important au centre ville.
- **Calendrier**: conformément au planning, la crèche-cantine et le parking seront en principe achevés pour la rentrée scolaire 2008.

### Le projet de jardin

Le CG se prononce le 19 décembre 2007 sur une demande de crédit complémentaire destiné à la réalisation d'un jardin sur la toiture du parking. Cette nouvelle affectation de la toiture (initialement prévue pour des places de dépose à destination de la crèche) découle des possibilités nouvelles offertes par le *Schéma des circulations du centre-ville*. Le jardin de l'Europe viendrait ainsi enrichir le réseau



Le chantier du parking de l'Europe

des espaces publics de Sierre, conformément au vœu général, à savoir, moins de trafic et d'espaces dévolus aux voitures et davantage de lieux conviviaux.

Connecté avec la nouvelle crèche, la route des Ecoles, le préau de l'école de Borzuat, l'av. Max Huber et le Vieux Bourg, ce jardin se présente comme un espace ludique, calme et ombragé, avec des bancs publics, une fontaine, des jeux, des arbres, des massifs de fleurs et des zones de gravier-gazon.

### L'organisation de la circulation autour du complexe de l'Europe

**L'avenue Max Huber** perdra son statut de route de transit, comme le prévoit le *Schéma des circulations du centre-ville* (cf. chapitre 3), ce qui entraînera une diminution drastique du trafic. Cette avenue pourra ainsi développer deux fonctions nouvelles: accès au parking souterrain de l'Europe et dépose à destination de la crèche et de l'école de Borzuat (côté Nord de la chaussée). Sur l'av. Max Huber, la circulation se fera à double sens. Le projet a été soumis à la direction des écoles notamment (sécurité, accès, etc.).

**L'avenue des Ecoles.** Le double sens est également prévu. Un soin particulier sera accordé à la sécurité (études approfondies en cours pour sécuriser la traversée de cet axe). La fonction actuelle de dépose sera déplacée sur l'avenue Max Huber, comme expliqué plus haut.



Plan du nouveau jardin de l'Europe



## 2.8 LA REQUALIFICATION DES ESPACES VERTS (PLAINE BELLEVUE, PETIT-BOIS ET CIMETIÈRE)

### Rappel

Création d'un parc public urbain libéré du trafic, avec suppression de l'accès routier par le Sud. Valorisation et rénovation du cimetière.

### L'avancement du projet

Le chantier du columbarium a démarré en novembre 2007 et devrait se terminer pour la Toussaint 2008. Le nouveau columbarium est aménagé sous la forme d'un mur d'une centaine de mètres de longueur, érigé dans la colline du Petit-Bois auquel s'adosse le cimetière. Cet édifice pourra accueillir 700 urnes, ce qui permettra de couvrir les besoins des 20 à 25 prochaines années.



## 2.9 CRÉATION D'UN PÔLE BÂTI À L'OUEST DE LA PLAINE BELLEVUE (SECTEUR ASLEC – PROVINS – ANCIENS ABATTOIRS)

### Rappel

Projet dédié à la formation, à la culture et aux sports.

### L'avancement du projet

En 2007, la Municipalité a acquis le bâtiment Provins. Un changement d'affectation de zone, prévu en 2008, est nécessaire (passage de zone mixte à zone d'intérêt général).

En ce qui concerne les Anciens Abattoirs, ils ne sont pas affectés par le déplacement de la gare routière au Sud des voies CFF, qui sera intégrée dans le Complexe de la Gare (cf. 2.2). La rénovation de l'édifice des Anciens Abattoirs n'est donc pas remise en cause.





## 3. LE SCHEMA DES CIRCULATIONS DU CENTRE-VILLE

### 3.1 L'OBJECTIF FONDAMENTAL CONFIRMÉ PAR LES ATELIERS PARTICIPATIFS

#### Rappel

Le *Schéma des circulations du centre-ville* est un instrument essentiel pour mener à bien l'aménagement et l'urbanisation du centre de Sierre et en particulier pour y réaliser un espace de rencontre convivial. L'objectif du *Schéma* est de libérer au maximum le centre du trafic, tout en assurant la cohabitation des différents usagers – piétons, automobilistes, vélos, transports publics – et en offrant à chacune de ces catégories des solutions optimisées.

#### L'avancement du projet

Cet objectif fondamental a été clairement confirmé lors des ateliers participatifs sur le *Schéma des circulations du centre-ville* qui se sont déroulés au cours du premier semestre 2007. En tout, une centaine d'habitants et d'usagers ont participé à neuf ateliers orchestrés par des experts de la HES-SO (Haute Ecole Arc et HES-SO Valais) et du SEREC (Association suisse pour le service aux régions et communes). A l'issue de ces séances consultatives, trois points restaient en suspens:

- Le point de divergence concernant l'emplacement de la gare routière a été résolu au cours de l'automne. Le CM, après réévaluation du dossier, a opté pour la variante Sud des voies CFF, conformément aux vœux des participants aux ateliers (2.1 et 2.2).
- Deux points sont encore ouverts au moment où nous rédigeons le présent document. Sont en cours des études complémentaires sur le passage entre la Scie et la route du Simplon et sur l'opportunité de rétablir le double sens sur la route de Sion et l'Avenue de France (3.3).

Quant aux autres remarques et propositions émises lors de ces ateliers citoyens, il en est tenu compte dans la mesure du possible (critères de faisabilité technique, financière et légale) dans les études en cours. Ces remarques portaient en particulier sur l'importance à accorder à la sécurité, aux vélos et aux transports publics (cf. 3.5, 3.6, 3.7 et 3.8).

(Pour le bilan détaillé des ateliers participatifs, se référer au document établi par le CM en septembre 2007).

#### Calendrier

Le CG sera appelé à se prononcer en 2008 sur le *Schéma des circulations du centre-ville*. Les ateliers participatifs, qui ont finalement nécessité deux rounds de discussion, expliquent le report de cette décision à l'an prochain, alors qu'elle était prévue pour cette année dans le Plan directeur (information 2006).

D'autre part, le dossier et les études y relatives nécessitent une collaboration étroite avec le Canton et la Confédération, et leur avancement (le passage de la Scie en particulier) sont fonction des décisions de ces instances.

### 3.2 LE CONTEXTE RÉGIONAL: LES PROJETS DE CONTOURNEMENT OUEST ET NORD

A Sierre, la grande partie de la surcharge du trafic (transit et à destination du centre) provient de l'Ouest. Les projets de contournement Ouest et Nord, du ressort du Canton et de la Confédération, contribueront fortement à soulager ce trafic et seront de ce fait un complément très précieux au *Schéma des circulations du centre-ville*. Toutefois, le projet *Sierre se transforme* et son *Schéma des circulations* peuvent être mis en œuvre indépendamment de ces deux routes de contournement.

#### Le projet de contournement Ouest (jonction A9-Noës – route de Corin)

En 2007, le Canton a lancé un concours d'avant-projet auprès de quatre groupements d'ingénieurs. Le jugement validé par le Conseil d'Etat devrait être rendu public cette année encore. L'avant projet sera établi au début 2008, une information aux riverains est prévue pour l'été et la mise à l'enquête pour l'automne 2008.

La réalisation de ce projet se profile à court terme, le Canton ayant manifesté son intention de traiter le projet sierrois comme une priorité.

#### Le projet de contournement Nord (route de Corin – route de Venthône)

La réalisation du contournement Nord (qui sera relié au contournement Ouest) est prévue dans un deuxième temps. Cet objet est du ressort du projet d'agglomération en cours et pourrait être financé par le fonds d'infrastructures créé à cet effet par les Chambres fédérales.



Le réseau des 3-Avenues avec les possibilités de parking (en rouge les parkings à construire)

### 3.3 LES 3-AVENUES

#### Rappel

Le réseau des 3-Avenues se définit ainsi:

- Avenue Nord: du rond-point Paradis au giratoire de l'Atlantic (par rte du Simplon, av. des Ecoles, av. du Rothorn, des Alpes et de France).
- Avenue Sud-Ouest: du giratoire des Pins au giratoire de l'Atlantic (par rte de Sion, Beaulieu et rte de la Monderèche).
- Avenue Sud-Est: du giratoire des Pins au rond-point Paradis (par rte de la Plaine et rte du Simplon).

Le réseau des 3-Avenues constitue un élément fondamental du *Schéma des circulations du centre-ville*. Sa fonction: conduire le trafic à destination du centre de la manière la plus directe possible et éviter les circuits inutiles, grâce notamment à l'abandon du principe des sens uniques et l'instauration du double sens.

#### L'évolution du trafic sur les 3-Avenues

Les modèles développés dans les études montrent que sur le réseau des 3-Avenues, la charge de trafic ne sera pas supérieure à celle d'aujourd'hui, exception faite de la avenue des Ecoles.

Pour éviter les mouvements inutiles et améliorer la qualité de vie et la sécurité des bordiers et des usagers des 3-Avenues, il est prévu:

- des passages sécurisés pour traverser ces axes,
- une signalisation optimale des parkings,
- une signalisation incitant à utiliser la route de transit (Sud),
- des mesures de modération du trafic (vitesse, fluidité),
- des revêtements phono absorbants,
- une arborisation adéquate.

#### L'état du dossier

Les études détaillées sur les points évoqués ci-dessus se poursuivent. D'autre part, comme expliqué au point 3.1., à la suite des ateliers participatifs, le CM a ordonné de nouvelles études sur:

- **l'opportunité d'un double-sens sur la route de Sion et l'avenue de France.** Le processus de réexamen est toujours en cours car il est lié à deux autres études, le *Plan sectoriel des transports publics* et le *Concept vélos*, lui-même initié à la suite de ces ateliers (cf. 3.5 et 3.6).
- **le passage de la circulation dans le secteur de la place de la Scie – Maison de Courten.** Plusieurs variantes sont en cours d'évaluation: augmentation du gabarit du passage sous voies CFF existant (hauteur actuellement insuffisante), nouveau tracé? Dans ce dernier cas, on peut envisager un passage à ciel ouvert avec suppression ou maintien de la patinoire. Un nouvel élément explique que ces différentes perspectives soient ouvertes pour la patinoire. Il s'agit du projet des CFF d'intervenir sur le tunnel de Gobet, soit en rénovant l'ouvrage existant soit en créant un nouveau tunnel. En résumé, la question dépend de l'avenir de la patinoire (décision municipale) et du tunnel de Gobet.



### 3.4 L'ESPACE DE RENCONTRE: ASSURER LA COHABITATION ENTRE LES USAGERS

Rappelons que sur l'espace de rencontre, les piétons sont prioritaires. A ce stade, les études se concentrent sur la recherche de solutions pour assurer la meilleure cohabitation possible entre les différents usagers, entre les piétons et les cyclistes par exemple, qui ne circulent pas à la même vitesse. Deux types de mesures sont nécessaires pour atteindre l'objectif de convivialité recherché:

- au niveau de l'aménagement, il s'agit de suggérer, de guider, et non pas de contraindre. (Le projet sierrois veut éviter les barrières du type « poteaux » mises en place dans certains espaces de rencontre.) Le bisse urbain pourrait par exemple baliser le trafic. Divers éléments du mobilier urbain, comme les « panettones » sierrois, peuvent également jouer ce rôle structurant.
- au niveau de l'information, les règles à observer sur l'espace de rencontre seront mises en évidence grâce à la signalétique et feront l'objet de campagnes d'information.

### 3.5 LE SCHÉMA DES CIRCULATIONS DU CENTRE ET LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS ET RÉGIONAUX

#### Un plan sectoriel spécifique pour les TP urbains

Le *Plan sectoriel des TP au niveau des bus urbains et ses conséquences*, est un projet qui se développe en cohérence avec le *Schéma des circulations du centre-ville* et le développement urbain de Sierre. Le *Plan sectoriel des TP* a été élaboré en collaboration avec les transporteurs urbains et régionaux ainsi que le délégué aux transports du canton du Valais. Le CM en a validé le principe le 30 octobre 2007.

Il ressort de ce document que le réseau actuel (trois lignes urbaines) est insuffisamment performant et peu lisible. Un objectif majeur est de supprimer les boucles inutiles au centre-ville et de passer à deux lignes optimisées: un axe Est-Ouest (Noës – centre-ville – Glarey) et un axe Nord-Sud (Muraz – centre-ville – Sous-Géronde). Il s'agira aussi d'augmenter le nombre des usagers, actuellement surtout des écoliers et des seniors, de desservir les principaux équipements de la ville, d'optimiser la coordination avec les lignes régionales tout en prenant en compte le développement durable et la qualité du cadre de vie.

#### Mesures prévues

**A court terme** (rentrée scolaire 2008): amélioration des lignes Est-Ouest et Nord-Sud grâce à l'introduction de l'horaire cadencé (chaque 20 minutes aux heures de pointe sur l'axe Est-Ouest au lieu de chaque 25 minutes à 40 minutes aujourd'hui).

**A moyen terme (2009-2012):** acquisition d'un quatrième bus urbain et développement d'accords tarifaires avec les lignes régionales pour améliorer l'offre sur les parcours communs.

**A long terme (dès 2013):** le réseau urbain et régional se développe comme un projet de l'agglomération (instauration d'une véritable communauté tarifaire).

#### Compatibilité entre le *Plan sectoriel des TP* et le projet *Sierre se transforme*

**C'est dans ce cadre que doit être assurée la coordination des deux projets, pendant et après les travaux.** A partir du courant 2008, les bus ne passeront plus par l'av. Max Huber et emprunteront l'avenue des Ecoles dans les deux sens (cf. 2.7). Cette modification d'itinéraire ainsi que l'introduction des horaires cadencés nécessiteront une large communication auprès du public.

**Les bus devraient éviter l'av. Général-Guisan.** Les bus urbains s'arrêteraient à la gare CFF mais pour ce faire ils emprunteraient le nouvel axe latéral à mettre en place sur l'esplanade (avec aménagement d'une rampe au pont de Beaulieu à l'Ouest et d'une liaison au carrefour rue Centrale – rue du Bourg – socle de l'Hôtel de Ville à l'Est).

**Un système de correspondance plus souple.** Quant aux bus régionaux, ils se rendront dans la nouvelle gare routière prévue au Sud des voies, sans passer par l'espace de rencontre. Les correspondances avec les bus urbains ne s'effectueront donc pas dans la nouvelle gare routière (puisque ces derniers passeront au Nord), mais en divers points des 3-Avenues, notamment à Beaulieu qui se profile comme un lieu d'interconnexion majeure. Ce système plus souple sera mieux adapté aux attentes des usagers. A noter encore que le système des 3-Avenues permet d'optimiser les itinéraires en évitant des circuits inutiles. L'allègement de la charge du trafic ressort des exemples donnés dans le tableau ci-après:

	Av. du Rothorn	Av. Général-Guisan
<b>Situation actuelle</b>	~ 150 bus/j. dont ~90 bus régionaux	~ 165 bus/j. dont ~90 bus régionaux
<b>Projet au stade final</b>	~70 bus/j. (bus régionaux seulement)	0 bus/j.

### 3.6 LE SCHÉMA DES CIRCULATIONS DU CENTRE ET LES VÉLOS

La mise en place d'un plan «vélos» est prévue, confortée par l'intérêt que les ateliers participatifs ont montré pour le développement des mobilités douces en général et pour cette question en particulier. ProVelo Sierre a d'ailleurs été créée à la suite de ces ateliers et cette association collabore à l'élaboration du plan «vélos».

Ce plan aura pour base de travail le *Concept vélos* qui propose trois types de réseaux:

- **Un réseau «vélos» continu** pour offrir aux écoliers et aux familles notamment des itinéraires sécurisés sur le territoire sierrois. Ce réseau serait en site propre sauf dans les zones à 20 km/h et 30 km/h et sur les espaces piétons. La continuité du réseau serait assurée lors des traversées des routes principales.
- **Lorsque le gabarit le permet, un réseau complémentaire (bandes cyclables)** en bordure des axes de trafic principaux les plus directs, le long des 3-Avenues en particulier (sauf l'Avenue Nord qui ne s'y prête pas).
- **Un réseau de quartier** pour collecter les vélos et les conduire vers le réseau sécurisé, à mettre en place lors de la réfection des chaussées.

Le *Concept vélos* propose aussi d'aménager des parcs à vélos à proximité des écoles, des gares, des zones de détente et de loisirs, etc. Les vélos seraient autorisés à circuler librement dans les zones piétonnes, de rencontre et les zones 30.

De nombreux éléments du puzzle existent déjà, qu'il s'agit de relier entre eux.

### 3.7 LE SCHÉMA DES CIRCULATIONS DU CENTRE ET L'ENVIRONNEMENT

L'ensemble des projets respecte les principes de développement durable à toutes les étapes. Une attention particulière sera prêtée au respect des dispositions de la protection contre le bruit, de la protection de l'air, de la gestion des déchets et à l'utilisation rationnelle de l'énergie.



## 4. PLANNING

### (SOUS RÉSERVE DES DÉCISIONS DU CG ET DES PROCÉDURES LÉGALES)

**19 décembre 2007:** Le CG statue sur le projet d'aménagement de la place de l'Hôtel de Ville dans le cadre du budget 2008 et sur la demande de crédit complémentaire pour la réalisation du jardin de l'Europe.

**Février 2008:** Décision du CG sur la demande d'un crédit d'engagement pour l'aménagement de la Maison Wiesel en logements pour étudiants.

**Printemps 2008:** Ouverture des chantiers coordonnés de la place de l'Hôtel de Ville, du giratoire du Bourgeois et du poste de police sur le socle de l'Hôtel de Ville.

**Printemps – été 2008:** Démarrage du chantier de la Maison Wiesel.

**Été 2008:** Ouverture du parking de l'Europe.

**Rentrée scolaire 2008:** Ouverture de la crèche-cantine de l'Europe / introduction des horaires cadencés sur les lignes de bus optimisées Est-Ouest et Nord-Sud.

**Courant 2008:** Le CG statue sur le *Schéma des circulations du centre-ville*.

**Rentrée académique 2009 (mi-septembre):** La Maison Wiesel est mise à disposition des étudiants-résidents.

**Fin 2009:** Fin des travaux d'aménagement de la place de l'Hôtel de Ville et de construction du nouveau poste de police.



## 5. CONCLUSION

Pour clore cette présente édition du Plan directeur, nous vous livrons cette analyse des experts de la HES-SO et du SEREC qui ont accompagné les ateliers participatifs 2007: *«Il est notable de constater qu'en Suisse, les collectivités les plus performantes en matière d'aménagement urbain sont celles qui développent des procédures nouvelles cultivant le dialogue plutôt que la confrontation, le partenariat plutôt que la relation de force.»* Tel est le cap que le CM veut maintenir pour que *Sierre se transforme* corresponde au mieux aux attentes des habitants et des usagers.

Il est important également de rappeler que le centre ne peut se concevoir sans les quartiers. L'exercice *Sierre se transforme* ne sera réussi que si le développement et la valorisation et l'urbanisation des quartiers sont pris en compte. Il s'agit là d'un autre fil rouge essentiel du projet.



Photo panoramique (avec angle très ouvert) de la place de l'Hôtel de Ville

**Ville de Sierre, 2007**

COPIL centre-ville  
Service Edilité et Urbanisme

**Groupe de travail**

Bassi-Carella, architectes, Genève  
Collectifarchitectes, Bétrisey & Bonvin, Sierre  
Transportplan SA, Sierre

Ce document a été remis lors de la séance du Conseil général du 19 décembre 2007.



