



SCHÉMA DES CIRCULATIONS

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

issues des ateliers participatifs
de février 2007

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS ISSUES DES ATELIERS PARTICIPATIFS DE FÉVRIER 2007

PRINCIPE DE TRAITEMENT

Toutes les questions et propositions issues des ateliers ont été triées en 12 objets et thèmes et regroupées en deux parties:

Partie 1: les trois objets les plus conflictuels qui seront traités lors des ateliers d'avril et mai 2007

1. Le réseau de contournement
2. Les 3-Avenues: le concept général du réseau de distribution et le «goulet» de Courten-La Scie
3. La gare routière et les transports publics

Partie 2: les 9 thèmes avec réponses aux questions et propositions:

4. Le concept de circulation à l'intérieur du centre-ville
5. Les piétons
6. Les 2-roues
7. Le stationnement
8. L'aménagement des espaces
9. L'environnement
10. Le patrimoine
11. La procédure, les finances, les délais
12. L'animation et les divers

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

(Remis aux participants aux ateliers d'avril et mai 2007):

- **Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville, décembre 2005**, approuvé par le Conseil Général avril 2006
- **Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville, Information sur l'évolution du dossier**, présenté au Conseil Général en décembre 2006

1. LES 3 OBJETS A TRAITER LORS DES ATELIERS PARTICIPATIFS D'AVRIL ET MAI 2007

Pour ces 3 objets un dossier séparé est remis avant les ateliers comme base de la discussion qui sera abordée selon le même principe que pour la place de l'Hôtel de Ville. Ce dossier comprendra une information de base et la liste exhaustive des thèmes qui seront traités sur la base des critères admis à ce jour et des critères ouverts.

OBJET N° 1: LE RESEAU DE CONTOURNEMENT

(Atelier du 25 avril 2007)

- A 2.2** Liaison avec la route de Montana via Corin depuis la ville?
- A 3.7** Contournement ouest
- A 3.9** OK pour la zone de rencontre: tributaire de la petite ceinture – planification sectorielle et planifiée pour ne pas entraver le commerce
- A 4.2** Manque route de contournement au Nord (Le projet de contournement Ouest demande trop de temps pour sa réalisation, donc surcharge Avenue Nord)
- A 4.9** Liaison à réaliser rapidement entre Noble et Louable Contrée (Dans les vignes – routes existantes à adapter)
- A 5.4** Contournement Ouest – Nord
- A 6.22** Améliorer l'accès à la Noble / Louable Contrée depuis l'Est de la ville
- A 8.1** Aspect extérieur influencera intérieur de la ville: 2 éléments primordiaux: jonction Noës – Noble Contrée et route de Riondaz – Glarey (tunnel Rawyr – Veyras Ouest) éviter transit par les 3 avenues / vitesse modérée
- B 4.4** Projet Est: à traiter également en priorité (comme Ouest) dans le réseau régional principal
- B 8.4** Y a-t-il techniquement une possibilité de réalisation (faisabilité + coût) de la liaison à la Noble Contrée par l'Est? Quelle autre solution y a-t-il pour ce contournement?

Information de base et liste des thèmes pour atelier: cf. dossier séparé

OBJET N° 2: LES 3-AVENUES

(Ateliers des 9 et 16 mai 2007)

LE CONCEPT GÉNÉRAL DU RÉSEAU DE DISTRIBUTION AUTOUR DU CENTRE-VILLE

- A 1.10** Quelles sont les limites de vitesse prévues sur ces axes?
- A 1.11** Les feux rouges sont-ils maintenus? Y a-t-il d'autres solutions?
- A 1.15** Projet van Kappel
- A 1.17** Mettre en valeur la route du transit
- A 1.18** Mettre en valeur l'axe Sud (rue de la Plaine)
- A 1.7** Les usagers n'utiliseront pas l'axe Sud (rue de la Plaine)
- A 2.1** Avenue de France: parcage, double sens? Accès privés? Sécurité Ecole des Liddes?
- A 2.13** Giratoire Beaulieu: fluidité avec 6 routes, dont deux à double sens
- A 2.14** Route de Sion: parcage et fluidité
- A 2.15** Giratoire Atlantic: fluidité avec 5 routes
- A 2.17** Pourquoi le double sens? (une ceinture de ville est toujours à sens unique...)
- A 2.3** Carrefour du Marché: double sens sur Avenue Marché? Accès Muraz
- A 2.4** Carrefour du Temple? Sorties parking Migros - SMC?

SCHÉMA DES CIRCULATIONS RÉPONSES ET PROPOSITIONS

- A 2.5** Avenue du Rothorn: entrées et sorties du parking; faisabilité de la route.
- A 2.7** Route des Ecoles: sécurité des enfants. Comment? Goulet ancienne école Filles.
- A 2.8** Rond- Point Paradis: fluidité
- A 3.6** Réalisation 3-Avenues
- A 5.3** Circulation bidirectionnelle.
- A 5.5** Flux principal: avenue Nord.
- A 6.1** Circulation bidirectionnelle
- A 6.2** Secteur des écoles (sécurité?)
- A 6.5** Fluidité lors des «coupures» des bidirectionnelles?
- A 6.7** Sécurité pour les piétons qui traversent les avenues
- A 6.9** Circulation dans les deux sens = moins de véhicules?
- A 7.4** Feux intelligents / trottoirs?
- A 8.2** Doubles sens nécessaires?
- B 1.2** Favoriser le transit par la route de la Plaine (limitations de vitesse, etc.)
- B 1.5** Mesures de modération du trafic (Rothorn, Alpes, France)
- B 2.13** Inclure la route Mercier-de-Molin en bidirectionnelle dans le système de distribution, pour maintenir l'avenue des Alpes depuis la rte Mercier-de-Molin et de l'av. de France en sens unique est-ouest; maintien également de la rte de Sion jusqu'à la Place Beaulieu en sens unique Ouest-Est.
- B 2.15** Accéder à la gare routière, en passant par la droguerie Romailier, passer entre la quincaillerie et l'hôtel Victoria pour déboucher vers les caves Imesch et accéder sur la gare marchandises.
- B 2.2** Une circulation bidirectionnelle ne se justifie pas pour les raisons suivantes: elles sont proches l'une de l'autre: Elles sont quasiment parallèles
- B 2.3** Une circulation bidirectionnelle ne se justifie pas pour les raisons suivantes: du fait de la présence de la majorité des parkings au Nord (Av. du Rothorn), des parkings de commerce en particulier, et du départ de la route de Montana, le trafic automobile va se concentrer sur l'Av. de France et créer un déséquilibre entre les deux routes, ce qui n'est pas souhaitable dans l'esprit de ce projet qui vise plutôt à une bonne répartition de la circulation
- B 2.4** Une circulation bidirectionnelle ne se justifie pas pour les raisons suivantes: les avenues Nord (France, Alpes, Rothorn, Ecoles) vont devenir une véritable voie de transit à travers Sierre.
- B 2.9** Avantages de la solution Av. de France et Rte de Sion à sens unique: point important, cette réduction n'entraîne aucun transfert de circulation et de nuisance pour le reste du système.
- B 4.3** Projet Ouest: Ouvrir la route de l'Hôpital en double sens afin de laisser l'avenue de France et la route de Sion en sens unique

LE «GOULET» DE COURTEN ET LA PLACE DE LA SCIE-HES-SO VALAIS

- A 1.2** Le goulet représenté par la maison de Courten et la maison Allet offre un obstacle difficilement franchissable
- A 1.3** Est-il pertinent de faire passer une rue bidirectionnelle au travers de la Place du parvis de la HES-SO Valais?
- B 2.1** Le projet 3 Avenues vise la réalisation d'une ceinture autour du centre de la ville sous forme d'un triangle. La logique de ce projet est toutefois mise en défaut à l'ouest par une sorte de verrue représentée par l'Avenue de France et la route de Sion.
- A 2.9** Rue du Simplon: passage de Courten – Allet? Nouveau passage sous-voies.

SCHÉMA DES CIRCULATIONS RÉPONSES ET PROPOSITIONS

- A 4.3** Tunnel CFF côte Graben trop étroit plus bas - Route du Simplon trop étroite (croisement véhicules lourds)
- A 6.13** Devant HES-SO Valais: point rencontre et ceinture Sud-Est!
- A 6.21** Espace rencontre quartier Scie à privilégier (sous-terrain?).
- A 6.3** Secteurs «Forum» et «Patinoire» (place)? passages étroits
- B 1.4** Eviter le passage par la route du Simplon grâce à un passage au Sud des voies CFF (patinoire); réfection de la patinoire en tenant compte de cette hypothèse.

Information de base et liste des thèmes pour atelier: cf. dossier séparé

OBJET N° 3: LA GARE ROUTIÈRE ET LES TRANSPORTS PUBLICS (Ateliers des 23 et 30 mai 2007)

- A 1.19** Accès à la gare en passant sous le pont Beaulieu
- A 1.21** Améliorer la fréquence et les trajets des transports publics (bus siérois).
- A 1.8** Pourquoi la gare routière n'est-elle pas au Sud des voies CFF?
- A 2.11** Accès gare routière: par où viennent les cars
- A 2.12** Passage des bus Av. Général-Guisan
- A 3.5** Gare routière
- A 4.1** Gare routière (reste au Nord): Trafic vers Place Beaulieu - Rampell!
- A 4.7** Gare routière au Sud
- A 6.20** Améliorer, enjoliver les abris bus.
- A 6.23** Circulation Général Guisan autorisée pour les bus urbains (uniquement!)
- A 6.24** Bus électriques?
- A 6.25** Améliorer les parcours des bus
- A 6.8** Nécessité de faciliter et d'encourager les transports publics
- B 1.3** Gare routière au Sud
- B 2.14** Transports publics cadencés à 8 – 10 minutes
- B 3.1** Existence de 1000 cases postales qui contribueront à congestionner le trafic et l'espace dans le cadre de la gare routière au Nord.
- B 3.3** Gare routière au Sud des voies pour tous les bus de transit (vallées latérales, St-Léonard, Sion, etc.), à l'exception des bus urbains qui circulent en ville.
- B 4.1** Mettre la gare routière du Nord au Sud: Indispensable pour un centre-ville agréable (Poste, banques, Gare CFF, commerces)
- B 6.1** Trajet prévu pour les bus provenant de l'extérieur? (Contrée, Anniviers)
- B 6.12** Seuils d'accès aux arrêts de bus
- B 6.3** Gratuité des transports publics
- B 6.4** Bus: zones d'arrêt prévues pour 2 bus au minimum
- B 6.5** Augmentation de la cadence des bus
- B 6.6** Bus non polluants
- B 6.7** Revoir fonctionnement navette SMC (y compris en termes de pollution)
- B 8.5** Gare routière au Sud intégrée au parking de 300 places.

Information de base et liste des thèmes pour atelier: cf. dossier séparé

2. THÈMES AVEC RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

THÈME N° 4: LE CONCEPT DE CIRCULATION A L'INTÉRIEUR DU CENTRE-VILLE

- A 1.13** Est-il techniquement possible de faire un test provisoire?
- A 1.5** Le plan de circulation au centre du périmètre n'est pas précis
- A 2.6** Les routes latérales à double sens
- A 3.2** Zone de rencontre: mise en place express, circulation ralentie Av. Guisan 1 voie, parking achat livraison rapide, déviation rue Polychrome – Gare, sens unique Av. Gare Sud-Nord, rendre la zone rapidement en fonction pour créer l'habitude
- A 3.4** Transversales N – S
- A 3.8** Oui au concept si: circulation fluide et allégée; Accès aux parkings facilité
- A 3.9** OK pour la zone de rencontre: tributaire de la petite ceinture – planification sectorielle et planifiée pour ne pas entraver le commerce
- A 8.4** Y a-t-il un schéma de base de plan de circulation? (voir p. 20 dossier plan directeur urbanisation).
- B 3.5** Circuit sens unique rue des Polychromes – Place de la Gare. Sortie par les escaliers à l'Ouest de l'Hôtel de Ville
- B 6.17** Développer concept Mobility
- B 8.2** Il nous manque un schéma des circulations au centre-ville pour nous rendre compte des améliorations et/ou détériorations par rapport à la situation actuelle.
- B 8.3** La rue Centrale est une grande interrogation pour nous

Cf. document d'information au CG de décembre 2006, p. 20 à 23

PROPOSITIONS DÉJÀ INTÉGRÉES AU PROJET ET EN COURS D'ÉTUDE

A3.2 / B 3.5: les travaux d'aménagements sur Général-Guisan sont excessivement ardues à engager en l'état, compte tenu de la très grande difficulté de dévier la circulation. Dans ce sens, la réalisation de l'accès Ouest de l'esplanade de la gare est prioritaire. Des scénarii susceptibles d'y modifier / dévier le trafic par la rue des Polychromes, voire de le diminuer de façon notable sont néanmoins en cours d'étude. Concernant l'accès Est à la gare, le long de l'Hôtel de ville, les travaux pourraient se réaliser en 2008 ou 2009, parallèlement à la construction du futur Poste de Police qui sera situé dans le socle de l'Hôtel de ville.

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

A 1.5 / A 2.6 / A 3.4 / A 3.8 / A 8.4 / B 8.2 / B 8.3: la notion d'espace de rencontre et le périmètre y relatif retenu par le CM et le CG ont généré le schéma des circulations sous la forme du réseau des Trois Avenues. Si les grands principes ont été exprimés, il reste désormais à développer les détails et les situations particulières, étant précisé que les points sensibles ont été mis à jour et ont fait l'objet d'études de faisabilité spécifiques. Concernant l'espace de rencontre proprement dit, priorité sera accordée à la mobilité douce avec pour objectif de limiter le trafic automobile sur le périmètre. Le projet définitif sera déterminé à l'issue des ateliers participatifs, puis soumis pour approbation au Conseil Général.

A 1.13: l'option retenue par le Conseil Communal consiste à viser des étapes de réalisation ayant un caractère définitif, plutôt que de procéder à des tests ou à des solutions transitoires. Il sera cependant nécessaire de passer par des situations intermédiaires provoquées par les différents chantiers.

A 3.9: la réalisation de l'espace-rencontre n'est pas dépendante de la route de contournement Ouest. Celle-ci aura certes un effet bénéfique de délestage pour le centre-ville, mais son effet sera surtout significatif pour l'entrée et les quartiers Ouest de Sierre, jusqu'au giratoire de l'Atlantic actuellement en limite de capacité.

B 6.17: ce concept est actuellement déjà appliqué avec la société Mobility Carsharing AG à qui la ville a répondu favorablement ce début d'année pour l'octroi d'un emplacement supplémentaire.

THÈME N° 5: LES PIÉTONS

A 6.10 Accès piéton de Beaulieu à la gare

A 6.14 Rampes pour poussettes et handicapés sur les trottoirs

A 6.17 Rendre les parcours piétons le plus «agréable» possible

A 6.18 Augmentations des trajets pédibus

A 6.19 Intégrer un trajet uniquement piéton dans la ville

B 6.14 Rampes poussettes + handicapés

B 6.16 Trottoirs suffisamment larges sur les 3 Avenues

B 6.18 Améliorer passages piétons sous-gare

B 6.19 Prévoir trajet uniquement piéton dans la ville et reliant les quartiers

B 6.2 Cheminement piéton rue du Stade – Gare?

B 6.20 Ouest de la poste: suppression des barrières (idem UBS – poste)

B 6.21 Intégrer un chemin piéton au concept de Finges

B 6.22 Commune prend en charge le concept Pedibus (développer et dynamiser...)

Cf. plan directeur décembre 2005, chap. 2.2

Cf. document d'information au CG de décembre 2006, p. 20 à 23

PROPOSITIONS DÉJÀ INTÉGRÉES AU PROJET ET EN COURS D'ÉTUDE

B 6.18: le plan directeur prévoit l'amélioration des liaisons existantes sous les voies CFF et la création de 2 nouvelles liaisons, l'une à Est et l'autre à l'Ouest. Cf plan directeur chap. 2.2.1) et 4)

A 6.10 / A 6.17 / A 6.19/ B 6.19 / B 6.2 / B 6. 21: pour rappel, l'espace de rencontre donnera priorité au piéton. D'autre part, un plan sectoriel piéton faisant partie du schéma de circulation est en cours d'étude. Il examine aussi bien les aménagements piétons au centre-ville que les liaisons avec les quartiers et les cheminements pédestres régionaux.

A 6.14 / B 6.14 / B 6.16: les aménagements piétonniers sont étudiés dans l'optique de favoriser la convivialité pour tous les usagers: handicapés, poussettes, personnes âgées, selon les normes usuelles en la matière.

B 6.20: le renforcement des liaisons piétonnes publiques entre l'Avenue Général-Guisan et l'esplanade de la Gare (passages actuellement privés "UBS" et "Lehmann") fait partie intégrante du projet.

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

A 6.18 / B 6.22: proposition retenue pour examen de l'opportunité d'un développement du concept et sa prise en charge par la Commune, en rappelant que ces projets sont généralement gérés par des associations de parents d'élèves.

THÈME N° 6: LES 2-ROUES

- A 6.6** Piste cyclable envisagée
- A 7.1** Réseau cyclable prévu? parcs; pistes, bandes cyclables: urbain – cyclotourisme TCS
- A 7.10** Améliorer l'offre: «Sierre roule» (location vélo), réseau fonctionnel / complet, liens avec les TP, parcs: visibilité
- A 7.2** Parcs 2-roues: écoles, commerces, TP (CFF, SMC, mobility...) fourches, couverts
- A 7.3** Points de conflits entre réseau cyclable et réseau routier/rail? Passages sous voies (HES-SO Valais, gare, Beaulieu), places
- A 7.5** Mesures 2 roues électriques: subventions - bornes
- A 7.8** Informer (plan cycliste par exemple)
- A 7.9** Montrer l'exemple (ISO 14'001)
- B 2.12** Avantages de la solution Av. de France et Rte de Sion à sens unique: possibilité de maintenir ou de créer des pistes cyclables.
- B 2.6** Une circulation bidirectionnelle ne se justifie pas pour les raisons suivantes: quasi impossibilité de prévoir des pistes cyclables.
- B 7.1** Plus court chemin aussi pour les cyclistes?
- B 7.10** Améliorer l'offre: Parcs à fourche (VELOPA: 75.- à 150.- par place de parc, couvert = 3000.-)
- B 7.11** Améliorer l'offre: Liaisons régionales à prévoir (Alcan, Technoparc, Finges, Géronde)
- B 7.12** Améliorer l'offre: Signalisation Hi Tech (RFID, GPS...)
- B 7.13** Améliorer l'offre: Porte vélos sur les TP (Bus, SMC)
- B 7.14** Améliorer l'offre: Rue piétonne et vélos uniquement
- B 7.15** Améliorer l'offre: Abonnement général CFF pour la commune (8500.-/an).
- B 7.2** Double sens pour les vélos?
- B 7.3** Informer: Plan cycliste (cf. «Lausanne roule» + TCS) et communiquer aux écoles, entreprises, commerces
- B 7.4** Montrer l'exemple: Intégration du plan de mobilité dans le processus ISO 14001 de la commune
- B 7.5** Montrer l'exemple: Proposition de cagnotte / concours (encourager)
- B 7.7** Améliorer l'offre: Location de vélos («Sierre roule»), Vélos électriques (cf. Lyon, Pays-Bas)
- B 7.8** Améliorer l'offre: Pistes cyclables au lieu des bandes sur les avenues, séparation physique; suppression d'obstacles
- B 7.9** Améliorer l'offre: Relais avec les TP électriques fréquents

PROPOSITIONS DÉJÀ INTÉGRÉES AU PROJET ET EN COURS D'ÉTUDE

A 6.6 / A 7.1 / A 7.10 / A 7.2 / A 7.3 / B 7.1 / B 7.10 / B 7.11 / B 7.14 / B 7.2 / B 7.8: un plan sectoriel 2-roues faisant partie du schéma de circulation est en cours d'étude. Il examine aussi bien les aménagements au centre-ville que les liaisons avec les quartiers, les équipements générateurs de trafic 2-roues (places de travail, écoles, loisirs, etc.) et le réseau régional et

SCHÉMA DES CIRCULATIONS RÉPONSES ET PROPOSITIONS

cantonal. Les aménagements (Parcs, pistes, voies, croisements) seront étudiés en conformité avec les normes en la matière. Vu les dimensions de la chaussée disponible sur l'Avenue Nord, une liaison 2-roues dans le sens Est-Ouest est en cours d'étude sur l'Avenue Général-Guisan. L'objectif à viser est de permettre aux 2-roues de circuler dans les 2 sens.

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

A 7.8 / B 7.3: il est pris bonne note du besoin d'information visant à encourager l'utilisation des mobilités douces.

A 7.5 / A 7.9 / B 7.12 / B 7.13 / B 7.15 / B 7.4 / B 7.5 / B 7.7 / B 7.9: ces propositions sont prises en compte et seront examinées lors de la mise en place du plan sectoriel et des mesures d'accompagnement

B 2.12 / B 2.6: cf. objet No 2 Les 3-Avenues

THÈME N° 7: LE STATIONNEMENT

A 1.12 Le parking dans le remblais CFF est trop grand

A 1.20 Réglementer la livraison par camion

A 3.3 Accès parking

A 4.5 Pas de places de parc du centre-ville

A 4.8 Possibilité de construire un silo à voiture à l'emplacement «Tavelli» avec accès depuis le Sud

A 6.11 Laxisme au niveau du contrôle et du respect des places de parc

A 6.12 Entrée du parking de la Migros

A 8.3 Migros: possibilité de se concentrer sur une entrée (innovation)

B 2.11 Avantages de la solution Av. de France et Rte de Sion à sens unique: Maintien des places de stationnement existantes.

B 2.5 Une circulation bidirectionnelle ne se justifie pas pour les raisons suivantes: réduction, voire suppression des places de stationnement existantes; et il n'y a pas de parking public dans ce secteur Ouest.

B 4.2 Création d'un parking (Silo) à la place Tavelli, avec liaison (véhicule et piétons) sous-voie vers Poste, gare CFF..)

B 5.5 Supprimer les places «minute»

B 6.9 Elimination totale de places de parc (privées-publiques)

B 6.15 Amélioration signalisation des parkings (y compris nombre de places)

B 7.6 Montrer l'exemple:Places de parc payantes... (décourager)

PROPOSITIONS DÉJÀ INTÉGRÉES AU PROJET ET EN COURS D'ÉTUDE

A 3.3 / A 6.12 / A 8.3 / B 6.15: Le schéma des circulations prend en compte la notion du parpage. Dans ce sens, le réseau des Trois Avenues permet un accès rapide et efficace aux différents parkings publics existants et futurs. Cependant, ce principe sera développé au-delà sous la forme d'un plan sectoriel de stationnement. Le schéma à mettre en place doit permettre d'accéder à la majorité des parkings par le chemin le plus court possible, sans emprunter l'espace-rencontre et éviter des circuits inutiles. Une bonne signalisation de guidage vers les parkings avec indication de l'occupation sera mise en place

A 4.5 / B 5.9 / B 5.5: le principe de base est de diminuer fortement, voire de supprimer totalement le stationnement en surface dans tout le périmètre de l'espace-rencontre, afin de diminuer le trafic qu'il occasionne. Le nombre de places publiques existantes dans le centre-ville est important et largement supérieur à la moyenne pour des villes de même importance. L'opportunité d'aménager des places d'arrêts-minute pour déposer, chargement liés aux commerces sera examinée dans le détail.

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

A 1.12: La plaine Bellevue offre actuellement au total 396 places de parc en comptant:

- le parking avec barrière (263 pp) et les places aménagées temporairement le long de la route de la plaine (70 pp).
- les parkings situés à l'Ouest (30 pp) et l'Est (33 pp) du cimetière
- les places aménagées le long de la route de la Plaine (70 pp)

L'objectif est de supprimer les places de parc en surface dans la plaine Bellevue et de les concentrer dans le parking central. Sur la base des besoins actuels (HES-SO VALAIS, locations, CFF, centre-ville, etc.) et du taux d'occupation actuel, le besoin objectif en cases de stationnement est de 300 places avec un taux d'occupation moyen de 80%. En plus de ces 300 places, compte tenu l'ouverture du tunnel du Lötschberg, les CFF souhaitent disposer de 130 places P+R.

A 1.20: règlement à mettre en place

B 2.4 / B 2.5: cf. objet N° 2 Les 3-Avenues.

A 4.8 / B 4.2: le principe de base est de ne pas augmenter le nombre de places de parc au centre-ville. Dans le secteur de la parcelle Tavelli Ex-Septo, il est envisagé de construire pour les besoins privés (propriétaires dont les places de parc actuelles seront supprimées et résidents proches) un parking en sous-sol de quelques dizaines de places (entre 50 et 80). Une liaison routière depuis le Sud, sous les voies CFF, serait excessivement onéreuse pour rapprocher les voitures du centre. La distance à pied depuis le parking Sud des voies jusqu'au centre ville reste très favorable.

A 6.11 / B 7.6: il est pris bonne note des propositions

THÈME N° 8: L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES

A 4.10 Même solution pour Glarey

A 4.5 Possibilité d'agrandissement des terrasses des cafés-restaurants avec suppression du stationnement

A 4.6 Zones de rencontre

A 5.1 Unité esthétique dans l'aménagement

A 5.2 Etendue, périmètre de la «zone de rencontre»

A 6.15 Eviter le bétonnage intensif

A 6.16 Pavés engazonnés

B 5.1 Problématique de la Place du Cheval / Utilité?: Place sportive? Multi-sports? Espace intergénérationnel?

B 5.10 Créer un espace «enfants» à proximité des terrasses

B 5.11 Développer l'éclairage au sol; création d'ambiance, couleurs chaudes

B 5.4 Supprimer les trottoirs

B 5.6 Développer une unité esthétique de l'ensemble

B 5.8 Développer un concept de complémentarité des places

B 6.10 Amélioration du mobilier urbain (bancs, bacs à fleurs, etc.)

B 6.13 «Sierre, ville verte!»

B 6.8 Elimination des trottoirs

PROPOSITIONS DÉJÀ INTÉGRÉES AU PROJET ET EN COURS D'ÉTUDE

A 4.5 / A 4.6 / A 5.1 / A 5.2 / B 5.11: l'aménagement des surfaces, des places, de l'arborisation, du mobilier est étudié de façon coordonnée, avec l'utilisation de matériaux et d'essences indigènes, de façon à exprimer une identité sierroise reconnaissable. L'eau sera un des éléments convivial et ludique qui liera les différents espaces. Cf. information au CG de décembre 2006, chap. 2.3.

B 5.10: la proposition d'aménager des espaces ludiques dans les lieux publics est à l'étude, notamment dans le cadre de la Place de l'Europe qui sera réaménagée en jardin.

B 5.1: Un projet est en cours pour assainir le Jardin et l'adapter en vue d'une plus grande fréquentation, notamment par les familles.

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

A 4.10: un aménagement de modération de trafic est envisagé dans à l'entrée Est de Sierre, depuis Glarey. Cette modération va dans le sens d'une incitation à utiliser de façon accrue le contournement Sud (A9 et route de transit)

A 6.15 / A 6.16: le projet d'aménagement des espaces de rencontre doit prendre en compte plusieurs contraintes, dont son appropriation par: les piétons, les terrasses et autres étales, mais également permettre des accès véhicules et livraisons par poids lourds. Le choix des matériaux devra par conséquent intégrer ces éléments, relatifs à l'usage et à la fonction, assurer la pérennité des espaces, tout en satisfaisant la notion d'économie, sachant la dimension du périmètre concerné.

B 6.13: la notion de ville verte est intégrée dans les projets en cours concernant le centre ville. Elle est notamment visible dans le traitement des espaces publics réalisés ou à l'étude: Jardins de l'Hôtel de ville et de l'Hôtel de la Poste, futurs Jardins de l'Europe dans le contexte de la construction de la crèche, assainissement prochain du Jardin Notre Dame des Marais. Le plan d'arborisation du Centre ville exprime également cette sensibilité, si l'on se réfère à la densité des arbres prévus dans les différentes Rues et Avenues.

THÈME N° 9: L'ENVIRONNEMENT

- A 1.1** La circulation en bidirectionnel engendrera-t-elle plus de nuisances sur l'axe Nord?
- A 1.14** Quelles sont les mesures d'accompagnement prévues pour diminuer les nuisances dues au bidirectionnel?
- A 2.18** Pollution sonore et gaz dans les normes
- A 2.19** Qualité de vie pour tous les habitants
- A 4.4** Désengorgement du centre-ville (moins de pollution) au détriment de l'Avenue Nord
- B 2.8** Avantages de la solution Av. de France et Rte de Sion à sens unique: réduction de la circulation, donc des nuisances pour les bordiers de ces artères
- B 8.1** Nous sommes soucieux que le système des 3 Avenues à double sens aboutisse par la force des choses à du trafic de transit impliquant des nuisances supplémentaires (sur tout l'avenue Nord).

PROPOSITIONS DÉJÀ INTÉGRÉES AU PROJET ET EN COURS D'ÉTUDE

A 2.19: une meilleure qualité de vie pour tous les habitants est précisément l'objectif de base

recherché dans le cadre du projet.

A 1.14 / A 2.18: les études relatives à l'aménagement de l'Avenue Nord prévoient de mettre en place un revêtement phono-absorbant, de limiter la vitesse ($V= 40$, voire 30 km/h) et de modifier les carrefours en giratoires, quand cela est possible.

Une attention particulière sera apportée à la sécurisation des traversées piétonnes dans le secteur des écoles et dans les liaisons avec les quartiers .

La politique de stationnement avec la diminution des chemins d'accès aux parkings et la suppression des places en surface va diminuer un trafic inutile et polluant

Un nouvel accès à l'esplanade de la Gare depuis l'Est et l'Ouest va diminuer fortement le trafic sur l'Av. Général-Guisan. L'Avenue Nord sera également favorisée par une diminution d'environ 2'500 véh./jour dans chaque direction, ce qui représente une baisse de l'ordre de 20 à 25 %. La réalisation du contournement Ouest et Nord vers la Louable et la Noble Contrée combinée à des mesures d'accompagnement sur l'entrée existante à l'Ouest de la ville aura également un effet de diminution du trafic sur l'Avenue Nord.

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

A 1.1 / A 4.4 / B 2.8 / B 8.1: Compte tenu des mesures envisagées, les analyses montrent que le trafic ne sera pas augmenté sur l'avenue Nord du fait de la mise en place du double sens. Pour le secteur Ouest (Route de Sion et Av. de France) en particulier, les études en cours révèlent une diminution des charges en cas de la mise en place du doubles sens. Les normes en vigueur dans le domaine de l'environnement devront être respectées. Les domaines du bruit et de l'air, en particulier, feront l'objet d'une étude d'impact.

THÈME N° 10: LE PATRIMOINE

- A 1.4** Le patrimoine est mis en danger (Maisons Allet, Papon, de Courten)
- A 6.4** Disparition de la maison Papon?
- A 7.7** Démolition villa Papon?
- B 5.7** Changer l'affectation de l'Hôtel de ville: Pôle accueil / rencontre population.
Développer la mise en valeur du patrimoine.
- B 6.11** Préserver Maison Papon (vocation culturelle)

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

A 1.4 / A 6.4 / A 7.7 / B 6.11: la question du patrimoine et de la préservation des édifices est traitée avec un grand soin par la Municipalité. Pour exemple, dans le cas de la réhabilitation de la Maison Wiesel ou de la Maison Antille (deux édifices représentatifs implantés dans le Vieux Bourg), un mandat a été confié à un historien afin d'en déterminer les valeurs historiques, architecturales, culturelles et patrimoniales. C'est en connaissance de cause, sur la base objective des conclusions de l'expert au sujet des différents aspects susmentionnés, que le dossier a ensuite été transmis aux urbanistes et aux architectes. Cette méthode, qui a été cautionnée par les personnes et services compétents, sera également appliquée dans le cadre du projet centre ville et en particulier à la maison Papon.

THÈME N° 11: LA PROCÉDURE – LES FINANCES – LES DÉLAIS

- A 1.9** N'est-il pas possible de refaire des discussions avec les CFF pour envisager un passage par la rue des Quais?
- A 2.10** Accès Poste et gare routière (Maison Papon) qualité et coût de cet ouvrage.
- A 2.16** Délais et coûts!
- A 3.1** Planification travaux
- B 1.1** A l'heure actuelle, combien ont coûté les études préparatoires du plan directeur?
- B 2.10** Avantages de la solution Av. de France et Rte de Sion à sens unique: réduction du coût du projet puisque ces deux artères ne nécessitent aucune transformation.
- B 2.7** Une circulation bidirectionnelle ne se justifie pas pour les raisons suivantes: Coût élevé, d'autant plus que des travaux importants ont été effectués récemment sur l'avenue de France.
- B 3.2** Quid des débuts des travaux pour l'av. Guisan? Plusieurs commerçants ont osé investir dernièrement.
- B 3.4** Priorité pour l'espace rencontre Guisan, avec une voie à 20 km/h à sens unique. Arrêt minute pour les clients; accès livraisons.

PROPOSITIONS DÉJÀ INTÉGRÉES AU PROJET ET EN COURS D'ÉTUDE

A 3.1 / A 2.16: La planification des travaux n'est pas totalement aboutie à ce stade, étant précisé que le projet du centre ville a été conçu de façon à permettre des interventions ponctuelles, par secteurs, afin d'éviter des blocages. Si ces secteurs sont parfois interdépendants (en particulier l'aménagement de l'Av. Général-Guisan qui impose de réaliser en premier lieu l'accès Ouest à l'esplanade de la gare), d'autres sont autonomes et peuvent être réalisés en fonction des urgences et des opportunités. C'est notamment le cas du secteur de la Place de l'Europe en cours de réalisation (cf. projets du parking et de la crèche). La seconde intervention relative à la réalisation du projet centre ville concernera l'aménagement de la Place de l'Hôtel de ville, pressenti pour le printemps 2008.

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

A 1.9: Le passage par les quais CFF selon le principe retenu à l'époque pour l'Artère Sud n'est plus possible en l'état. Cette option nécessiterait d'obtenir préalablement des accords de la part des CFF (Impératif: créer une nouvelle gare marchandise afin de libérer le site) et des bordiers de la Rue du Stade notamment. Se pose également la question du respect de la décision prise par les citoyens lors du refus du projet de l'Artère Sud.

A 2.19: plusieurs variantes de réalisation de la rampe Ouest d'accès à l'esplanade de la gare sont à l'étude, avec et sans démolition de la maison Papon (cf. thème 10 Patrimoine). Le choix de la variante fera l'objet d'une analyse multicritères prenant en compte notamment: la valeur du patrimoine, la faisabilité technique, les coûts (adaptation éventuelle du pont Beaulieu), le potentiel d'urbanisation du front Nord, etc.

B 2.10 / B 2.7: l'assainissement et les aménagements en cours de l'Avenue de France ont été étudiés de façon à permettre d'y aménager un double sens à moindre coût (modification du marquage et de la signalisation). La route de Sion a été construite à l'époque pour une chaussée à 3 voies (largeur 10.50 m). Elle a été aménagée en sens unique, avec une chaussée surdimensionnée, de façon provisoire. Un aménagement adapté à l'usage urbain d'aujourd'hui est par conséquent nécessaire à terme.

A 2.16: le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre ville est avant tout un instrument de planification dont l'objectif premier est d'anticiper et de dessiner la façon dont la ville doit se développer dans le futur, tout en évoquant les grands principes de mise en oeuvre (la réalisation par secteurs). Par conséquent, il est prématuré à ce stade de figer des notions de délais et de coûts, sachant que le projet se réalisera sur une période de 15 à 20 ans et qu'il est nécessaire de maintenir une certaine flexibilité dans les principes admis.

B 1.1: le montant inscrit aux comptes 2006 concernant le projet centre ville est de l'ordre de CHF 660'000.00. D'autre part, un montant de CHF 750'000.00 a été inscrit pour cet objet dans le budget 2007.

B 3.2 / B 3.4: les travaux d'aménagement sur Général-Guisan sont excessivement ardues à engager en l'état, compte tenu de la très grande difficulté d'y dévier la circulation. Dans ce sens, la réalisation de l'accès Ouest de l'esplanade de la gare est prioritaire. Des scénarii susceptibles d'y réduire le trafic, voire de le diminuer de façon notable sont néanmoins en cours d'étude.

THÈME N° 12: L'ANIMATION – LES DIVERS

A 1.6 L'organisation de grandes manifestations au centre du périmètre est-elle garantie?

A 1.16 Favoriser les activités commerciales au centre-ville qui permettent la rencontre (petits commerces, terrasses)

A 7.6 Mesures pour dynamiser le centre-ville?

B 5.12 Trouver une bonne mesure entre l'horaire des animations et la sérénité des habitants

B 5.13 Dans le remblais des CFF, création d'un lieu avec halle multi-fonctions.

B 5.2 Développer signalétique alimentée par de l'énergie solaire: Panneaux lumineux aux sorties d'autoroutes et indication des parkings, Points d'info aux endroits stratégiques (écrans interactifs).

B 5.3 Création de «thèmes» d'animation pour chacune des 4 zones de rencontre: Culturel (expos), Musique (Live), Scènes amovibles (théâtre, ciné).

B 5.9 Mise en valeur de la sortie de la gare, qui est la première image de Sierre

B 6.23 Revoir ouverture des établissements publics et restaurants le dimanche

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

A 1.6/ A 1.16 / A 7.6/ B 5.9: Les grandes manifestations telles que Vinea, St-Catherine auront toujours leurs places. La création d'un espace de rencontre favorisera le dynamisme du centre-ville via des petits commerces, l'utilisation des terrasses et la création de nouvelles manifestations/animations

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET PROPOSITIONS

B 5.12/ B 6.23/ B 5.3: La cohabitation entre les habitants du centre-ville et l'animation est nécessaire, spécialement si l'on devait retenir les 4 thèmes proposés. En ce qui concerne l'ouverture des établissements publics et des restaurants le dimanche, la législation communale actuelle est très souple. La création d'une zone de rencontre devrait favoriser l'ouverture de certains établissements le dimanche.

B 5.2: l'optimisation des indications relatives à la position des parkings publics dans la ville et à leur occupation est prévue dans le cadre du projet.



**Administration
communale**

Hôtel de Ville
Case postale 96
CH-3960 Sierre

Tél. 027 452 01 11
Fax 027 452 02 50
www.sierre.ch

