

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



VILLE DE SIERRE
MAI 2018





SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	04
2.	RÉSUMÉ DES OBJECTIFS	05
2.1.	A QUOI SERT LE PLAN DIRECTEUR ?	06
2.2.	LE PÉRIMÈTRE DE SIERRE SE TRANSFORME	07
3.	DENSIFIER LE BÂTI: OBJECTIF QUALITÉ	09
3.1.	L'ÉTAT DU DOSSIER EN RÉSUMÉ	10
3.2.	COMPLEXE SUD, 2 ^E ÉTAPE	14
3.3.	GRANDE SALLE DU BOURGEOIS	16
3.4.	URBANISATION DES ÎLOTS DE L'ESPLANADE DE LA GARE	17
3.5.	REVITALISATION DU VIEUX-BOURG	20
3.6.	URBANISATION DU QUARTIER DES CONDÉMINES	21
4.	AMÉLIORER LA MOBILITÉ	23
4.1.	L'ÉTAT DU DOSSIER EN RÉSUMÉ	24
4.2.	PASSERELLE PIÉTONNE, 2 ^E ÉTAPE	31
4.3.	LE PONT BEAULIEU ET SA RAMPE VERS L'ESPLANADE DE LA GARE	32
4.4.	MAILLE NORD	34
4.5.	MAILLE CENTRE - PIÉTONNISATION DE LA PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE	35
4.6.	CONNEXION OUEST (PLACE BEAULIEU)	36
4.7.	LES AUTRES MAILLES CENTRE-VILLE	38
4.8.	CONTEXTE RÉGIONAL	41
4.9.	TRANSPORTS PUBLICS	42
4.10.	MOBILITÉ DOUCE	44
5.	PLANNING PRÉVISIONNEL	45

ANNEXE **46**

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

ÉCOLE DE COMMERCE
ET DE CULTURE GÉNÉRALE

LAT

LOI FÉDÉRALE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

PAD

PLAN D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ

PQ

PLAN DE QUARTIER

1. INTRODUCTION

Le Plan directeur du centre-ville, lancé en 2004, est un outil de planification multi-annuel. Il veille à la cohérence des différents projets sur le long terme et a pour objectif de mettre en place un cadre économique attractif et de donner la priorité aux activités humaines et sociales dans ce périmètre. Cette nouvelle version prend en compte les dernières réalisations et aborde de nouveaux sujets.

Ainsi, après la réalisation de la crèche, de la place de l'Hôtel de Ville qui redonne la priorité aux piétons ou encore du parking de l'Europe, c'est le projet du Complexe Sud qui arrive à son terme avec sa gare routière destinée aux bus et son parking de la Gare.

Les sujets se diversifient et ne se limitent plus à la circulation routière et à l'urbanisme. Ainsi, par exemple, la nouvelle gare routière est une infrastructure permettant de développer les transports publics à

destination du centre-ville, ce qui, entre autres avantages, évite d'y pénétrer et de ce fait soulage l'avenue Général-Guisan. Cette modification de desserte (ligne 3 des bus urbains) permet d'améliorer le lien entre le centre-ville et les quartiers et de rapprocher les pôles plus éloignés. De plus, elle facilite les déplacements conjuguant plusieurs moyens de transport (multi-modalité): train, bus régionaux, bus urbains, vélos en libre-service, en offrant une plateforme pour ces différents moyens de transport.

Pour le futur, à court terme, après l'ouverture de l'École de commerce et de culture générale (ECCG), se profilent les projets de bidirectionnel de la maille Nord et de la réfection du pont Beaulieu. Ils seront suivis par une urbanisation de l'esplanade de la Gare, ainsi que des mises à l'enquête de la fermeture de la place de l'Hôtel de Ville et de la place Beaulieu au trafic routier. Ce document revient plus en détails sur ces projets.

Enfin, avec la validation de l'Agglo Valais central par la Confédération, le Plan directeur trouve un rayonnement régional, notamment en ce qui concerne les aspects de pôle de transport public et de densification du centre-ville. Cette reconnaissance permet en particulier de diversifier les ressources financières, puisque la Confédération participe à ces mesures, mais surtout elle confère une aura régionale aux projets à réaliser dans le périmètre du centre-ville et consolide le rôle de la Cité du Soleil dans le Valais central.

Ce document ainsi que ses versions précédentes sont accessibles sur le site de la Ville de Sierre www.sierre.ch sous la rubrique *Sierre se transforme*.

Bonne lecture !



INAUGURATION DE LA NOUVELLE GARE ROUTIÈRE



2. RÉSUMÉ DES OBJECTIFS

Lancé en 2004, le projet d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville *Sierre se transforme* se met progressivement en place, poursuivant deux objectifs complémentaires :

- le développement et la densification du bâti au centre-ville
- l'amélioration de la mobilité.

Visant une qualité de vie accrue, ces deux objectifs se déploient à travers des projets divers et variés : nouveaux édifices et équipements publics, places et espaces publics repensés, mobilier et aménagements urbains adaptés, développements immobiliers privés ou en partenariat public-privé, régimes et systèmes de circulation revus en profondeur, mise en avant des transports publics et des mobilités douces, etc.

Ces différents types de projets sont étroitement imbriqués ; formant ensemble le puzzle *Sierre se transforme*, tous visent à faire du cœur de Sierre un centre-ville convivial, attractif et moderne.

2.1

À QUOI SERT LE PLAN DIRECTEUR ?

Pour assurer la cohérence globale de cet ambitieux programme qu'est *Sierre se transforme*, des lignes directrices sont nécessaires. Le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville, dont voici la 10^e mise à jour, joue ce rôle de monitoring. Il est l'outil au service d'une vision durable — un fil rouge pour les législatures politiques qui se succèdent tous les quatre ans, alors que le cycle *Sierre se transforme*, lancé il y a quatorze ans, devrait encore prendre plusieurs années avant d'être bouclé.

Une telle transformation ne peut que se faire progressivement, sur un temps relativement long, et par étapes, étant donné les règles du jeu :

- processus de décision démocratique pour chaque objet
- mises au concours, production de plans d'affectation spéciaux tels que plans d'aménagement détaillés (PAD), plans de quartier (PQ), etc.
- diversité des partenaires concernés et donc des intérêts (Canton, CFF, institutionnels, privés)
- longues procédures, avec des oppositions et des recours quasiment systématiques lors des mises à l'enquête
- contraintes financières et techniques, car on ne peut pas ouvrir tous les chantiers en même temps.

Garder le cap, la vision, en l'actualisant en fonction de l'évolution du contexte ci-dessus, complexe : telle est l'utilité du Plan directeur, un outil de planification d'autant plus nécessaire avec la nouvelle Loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Rappelons en effet que la LAT demande d'exploiter au mieux les opportunités de densification offertes dans les centres des localités, tout en limitant les possibilités de bâtir en périphérie.



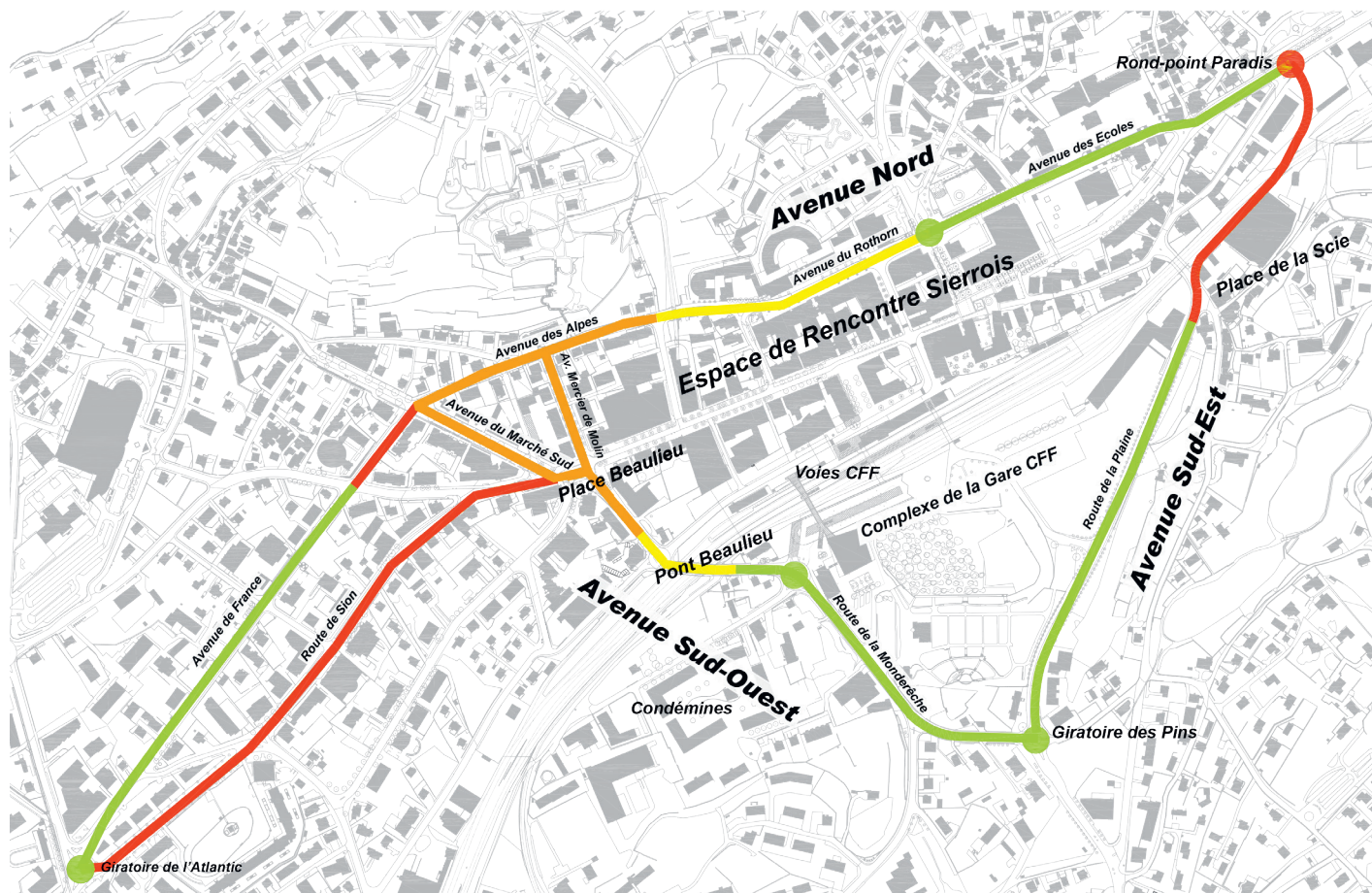
Base légale du Plan directeur d'aménagement :

article 33 du règlement de construction et de zones de la Commune de Sierre (RCCZ).

du centre-ville, autrement dit le garant de la stabilité de cette construction par étapes.

En résumé, cet outil de planification est la colonne vertébrale du projet d'aménagement et d'urbanisation

Le Plan directeur = la ligne fondatrice, l'outil de référence pour mener à bien le projet.



2.2 LE PÉRIMÈTRE DE SIERRE SE TRANSFORME

Rappelons que le périmètre concerné est délimité par le réseau des 3-Avenues (Avenue Nord, Avenue Sud-Ouest et Avenue Sud-Est) :

- **Au nord des voies CFF**, le projet prévoit la réalisation progressive d'un seul et même espace de rencontre (zones 20, 30, et piétonnes), avec de nouveaux édifices publics, un front bâti densifié et des espaces publics plus attractifs.

- **Au sud des voies CFF** se mettent en place des infrastructures dédiées à la formation, à la culture, à la vie associative ainsi qu'à la mobilité (gare routière et parking public dans le Complexe Sud). L'ensemble du secteur plaine Bellevue – Petit Bois sera valorisé en tant que poumon vert urbain.

Grâce aux interfaces prévues, et en particulier à la passerelle piétonne, en service depuis l'automne 2017, le nord et le sud des voies CFF commencent à former un véritable tout, un seul et unique centre urbain, en plein développement dans le quartier des Condémines.

DOSSIERS FUTURS

A L'ÉTUDE

APPROBATION EN COURS

EN CHANTIER

EN SERVICE





3. DENSIFIER LE BÂTI : OBJECTIF QUALITÉ



3.1

L'ÉTAT DU DOSSIER EN RÉSUMÉ

Le programme des édifices publics communaux est quasiment bouclé


Après l'inauguration, en octobre dernier, de la nouvelle gare routière et du parking de la Gare, les édifices publics planifiés dans le Plan directeur sont désormais presque tous réalisés.

Pour rappel, depuis 2008 ont été tour à tour mis en service : la crèche et parking public de l'Europe, le centre scolaire de Borzuat agrandi, le nouveau poste de police ainsi que l'aile Est de l'Hôtel de Ville rénovée.

Les prochains objectifs d'urbanisation

Edifices publics : reste principalement à terminer le chantier du Complexe de la Gare, plus précisément, la partie cantonale soit le bâtiment de l'École de commerce et de culture générale (ECCG) ainsi que les projets alentour (détails point suivant). Reste aussi à poursuivre le programme prévu pour le centre scolaire de Borzuat et à réaliser la nouvelle salle de conférence (projet de la Bourgeoisie de Sierre, détails 3.3).

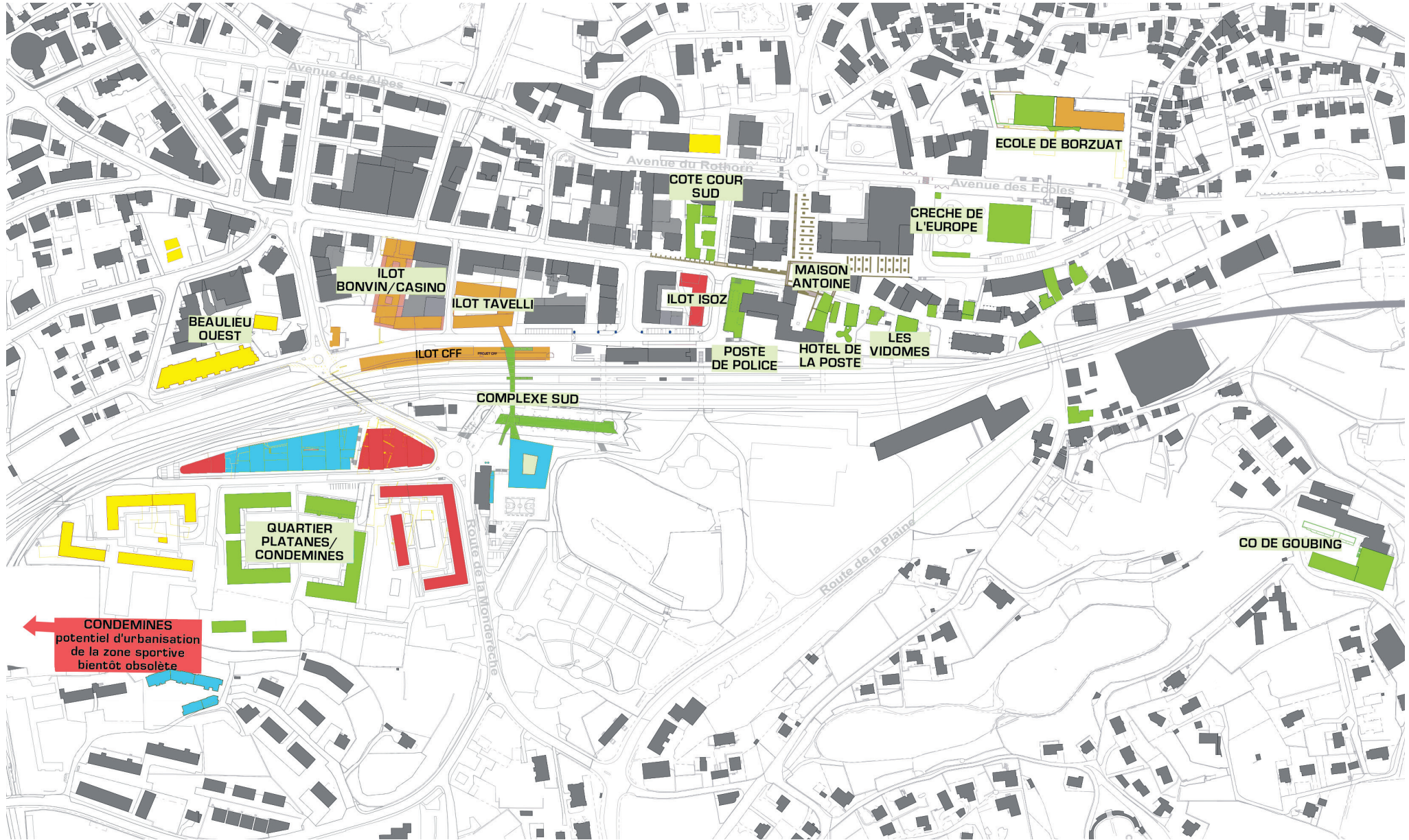
Edifices privés : la plupart des développements immobiliers encore à mener à bien dans le cadre de *Sierre se transforme* sont du ressort des investisseurs privés et des CFF (projets privés ou en partenariat public-privé). Sont principalement concernés :

- la densification des îlots sur l'esplanade de la Gare (3.4)
- la poursuite de l'aménagement du Vieux-Bourg (secteur place de la Scie – rue du Simplon – rond-point Paradis) (3.5)
- la prolongation du centre-ville au sud des voies (nouveau quartier urbain des Condémines ou ex. sa) (3.6).

**LE CHANTIER DE L'ÉCOLE
DE COMMERCE ET DE
CULTURE GÉNÉRALE
(COMPLEXE SUD)**



ÉTAT DE L'URBANISATION



POTENTIEL D'URBANISATION

APPROBATION EN COURS

PROJETS RÉALISÉS

A L'ÉTUDE

EN CHANTIER

DENSIFIER AVEC QUALITÉ

La nouvelle LAT exige désormais explicitement de développer le milieu bâti vers l'intérieur. Cette exigence de densification doit toutefois s'accompagner par le maintien ou l'amélioration de la qualité de vie en ville. Ainsi, la Ville de Sierre met un point d'honneur à ce que les projets de densification s'accompagnent par une amélioration du milieu bâti et des espaces extérieurs qu'ils soient privés ou publics, notamment par la mise en place de plans d'aménagement détaillés ou plans de quartier.

REMPILIR LES VIDES :

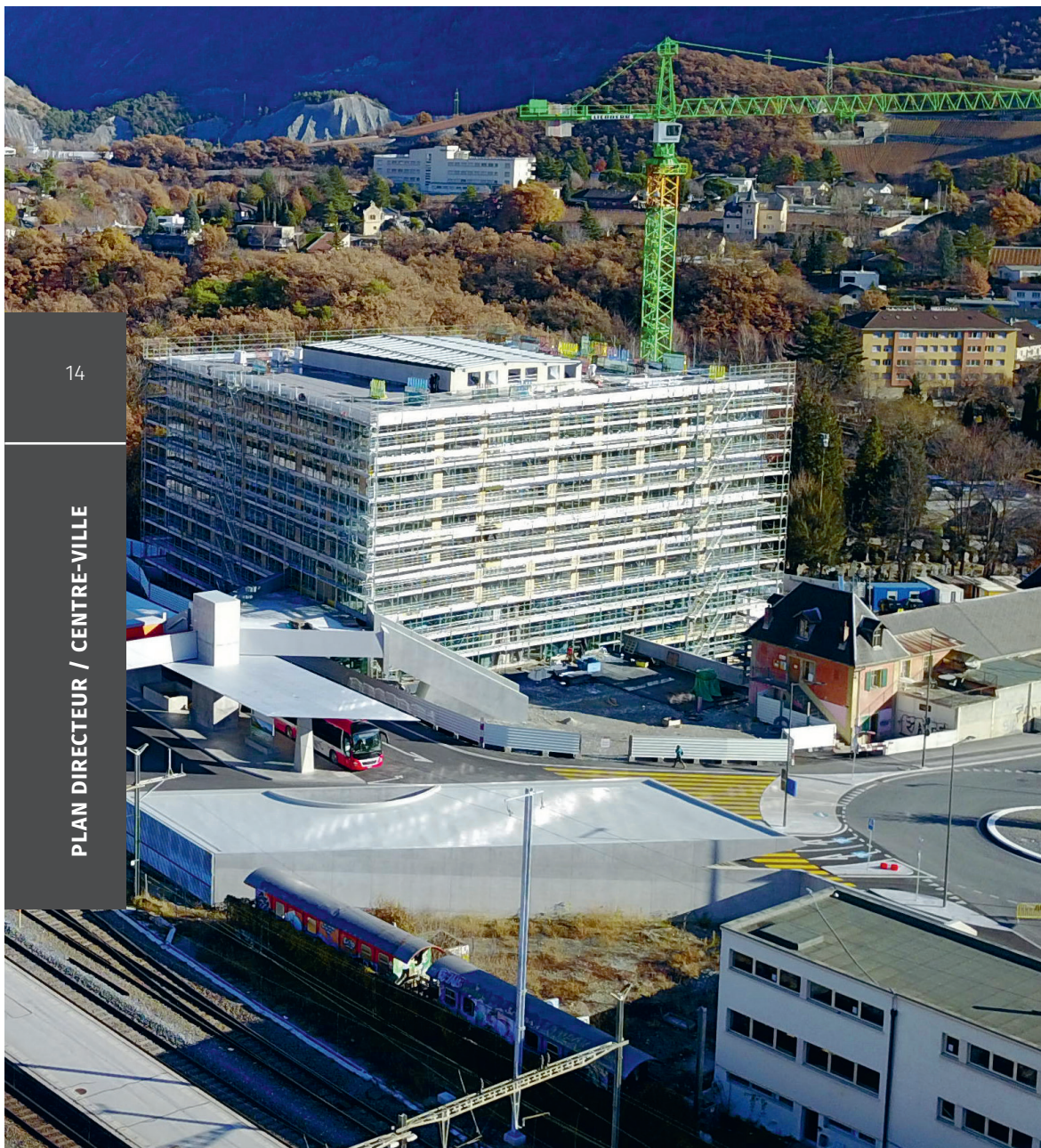
Un objectif majeur d'urbanisation, transversal aux différents projets formant le puzzle *Sierre se transforme*.

Accorder un soin particulier aux différents espaces publics (places, respirations vertes, espaces de liaison entre les îlots, itinéraires pour les différents usagers, avec un mobilier et de la végétation adaptés, etc.) pour une convivialité urbaine de qualité.

Une réalisation exemplaire: la place de l'Hôtel de Ville.

Deux «vides» emblématiques à redessiner : la place Beaulieu (point 4.6 : Connexion Ouest) à transformer en porte d'entrée de l'*Espace de rencontre sierrois* et l'avenue de la Gare à faire revivre sous la forme d'une place piétonne.





14

PLAN DIRECTEUR / CENTRE-VILLE

3.2 COMPLEXE SUD, 2^E ÉTAPE

Le Complexe Sud (ou Complexe de la Gare) est une pièce maîtresse de l'urbanisation du centre-ville, créant une continuité du bâti entre le nord des voies CFF et les quartiers sud en développement (Condémines). Le Complexe Sud est composé de plusieurs éléments, avec des vocations différentes. Après l'inauguration, en octobre dernier, des parties dédiées à la mobilité (parking public, gare routière et passerelle piétonne reliant ces nouvelles infrastructures aux quais CFF), la seconde partie du programme est en chantier, et comprend :

- **le nouveau bâtiment scolaire construit pour accueillir l'ECCG.** Cet édifice intégrera en outre des locaux pour la HES-SO Valais-Wallis ainsi que **deux salles de gym (format Macolin)**. Ces équipements sportifs seront également ouverts aux sociétés locales.

Le bâtiment est en cours de finition ; comme on peut le constater, de par ses dimensions (même cubage que celui, voisin, de la HES-SO Valais-Wallis), il appartient au centre-ville et le prolonge. La nouvelle ECCG ainsi que la passerelle sont des réalisations à l'échelle des constructions du centre de manière à jouer pleinement leur rôle d'articulation urbaine vers le sud des voies, en cours de densification.

PLAN DES AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS DU COMPLEXE SUD, VERSION MARS 2018

- **le calcetto et le skatepark.** Ces équipements seront restitués sur le site, en lien avec les Anciens Abattoirs et l'ECCG, conformément à la décision prise par les autorités municipales.
- **les Anciens Abattoirs.** Ce bâtiment s'inscrit également dans ce périmètre. Témoins, de par leur échelle, de ce qu'était le secteur avant le processus d'urbanisation, les Anciens Abattoirs seront rénovés de sorte qu'ils trouvent leur place dans le nouvel ensemble et soient en dialogue avec leur environnement : le Complexe de la Gare, le pan de ville en développement (Condémines) mais aussi le Petit Bois, les espaces verts et le cimetière. A noter que les Anciens Abattoirs garderont leur vocation culturelle.

PLANNING

JANVIER 2019

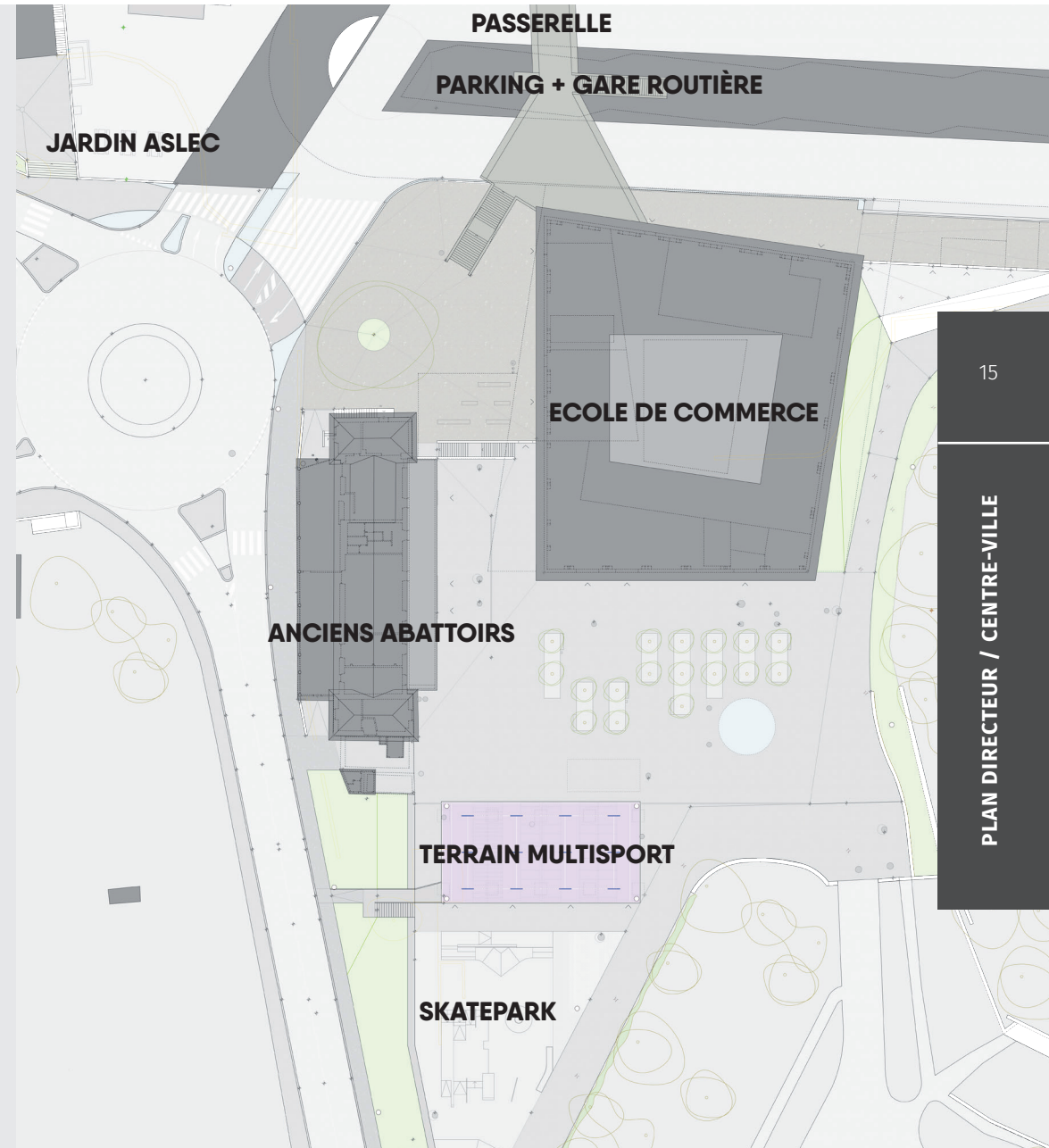
Mise en service de l'école, (ECCG).

AVRIL 2019

Mise en service des salles de gym.

2019

Etudes et projet d'investissement pour la rénovation des Anciens Abattoirs. Les travaux proprement dits sont projetés pour 2020, après la mise en service du bâtiment scolaire.



3.3

GRANDE SALLE DU BOURGEOIS

La grande salle de réunion et de banquet sise au premier étage du bâtiment le Bourgeois va être modernisée et agrandie. Ce projet est porté par la Bourgeoisie de Sierre. L'assemblée primaire bourgeoisiale a donné en mars dernier son feu vert au financement. Une bonne nouvelle pour la Cité du Soleil, car il s'agit du seul équipement de ce genre et de cette capacité au centre-ville !

CAPACITÉ PRESQUE DOUBLÉE

Le Bourgeois a été construit en 1982 et sa grande salle n'a pas été modernisée depuis (exception faite d'un rafraîchissement). La Bourgeoisie a saisi l'opportunité offerte par les promoteurs du projet de bâtiment d'habitation prévu sur la parcelle voisine, au sud-ouest (actuellement friche et garages). Ces privés ont proposé à la Bourgeoisie d'utiliser une partie du terrain pour agrandir la grande salle.

PLANNING

PRINTEMPS 2018

Mise à l'enquête publique conjointe de la grande salle et du projet privé d'habitation.

2019

Les travaux commenceront en début d'année pour se terminer à la fin 2019. La salle actuelle devra être totalement démolie et la reconstruction nécessitera un agrandissement des façades sud et ouest du Bourgeois.

IMAGE 3D DU PROJET



LES POINTS FORTS DU PROJET



La surface de la grande salle passera de 245 m² actuellement à 495 m². Sa capacité d'accueil va presque doubler pour atteindre plus de 400 places assises. De plus, la salle sera modulable, avec possibilité de la diviser en deux, ce qui permettra la tenue simultanée de deux manifestations.



Un soin particulier sera apporté à l'isolation phonique, pour le confort du voisinage. Grâce à un système de ventilation contrôlée, les fenêtres de la salle pourront rester fermées en toute saison.

En outre, l'isolation thermique (périphérique) sera adaptée aux exigences actuelles.



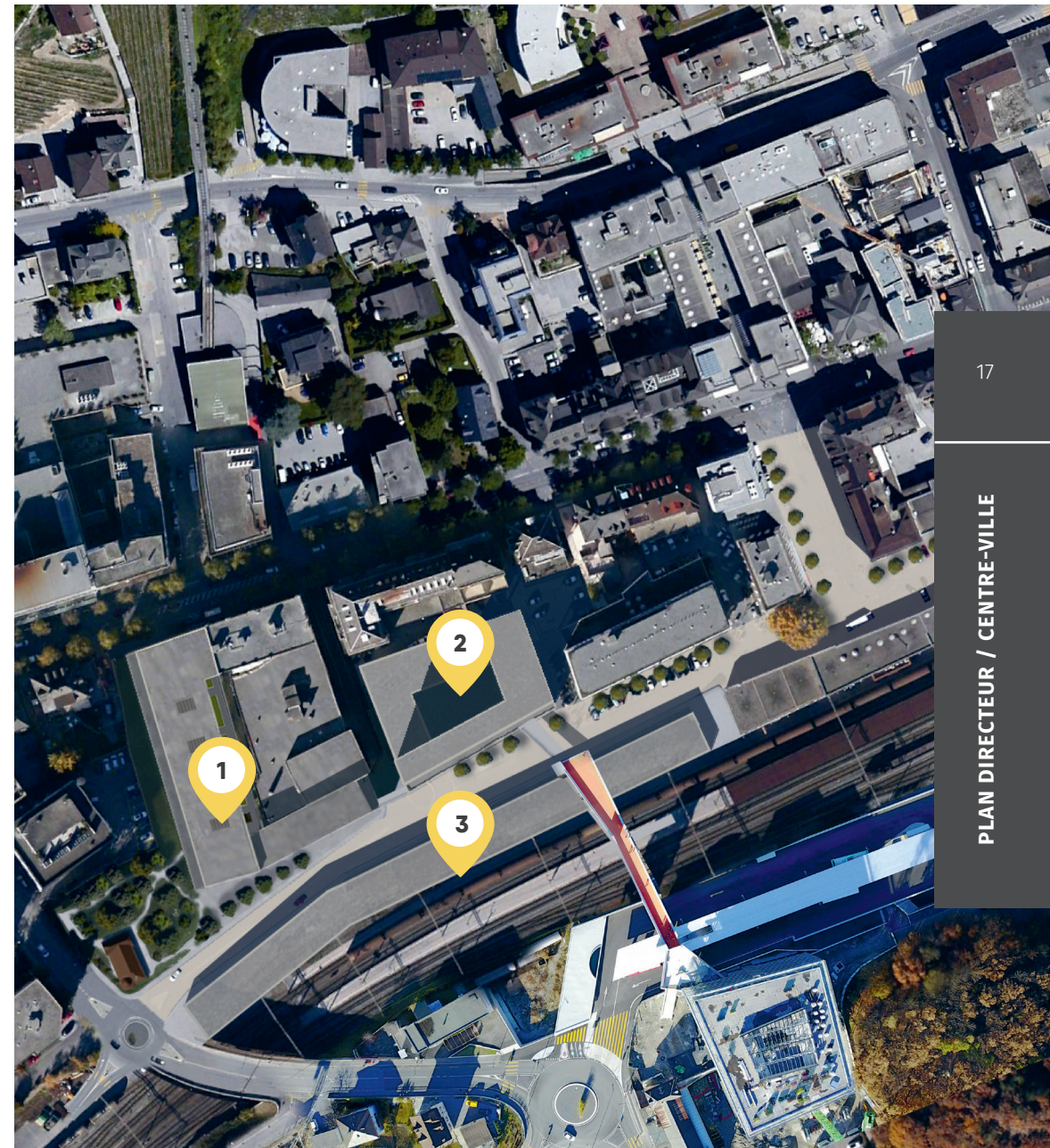
Des équipements modernes sont prévus (multimédia).

3.4

URBANISATION DES ÎLOTS DE L'ESPLANADE DE LA GARE

Ces îlots sont en grande partie propriété des privés ainsi que de la Division CFF Immobilier; l'initiative des développements appartient de ce fait à ces derniers. Des discussions sont en cours avec ces différents partenaires, la Ville étant, bien entendu, partie prenante de ces projets : cette dernière édicte des prescriptions (gabarits, affectations, etc.) et conduit l'élaboration des plans de quartier, PAD et autres aménagements de parcelles, de manière à assurer la qualité de la mise en œuvre du Plan directeur.

- 1- Îlot Casino-Bonvin
- 2- Îlot Tavelli
- 3- Îlot CFF





ÎLOT CASINO-BONVIN

La Maison Papon et son parc seront conservés, étant donné l'intérêt patrimonial que représente cet ensemble. Le développement de l'îlot Casino-Bonvin, un projet privé, devra intégrer cette donnée.

Cette maison de caractère a été construite à la fin du 19^e siècle par l'hôtelier Michel Zufferey, comme dépendance (écuries) de l'Hôtel-Château Bellevue. Il y a de ce fait un lien fort entre l'Hôtel de Ville et la Maison Papon qu'il s'agit de préserver pour une urbanisation de qualité. Les interventions sur la maison devront être effectuées dans le respect de son caractère historique et le parc sera conservé en tant que respiration au sein d'un tissu largement bâti.



ÎLOT BEAULIEU OUEST

Le plan de quartier de cet ensemble résidentiel a été validé par la Commission Cantonale des Constructions (CCC). Les opposants ont fait recours au Conseil d'Etat. Ce dernier les ayant déboutés, ils ont recouru au Tribunal cantonal où l'affaire est actuellement pendante.

Ci-dessus, l'image de synthèse du projet.



ÎLOT CFF

Le site de l'ancienne gare marchandise, qui réceptionne depuis l'automne dernier l'escalier d'accès à la passerelle piétonne, possède un gros potentiel de densification.

La démolition de l'ancienne gare marchandise a eu lieu en avril 2018.



ÎLOT TAVELLI

C'est un site stratégique pour prolonger la passerelle de l'esplanade vers la gare SMC. La passerelle sera intégrée dans le projet de développement immobilier qui prendra place sur les friches des caves.



ÎLOT ISOZ

Cet îlot offre lui aussi un intéressant potentiel d'urbanisation. Les projets présentés jusqu'à présent ne répondant pas aux attentes de la Ville, cette dernière est toujours en recherche d'un partenaire fort pour monter un projet de développement conjoint.

3.5

REVITALISATION DU VIEUX-BOURG

Depuis la parution de la précédente édition du Plan directeur, la revitalisation du Vieux-Bourg s'est poursuivie avec la réfection de l'enveloppe du château des Vidômes, réalisée par la Bourgeoisie de Sierre. Les rénovations des bâtiments étant pour la plupart terminées sur la rue du Bourg, la Ville a pu lancer le réaménagement de l'espace public (détails 4.7 : maille Est, nouvel aménagement urbain en cours sur la rue du Bourg, instauration d'une zone 20 – travaux en cours).

Pour valoriser l'entrée Est du Vieux-Bourg, la Ville a acquis récemment la parcelle Durret, l'objectif étant d'urbaniser ce secteur dans le périmètre du nouveau portail du tunnel CFF de Gobet. Il s'agit aussi d'intégrer dans cette valorisation la place de la Scie ainsi que le passage inférieur de la Scie appelé à compléter l'Avenue Sud-Est. Le PAD du secteur est en phase de pré-étude.

Rappelons que l'ensemble du projet reste bloqué tant que la patinoire de Graben occupe le site actuel, rendant de facto impossible la construction de la route d'accès au passage inférieur. Il faut donc attendre qu'une nouvelle patinoire soit construite pour que le site de Graben soit libéré.

LE CHÂTEAU
DES VIDÔMES



3.6

URBANISATION DU QUARTIER DES CONDÉMINES (EX - TORSA)

Un potentiel d'urbanisation unique. Sierre a la chance de disposer d'une réserve de terrains à bâtir à deux pas de la gare, ce qui permet de prolonger le centre-ville vers le sud-ouest. Avec cohérence, ce nouveau pan de ville se bâtit dans la même densité que celle qui prévaut sur l'avenue Général-Guisan, par exemple. Le résultat est visible, spectaculaire : les Condémines sont en passe de devenir un important quartier urbain qui totalisera 600 logements.

Différentes infrastructures de mobilité ont été mises en place (giratoire des Platanes, passerelle piétonne). D'autres sont en projet (connexion place Beaulieu – nouveau pont Beaulieu et rampe vers l'esplanade de la Gare) pour relier ce nouveau quartier aux autres secteurs de la ville. De plus, un itinéraire réservé aux mobilités douces est prévu entre l'avenue des Platanes et la rue de l'Industrie et de là vers les berges du Rhône (détails 4.10). Ces différents éléments contribueront à tisser une continuité urbaine avec le centre-ville. Ils illustrent de manière exemplaire combien mobilité et urbanisation vont de pair.



LES ÎLOTS DES CONDÉMINES

ÎLOT CENTRAL : plus de 200 logements réalisés.

CONDÉMINES NORD : complexe d'une centaine de logements + surfaces commerciales en chantier.

CONDÉMINES OUEST : en cours de validation.

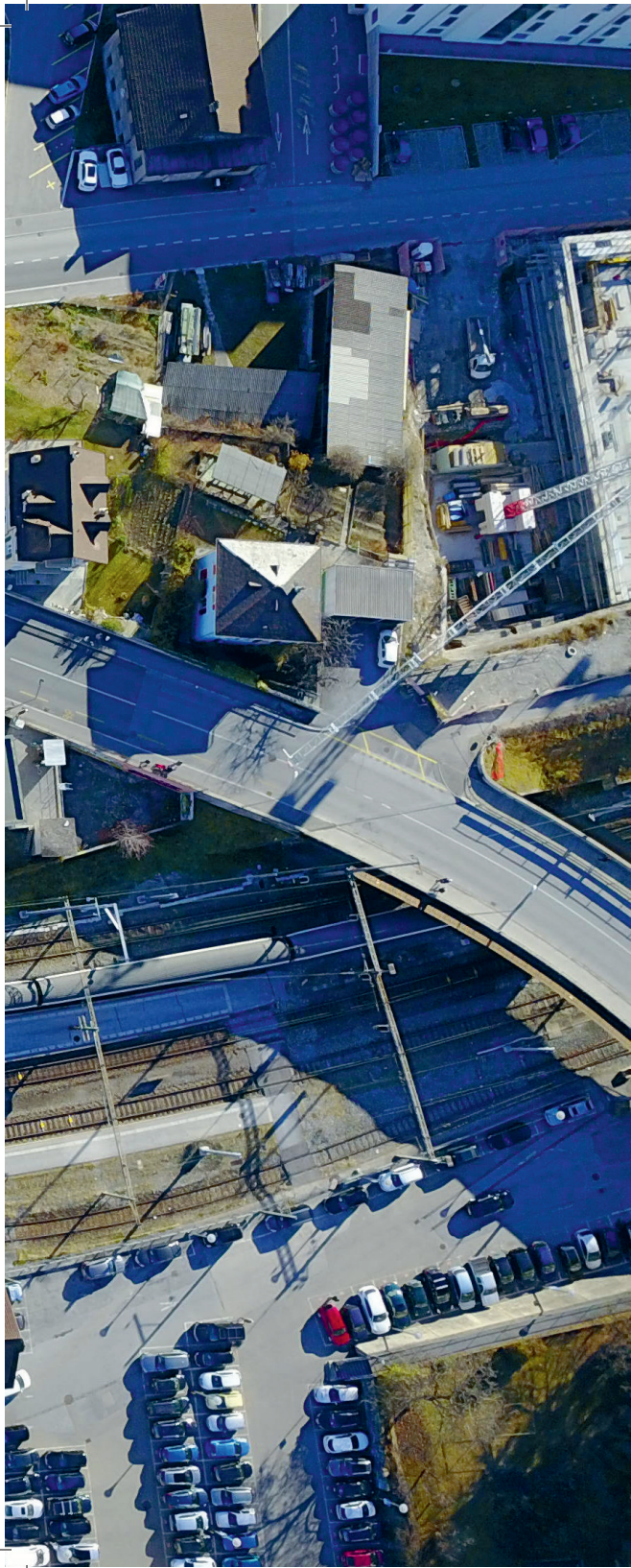
CONDÉMINES EST : potentiel d'urbanisation.

LA NOUVELLE
PASSERELLE
ENTRE LE NORD
ET LE SUD
DES VOIES CFF

22

PLAN DIRECTEUR / CENTRE-VILLE





4. AMÉLIORER LA MOBILITÉ

4.1

L'ÉTAT DU DOSSIER EN RÉSUMÉ

LA STRATÉGIE GLOBALE

Un rappel tout d'abord : les différents projets visant à améliorer la mobilité au centre-ville s'inscrivent dans une stratégie globale reposant sur les grands piliers suivants : mise en place d'un réseau de distribution (le système des 3-Avenues) autour du centre-ville – nouveaux parkings de captage aux portes du centre – création au cœur de la ville de *l'Espace de rencontre sierrois*. Cette réorganisation en profondeur se met en place progressivement, maille par maille, l'objectif étant d'inverser la priorisation appliquée jusqu'ici en canalisant et en modérant le trafic routier pour favoriser les mobilités douces. L'encadré page 27 résume les lignes de force du projet de mobilité de *Sierre se transforme*.



LA NOUVELLE GARE ROUTIÈRE SURMONTÉE DE LA PASSERELLE





UNE RÉALISATION MAJEURE

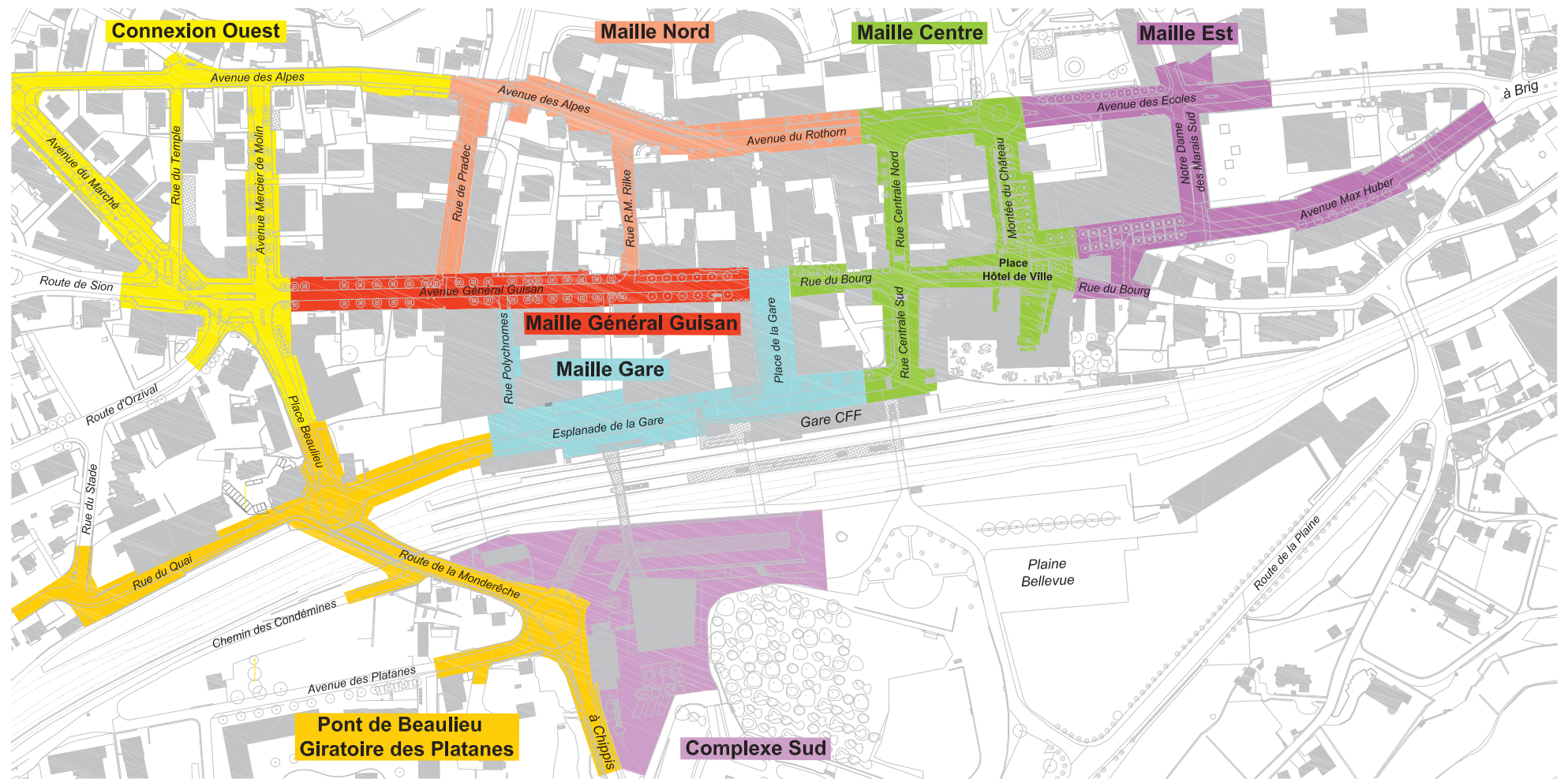
L'année 2017 a été marquée par la mise en service de trois éléments de mobilité de première importance, réalisés dans le cadre du Complexe Sud. Il s'agit des trois réalisations communales suivantes, inaugurées officiellement le 14 octobre dernier :

- **Le parking public de la Gare**, d'une contenance de 218 places, sur deux niveaux.
- **La nouvelle gare routière**, avec son quai de distribution de 8 places pour les bus régionaux. Le déménagement de la gare routière au sud des voies a permis de libérer le nord (avenue Général-Guisan, esplanade de la Gare) du gros du trafic des bus régionaux (détails 4.9).
- **La passerelle piétonne** jetée entre le Complexe Sud et les quais CFF. La première étape de la passerelle est ainsi en service, en attendant que cet ouvrage se prolonge vers la gare SMC (détails 4.2).
- L'accès à la nouvelle gare routière et au parking de la Gare s'effectue **par le giratoire des Platanes** qui a été aménagé à l'intersection de la route de la Monderèche et de l'avenue des Platanes (sur l'Avenue Sud-Ouest).

Ce giratoire offre en même temps un accès désormais sécurisé et adapté au développement des Condémines. Enfin, le giratoire des Platanes a été conçu de manière à ce qu'il soit compatible avec le futur pont Beaulieu.

LES PROCHAINS GRANDS OBJECTIFS PRIORITAIRES

A ce stade, les projets de mobilité prioritairement au programme de *Sierre se transforme* sont les suivants : la deuxième partie de la passerelle piétonne (4.2), le nouveau pont Beaulieu et sa rampe vers l'esplanade de la Gare (4.3), ainsi que l'aménagement de la maille Nord, indispensable pour rendre la place de l'Hôtel de Ville totalement piétonne (4.5) et réaliser la connexion place Beaulieu (4.6). Ces deux derniers projets sont particulièrement importants pour la poursuite de la mise en place de l'*Espace de rencontre sierrois*. La place de l'Hôtel de Ville et la place Beaulieu sont en effet les principales portes d'entrée de cet espace du cœur de la ville, qu'il s'agit de redessiner au profit des piétons, de la mobilité douce et, pour résumer, d'une convivialité urbaine et d'une qualité de vie accrues.



LES PILIERS DE LA NOUVELLE MOBILITÉ AU CENTRE-VILLE

Autour du centre-ville, le réseau de distribution des 3-Avenues (Nord, Sud-Est et Sud-Ouest - détails schéma page 7), permet de prendre en charge le trafic périurbain n'ayant rien à faire au centre. Il faut préciser que les 3-Avenues sont bien plus qu'un simple triangle routier, avec leur visage urbain et des régimes de circulation adaptés à la vie en ville.

L'état du projet : L'aménagement du système des 3-Avenues s'est poursuivi en 2017 avec la mise en service du giratoire des Platanes sur l'Avenue Sud-Ouest. Prochaines grandes étapes : sur l'Avenue Sud-Ouest toujours, la construction du nouveau pont Beaulieu et de sa rampe routière de liaison avec l'esplanade de la Gare (en remplacement de la route actuelle au niveau des quais), puis l'aménagement de la connexion Ouest, place Beaulieu (entre l'Avenue Sud-Ouest et l'Avenue Nord, le système des 3-Avenues ayant besoin de jonctions performantes pour pouvoir vraiment fonctionner).

Aux portes du centre, les parkings de captage. Les deux parkings publics qui étaient planifiés dans le cadre de *Sierre se trans-*

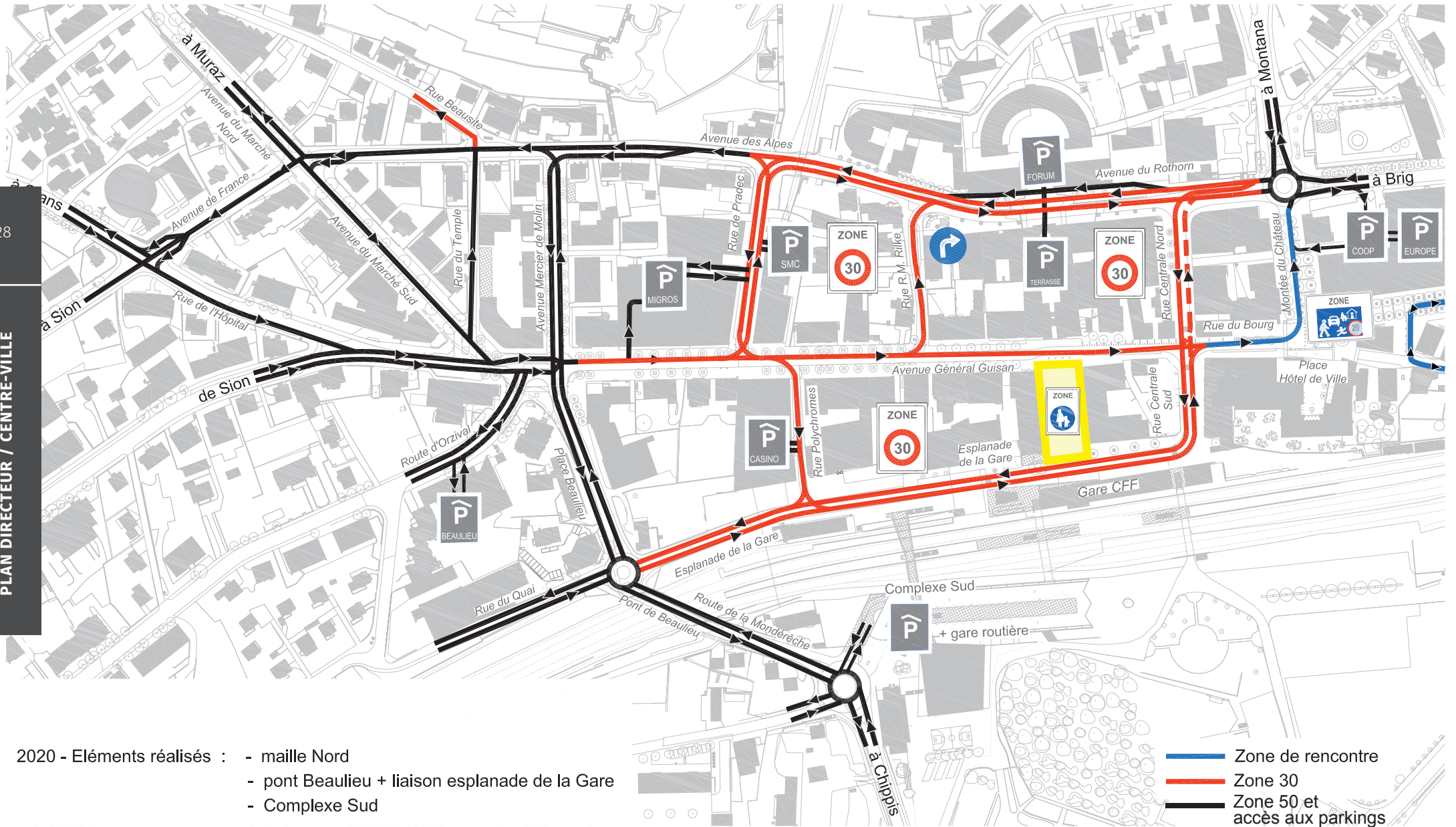
forme, soit les parkings de l'Europe et du Complexe de la Gare, sont en service. Ces réalisations viennent compléter l'offre en parkings publics et privés déjà existante aux portes du centre: parkings de Beaulieu, du centre Funi, du Forum et des Alpes.

A l'intérieur du centre, 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). L'*Espace de rencontre sierrois* s'articule en cinq mailles de circulation, en cours de mise en place.

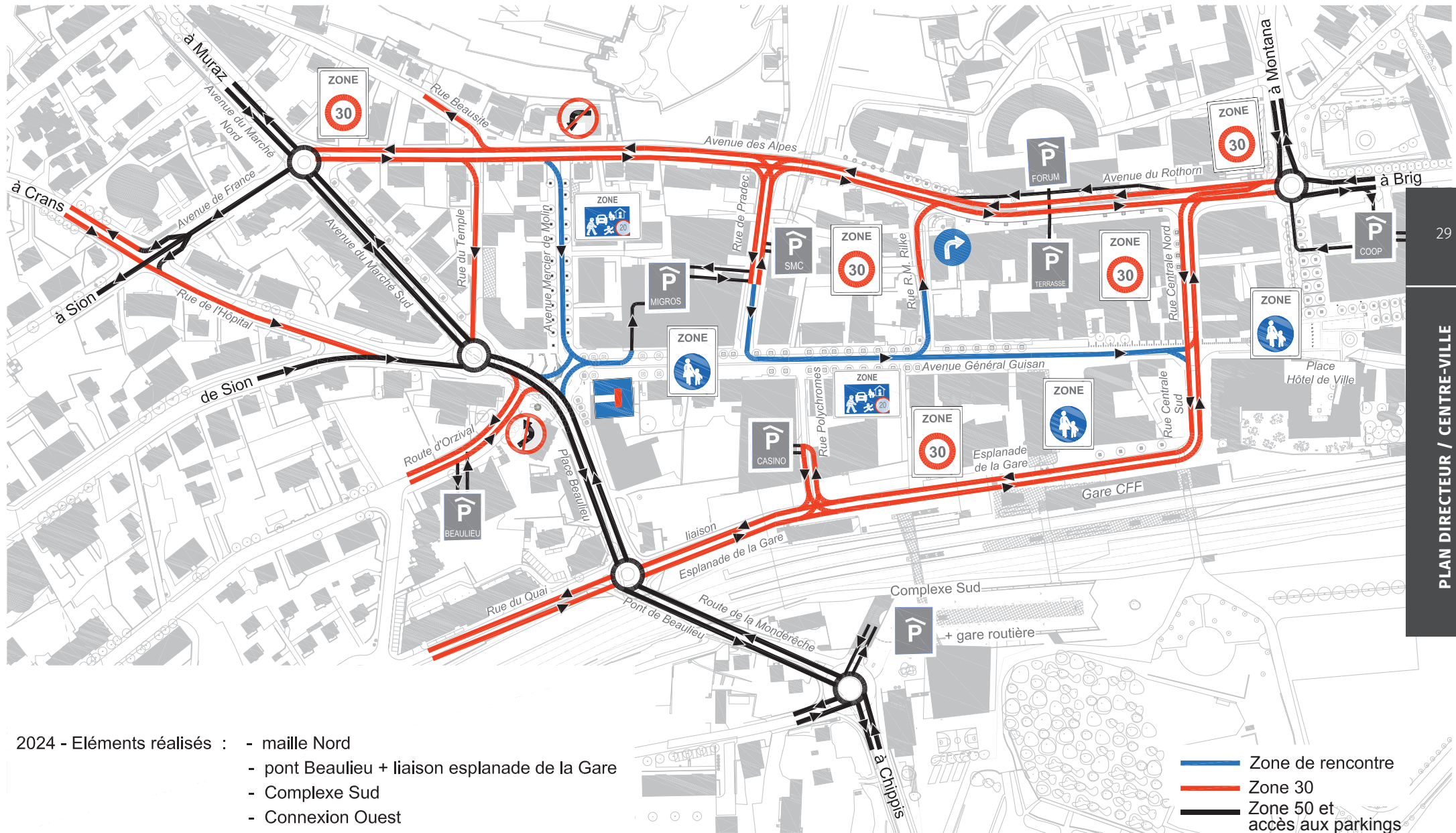
Priorité aux transports publics et à la mobilité douce. Le système de maillage ci-dessus dissuade les circuits inutiles des voitures au centre-ville et privilégie les piétons et la mobilité douce. La nouvelle passerelle piétonne, qui sera prolongée vers la gare SMC, est un élément phare du réseau des mobilités douces voulu par la Ville.

Ce nouveau système de mobilité vise à désengorger le centre-ville du trafic routier. Les contournements Est et Ouest (détails 4.8) sont une condition essentielle à la réalisation de cet objectif.

OBJECTIF 2020



OBJECTIF 2024

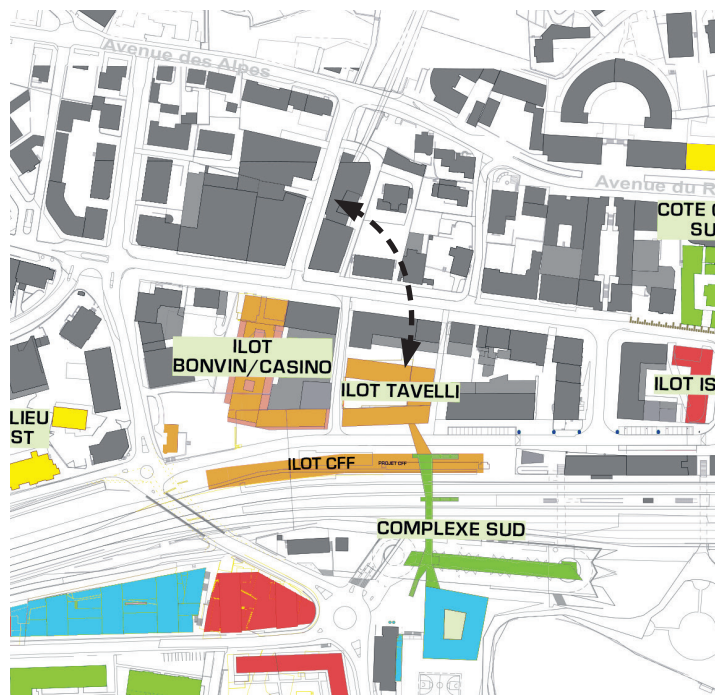
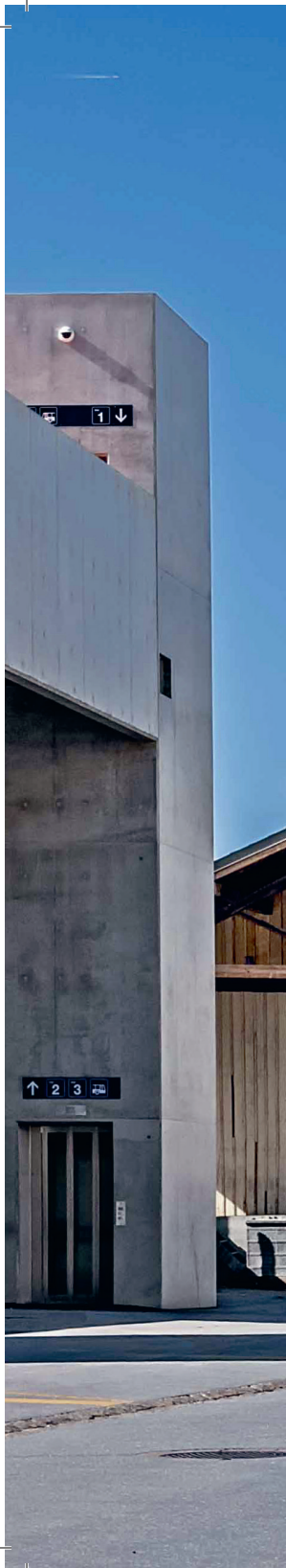




Seul un tri correct permet un recyclage correct.
Les bouteilles bleues vont avec le verre vert.



vetroswiss



FUTUR «ITINÉRAIRE» DE LA PASSERELLE SCHÉMATISÉ

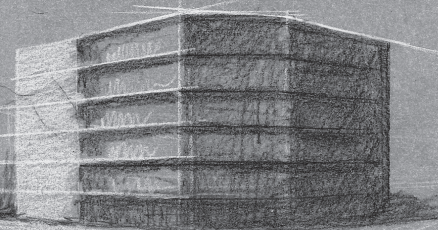
4.2 PASSERELLE PIÉTONNE, 2^E ÉTAPE

On ne soulignera jamais assez le rôle stratégique de la passerelle dans l'aménagement du nouveau centre-ville. Comme on peut désormais le constater sur le terrain depuis l'inauguration de la première portion de cet élément, la passerelle est en effet bien plus... qu'un simple ouvrage d'art au cœur de la ville. Elle est le pont, le lien qui réunit l'actuel centre au nord des voies et le nouveau pan de ville émergeant aux Condémines (sud des voies).

La suite du projet. La passerelle de liaison doit relier les trois gares : gare routière, gare CFF et gare SMC. Le segment entre la gare routière et les quais CFF étant réalisé, il s'agit de prolonger ce parcours plus avant vers le nord, de l'esplanade de la Gare vers le SMC. Le projet détaillé et le planning de cette 2^e étape seront couplés avec la densification future des îlots concernés sur l'esplanade.

Sierte TPS de Beaulieu

19.09.17 LM



Sierte PS de Beaulieu

maître d'œuvre 19.09.17 LM

4.3

LE PONT BEAULIEU ET SA RAMPE VERS L'ESPLANADE DE LA GARE

La modernisation de la ligne du Simplon nécessite la construction d'un nouveau pont ; un remplacement nécessaire pour permettre aux trains à deux étages de circuler dans le respect des normes d'exploitation en vigueur. Pour ce faire, le nouveau pont devra être surélevé par rapport à l'ouvrage actuel, et sa portée réduite. Étant donné la longueur du nouveau pont, le passage existant au niveau des voies devra être physiquement condamné.

Se greffent sur ce projet la construction d'un giratoire à l'entrée nord du pont ainsi que d'une rampe routière de liaison avec l'esplanade de la Gare. Le crédit d'engagement y relatif a été accepté en 2016 par le Conseil général.

L'ÉTAT DU DOSSIER

Le projet global a reçu l'approbation de l'Office fédéral des transports en juin 2017. Mais cette décision a fait l'objet de recours, en cours de traitement au Tribunal administratif fédéral (TAF). Afin de permettre le passage des trains à deux étages dès la fin 2018 sur l'ensemble de la ligne du Simplon, le TAF a accordé tout récemment la levée de l'effet suspensif pour la démolition du pont, comme le demandaient les CFF. De ce fait, et même si le TAF ne s'est pas encore prononcé sur le fond, les travaux devraient démarrer en août.

La précédente édition du Plan directeur (novembre 2015) faisait état d'une mise en service en mai 2017 selon le planning des CFF. Étant donné les procédures occasionnées par le projet, il faudra donc compter avec en tout cas deux ans de retard sur le programme initial.

LA RAMPE BEAULIEU

La rampe routière pourra être aménagée une fois le nouveau pont construit. Cette rampe remplacera l'actuel passage inférieur qui deviendra totalement impraticable. Régime prévu sur la rampe : circulation bidirectionnelle, zone 30.

La future rampe permettra de prendre en charge le trafic de / vers la gare CFF et l'ouest de la ville, cet accès étant actuellement assuré par l'avenue Général-Guisan et la rue des Polychromes.

La rampe sera conçue comme un espace de vie, un axe d'urbanisation dont profiteront notamment les différents îlots à densifier dans le secteur de l'esplanade de la Gare. L'aménagement de surface de la rampe est d'ailleurs envisagé dans le cadre d'un projet d'ensemble visant à une nouvelle qualité de vie urbaine de tout le secteur, du pont Beaulieu à l'esplanade, projet en cours de réflexion. Précisons enfin que la rue du Quai (à l'ouest) sera également connectée au futur giratoire du pont. Ce secteur bénéficiera lui aussi d'une urbanisation de qualité, tout en conservant son caractère résidentiel.

PLANNING (EN CAS DE LEVÉE DE L'EFFET SUSPENSIF PAR LE TAF)

AOÛT 2018

Démolition du pont actuel.

DÉCEMBRE 2018

La démolition du pont permet aux trains à deux étages de circuler.

2020

Mise en service du nouveau pont Beaulieu, puis du giratoire et de la rampe Beaulieu.

GESTION DE LA CIRCULATION PENDANT LA FERMETURE DU PONT

Les itinéraires de remplacement prévus sous les suivants :

- **Pour les transports publics :** la ligne 4 (centre-ville – Technopôle) optimisée depuis le printemps 2018 (détails 4.9) n'a plus à emprunter le pont Beaulieu. Le nouvel itinéraire offre ainsi une solution anticipée à la coupure du pont.
- **Pour les piétons :** la nouvelle passerelle et les passages sous-voies CFF.
- **Pour le trafic routier :** après le giratoire de l'Atlantic, les automobilistes seront invités à emprunter la route de Lamberson. Cette dernière a été équipée depuis 2015 d'un revêtement phono-absorbant, ce qui permettra de limiter les nuisances qui seront causées par le supplément temporaire de la charge de trafic. Une signalisation ad hoc sera mise en place.



**EMPLACEMENT DE LA FUTURE
RAMPE QUI REMPLACERA
LE CHEMIN DES CHEMINOTS
ET LE PASSAGE INFÉRIEUR**

4.4

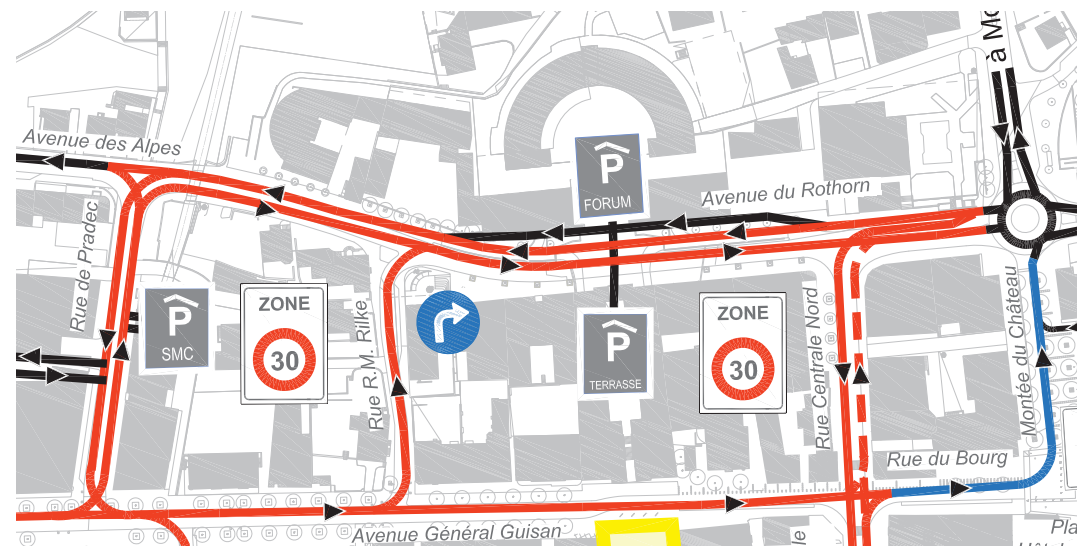
MAILLE NORD

UN ENJEU DOUBLEMENT STRATÉGIQUE

Pour rappel, la maille Nord = les avenues du Rothorn puis des Alpes jusqu'à la hauteur de la rue de Pradec, ainsi que les rues de Pradec et Rilke.

Les régimes prévus : passage du sens unique à un double sens modéré sur les avenues du Rothorn et des Alpes / sens montant sur la rue Rilke (actuellement en sens descendant) / statu quo sur la rue de Pradec / Zone 30 sur l'ensemble de la maille.

La maille Nord illustre à quel point les différents projets de mobilité de Sierre se transforme sont fondamentalement interdépendants, ce qui fait de la planification un véritable défi. Le projet de maille Nord montre aussi combien les procédures peuvent être longues ! Mis à l'enquête publique en 2012, les changements de régime de circulation et les aménagements urbains prévus sur cette maille font toujours l'objet de recours pendant auprès du Tribunal fédéral. Tous les jugements précédents ayant confirmé le bien-fondé du projet communal, la Ville espère un dénouement positif en 2018, ce qui permettra de mettre à l'enquête la Connexion Ouest - place Beaulieu (détails 4.6) ainsi que la piétonnisation de la place de l'Hôtel de Ville (détails 4.5).



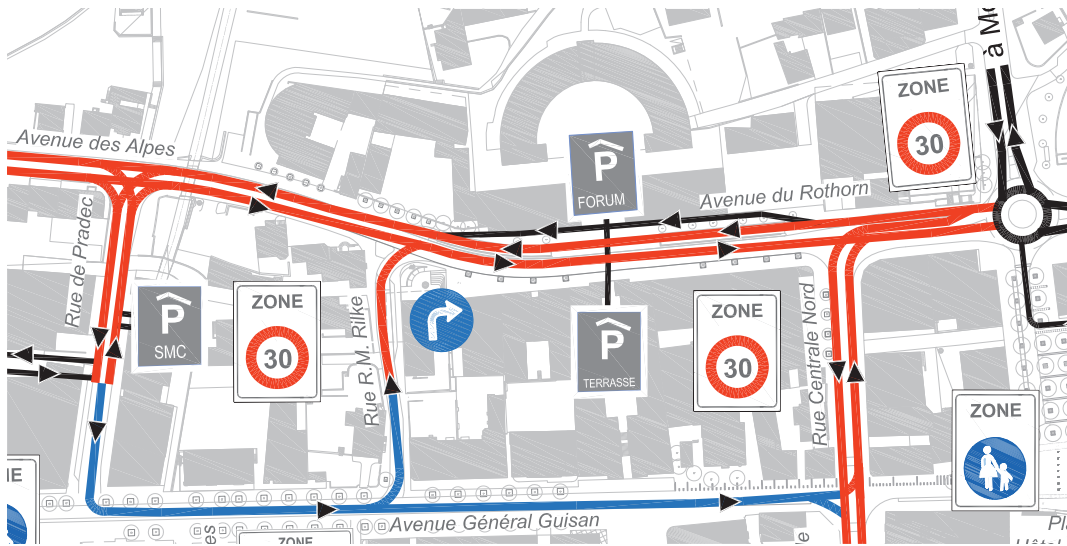
4.5

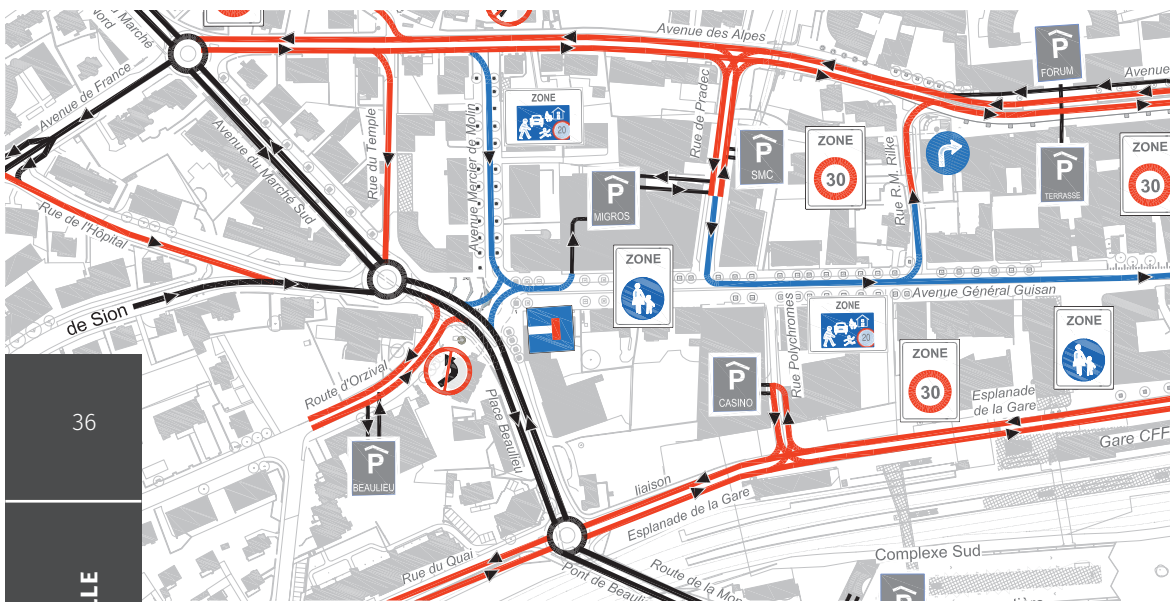
MAILLE CENTRE

PIÉTONNISATION DE LA PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE

Pourquoi la maille Nord est-elle un prérequis indispensable pour rendre la place de l'Hôtel de Ville totalement piétonne ? La voie de circulation montante qui subsiste encore sur la place pourra être supprimée lorsqu'on sera à même de basculer ce trafic sur la rue Centrale Nord. Pour ce faire, il faut mettre la rue Centrale Nord en double sens (ajout du sens montant en plus du sens unique descendant actuel). Le problème, c'est que pour des questions de limite légale d'émissions de bruit, la rue Centrale Nord ne pourra pas supporter toute la charge de trafic supplémentaire. La solution consiste à répartir ce trafic sur plusieurs canaux, en le distribuant également sur la maille Nord. Mais cette dernière doit elle-même être réaménagée pour permettre une prise en charge adéquate du trafic futur et en assurer la fluidité. Or, comme expliqué à la page 34, ce réaménagement est pour l'instant toujours bloqué par des recours...

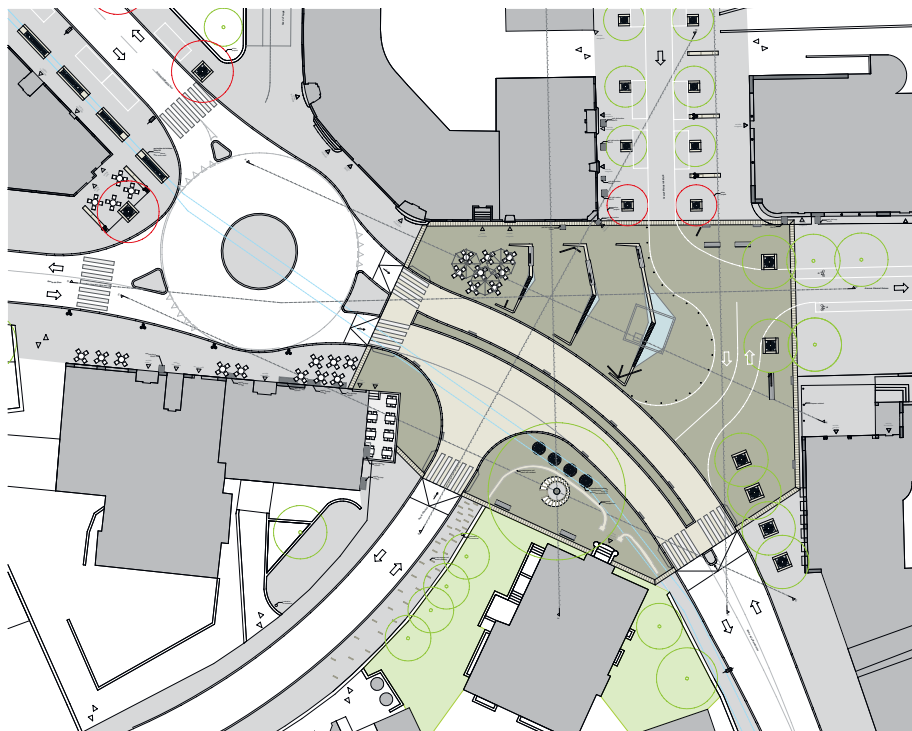
Pour résumer, on le voit, c'est l'effet domino qui va jouer : une fois la maille Nord aménagée, on pourra instaurer un double sens sur la rue Centrale Nord, puis piétonniser la place de l'Hôtel de Ville.





36

PLAN DIRECTEUR / CENTRE-VILLE



4.6 CONNEXION OUEST (PLACE BEAULIEU)

Une fois réaménagée, la place Beaulieu offrira une connexion performante entre l'Avenue Sud-Ouest et l'Avenue Nord. Cette jonction est essentielle pour que le système des 3-Avenues fonctionne, c'est-à-dire pour que les automobilistes aient vraiment avantage à emprunter ce réseau de distribution plutôt que de passer par le centre-ville.

LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU PROJET DE CONNEXION OUEST

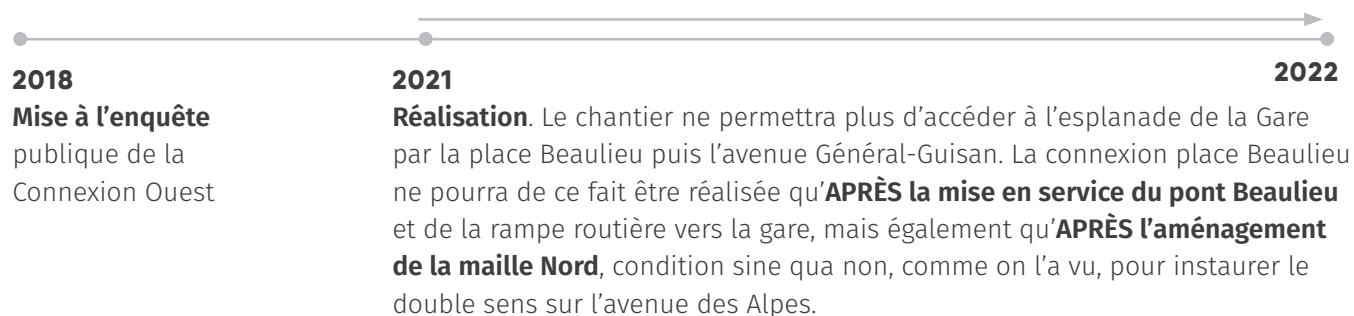
La place Beaulieu et l'avenue du Marché formeront la colonne vertébrale de la nouvelle connexion. Toutes deux seront réaménagées de manière à dessiner un itinéraire routier continu, dans un seul et même axe historique, qui suit le cours naturel de la Monderèche. Il s'agit de réduire la fracture existante, ce qui facilitera les conditions de circulation. On retrouvera ainsi l'itinéraire qui existait autrefois.

- **La place Beaulieu** aura une fonction double : la partie réservée à la circulation routière sera réduite et équipée d'un giratoire tandis que la surface restante sera réaménagée en place conviviale avec terrasses, éventuellement jeu d'eau, etc. Le grand cèdre devant la crèche sera conservé et mis en valeur. A l'instar de la place de l'Hôtel de Ville, la place Beaulieu deviendra, après sa transformation, une porte d'entrée du cœur de ville.

- **L'avenue du Marché** sera totalement réaménagée pour accueillir une circulation bidirectionnelle. Cette avenue sera délimitée par le giratoire à aménager sur la place Beaulieu et celui à installer à la jonction avec l'avenue des Alpes.
- **L'accès à l'avenue Général-Guisan** sera toujours possible pour les riverains mais dissuasif pour le trafic de transit.
- **La section concernée de l'avenue des Alpes**, entre l'avenue du Marché et la rue de Pradec, deviendra bidirectionnelle (à l'instar de la totalité de l'avenue des Alpes). Mais cette mise en double sens est tributaire de la réalisation de la maille Nord. La mise en bidirectionnel du début de l'avenue des Alpes est en effet traitée dans le cadre de la maille Nord et tant que cette maille est bloquée par les procédures, c'est tout le chantier de la connexion place Beaulieu qui doit être mis en attente.

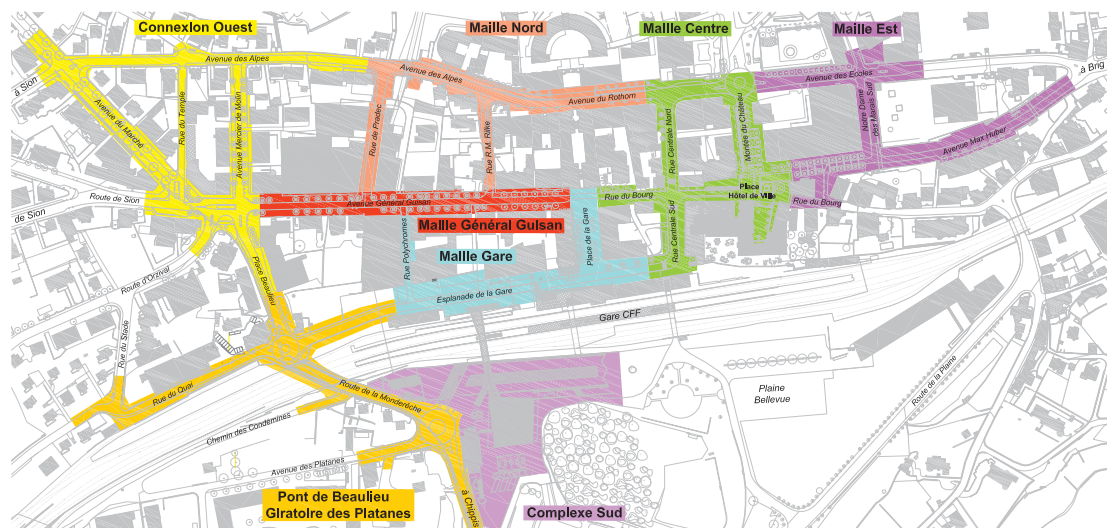
- **La rue du Temple et l'avenue Mercier de Molin.** Sur la rue du Temple, la circulation unidirectionnelle sera inversée (trafic dans le sens nord-sud au lieu de sud-nord comme actuellement). Quant à l'avenue Mercier de Molin, elle sera transformée en zone de rencontre (20 km/h., priorité aux piétons), pour privilégier sa vocation commerciale.
- **La Monderèche** ne sera pas apparente (en dehors des tronçons où c'est déjà le cas) mais elle sera toutefois perceptible, grâce à la pose de grilles au-dessus de certains points de son cours.

PLANNING



LE CÈDRE DE LA PLACE BEAULIEU SERA MIS EN VALEUR





4.7

LES AUTRES MAILLES CENTRE-VILLE

MAILLE EST (AVENUE DES ECOLES ET MAX-HUBER – RUE DU BOURG)

Cette maille est en bonne partie réalisée. Une nouvelle phase de travaux est en cours depuis le début 2018 pour prolonger la zone de rencontre existante (secteur de la Place de l'Hôtel de Ville) sur la rue du Bourg jusqu'à la Maison Wiesel.

Ce réaménagement permettra de modérer le trafic et confèrera à la rue du Bourg et à ses abords (liaison avec le secteur Coop et passage sous-voies CFF donnant sur la rue de la Plaine) une structure et une qualité de vie véritablement urbaines.

Nouvel aménagement pour la rue du Bourg et ses abords

Les pavés de la rue du Bourg nécessitaient d'être changés, étant donné l'état de dégradation de l'ancien revêtement. On en profite pour mettre à niveau la chaussée et le trottoir, qui formeront ainsi une surface plane d'un seul tenant. Dans le nouveau pavage (gris anthracite) seront insérées des plaques de pierre du même type qui pourront servir de bancs, de supports d'éclairage ou encore de base aux supports pour les deux-roues. Le projet prévoit aussi d'arboriser le secteur, avec la plantation d'un arbre à la hauteur du passage Valaisia et d'une rangée d'arbres le long de l'église Sainte-Catherine.



PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE DU BOURG

Le carrefour au passage inférieur des voies CFF sera revu pour offrir une meilleure visibilité aux usagers.

A noter que la Ville procède en même temps au changement et au renforcement des différentes canalisations et conduites (eau, gaz, électricité, Swisscom).

Planning : Le chantier est réalisé par étapes afin de garantir en permanence l'accès au parvis de l'église ainsi qu'aux immeubles. La fin des travaux est prévue pour l'automne 2018.

Régime de circulation futur : zone 20. Aménagement permettant de passer en tout temps en bidirectionnel.



ARBRES EXISTANTS



ARBRES À PLANTER



BANCS À INSTALLER

MAILLE GARE (AVENUE DE LA GARE - ESPLANADE)

L'aménagement d'un régime piéton sur l'avenue de la Gare (entre l'avenue Général-Guisan et la Gare CFF) a été mis à l'enquête publique en mai 2012 (réorganisation des circulations, nouvelles signalisations, suppression de places de parc). Le dossier est toujours pendant auprès du Tribunal cantonal suite aux oppositions de privés à la suppression de places de parc.

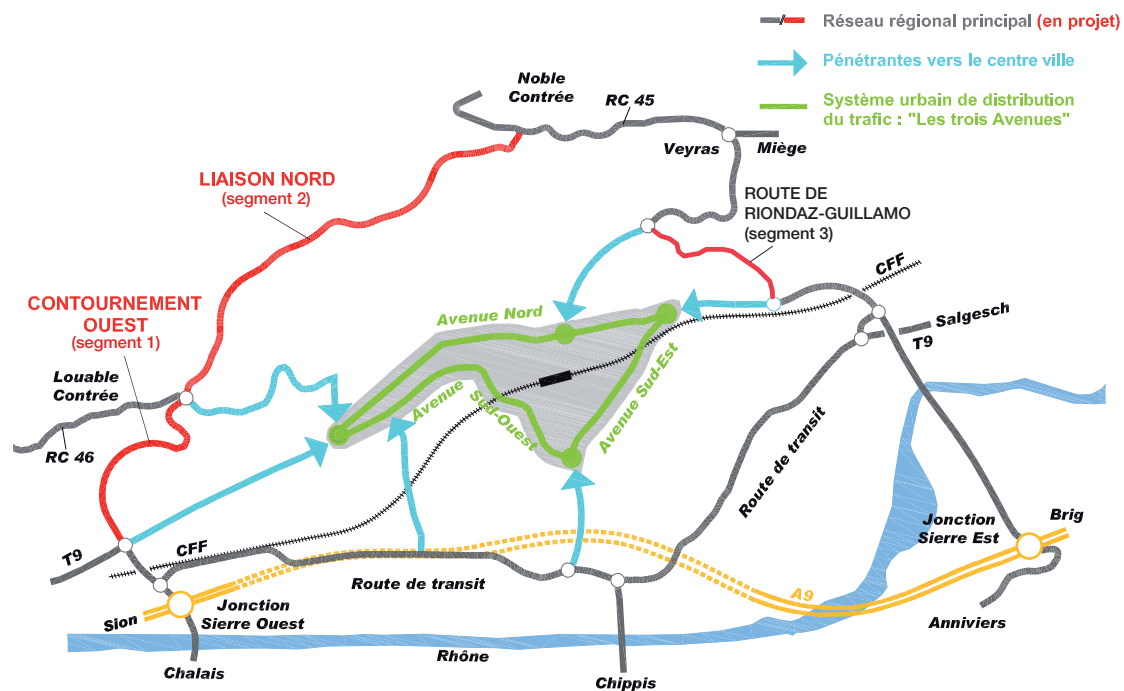
En attendant, et depuis la migration de la plupart des lignes de bus régionaux au sud des voies (nouvelle gare routière), l'avenue de la Gare est désormais empruntée par les bus sierrois, qui y font halte. L'arrêt de l'Hôtel de Ville a ainsi pu être supprimé, ce qui a permis de désengorger cette place fréquentée par de nombreux piétons et de la rendre plus sûre. Autre avantage : la gare CFF est ainsi mieux desservie par les bus urbains.

D'autre part, la Ville va initier avec les riverains une démarche de réflexion pour animer le futur espace piéton. En l'état, des tests sont envisagés dans le but d'une appropriation progressive de cet espace par les riverains et les piétons.

MAILLE GÉNÉRAL-GUISAN

La nouvelle gare routière et le parking du Complexe Sud, puis le nouveau pont Beaulieu et sa rampe ainsi que la connexion Ouest (place Beaulieu) sont autant d'éléments permettant, au fur et à mesure de leur mise en place, une diminution conséquente de la charge de trafic sur Général-Guisan. Une fois ces différents projets réalisés, cette avenue pourra être aménagée en zones 20 et piétonnes.





Le projet d'agglomération

Les projets d'agglomération constituent une stratégie centrale pour la Confédération afin d'améliorer la mobilité dans les aires urbaines. En effet, avec l'extension de ces aires, il est aujourd'hui primordial de dépasser les limites communales pour planifier et coordonner au mieux les infrastructures nécessaires à la mobilité (route, rail, mobilité douce). L'agglomération Valais central réunit 19

communes d'Ardon à Salquenen et propose diverses mesures d'amélioration des réseaux de transport et de leurs interfaces. A Sierre, ces mesures concernent principalement la valorisation de l'espace routier et la promotion de la mobilité douce : connexion Ouest, passage inférieur de la Scie, piétonnisation de la place de l'Hôtel de Ville, prolongation de la passerelle au centre...

4.8 CONTEXTE RÉGIONAL

Le nouveau système de circulation et de parkings de captage mis en place dans le cadre de *Sierre se transforme* est lui-même relié par des pénétrantes à une ceinture de contournement de la ville, ceinture toujours au stade de projet. Il est nécessaire de rappeler combien cet élément va influencer sur l'amélioration des conditions de mobilité au centre-ville.

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 en attente d'une décision des Chambres fédérales de classement comme route fédérale suisse. Maintenant que le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a été accepté par le peuple suisse (en février 2017), la Municipalité espère que ce classement interviendra d'ici 2019.

Rappelons que le segment 1 a fait en 2010 l'objet d'une mise à l'enquête, toujours pendante auprès du Canton.

La route de Riondaz-Guillamo (segment 3) : Pour une meilleure maîtrise du projet, la Ville a lancé une démarche pour requalifier cette route communale en route cantonale, l'objectif étant d'en sécuriser le tronçon supérieur. Le dossier est en attente d'une décision cantonale.

4.9

TRANSPORTS PUBLICS

Le nouveau réseau se met en place. La réorganisation du réseau des bus urbains et régionaux :

- **offre une desserte attractive aux usagers**, les incitant à prendre les transports publics ;
- **soulage le centre-ville au nord des voies de la majeure partie de ce trafic.** La nouvelle gare routière est un jalon majeur dans cette mise en place. C'est ainsi que depuis le déménagement de cette interface des transports au sud des voies CFF, les mouvements journaliers des bus régionaux sur l'avenue Général-Guisan ont chuté de 180 à une vingtaine aujourd'hui (les bus de/vers Veyras continuant à passer par le nord).

Les bus urbains desservent dorénavant la gare CFF, avec les avantages que cela induit, comme expliqué plus haut (4.7, maille Gare). La réorganisation des lignes urbaines se poursuit en 2018, avec, en particulier, le point fort ci-dessous.

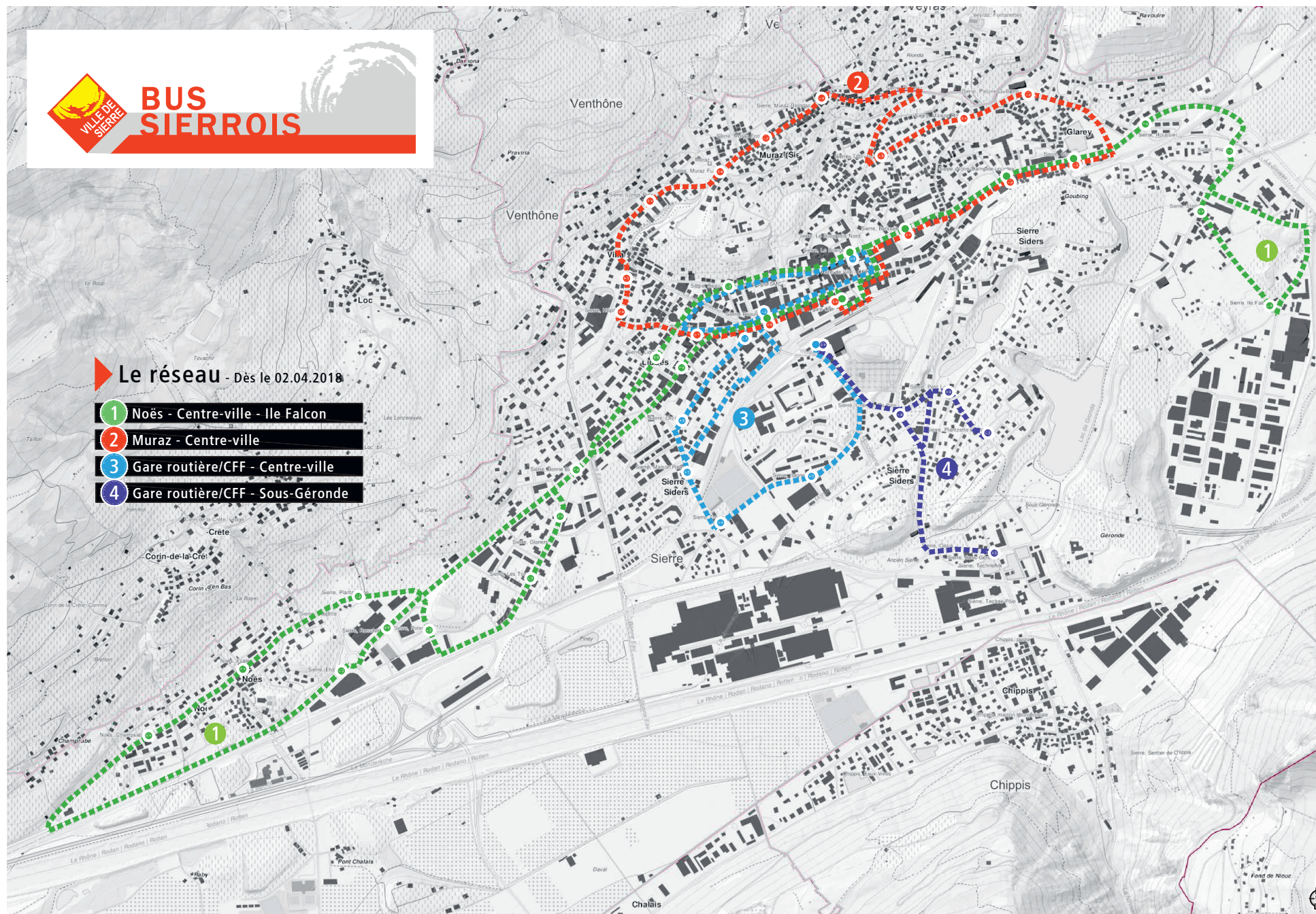
Ligne urbaine vers Technopôle optimisée (grâce à la création d'une nouvelle ligne, la ligne 4). Depuis le 2 avril dernier, le bus relie le centre-ville au Technopôle en 4 minutes au lieu de 15 ! Le temps de trajet a pu être raccourci grâce au nouvel itinéraire mis en place. Au lieu de passer par Lamberson et par le centre-ville au nord, les bus offrent désormais une navette directe entre la gare routière et le pôle économique de Sous-Géronde. De plus, les cadences ont été augmentées, toutes les 15 au lieu de toutes les 20 minutes. Enfin, les horaires (de cette ligne notamment) sont désormais synchronisés avec ceux des trains.

Projet de prolongation de la ligne 1 jusqu'à Ecosia, le nouveau cœur sportif de Sierre. L'itinéraire empruntera le pont de Noës, qui devra être rénové (entretien standard + mise aux gabarits compatibles avec le passage du bus urbain, aménagement sécurisé pour les piétons et les vélos).

D'autres améliorations sont prévues, et notamment une meilleure desserte de l'Hôpital (projet en lien avec la future connexion place Beaulieu).

Horizon suivant : la mutation de ce réseau pour intégrer le réseau d'agglomération en s'affranchissant des limites communales.

NOUVEAU PLAN DES LIGNES RÉGIONALES

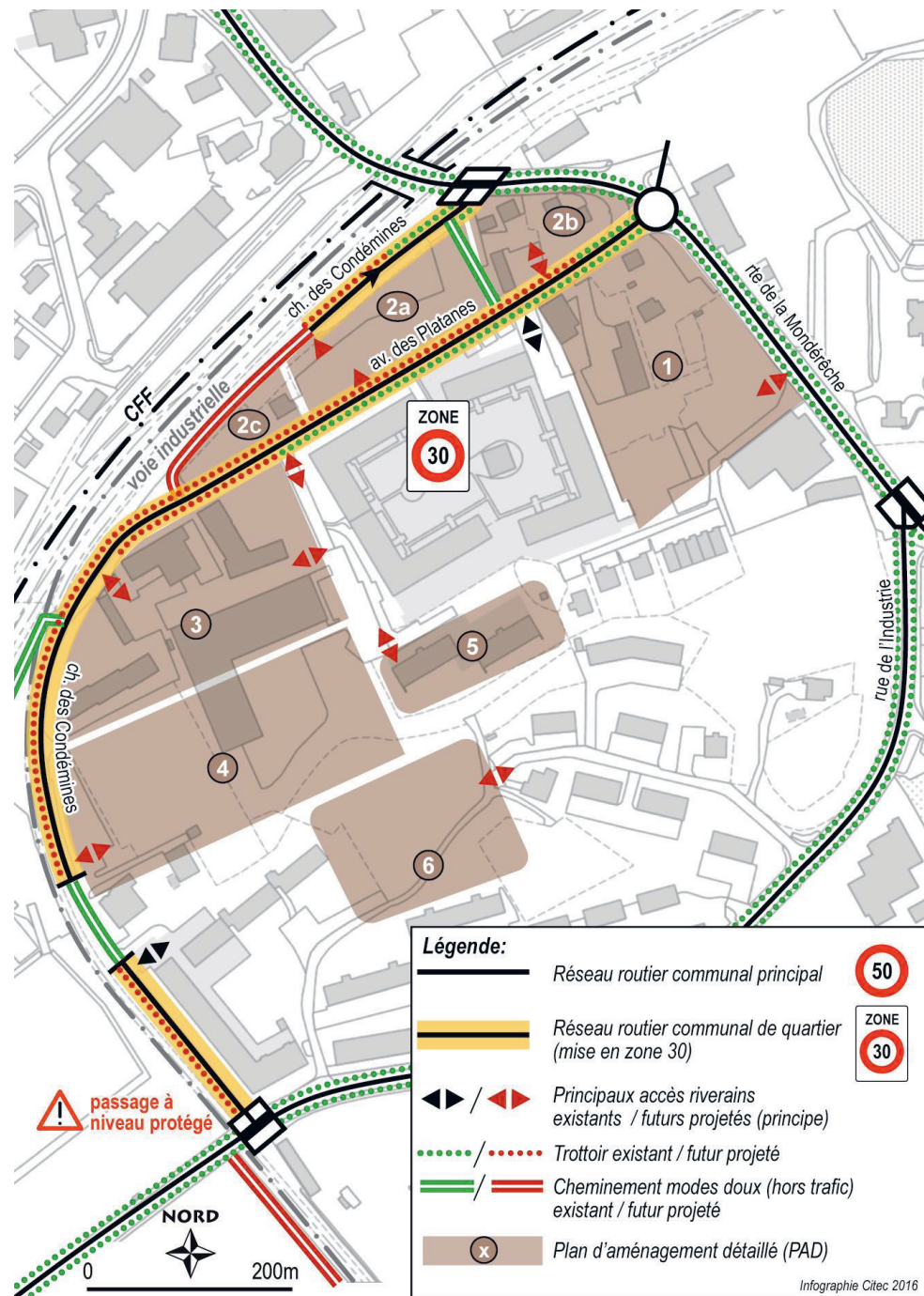


4.10

MOBILITÉ DOUCE

Les cheminements piétons et vélos font l'objet d'un soin particulier, dans le cadre de la nouvelle organisation générale des circulations. Les espaces publics entre les îlots à densifier sont compris dans cette réflexion. Ajoutons que l'offre en parkings pour deux-roues va continuer à se développer. La Municipalité planche en particulier sur les deux projets suivants :

- **Création d'un itinéraire réservé aux mobilités douces** (piétons et deux-roues) entre l'avenue des Platanes (nouveau quartier des Condémines) et les berges du Rhône. Une première étape reliant les berges à la rue de l'Industrie a été portée au budget 2018 et sera mise en chantier cette année, suite à la mise à l'enquête publique. Une 2^e étape conduira de la rue de l'Industrie à l'avenue des Platanes. A noter que cette avenue sera aménagée en zone modérée (zone 30). Enfin, une dernière étape prévoit la poursuite de cet itinéraire des mobilités douces vers le lac de Géronde.
- **Projet-pilote de stations de vélos en libre-service**, dont vélos électriques, au Complexe de la Gare et au Technopôle, pour renforcer la desserte de ce pôle majeur de l'économie sierroise.



5

PLANNING PRÉVISIONNEL

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

Planning



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

2004

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

2005

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

2006

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

2007

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

2008

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

2009

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

2010

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

2011

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

2012

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

2013

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

2014

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

2015

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

2016

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

Novembre. Fin des travaux d'aménagement du giratoire des Platanes.

2017

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

2018

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

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

**Ce document a été remis au
Conseil général le 23 mai 2018,
il est disponible sur le site internet:
www.sierre.ch**

Ville de Sierre, 2018

Commission du réaménagement du
centre-ville

Crédits photos:

Diogo Marques,
Transportplan Sierre,
Florence Zufferey,
Actecollectifs Architectes,
Eric Papon & Partenaires,

Bassi carella marello architectes,
Giorla & Trautmann Architectes,
Bonnard & Woeffray Architectes,
Roland Halbe,
Eduard Imhof,
Lumiere.ch