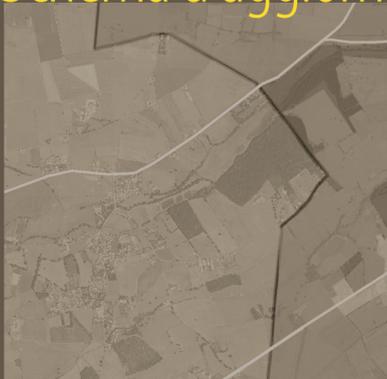




GRAND
ROANNE
AGGLOMÉRATION
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Schéma d'agglomération du Grand Roanne



Approche thématique

2

Un **projet** d'aménagement
à l'horizon **2030**



sommaire

2. Les déclinaisons des objectifs thématiques prioritaires	5
2.1. Préambule	5
2.2. Le développement économique	5
2.2.1. Le contexte territorial	5
2.2.1.1. Les enjeux économiques du Grand Roanne	5
2.2.1.2. Les objectifs de développement à poursuivre	5
2.2.2. Les “documents cadre” et les politiques développées en matière de développement économique	6
2.2.2.1. La mise en place d’une gouvernance économique partagée et le développement d’une politique filières	6
2.2.2.2. Les prescriptions du Scot du Syepar	7
2.2.3. La stratégie de développement économique à l’horizon 2030	10
2.2.3.1. Le positionnement économique de l’agglomération roannaise	10
2.2.3.2. Les données de départ et le cadre général	11
2.2.3.3. Les principes du schéma d’agglomération	11
2.3. Le développement résidentiel	19
2.3.1. Le contexte territorial	19
2.3.1.1. Les enjeux démographiques et résidentiels	19
2.3.1.2. Les objectifs à poursuivre	19
2.3.2. Les “documents cadre”, les politiques et les projets développés en matière d’habitat	20
2.3.2.1. Le PLH 2008-2013	20
2.3.2.2. Le Scot du Syepar	20
2.3.2.3. La politique de renouvellement urbain	21
2.3.2.4. Les projets résidentiels en cours ou en projets	21
2.3.3. Le projet résidentiel à développer à l’horizon 2030	23
2.3.3.1. Les données de départ et le cadre général	23
2.3.3.2. Les principes du schéma d’agglomération	23
2.3.4. Les leviers de mise en œuvre de la stratégie résidentielle	29
2.3.4.1. La définition d’une politique foncière	29
2.3.4.2. Modification des documents d’urbanisme	29
2.4. La trame verte et bleue	30
2.4.1. Le contexte territorial	30
2.4.1.1. Les enjeux la trame verte et bleue	30
2.4.1.2. Les objectifs de développement à poursuivre	30
2.4.1.3. Les “documents cadre” et les politiques développées en matière de trame verte et bleue	30
La biodiversité	30
La ressource en eau	32
2.4.2. La stratégie trame verte et bleue de l’agglomération à l’horizon 2030	33
2.4.2.1. Les continuités écologiques à restaurer ou préserver	33
Le Renaison, un site majeur	33
L’Oudan, un corridor bleu	35
Le vallon du Combray	36
La Loire, un capital remarquable	38
Le Rhins	39



sommaire

2.4.2.2. Les coupures et ceintures vertes	40
Les perspectives paysagères du village de Villerest	40
Caractère rural du village de Mably	41
Ceinture verte des Tuileries	42
Limite de l'urbanisation ouest et nord de l'agglomération	43
Ceintures vertes du Coteau et de Commelle-Vernay	44
2.4.2.3. Les voies vertes	45
2.4.3. Les leviers de mise en œuvre de la stratégie trame verte et bleue	46
2.4.3.1. Déclinaison à travers différentes politiques publiques	46
2.4.3.2. Harmonisation des documents d'urbanisme	46
2.5. Les déplacements	47
2.5.1. Le contexte territorial	47
2.5.1.1. Les enjeux	47
2.5.1.2. Les objectifs de développement à poursuivre	47
2.5.2. Les "documents cadre" et les politiques développées en matière de déplacements	48
2.5.2.1. Le livre blanc des voies de communication nationales et européennes en pays roannais	48
2.5.2.2. Le SDU	49
2.5.3. La stratégie de déplacements à l'horizon 2030	50
2.5.3.1. La hiérarchisation des voiries dans l'agglomération roannaise	52
Les principes méthodologiques	52
Les niveaux de voiries appliqués au réseau de l'agglomération roannaise	52
La typologie de principes d'aménagement et de partage de l'espace entre modes de transport	53
Le jalonnement d'agglomération, première transcription de la hiérarchisation des voies	54
2.5.3.2. Les modes doux	56
2.5.3.3. Les transports en commun	56
Annexe 1 : Fiches de présentation des secteurs économiques stratégiques	59
Bonvert	60
Bas de Rhins	64
Le Marcllet	67
Extension Demi-Lieue	70
Le Coteau	73
Aérodrome	75
Secteur Gare de Roanne	77
Tuileries	79
Mermoz	81
Port-Canal	83
Annexe2 : Hiérarchisation du réseau de voiries - Zooms territoriaux	85
Zoom Centre	86
Zoom Nord-Ouest	87
Zoom Nord-Est	88



2

Les déclinaisons des objectifs thématiques prioritaires

“ 2.1 Préambule ”

Après avoir présenté l'ambition et les objectifs du projet de développement de l'agglomération roannaise à l'horizon 2030 dans la partie 1, la partie 2 du schéma d'agglomération s'attache à préciser, à travers une approche thématique (développement économique, développement résidentiel, trame verte et bleue, déplacements), les principes d'aménagement et les leviers d'actions qui en découlent.

Ce document technique permet en outre, pour chaque volet thématique, de rappeler les enjeux et objectifs de développement ainsi que les principaux documents cadre et politiques publiques engagés.

“ 2.2 Le développement économique ”

“ 2.2.1 Le contexte territorial ”

“ 2.2.1-1 Les enjeux économiques du Grand Roanne ”

La définition d'une stratégie de développement économique pour l'agglomération roannaise a été réalisée pour répondre à plusieurs enjeux :

- L'accueil de nouvelles activités économiques dans l'agglomération à court, moyen et long terme
- La programmation et la qualification d'une offre d'espaces d'activité qui valorise l'image et l'attractivité économique de l'agglomération roannaise
- Le positionnement de cette offre au regard de la « concurrence extérieure » (Centre Loire, Sud Loire, Tarare, Lyon...)
- La lutte contre la dégénérescence urbaine
- La préservation des espaces agricoles et naturels par la limitation de la consommation foncière et le soutien à l'activité agricole
- La promotion du territoire en améliorant la lisibilité de la stratégie d'accueil économique du Grand Roanne

“ 2.2.1-2 Les objectifs de développement à poursuivre ”

Pour répondre à ces enjeux, Grand Roanne Agglomération se donne comme objectifs de :

- Promouvoir un développement économique spatialement organisé et maîtrisé en structurant l'offre foncière économique :
 - hiérarchiser et qualifier les projets,
 - définir une programmation temporelle de l'aménagement et de la commercialisation des sites d'accueil,



- définir des vocations préférentielles pour les principaux espaces à vocation économique,
- définir et développer des polarités économiques spécifiques sur certains secteurs.
- Définir un équilibre de l'offre économique entre réhabilitation des zones d'activités anciennes, reconversion des friches industrielles insérées dans le tissu urbain et développement d'une offre périphérique :
 - prévoir et répartir la production d'offre foncière économique nouvelle en intégrant les potentialités offertes par les opérations de recyclage de friche en cœur d'agglomération
 - limiter le développement et l'extension des petites zones disséminées sur le territoire roannais
 - intégrer la nécessité de maintenir à bon niveau qualitatif les zones matures du territoire.
- Disposer d'une offre en foncier économique diversifiée, en quantité et qualité suffisante pour répondre aux besoins des entreprises :
 - qualifier et hiérarchiser l'offre en « greenfield » sur les différentes échelles de temps : à 1-3 ans, à 4-10 ans, 10-15 ans, >15 ans,
 - qualifier et hiérarchiser l'offre en recyclage de foncier sur les différentes échelles de temps.
- Définir une stratégie de localisation des activités économiques par le développement d'une approche intégrée de l'organisation du développement économique (desserte routière et ferrée, proximité de l'habitat, etc.)
- Avoir les moyens financiers de ses ambitions qualitatives et quantitatives

“ 2.2.2 Les « documents cadre » et les politiques développées en matière de développement économique ”

“ 2.2.2-1 La mise en place d'une gouvernance économique partagée et le développement d'une politique filières ”

Pour conforter les secteurs traditionnels (textile et mécanique) par l'accompagnement des entreprises dans leur projet de R&D, et pour favoriser l'émergence de nouvelles activités qui viendront consolider ou diversifier le tissu économique, une politique d'ancrage et de développement des filières à fort potentiel de développement est menée sur le Roannais.

Celle-ci s'articule autour :

- des industries agro-alimentaire/agro-culinaire,
- des éco-industries,
- de la déconstruction,
- de l'éco-textile,
- du numérique.

Pour favoriser l'émergence et la structuration de ces secteurs et pour leur assurer une visibilité au sein des pôles de compétitivité, clusters, contrats sectoriels et pôles de compétences du territoire, une nouvelle gouvernance a été mise en place.



Les acteurs du territoire se sont en effet fédérés au sein de l'association Roanne Territoire qui regroupe la CCIT du Roannais, l'ADEL, le syndicat mixte du Pays Roannais et Grand Roanne Agglomération. La Région Rhône-Alpes a également été étroitement associée lors de l'élaboration du Contrat de Développement Durable de Rhône-Alpes (CDDRA).

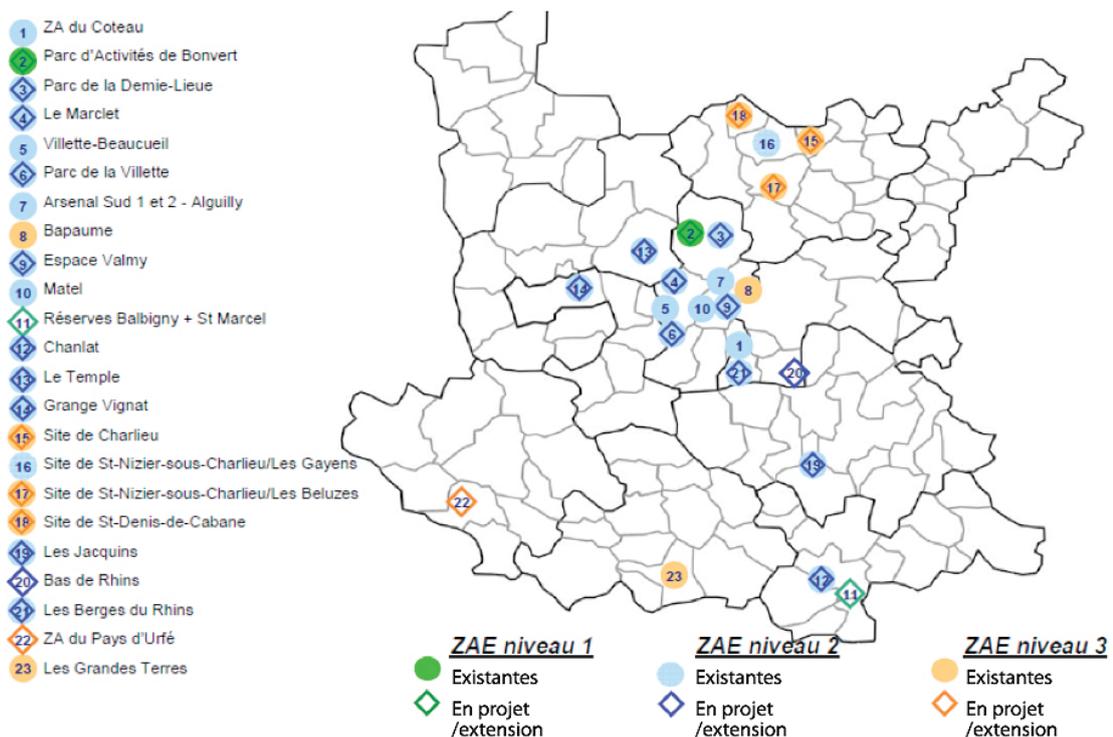
Par ailleurs, pour favoriser la prospection d'entreprises endogènes, les relations avec l'ADEL 42 sont renforcées.

“ 2.2.2-2 Les prescriptions du Scot du Syepar ”

Le schéma d'organisation des ZAE

Le schéma des zones d'activités élaboré à l'échelle du Pays Roannais hiérarchise les nouvelles zones selon trois niveaux d'importance correspondant à leur taille, leur niveau d'accessibilité et leur positionnement stratégique dans le développement et l'accueil des filières :

- des zones de niveau 1 correspondant à des sites de rayonnement régional voire national, pour lesquels une offre d'excellence est à mettre en œuvre, visible en dehors du Roannais, susceptible d'attirer un plus grand nombre de projets exogènes : la ZAIN Loire-Nord localisée sur les parcs de Bonvert et de Bas de Rhins
- des zones de niveau 2 de bassin de vie permettant de structurer une offre alternative et répartie de manière équilibrée à l'échelle du territoire. Sur le Grand Roanne, il s'agit des zones suivantes : ZA le Coteau, Demi-Lieue, Marcllet, Villette, Arsenal-Aiguilly, Valmy, Mâtel
- des zones de niveau local 3 correspondant à des sites de rayonnement local visant à accueillir les entreprises liées à l'économie présente. Sur le Grand Roanne, la zone de Bapaume est considérée de niveau 3.



Source : Algoé – Etude sur les ZA stratégiques du Pays Roannais



L'urbanisme commercial

Une ZACO est une zone d'aménagement commercial qui permet de concentrer une offre commerciale existante ou à développer, pour les surfaces de plus de 1 000m² de SHON.

Afin de contribuer à la structuration des implantations commerciales sur le territoire, des Zones d'Aménagement Commercial (ZACO) de centralité et de périphérie sont définies dans les Scot du Roannais et du Sornin. La majeure partie est concentrée sur l'agglomération :

- **les centralités : Roanne Coeur de Cité, Le Coteau** (Renaison, La Pacaudière, St-Just-en-Chevalet sur le reste du périmètre),
- **les centralités de quartier : Roanne-Mulsant, Roanne-Clermont,**
- **les ZACO de périphérie : Mably, Riorges, Roanne-route de Charlieu, Villerest, Le Coteau** (Perreux, Parigny, La Pacaudière, Renaison, St-Just-en-Chevalet sur le reste du périmètre)

En dehors de ces ZACO, le Scot prohibe toute création de nouveau pôle commercial.

Par ailleurs, aucune nouvelle implantation ou extension de plus de 1 000m² de SHON n'est autorisée en dehors des centralités urbaines et des ZACO, y compris dans les Zones d'Activités Economiques.

Les équipements commerciaux inférieurs à 1 000m² de SHON doivent s'implanter dans le tissu urbain constitué ou dans les ZACO.

Des conditions d'implantations dans les ZACO pour les implantations commerciales de plus de 1 000m² de SHON (bâtiments + ensembles commerciaux) sont définies par le Scot :

- la desserte par les transports collectifs (régulière ou à la demande) avec le cœur de l'agglomération doit être assurée sur les ZACO de Roanne, Mably, Riorges, Le Coteau avant de permettre toute nouvelle implantation commerciale de plus de 1 000m² de SHON (cette desserte peut s'apprécier en fonction d'une distance raisonnable de 300m),
- l'organisation de l'accès routier et mode doux, du stationnement et des livraisons devra présenter une cohérence avec les implantations commerciales alentours et rechercher dans la mesure du possible une mutualisation avec les autres établissements.

Dans les ensembles commerciaux de Mably et de Riorges, les activités autres que commerciales ou de restauration ne sont pas autorisées.

Pour promouvoir des zones commerciales qualitatives et attractives, dans les ZACO présentant déjà une mixité des fonctions économiques sont interdites :

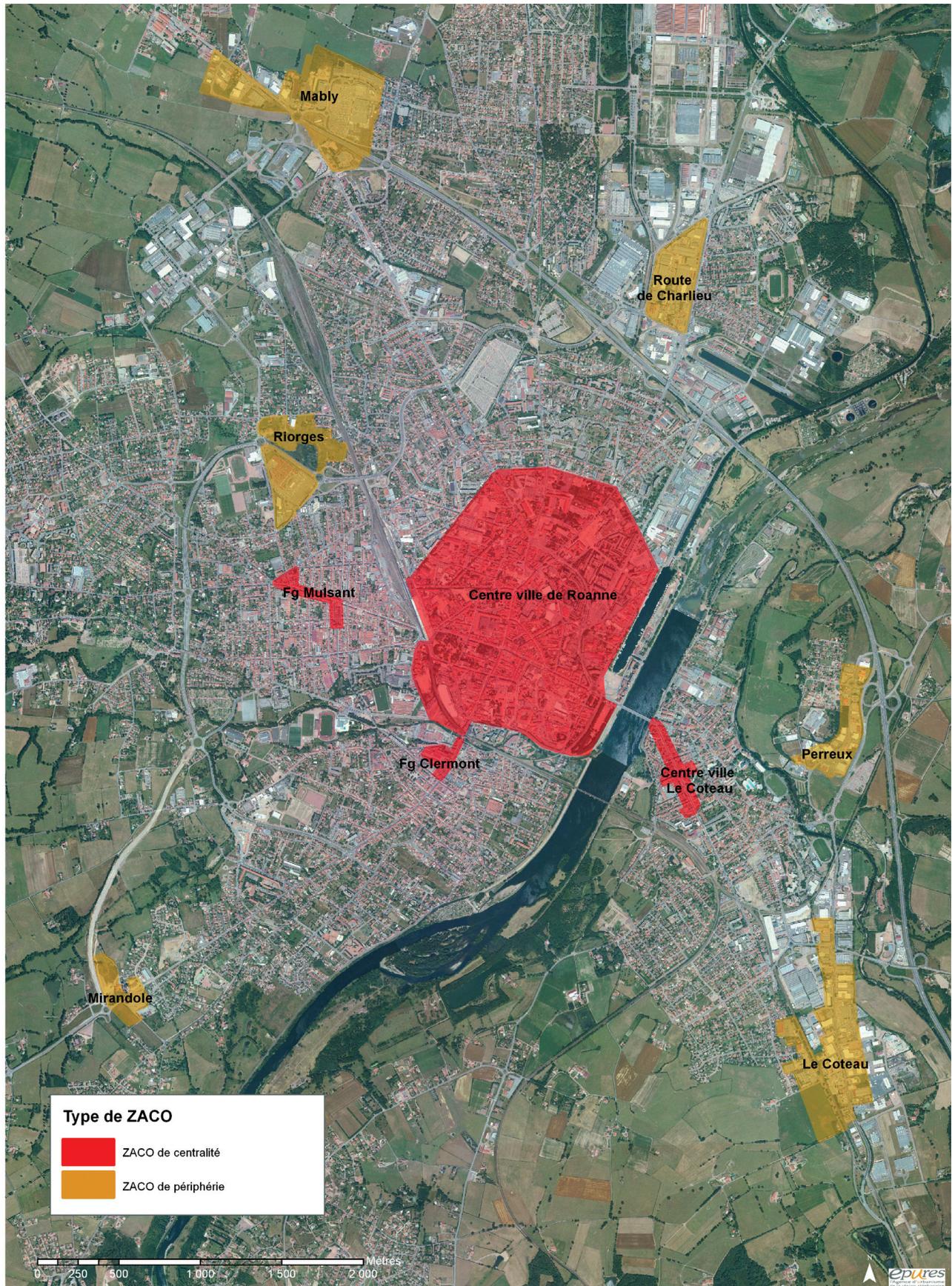
- les nouvelles constructions à vocation industrielle ou artisanale, sauf en cas d'existence d'une activité antérieure au Scot,
- les mutations d'une activité commerciale en activité industrielle ou artisanale. Cependant, un bâtiment ayant un usage économique pourra conserver son usage en cas de vente.

Pour garantir la qualité paysagère des zones d'activités et commerciales, la prise en compte des éléments d'aménagement (équipement, mobilier urbain, stationnement, dispositif énergétique, plantations. ...) doit être intégrée dès la phase initiale de l'opération d'aménagement (cahier des charges de cession de terrain, ou plan d'ensemble etc.).



2

LES ZACO SUR LE GRAND ROANNE





“ 2.2.3 La stratégie de développement économique à l’horizon 2030 ”

Le schéma d’agglomération structure le développement économique afin que l’agglomération roannaise soit en mesure de retrouver son rôle charnière entre les trois grandes agglomérations de Lyon, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand et qu’elle puisse ainsi s’inscrire dans une nouvelle dynamique économique.

Le schéma d’agglomération vise ainsi à favoriser une meilleure attractivité du territoire pour :

- **ancrer localement et permettre le développement des entreprises déjà présentes,**
- **attirer des entreprises exogènes et créer de nouveaux emplois.**

Il s’attache à identifier, calibrer et qualifier **la production d’une offre foncière et immobilière économique lisible dans l’Aire Métropolitaine Lyonnaise pour capter des entreprises nouvelles et répondre aux besoins des entreprises présentes sur le territoire.**

La stratégie de développement économique déclinée dans le schéma d’agglomération constitue l’un des volets de la politique globale d’attractivité territoriale que le Grand Roanne doit mettre en œuvre.

En effet, le développement économique étant une composante du développement territorial, il est de ce fait extrêmement lié aux différentes politiques sectorielles menées par les acteurs du territoire, notamment celles liées au développement résidentiel, au développement touristique, au rayonnement des équipements, à l’enseignement supérieur, aux transports, aux services, à l’environnement et la qualité de vie ...

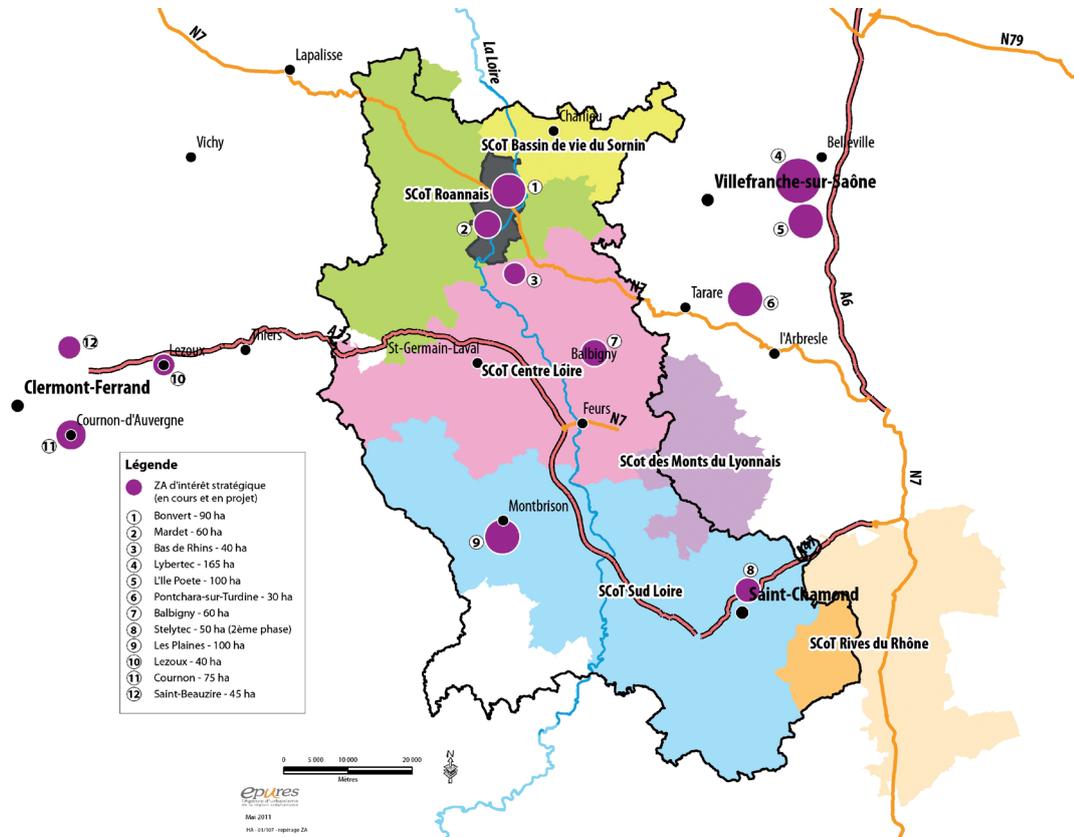
La stratégie économique de l’agglomération roannaise a d’ailleurs la chance de pouvoir s’appuyer sur la présence d’un véritable bassin de vie qui regroupe des fonctions d’agglomération, une offre en logements, de la main d’œuvre, des atouts touristiques, ...

“ 2.2.3-1 Le positionnement économique de l’agglomération roannaise ”

La stratégie de développement économique de l’agglomération roannaise doit être mise en perspective avec l’offre extérieure. En effet, de nombreux projets de développement économique sont envisagés aux alentours de l’agglomération roannaise. Sur la carte ci-après figurent les principaux projets.



LOCALISATION DES PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITES STRATEGIQUES EN COURS OU EN PROJET



2.2.3-2 Les données de départ et le cadre général

Les données et leur analyse qui ont servi à réaliser cette partie ont été fournies et débattues par les différents acteurs du développement économique du territoire dans le cadre d'un travail partenarial (ADEL, CG42, SEDL, CCI).

- Consommation foncière en extension à vocation économique entre 1997 et 2010 : 71ha, soit **5ha/an**
- Consommation foncière en extension à vocation économique entre 2002 et 2010 plus importante : **8ha/an**
- **Au moins 20ha de gisements fonciers à recycler** en sites dédiés à l'activité économique ou en mixité fonctionnelle
- Prévisions, issues d'une étude économique conduite et validée à l'échelle du Pays, des besoins en foncier économique à l'horizon des 15 ans à venir : **285ha à l'échelle du Pays Roannais**

2.2.3-3 Les principes du schéma d'agglomération

• Limiter la consommation foncière

Le schéma d'agglomération définit un objectif de consommation au fil de l'eau de l'ordre de **9ha par an**, soit un besoin foncier pour les 20 ans à venir (2010-2030) de l'ordre de **180ha**.



2

Pour favoriser la promotion d'un développement économique en renouvellement urbain et en densification, il définit un objectif de répartition de l'offre entre foncier vierge et foncier en recyclage :

- un objectif de consommation moyenne annuelle de 8 ha/an en foncier vierge, soit un besoin de l'ordre de 160ha à l'horizon 2030
- un objectif de consommation moyenne annuelle de 1ha/an soit un besoin de l'ordre de 20ha en recyclage à l'horizon 2030.

• Optimiser les espaces déjà urbanisés

Le recyclage foncier

La mobilisation des friches urbaines pour accueillir de nouvelles activités économiques constitue l'une des priorités de l'agglomération roannaise. Ce principe de développement doit permettre de limiter la consommation foncière mais aussi de promouvoir le redéploiement d'une mixité fonctionnelle.

Quatre principaux sites de recyclage foncier sont identifiés dans le schéma d'agglomération pour accueillir des entreprises :

- Le secteur gare de Roanne (Mulsant et Seguin-Cugnot)
- Le secteur Mermoz (Roanne)
- Le secteur des Tuileries (Mably)
- Le secteur Port-canal/berges de la Loire (Roanne)

Des vocations préférentielles sont définies sur ces espaces économiques stratégiques (cf page 17).

La requalification des zones matures

La requalification et la restructuration des espaces d'activités vieillissants permettent également d'optimiser les espaces urbanisés et constituent à ce titre l'une des priorités d'action de l'agglomération roannaise.

Les zones de Mâtel/Valmy, de Bonvert et la zone industrielle du Coteau sont particulièrement concernées par le risque de désuétude et de perte d'attractivité vis-à-vis des porteurs de projets.

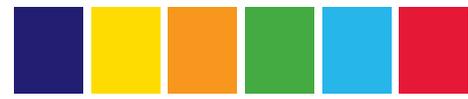
Pour ne pas rendre ces espaces économiques obsolètes, la qualité des espaces publics, le mobilier urbain et la présence de services aux entreprises doivent être redéveloppés et revalorisés.

• Produire de nouveaux sites économiques dédiés en « greenfield »

Pour permettre l'accueil de nouvelles activités, six secteurs sont identifiés dans le schéma d'agglomération comme étant prioritaires dans la stratégie de développement économique du Grand Roanne. Il s'agit des zones de :

- Bonvert
- Bas de Rhins
- Marclet
- Demi-Lieue
- Le Coteau
- L'aéroport

(voir fiches descriptives de chaque zone en annexe)



2

Le schéma d'agglomération préconise, pour ces six secteurs stratégiques, un certain nombre de principes d'aménagement et de développement :

. la concentration des grands investissements et des projets emblématiques sur ces sites qui doivent contribuer au rayonnement et à l'attractivité de l'agglomération

. la définition dans les documents d'urbanisme d'une vocation économique sur ces secteurs et l'intégration dans le règlement de la possibilité d'accueil des services et équipements de nature à renforcer leur attractivité et leur fonctionnalité

. ces zones d'activités doivent être performantes et bénéficier de plates formes de services :

- politique de gestion active pour garantir l'implantation d'entreprises relevant de la vocation préférentielle retenue et du niveau de positionnement de la zone,
- animation économique de la zone,
- développement de services mutualisés (plan de déplacement, restauration...).

. la constitution, sur ces six zones de développement stratégiques, de parcs d'activités denses, bien intégrés par leur qualité urbaine, paysagère et architecturale. Un effort particulier doit être apporté à la qualité environnementale des bâtiments (sobriété énergétique, énergie renouvelable, protection de la ressource en eau) et la réduction des surfaces imperméabilisées notamment des parkings.

. l'intégration dans les documents d'urbanisme de la nécessité de réaliser une part significative de trame verte dans ces zones

. la convergence des politiques publiques relatives aux déplacements et aux transports pour que ces sites bénéficient d'une bonne accessibilité routière et qu'ils soient desservis par le réseau de TC . La desserte par les transports collectifs (régulière ou à la demande) doit être assurée sur les zones d'activités identifiées comme stratégiques

• Limiter la concurrence entre les zones d'activités économiques en foncier vierge

Pour favoriser la complémentarité économique et territoriale de ces zones d'activités stratégiques, le schéma d'agglomération définit des vocations préférentielles pour chacune d'entre elles :

		Vocations préférentielles	Activités acceptables
Foncier vierge	Bonvert	Industrie	Tertiaire, services à la personne, artisanat, commerce
	Marcllet	Equipements/loisirs, PME/PMI, Services aux entreprises	Idem
	Bas de Rhins	PME innovantes	Idem
	Demi-Lieue	PME/PMI	Idem
	Le Coteau	Artisanat, commerce	Tertiaire, services à la personne
	Aéroport	Aéronautique	Tertiaire, services à la personne



• **Constituer une offre immobilière à vocation tertiaire de niveau métropolitain dans les secteurs gares**

Les quartiers gares de la ville centre et du Coteau doivent devenir les vitrines de l'agglomération roannaise.

Ils doivent être bien connectés au réseau métropolitain et à plus long terme au réseau national ferroviaire par la future LGV en cours d'étude.

Ces deux quartiers gares font l'objet de projets de restructuration et de renouvellement urbains importants leur garantissant une forte mixité fonctionnelle : économie tertiaire, commerce, services, loisirs/tourisme dont hôtellerie, habitat. Ils sont conçus pour contribuer à la structuration de la « ville verte » (voir partie 3).

Cette offre doit se distinguer par sa haute qualité architecturale, environnementale et fonctionnelle. Elle doit répondre aux besoins des PME et des start up avec une offre essentiellement en petite surface et en location.

• **Promouvoir la mixité fonctionnelle du tissu urbain existant**

Le schéma d'agglomération prévoit de préserver le tissu artisanal et industriel existant au sein des quartiers où coexistent activités économiques, commerciales et fonctions résidentielles.

La construction de pépinières d'entreprises, de villages d'artisans, de pôles de services de proximité en tissu aggloméré existant doit permettre de répondre aux besoins des TPE et PME et de poursuivre la régénérescence urbaine.

• **Identifier et structurer des polarités économiques spécifiques sur certains secteurs**

Pour rendre lisible le développement économique de l'agglomération roannaise et générer une dynamique de pôles économiques thématiques, le schéma identifie et localise des secteurs où devraient à terme se regrouper certaines activités économiques et commerciales.

• **Sur les sites prioritaires de restructuration urbaine :**

- **Sur le secteur gare de Roanne**, un pôle tertiaire et de services et un pôle tourné vers la gastronomie et l'hôtellerie
- **Aux Tuileries**, un pôle tourné vers les énergies renouvelables et le bois ?
- **A Mermoz**, un pôle tourné vers l'éco-construction et les services
- **A Port Canal**, un pôle tourné vers les loisirs urbains et le tourisme

• **Sur les autres sites développés ou en développement :**

- **un pôle automobile renforcé** sur le secteur Jean-Baptiste Clément pour éviter la dispersion des unités dédiées à cette activité commerciale sur le reste de l'agglomération
- **un pôle artisanal** sur la zone économique sud du Coteau
- **un pôle numérique** autour du Numériparc, qui accueille déjà une pépinière d'entreprises, des bureaux, un datacenter ainsi qu'un centre d'appels
- **un pôle aéronautique** autour de l'aéroport
- **des pôles touristiques** autour du plan d'eau de Villerest et du secteur de Champlong, autour de l'aéroport et autour du canal



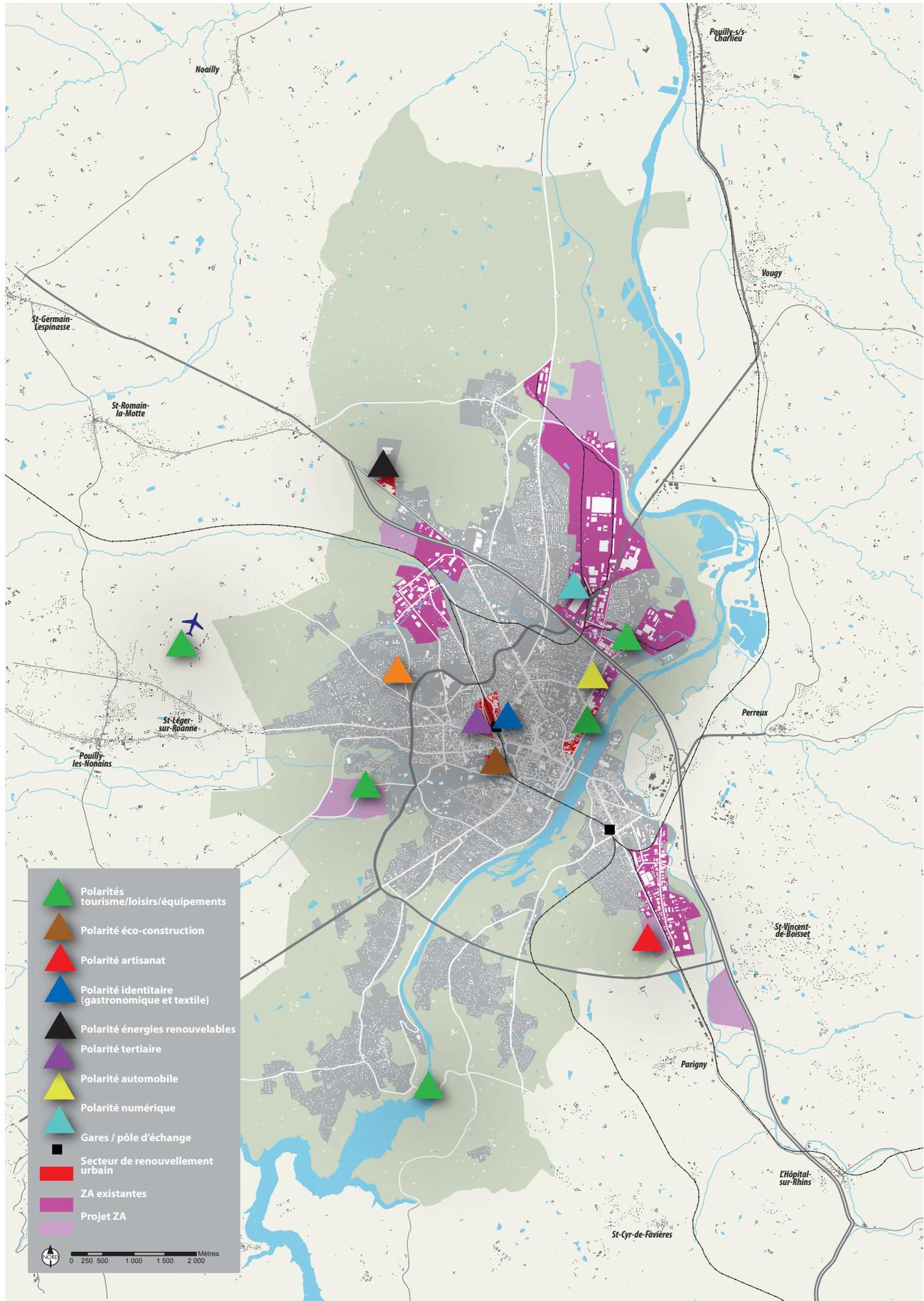
2

- un **pôle d'équipements, de loisirs et de services autour du Scarabée** pour permettre l'optimisation de cet équipement majeur et développer des activités compatibles en termes d'image, de fonctionnement et d'usage
- un **pôle agro-culinaire multi-sites** autour de grands noms (Valentin Traiteur, Révillon, Pralus)



2

LES POLARITES ECONOMIQUES SPECIFIQUES A DEVELOPPER





2

• Prioriser la mise sur le marché des espaces de développement économique selon un échéancier prévisionnel

La production d'espaces fonciers doit être calibrée et programmée dans le temps en fonction d'une estimation réaliste des besoins. Elle doit être adaptée aux marchés et correspondre aux potentialités financières des collectivités concernées.

Le schéma d'agglomération définit donc une priorisation de la mise sur le marché des espaces économiques du territoire :

		Vocations préférentielles	Disponibilité immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	16 à 20 ans (2026-2030)	Total 1 - 20 ans
Foncier vierge	Bonvert	Industrie	5ha	10 ha	25 ha	30ha		65 ha
	Marcelet	Equipements/loisirs PME/PMI, Services aux entreprises			10 ha	30ha		40 ha
	Bas de Rhins	PME innovantes		10 ha	10 ha			20 ha
	Demi-Lieue	PME/PMI			15ha			15 ha
	Le Coteau	Artisanat/Commerce					17ha	17ha
	Aéroport	PME aéronautiques		0.5 ha	0.5 ha	1ha	8 ha	10 ha
	Dispo dans ZA existantes		14ha					/
	Total		19ha	20.5 ha	60.5 ha	61 ha	25ha	167 ha
Recyclage foncier	Secteur Gare	Tertiaire, hôtellerie			3ha	3ha	4ha	10ha
	Tuileries	Ex : Energie, Bois			5ha			5ha
	Mermoz	Eco-construction		1,5ha				1,5ha
	Loire Canal	loisirs urbains/tourisme				2ha	3ha	5ha
	Total			1,5ha	8ha	5ha	7ha	20ha
Total			19ha	22ha	68.5ha	66ha	32ha	187ha
Objectif théorique total				27ha	62ha	45ha	45ha	180ha

NB : Certaines zones en recyclage foncier (secteur gare et Loire Canal) sont vouées à accueillir une mixité fonctionnelle, la superficie totale estimée ne sera donc pas forcément dédiée exclusivement au développement économique

• Equilibrer et diversifier l'armature commerciale de l'agglomération

Renforcer l'attractivité commerciale du cœur d'agglomération

Une Zone d'Aménagement Commercial (ZACO) de centralité est définie dans le cadre du Scot sur le cœur d'agglomération. Au sein de cette ZACO, le schéma d'agglomération définit différents principes d'aménagement à poursuivre pour maintenir et renforcer l'attractivité commerciale :

- . Des circuits piétonniers qualitatifs sont à identifier et aménager en cœur d'agglomération pour permettre de relier les différentes polarités commerciales du centre-ville
- . Des secteurs d'implantation de locomotives commerciales sont à définir pour renforcer, diversifier et dynamiser l'appareil commercial
- . Une trame de parcs de stationnement est à définir aux portes du cœur de cité pour permettre de soulager la centralité des flux de circulation et libérer les principaux espaces publics du stationnement.

Consolider le tissu commercial des polarités secondaires, de proximité et des faubourgs

Des ZACO de centralité correspondant aux centralités stratégiques des faubourgs Clermont, Mulsant,



Les Coteaux sont définies dans le Scot. Dans ces secteurs, le schéma d'agglomération préconise les orientations suivantes :

- . Des surfaces petites et moyennes sont à développer pour consolider le tissu commercial fragilisé de ces secteurs,
- . La réhabilitation des locaux commerciaux vacants doit être privilégiée par rapport au développement de nouveaux locaux qui rendraient le parc existant obsolète (notamment dans les faubourgs),
- . Lorsqu'il n'existe pas de locaux vacants, des commerces, services et équipements publics et privés doivent être prévus en rez-de-chaussée dans les opérations de requalification ou de construction de logements pour permettre le maintien de la mixité fonctionnelle,
- . Une densification résidentielle est à rechercher pour favoriser le maintien des commerces de proximité.

Maîtriser le développement des pôles périphériques

Des Zones d'Aménagement Commercial de périphérie sont définies dans le Scot sur les secteurs de Mably, Riorges, Route de Charlieu, la Mirandole, Le Coteau.

Le schéma d'agglomération reprend les orientations du Scot :

- . En dehors des périmètres de ZACO, aucun nouveau pôle commercial ne peut être créé. Chacune de ces zones doit faire l'objet d'un projet d'aménagement global pour garantir l'amélioration de la qualité de l'urbanisme commercial (organisation, desserte, accès, maîtrise du développement) et la protection de l'environnement,
- . La qualité des espaces commerciaux des ZACO de périphérie doit être améliorée, notamment en termes de desserte en TC, de fonctionnement, de qualité urbaine et de qualification du paysage,
- . La requalification et la restructuration des espaces commerciaux vieillissants est prioritaire par rapport au développement des pôles périphériques.

Par ailleurs, le schéma d'agglomération préconise que l'organisation du développement urbain et commercial du pôle embryonnaire de la Mirandole soit encadré par la définition d'orientations d'aménagement (cf entrées d'agglomération).

• Promouvoir des opérations de qualité

Les opérations de construction, d'aménagement ou de requalification des espaces à vocation économique doivent respecter des critères de qualité visant à garantir des conditions d'accueil et un cadre urbain attractifs :

- . Prendre en compte toutes les questions liées à l'environnement : gestion collective des déchets, traitement de l'eau, respect de la qualité de l'air, de l'environnement sonore...,
- . Favoriser une bonne insertion paysagère des projets, notamment ceux situés en entrées d'agglomération (Bas de Rhins, Tuileries, Demi-Lieue, Marclat) et traiter de manière qualitative les espaces collectifs notamment par des aménagements paysagers de qualité,
- . Veiller à la qualité des bâtiments, des équipements et des services qui sont offerts aux entreprises.

• Préserver et maintenir l'activité agricole

Le secteur agricole de l'agglomération roannaise, contraint par le développement de l'urbanisation, est considéré dans le Scot comme un espace agricole stratégique.



C'est pourquoi le schéma d'agglomération reprend les principes du Document d'Orientations Générales qui recommande de gérer ces espaces agricoles en agriculture raisonnée et de protéger l'activité agricole, garante de produit de qualité et d'entretien de l'espace. Pour ce faire, il prescrit un recul de 50 m entre les bâtiments d'élevage et les constructions nouvelles, et de 100 m s'il s'agit d'installations classées suivant le règlement sanitaire départemental et le principe de réciprocité défini dans l'article L 111-3 du code rural. S'il existe déjà des zones urbanisées à moins de 50 m ou 100 m de bâtiments d'élevage, les constructions existantes pourront être aménagées ou renouvelées, et de nouvelles constructions seront possibles dans des dents creuses, à condition de ne pas porter atteinte au fonctionnement des exploitations agricoles en place.

“ 2.3 Le développement résidentiel ”

“ 2.3.1 Le contexte territorial ”

“ 2.3.1-1 Les enjeux démographiques et résidentiels ”

La définition d'une stratégie de développement résidentiel à l'échelle de l'agglomération roannaise vise à répondre à plusieurs enjeux :

- La limitation de l'hémorragie démographique du territoire et le développement de l'attractivité du territoire,
- Le rééquilibrage des dynamiques démographiques et résidentielles et le renforcement de la centralité,
- La réponse aux objectifs démographiques et résidentiels très ambitieux du Scot,
- La diversité des parcours résidentiels et l'accueil de nouveaux habitants,
- Le développement de la mixité sociale et intergénérationnelle, notamment sur le cœur d'agglomération, grâce à l'accueil des cadres et des classes moyennes,
- Le vieillissement de la population.

“ 2.3.1-2 Les objectifs à poursuivre ”

Pour répondre à ces enjeux, Grand Roanne Agglomération se donne comme objectifs de :

- Favoriser la reconquête démographique et urbaine du cœur d'agglomération par le renforcement de son attractivité résidentielle : développement d'une ville jardin / parc urbain habité
- Produire une offre de logements diversifiée et qualitative s'appuyant sur :
 - le renouvellement du parc de logements existant,
 - la production d'une offre nouvelle en tissu aggloméré,
 - la production d'une offre nouvelle en extension urbaine périphérique économe en espaces agricoles et naturels,



- le renouvellement et la diversification des formes urbaines, des types d'habitat, des statuts d'occupation.
- Favoriser l'intensification du développement urbain pour préserver les espaces agricoles et naturels
- Prioriser et hiérarchiser le développement résidentiel

“ 2.3.2 Les « documents cadre », les politiques et les projets développés en matière d'habitat ”

“ 2.3.2-1 Le PLH 2008-2013 ”

Il poursuit 4 objectifs majeurs :

- amplifier l'amélioration du parc privé existant suite à l'OPAH et grâce à la mise en place d'outils type PIG,
- poursuivre l'adaptation du parc locatif social existant : 1 450 logements sociaux (soit environ 10% du parc) doivent faire l'objet d'une intervention significative (hors ANRU),
- répondre aux besoins spécifiques : logements des personnes âgées, des jeunes, des gens du voyage et logements d'urgence,
- maîtriser la production de logements neufs : production annuelle de 440 logements (60% accession, 40% locatifs), production de 600 logements locatifs sociaux.

“ 2.3.2-2 Le Scot du Syepar (en cours de validation) ”

Les besoins en logements à l'horizon 2030 à l'échelle du Grand Roanne

Pour maintenir la population actuelle et accueillir de nouveaux arrivants, le Scot prescrit une production d'environ 13 000 logements à l'horizon 2030, dont plus de 10 000 dans le Grand Roanne.

Il appartiendra au prochain Programme Local de l'Habitat (PLH) de répartir l'enveloppe de logements en prenant en compte les prescriptions suivantes :

- au moins 50% de l'enveloppe de logements doit être localisé dans la commune de Roanne
- entre 5 et 7% dans les communes périurbaines de Villerest et Commelle-Vernay.

La répartition de la production

- Les communes doivent concentrer leur extension urbaine sur un nombre limité de pôles, très généralement 1 à 2 par commune, dont prioritairement le centre urbain,
- Roanne, Riorges, Le Coteau, et Mably doivent prioritairement travailler pour le renouvellement et la densification du tissu urbain : elles doivent réaliser **au moins 1 nouveau logement sur 2 au sein du tissu urbain constitué**, soit par le biais d'opérations de renouvellement urbain ou de réhabilitations, soit par la densification du tissu bâti,
- Les secteurs situés dans un périmètre de 800 mètres autour des gares sont soumis à un niveau de densification plus important (60 logements/hectare),
- Les communes de Roanne, Riorges, Mably et Le Coteau, doivent établir, dans leur PLU, **un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones AU.**



“ 2.3.2-3 La politique de renouvellement urbain ”

Une politique de renouvellement urbain est développée sur le territoire du Grand Roanne. Elle est principalement orientée sur la ville de Roanne à travers des outils et procédures spécifiques :

- les projets ANRU des quartiers Parc et Saint-Clair,
- à la suite de l'OPAH-RU sur Mulsant -Canaux finalisée en mai 2011, de nouveaux outils de renouvellement urbain seront mis en place en faveur du parc privé,
- l'Opération cœur de cité sur les espaces publics du centre-ville.

Des opérations de renouvellement urbain sont également engagées dans d'autres secteurs de l'agglomération, notamment sous forme de ZAC : le Pontet et les Canaux à Riorges, le Marly et les Tuileries à Mably ou encore le site Porcher au Coteau.

“ 2.3.2-4 Les projets résidentiels en cours ou en projets ”

Deux ZAC éco-quartiers sont en cours de réflexion sur le territoire du Grand Roanne : l'une dans le secteur des Tuileries à Mably, l'autre dans le secteur du Marclat à Riorges. Ces deux projets doivent accueillir environ 200 à 300 logements chacun.

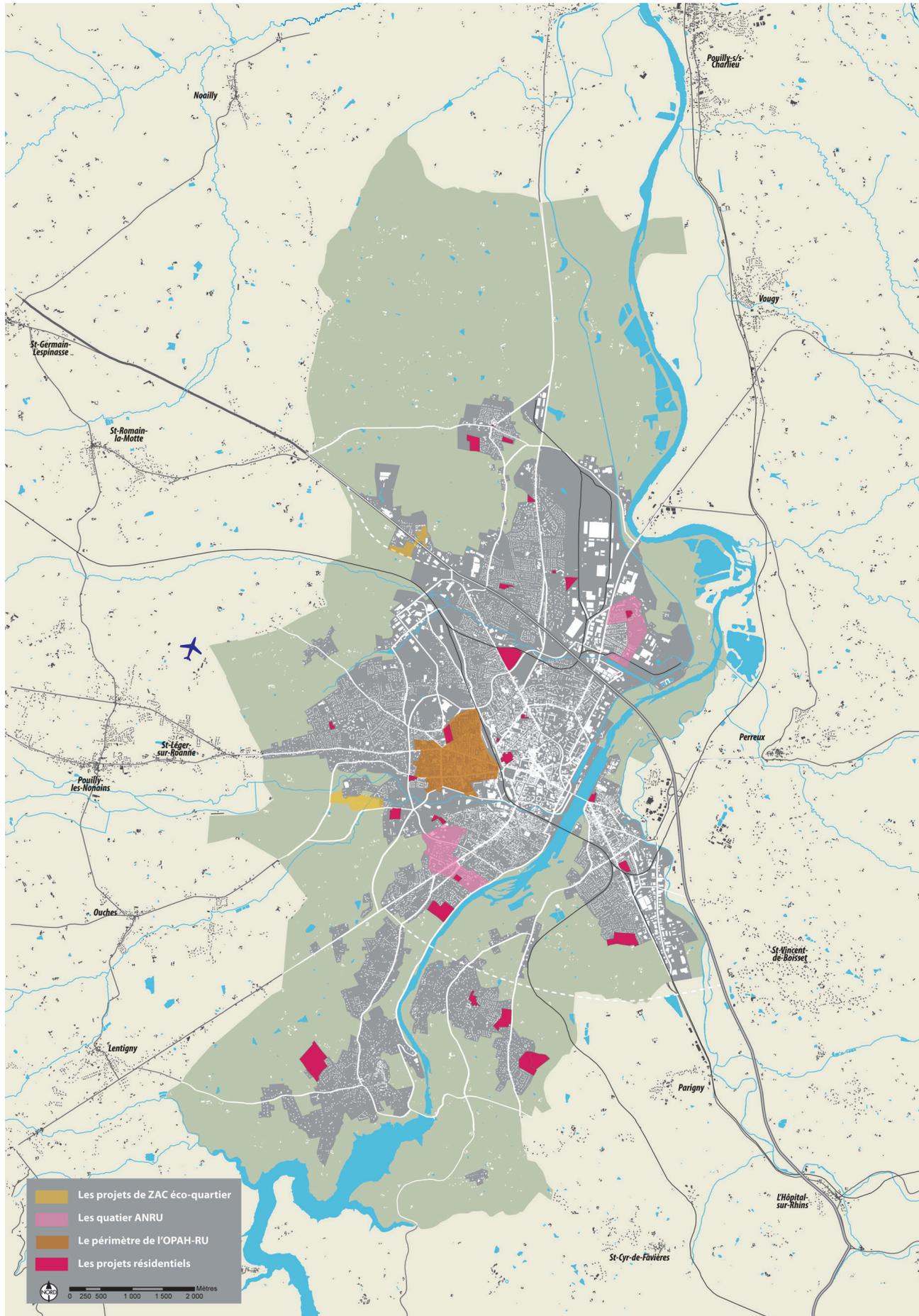
Au-delà de ces projets d'importance, un certain nombre de projets de développement résidentiel sont engagés ou en cours de réflexion sur l'ensemble du territoire du Grand Roanne.

Le recensement de ces projets publics et privés à l'horizon 2015 fait état d'une prévision de construction d'un peu plus de 1 600 nouveaux logements dans le Grand Roanne (soit environ 320 logements/an). Cette offre nouvelle est largement en dessous des objectifs du Scot qui, pour atteindre les ambitions démographiques, prévoit la construction de près de 500 logements/an dans le Grand Roanne entre 2010 et 2030.

Ces projets de développement résidentiel présentent une diversité des formes urbaines (moins de la moitié est composée d'opérations de logements individuels, le reste étant constitué d'opérations mixtes et de logements collectifs) et sont pour la majorité prévus dans des secteurs en extension.



ETAT DES LIEUX DES PROJETS RESIDENTIELS CONNUS EN 2010 DANS LE GRAND ROANNE





“ 2.3.3 Le projet résidentiel à développer à l’horizon 2030 ”

La définition de la stratégie résidentielle du Grand Roanne à l’horizon 2030 s’appuie sur la traduction territoriale des objectifs quantitatifs de production de logements définis dans le cadre du Scot.

Dans le cadre de l’actualisation du PLH, des réflexions plus approfondies sur la nature des logements (logements sociaux, logements adaptés. . . .) et sur la qualité de l’habitat seront menées, en lien avec les objectifs du Scot.

“ 2.3.3-1 Les données de départ et le cadre général ”

250 logements construits en moyenne par an entre 1999 et 2005

Les projets de développement de l’habitat connus en décembre 2010 :

- . 1 200 logements programmés à court terme (0-3 ans)
- . 500 logements programmés à moyen terme (3-5 ans)
- . 1 200 programmés à long terme (>5 ans)

Un potentiel foncier de développement résidentiel en tissu aggloméré d’environ **280ha** :

- . environ **80ha de potentialités en tissu aggloméré** (zones U)
- . environ **60ha de friches** pouvant accueillir un développement résidentiel (avec une mixité fonctionnelle : commerces/services/équipements)
- . environ **140ha en zones AU à densifier**

De très nombreuses extensions urbaines à vocation résidentielle prévues dans les PLU (environ 240 ha au total) :

- . **117ha de zones AU indicées** (zones à urbaniser immédiatement)
- . **122ha de zones AU strictes** (zones à urbaniser après modification du PLU)

Objectifs Scot : 10 225 logements à produire sur le Grand Roanne d’ici 2030 dont :

- . 50% sur la ville de Roanne, soit 5100 logements
- . 7% sur Villerest/Commelle-Vernay, soit 715 logements
- . donc 43% sur Riorges, Mably, Le Coteau, soit 4410

“ 2.3.3-2 Les principes du schéma d’agglomération ”

• Assurer le maintien de la démographie de l’agglomération

La stratégie résidentielle du Grand Roanne doit permettre de stabiliser la démographie de l’agglomération roannaise pour les 20 ans à venir.

C’est pourquoi la **production de 7 740 logements** (moyenne de 387 logements/an), correspondant aux besoins du point de stabilité estimé dans le cadre du Scot, doit être le seuil minimum à atteindre sur la période 2011-2030



2

• Répartir la production de logements à l'horizon 2030 en 2 périodes distinctes

L'hypothèse retenue pour tendre vers l'objectif global de production de logements (10 225 d'ici 2030) différencie deux périodes distinctes :

- une **1^e période, dite de transition (2011-2020)** qui doit permettre de maintenir la population (point de stabilité) et d'accueillir autant que possible des nouveaux habitants (ambition démographique). Il s'agit pour cela de produire sur la période 2011-2020 **40% des objectifs** assignés par le Scot, soit 4 110 logements (411 logements/an). Cela nécessite de produire 73 logements de plus que la production tendancielle observée entre 2000 et 2009 dans le Grand Roanne (337 log/an).
- une **2^e période, plus ambitieuse (2021-2030)** qui doit permettre, grâce aux bénéfices des politiques urbaines développées sur la période précédente, de maintenir la population mais aussi d'accueillir un maximum de nouveaux habitants en remplissant **60% des objectifs du Scot**. La production résidentielle sur cette période devra donc être plus conséquente pour arriver à 6 110 logements, soit une moyenne de 611 logements/an. L'effort de production par rapport à la période 2000-2009 est de 273 logements/an supplémentaires.

	Période 2011-2020 (10 ans)			Période 2021-2030 (10 ans)			Total		Pour rappel moyenne construction 2000-2009
Point de stabilité	50 % des objectifs SCOT	387 log/an	3870	50% des objectifs SCOT	387log/an	3870	386 log/an	7720	
Ambition démographique	10% des objectifs SCOT	24 log/an	240	90% des objectifs SCOT	224 log/an	2240	124 log/an	2480	
Objectif total	40% des objectifs SCOT	411 log/an	4110	60% des objectifs SCOT	611 log/an	6110	510 log/an	10200	337log/an

- **Favoriser la production de logements prioritairement en renouvellement urbain et en densification** pour optimiser les potentialités foncières en tissu aggloméré (environ 280ha dans le Grand Roanne) et limiter ainsi la consommation d'espaces agricoles et naturels :

. Dans les communes de Roanne, Villerest et Commelle-Vernay : la totalité des logements à réaliser d'ici 2030 doit l'être en **tissu aggloméré**. Ce principe revêt deux objectifs différents :

- Pour la ville de Roanne, il s'agit de renouveler son tissu urbain par la reconversion des friches et la réhabilitation des logements vacants
- Pour les communes de Villerest et Commelle, il s'agit de combler les dents creuses du tissu urbain existant. En effet, ces deux communes disposent d'un stock de foncier disponible en tissu aggloméré extrêmement important qui doit absolument être mobilisé pour accueillir le développement résidentiel des 20 prochaines années.

. Dans les communes de Mably, Riorges, Le Coteau : un logement sur 2 doit être produit en tissu aggloméré.

- **Favoriser la réhabilitation des logements** pour réduire la vacance importante du parc de logements et limiter ainsi la consommation d'espaces agricoles et naturels :



2

Production logements 2011-2030				
	Total logements à produire		Réhabilitation logements	Construction logements
	Objectifs SCOT		Schéma d'agglomération	
Ville centre	50%	5112	1275	3825
Mably, Riorges, Le Coteau	43%	4398	660	3750
Villerest-Commelle	7%	715	35	680
Grand Roanne	100%	10225	1970	8255

.25% de la production de logements dans la ville de **Roanne** doit être réalisée sous forme de **réhabilitation**. Celle-ci présente en effet une vacance très importante qui nécessite une intervention forte de la part de la collectivité. L'objectif à l'horizon 2030 consiste ainsi à réhabiliter environ 1 275 logements, soit une moyenne de 63 logements/an,

.15% de la production de logements doit être réalisée sous forme de **réhabilitation** dans les communes de **Mably, Riorges, Le Coteau**, soit 660 logements (33 logements/an) d'ici 2030,

.5% de la production de logements doit être réalisée sous forme de **réhabilitation** dans les communes de **Villerest et Commelle-Vernay**, soit 35 logements (moins de 2 logements/an) d'ici 2030.

- **Promouvoir une répartition territoriale équilibrée de la construction à vocation résidentielle** pour permettre de maintenir la démographie et de tendre vers les objectifs du Scot.

Pour chaque commune, le scénario retenu vise, à l'horizon 2030, à :

- répartir l'effort de construction des communes de **Roanne, Mably, Riorges, Le Coteau** sur les deux périodes avec **une production moindre sur les dix premières années (38% des objectifs) et plus conséquente sur la seconde période (62%)**. Cette répartition du développement de la construction va permettre, sur la première période, le développement d'une stratégie urbaine et foncière ambitieuse visant à améliorer le cadre urbain et l'attractivité résidentielle pour préparer ainsi la montée en force de la production de logements sur la seconde période.
- **produire 60% des objectifs de Villerest et Commelle-Vernay sur la première période** pour prendre en compte les projets de développement résidentiel enclenchés et permettre à ces deux communes de mettre en place des outils d'encadrement du développement résidentiel sur la seconde période.

	Période 2011-2020 (10 ans)		Période 2021-2030 (10 ans)		Total offre nouvelle	Total Réhabilitation	Total production (SCOT)	Pour rappel moyenne construction 2000-2009
	% Offre nouvelle /20 ans	Offre nouvelle	% Offre nouvelle /20 ans	Offre nouvelle				
Ville centre	38%	1470	62%	2355	3825	1275	5100	126log/an
Mably, Riorges, Le Coteau	38%	1424	62%	2326	3750	660	4410	158log/an
Villerest-Commelle	60%	408	40%	272	680	35	715	53 log/an
Grand Roanne	40%	3302	60%	4953	8255	1970	10 225	337log/an



2

Par ailleurs, en terme d'équilibre territorial au sein de l'agglomération, le scénario retenu vise à **renforcer la ville de Roanne dès la première période**. En effet, 44% de l'offre nouvelle prévue sur l'agglomération entre 2011 et 2020 doit être réalisée sur la ville centre, le reste étant réparti pour 43% sur Mably, Riorges, Le Coteau et 13% sur Villerest et Commelle-Vernay.

Pendant la seconde période, le poids de la ville-centre est quelque peu renforcé avec près de 50% de l'offre nouvelle à réaliser.

	Période 2011-2020 (10 ans)		Période 2021-2030 (10 ans)		Total offre nouvelle	Total Réhabilitation	Total production (SCOT)	Pour rappel moyenne construction 2000-2009
	% Offre nouvelle /10 ans	Offre nouvelle	% Offre nouvelle /10 ans	Offre nouvelle				
Ville centre	44%	1470	48%	2355	3825	1275	5100	126log/an
Mably, Riorges, Le Coteau	43%	1424	47%	2326	3750	660	4410	158log/an
Villerest-Commelle	13%	408	5%	272	680	35	715	53 log/an
Grand Roanne	40%	3302	60%	4953	8255	1970	10 225	337log/an

Il est important de souligner que le suivi des objectifs de production de logements devra s'attacher à veiller au respect des équilibres territoriaux entre la ville-centre et les communes périphériques. C'est pourquoi le suivi se fera prioritairement en terme de pourcentages de production attribués aux différentes communes et non en terme de valeur absolue.

• **Prioriser les zones d'extension périphérique (zones AU)** des communes de Mably, Riorges et Le Coteau pour répartir au mieux le développement de l'habitat sur la période 2021-2030 en utilisant les critères d'analyse ci-après :

- La continuité du tissu existant
- La proximité et le confortement des centralités (équipements, services, commerces)
- L'absence de contraintes liées à la trame verte et bleue
- La desserte numérique
- La desserte des transports en commun (rayon de 300m autour des arrêts)
- La présence des réseaux (AEP et assainissement)

• **Favoriser la diversification et le renouvellement des formes urbaines et des types de logements**

Le schéma d'agglomération reprend les orientations du Scot et préconise de :

- augmenter la part de logements individuels dans la ville de Roanne de 22% à 30%
- augmenter de manière modérée (+10%) la part de logements collectifs dans les communes de Riorges, Mably et Le Coteau



2

- doubler la proportion de logements collectifs au regard de la production annuelle dans les communes périurbaines de Villerest et Commelle-Vernay.

	Part du collectif en 2009	Objectif part du collectif	Part de l'individuel en 2009	Objectif part de l'individuel
Roanne	78%	70%	22%	30%
Riorges, Mably, Le Coteau	40%	50%	60%	50%
Villerest, Commelle	7%	20%	93%	80%

Source : DOG SCOT

Pour ce faire, le schéma d'agglomération préconise, en fonction des secteurs, le développement de l'habitat alternatif qui permet des formes intermédiaires entre le pavillon isolé et l'immeuble collectif urbain dense :

- Individualiser l'habitat urbain du cœur d'agglomération (maison de ville, collectif individualisé...)



4 maisons urbaines dans un tissu continu



Programme de 4 logements par bâtiment

- Diversifier l'habitat périurbain à travers des opérations de logements « intermédiaires » (plusieurs logements par maison, maisons de ville, petits collectifs individualisés, lotissements denses...)



5 maisons de ville dans une opération de bourg



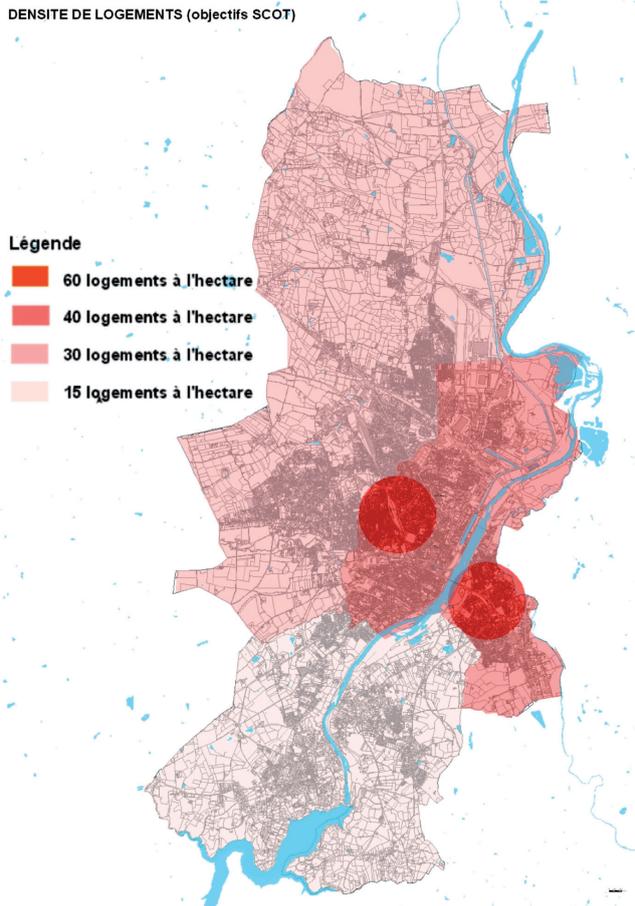
Programme de 2 à 6 logements par bâtiment en lotissement



• Favoriser l'intensification du développement résidentiel

Le développement résidentiel du Grand Roanne doit tendre vers les densités indiquées dans le DOG du Scot :

DENSITE DE LOGEMENTS (objectifs SCOT)



Légende

- 60 logements à l'hectare
- 40 logements à l'hectare
- 30 logements à l'hectare
- 15 logements à l'hectare

	Densité actuelle observée dans les opérations réalisées entre 2006 et 2010	Densité SCOT
Roanne	23 log/ha	En moyenne 40 log/ha Avec un minimum de 60 log/ha sur un périmètre de 800m autour de la gare
Riorges	15 log/ha	En moyenne 30 log/ha Avec un minimum de 60 log/ha sur un périmètre de 800m autour de la gare du Coteau
Mably	14 log/ha	
Le Coteau	60 log/ha	En moyenne 15 log/ha
Commelle	8,7 log/ha	
Villerest	8,6 log/ha	

Source : DOG SCOT

Ces densités sont calculées brutes, c'est-à-dire en prenant en compte les voiries, les espaces publics et les parcelles accueillant les nouveaux logements.

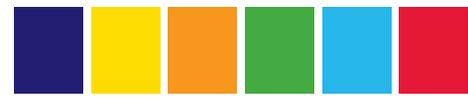
Par ailleurs, le schéma d'agglomération préconise une intensification du développement adaptée à l'armature urbaine du territoire. A partir des polarités urbaines identifiées, une intensité décroissante optimisant les espaces les plus équipés doit être recherchée.

• Promouvoir des opérations de qualité favorisant la mutation du tissu industriel vers la création d'une ville nature

La stratégie de l'agglomération roannaise vise à prôner le développement de la qualité dans toutes les opérations d'urbanisme, quelles que soient leur localisation et leurs vocations.

Ces qualités architecturales, urbaines et paysagères autant que les qualités environnementales et les performances énergétiques des programmes devront être à la hauteur de l'ambition : renouveler l'image, l'attractivité et le cadre de vie par l'inscription de l'agglomération roannaise dans une dynamique de développement durable.

Des critères de qualité ainsi que des éléments favorisant l'efficacité énergétique des opérations doivent être définis et préfigurés en amont des projets. Par ailleurs, le schéma d'agglomération préconise le développement d'un habitat respectueux des nouvelles exigences en matière de développement durable et d'efficacité énergétique.



“ 2.3.4 Les leviers de mise en œuvre de la stratégie résidentielle ”

La définition de la stratégie résidentielle du Grand Roanne à l’horizon 2030 s’appuie sur la traduction territoriale des objectifs quantitatifs de production de logements définis dans le cadre du Scot.

Dans le cadre de l’actualisation du PLH, des réflexions plus approfondies sur la nature des logements (logements sociaux, logements adaptés. ...) et sur la qualité de l’habitat seront menées, en lien avec les objectifs du Scot.

“ 2.3.4-1 La définition d’une politique foncière ”

La définition d’une stratégie foncière opérationnelle visant à assurer la maîtrise des principaux espaces d’urbanisation est à mener. Des secteurs d’intervention foncière prioritaires doivent être identifiés, notamment à travers :

- la priorisation des gisements fonciers nécessitant acquisition, dépollution, démolition
- la priorisation des secteurs nécessitant un curetage des îlots dégradés
- la priorisation des secteurs de développement de l’urbanisation.

Des dispositifs techniques et financiers permettant de mettre en œuvre dans le temps cette politique foncière doivent être mis en place.

Cette politique de maîtrise foncière doit s’accompagner d’une coordination des politiques de développement des réseaux d’assainissement, de numérique haut débit et de transports collectifs.

“ 2.3.4-2 Modification des documents d’urbanisme ”

- Classement de zones AU indicées en zones AU stricte
- Classement de zones AU en zones agricoles ou naturelles
- Définition d’orientations d’aménagement
- Autorisation des implantations mitoyennes (constructions en limite séparative)
- Règles et préconisations qualitatives liées à la qualité architecturale et paysagère ...



“ 2.4 La trame verte et bleue ”

“ 2.4.1 Le contexte territorial ”

“ 2.4.1-1 Les enjeux de la trame verte et bleue ”

La définition de la trame verte et bleue de l'agglomération roannaise répond à plusieurs enjeux :

- la préservation de la biodiversité du territoire en limitant les effets de fragmentation des milieux naturels (la principale cause de perte de biodiversité en France est le phénomène d'isolement des milieux qui, lorsque ces espaces deviennent trop petits, peuvent rendre non viables une population animale ou végétale par appauvrissement génétique)
- l'amélioration du cadre de vie et de l'attractivité résidentielle de l'agglomération en incitant à la création d'un réseau d'espaces de nature en ville
- la préservation et la sécurisation du foncier des grands espaces agricoles et naturels

“ 2.4.1-2 Les objectifs de développement à poursuivre ”

Pour répondre à ces enjeux, Grand Roanne Agglomération se donne ainsi comme objectifs de :

- préserver les espaces naturels et agricoles par :
 - le maintien et la restauration des continuités écologiques existantes sur le territoire roannais pour permettre la circulation des espèces végétales et animales
 - la maîtrise du développement urbain par la définition d'une limite de l'urbanisation
- maintenir les qualités et l'identité paysagères de l'agglomération roannaise
- diffuser la nature en ville et développer des lieux de découverte, de promenade et de détente pour les habitants

“ 2.4.1-3 Les « documents cadre » et les politiques développées en matière de trame verte et bleue ”

La biodiversité

• Les zones Natura 2000 et les ZNIEFF

Plusieurs espaces remarquables sont recensés sur le territoire du Grand Roanne :

- 2 Zones Natura 2000 : une zone Natura 2000 Habitats « Milieux alluviaux et aquatiques de la Loire », une zone Natura 2000 Oiseaux « Gorges de la Loire aval »

Le Scot du Roannais établit des prescriptions différentes entre les sites recensés au titre de la Directive Habitat et ceux recensés au titre de la Directive Oiseaux. Les premiers sont soumis à un principe de protection stricte à intégrer dans les PLU des communes concernées. Pour les seconds, les projets d'aménagement doivent faire l'objet d'une étude d'incidences démontrant que les programmes envisagés n'ont pas d'effet notable dommageable sur le site Natura 2000, ou que ces effets sont réduits ou supprimés par l'application de mesures de réduction ou de suppression.



- 3 ZNIEFF de type II : « ensemble fonctionnel du fleuve Loire et de ses annexes à l'aval du barrage de Villerest » ; « gorges de la Loire entre la Plaine du Forez et le barrage de Villerest » ; « massif forestier de lespinasse et la Benisson-Dieu

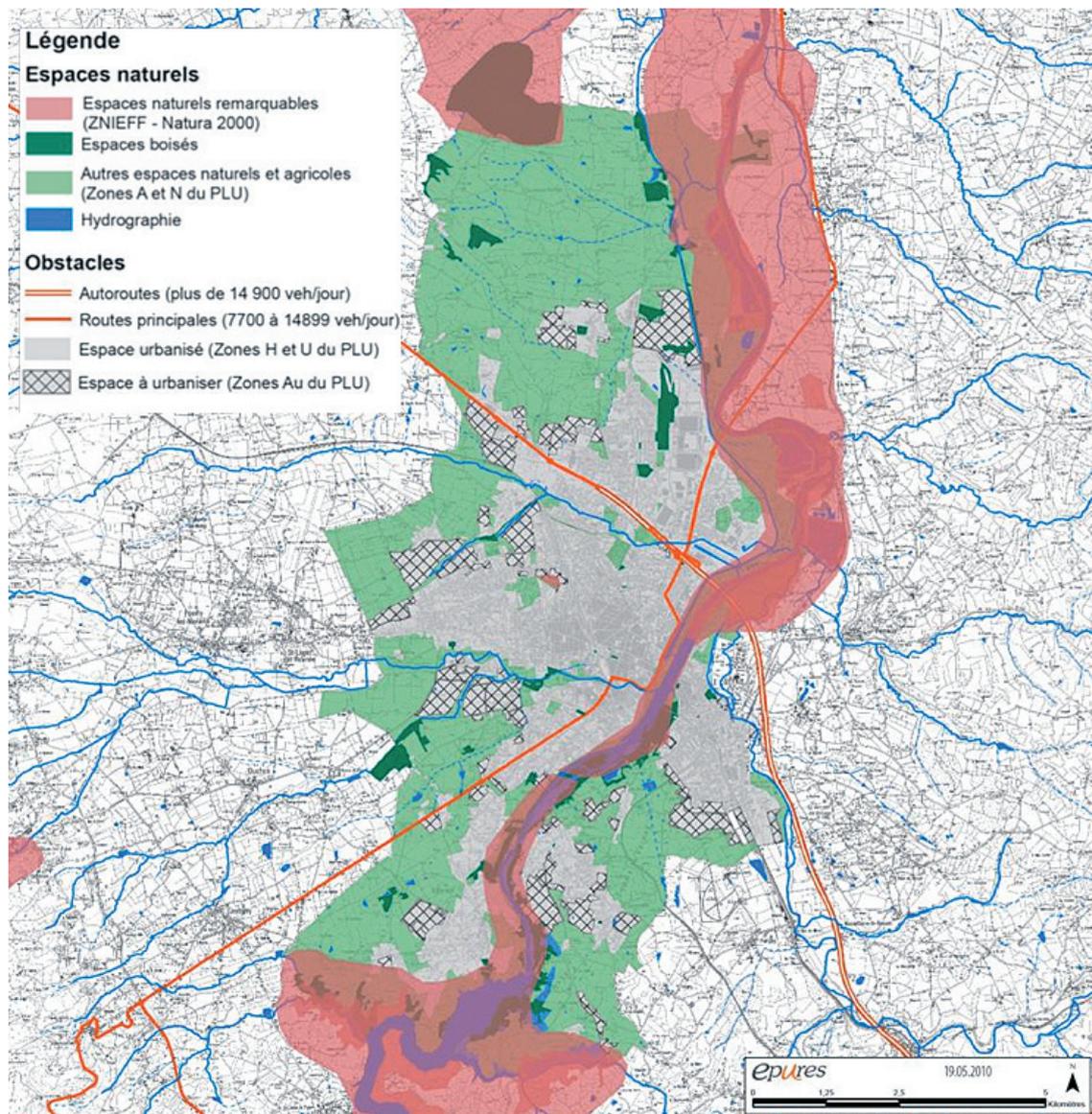
Les ZNIEFF de type II constituent de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Le territoire du Grand Roanne compte 3 ZNIEFF de type II.

Le Scot autorise la construction à condition qu'elle respecte le passage des animaux et que ces constructions soient justifiées et répondent aux prescriptions en matière d'habitat et de développement économique.

- 4 ZNIEFF de type I : « marais de Riorges » ; « landes du Perron » à Villerest ; « Bords de Loire de Roanne à Briennon » traversant Mably, Roanne, Le Coteau ; « Ruisseau et versants de la Goutte Fronde » à Commelle-Vernay

Les ZNIEFF de type I correspondent à des secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable. Le territoire du Grand Roanne compte 4 ZNIEFF de type I qui concernent 4 grands secteurs géographiques.

CARTOGRAPHIE DES ESPACES NATURELS REMARQUABLES SUR LE GRAND ROANNE





Le Scot indique que les communes doivent prendre en compte ces espaces dans leur document d'urbanisme de manière à assurer leur fonctionnalité. Dans ces secteurs les projets d'installations ou de constructions doivent faire l'objet d'une étude d'impact (mesures compensatoires à mettre en oeuvre pour la conservation de ces milieux). Les activités humaines relevant de l'entretien et de la gestion écologique (agriculture, gestion sylvicole...) sont exclues de cette disposition. Le DOCOB Loire a été récemment validé. Le DOCOB Gorges de la Loire sera approuvé fin 2011.

- **Les corridors écologiques identifiés dans le Scot du SYEPAR (en cours de validation)**

Le SCOT identifie un certain nombre de corridors écologiques, certains sont liés aux cours d'eau et aux rivières, d'autres correspondent aux grands passages empruntés par la faune.

A l'échelle communale, une déclinaison graphique dans les documents d'urbanisme doit être réalisée et doit être associée à un exposé des moyens mis en oeuvre pour leur protection et/ou leur restauration.

Pour les corridors écologiques liés aux cours d'eaux, le Scot prescrit une zone de protection de 20 mètres de part et d'autres des berges, bande réduite à 10 mètres en zone agglomérée, où l'impact des installations ou aménagements devra être réduit. Les aménagements doivent être limités à l'entretien et la valorisation des cours d'eau, l'aménagement de loisirs (aire de jeux, parcours randonnée, etc), et l'équipement d'intérêt public (station d'épuration).

La ressource en eau

- **Le SAGE**

Le SAGE Loire en Rhône Alpes (qui est une déclinaison du SDAGE Loire) initié en 2004 et porté par le conseil général de la Loire s'étend du sud du Département jusqu'à Roanne sur 4000KM². Il est en cours d'élaboration et devrait être validé en 2012. Son objectif principal est de permettre une gestion de la ressource en eau et de ses milieux partagée entre tous les gestionnaires, acteurs et usagers. Les préconisations du SAGE s'imposeront aux documents d'urbanisme que sont les SCOT et les PLU.

- **Programme « Bords de Loire en Roannais »**

Le programme « Bords de Loire en Roannais » s'inscrit dans le plan d'actions national « Plan Loire grandeur nature » et porte sur les bords du fleuve Loire qui traverse le Roannais, depuis le barrage de Villerest jusqu'à la sortie Nord du département à St Pierre la Noaille. Le programme 2010-2014 est le deuxième programme porté par Grand Roanne Agglomération, la communauté de communes du Pays de Charlieu et la commune de Perreux. Il vise à garantir « une gestion équilibrée des milieux aquatiques pour concilier le développement économique, la sécurité des populations et la préservation des milieux naturels ». Il prévoit notamment de nombreuses études et un suivi scientifique pour une meilleure connaissance du milieu, ainsi que l'amélioration des conditions d'accueil du public.

- **Les contrats de rivières**

- Le contrat de rivière 2011-2015 du SYRRTA (Syndicat du Rhins, Rhodon, Trambouzan et affluents créé en 2010) : les enjeux de ce bassin versant qui concerne le Grand Roanne par la rive gauche du Rhins (communes de Roanne et Le Coteau) sont importants : gestion des milieux, reconquête de la qualité de l'eau, gestion de la ressource en eau, gestion des risques d'inondation et préservation de l'environnement et des paysages permettant de dynamiser l'activité économique liée à ce territoire
- Un contrat de rivière en cours de réflexion entre le SYMIROA (Syndicat Mixte du Renaison, de l'Oudan et de leurs affluents) et le SYMITEYS (SYndicat Mixte de la Teyssonne et du Maltaverne) : pour améliorer la qualité et l'état des cours d'eau, un rapprochement est en cours entre les deux syndicats pour porter ensemble, au sein d'une nouvelle structure, un contrat de rivière dont les études préalables sont lancées.



“ 2.4.2 La stratégie trame verte et bleue de l’agglomération à l’horizon 2030 ”

A travers l’identification de la trame verte et bleue, le schéma d’agglomération poursuit l’ambition de développer une stratégie qui prenne en compte le milieu naturel existant et son fonctionnement pour répondre à l’enjeu majeur d’amélioration du cadre de vie des habitants et de préservation de la biodiversité.

Elle se décompose en 3 axes d’intervention :

- la préservation de la biodiversité par le maintien des continuités écologiques entre les sites accueillant des espèces végétales ou animales remarquables,
- la préservation et/ou la restauration des qualités paysagères du territoire par l’identification des coupures et des ceintures vertes,
- la création de continuités dédiées aux modes doux permettant de donner une fonction aux espaces naturels et de lier les centres urbains aux sites de nature et de loisirs verts.

L’analyse des continuités écologiques et des coupures et ceintures vertes a été réalisée en prenant en compte l’état actuel des sites et leurs potentialités futures. Pour chaque site ainsi identifié, les risques de rupture ou de perte des qualités paysagères et de biodiversité ont été analysés.

Des recommandations sont proposées pour permettre d’intégrer ces préoccupations dans les politiques d’urbanisme du Grand Roanne et des communes de l’agglomération.

Dans les espaces identifiés comme étant des composantes de la trame verte et bleue de l’agglomération roannaise, **les constructions ne sont pas interdites mais elles doivent être limitées et ne pas entraver la fonctionnalité du corridor écologique ou la qualité paysagère de la coupure/ceinture verte.** Une approche globale et une réflexion préalable doivent être mises en œuvre avec une attention particulière dans ces secteurs considérés comme sensibles au développement urbain.

“ 2.4.2-1 Les continuités écologiques à restaurer ou préserver ”



Le Renaison, un site majeur

Intérêts : biodiversité / paysage

a. Qualités écologique et paysagère du site

1. Nature et importance

Le Renaison est une liaison d’importance majeure. Cette rivière correspond à un corridor bleu.

Le Renaison est un cours d’eau qui relie la Loire (Znieff2 Ensemble fonctionnel du fleuve Loire et de ses annexes

à l’aval du barrage de Villerest, site d’intérêt communautaire - SIC milieux alluviaux et aquatiques de la Loire) et les Monts de la Madeleine (Znieff1 Barrage et vallée du Renaison, Znieff2 Monts de la Madeleine).

Le maintien de cette liaison écologique permettra de préserver les populations de batraciens et les accès aux lieux de ponte pour certaines espèces de poissons de la Loire.

Le Renaison est aussi un axe fort de pénétration de la nature dans la ville. A ce titre, il joue la fonction de coupure verte.



2. Sensibilité

Les qualités écologiques du Renaison vont concerner principalement les populations de batraciens et de poissons. Ainsi, pour maintenir les fonctionnalités de cette liaison, il s'agira de préserver la qualité des eaux, les espaces naturels connexes à la rivière (ripisylve) et de limiter les effets de rupture (sources ponctuelles de pollution, barrage).

b. Fonctionnalité de la liaison et risques de rupture

1. Etat actuel de la fonctionnalité de la liaison

La liaison écologique du Renaison est fonctionnelle.

Actuellement, la zone de la rivière du Renaison traversant l'agglomération de Roanne ne présente pas de rupture majeure. Les espaces naturels connexes sont relativement bien préservés dans la traversée de la ville de Roanne.

La qualité de l'eau du Renaison reste cependant moyenne en raison de rejets d'eaux usées et de stations d'épuration peu performantes.

Au niveau des aspects paysagers, le rôle du Renaison dans la ville de Roanne reste discret. L'urbanisation a tendance à limiter les vues et les perspectives paysagères vers le Renaison.

2. Risques de rupture

Des risques probables de rupture de cette liaison bleue ont été identifiés.

En effet, le projet de développement économique du Marcllet va avoir comme conséquence l'imperméabilisation d'un vaste secteur à proximité de la rivière du Marcllet, affluent du Renaison. Ce projet présente le risque d'accroître la pollution par lessivage.

Le PLU prévoit également la réalisation d'un nouveau secteur d'urbanisation à destination d'habitat entre le Marcllet et le Renaison.

Pour ne pas porter atteinte à la qualité des eaux du Renaison par lessivage des sols, ces projets de développement de l'urbanisation doivent donc être accompagnés de mesures environnementales.

c. Orientations

Afin de préserver les fonctions de liaison écologique et de coupure verte du Renaison, plusieurs orientations d'aménagement sont prévues :

1. Donner une fonction de liaison modes doux au Renaison. Afin de permettre de maintenir ce site en état, il semble essentiel de lui donner une fonction en termes de liaison en modes doux permettant aux habitants de Roanne de s'approprier cet espace. Cette rivière est en partie aménagée pour permettre le cheminement piéton. Une amélioration qualitative de ces aménagements pourrait être réalisée en rendant lisible les parcours, en améliorant la qualité des entrées, en intégrant des espaces de détente et permettant la circulation des piétons et des vélos.

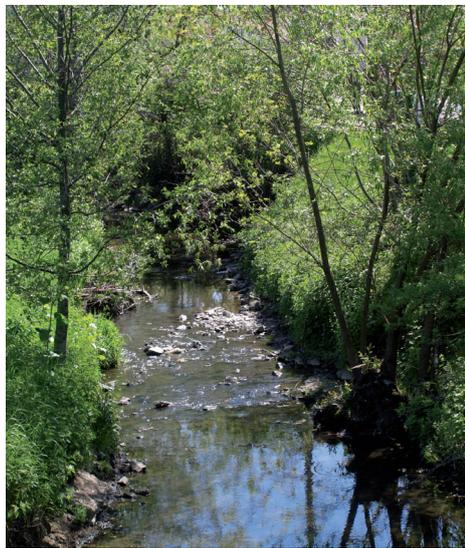
2. Intégrer la dimension paysagère du Renaison dans les projets d'aménagement, en créant des perspectives paysagères et des vues de la rivière depuis les secteurs urbains.



3. Préserver le Renaison et ses affluents (Marlet, Marcellin...) de nouveaux polluants. Le développement des nouveaux secteurs économiques et d'habitat seront accompagnés d'aménagement permettant de limiter l'imperméabilisation des sols et la pollution par ruissellement. Aussi, pour permettre de favoriser les capacités auto-épuratrices de la rivière, le maintien de la ripisylve sera recherché dans ces aménagements

4. Suivre les qualités écologiques du Renaison

5. Développer la multifonctionnalité des espaces liés au Renaison en veillant à maintenir un équilibre entre la découverte par les habitants et la protection du fonctionnement hydraulique et écologique. Les entrées de site devront être traitées et le niveau de services défini.



L'Oudan, un corridor bleu

Intérêts : biodiversité / paysage

a. Qualité écologique et paysagère du site

1. Nature et importance de la liaison écologique

L'Oudan est une liaison d'importance moyenne. Cette rivière correspond à un corridor bleu.

L'Oudan est une rivière qui se jette dans la Loire au nord de la ville de Roanne. Cette rivière relie la Loire (Znieff2 Ensemble fonctionnel du fleuve Loire et de ses annexes à l'aval du barrage de Villerest, SIC milieux alluviaux et aquatiques de la Loire) à la plaine du Renaison.

Cette rivière peut prendre le rôle de milieu connexe aux milieux ligériens. Son intérêt écologique est donc axé sur les espèces aquatiques et des zones humides.

En termes paysagers, l'urbanisation de Roanne a tendance à limiter les vues et les perspectives paysagères vers l'Oudan. Dans certains secteurs urbains, la rivière est couverte. Peu avant son embouchure sur la Loire, le bassin de l'Oudan marque fortement le paysage.



2. Sensibilité

Les qualités écologiques de l'Oudan vont concerner principalement les populations aquatiques et de zones humides. Ainsi, pour maintenir les fonctionnalités de cette liaison, il s'agit de préserver la qualité des eaux, les espaces naturels connexes à la rivière (ripisylve) et de limiter les effets de ruptures (sources ponctuelles de pollution, zones sombres liées à la couverture du cours d'eau, barrage).

b. Fonctionnalité de la liaison et risques de rupture

1. Etat actuel de la fonctionnalité de la liaison

La liaison écologique de l'Oudan est non fonctionnelle.



Actuellement, une partie du cours d'eau de l'Oudan est couverte dans la traversée de Roanne. A proximité de l'embouchure avec la Loire, l'Oudan est canalisé. Ces différents aménagements forment des barrages qui rendent donc le passage de faune et de flore très difficile.

La qualité des eaux de l'Oudan est régulièrement mesurée et déclarée médiocre. Cette rivière subit des apports d'eaux usées assez importants notamment lors des fortes pluies en raison du lessivage des réseaux et des débordements de déversoirs d'orage. Cette médiocre qualité affaiblit encore le rôle de liaison écologique de l'Oudan.

Au niveau des aspects paysagers, le rôle de l'Oudan dans la ville de Roanne reste discret. L'urbanisation a tendance à cacher ces secteurs verts.

2. Risques de rupture

Aucun risque de rupture supplémentaire à ceux déjà existants n'a été identifié.

c. Orientations

Cette liaison écologique est actuellement très dégradée. Plusieurs orientations vont permettre de limiter sa dégradation :

1. **Développer la connaissance des qualités écologiques** de l'Oudan

2. **Préserver les espaces de ripisylve** encore présents le long du cours d'eau

3. **Intégrer la dimension paysagère de l'Oudan dans les projets d'aménagement**, en créant des perspectives paysagères et des vues de la rivière depuis les secteurs urbains. Les projets d'aménagement devront ainsi proposer la découverte de certains secteurs

4. **Donner une fonction au bassin de l'Oudan**. Ce bassin a en effet de fortes potentialités en termes paysager et de loisir nautique. Une réflexion devra être lancée



Le vallon du Combray

Intérêts : biodiversité, paysage

a. Qualité écologique du site

1. Nature et importance de la liaison écologique

Ce vallon présente un double intérêt : écologique et paysager.

D'un point de vue écologique, cet espace présente un chapelet de mares et de zones humides ainsi que des espaces de bocage permettant l'accueil d'espèces végétales et animales d'intérêt comme le triton crêté. La collectivité a d'ailleurs engagé un travail important de valorisation et de préservation de cet espace.

Ce vallon préservé est un des ancrages possibles pour permettre une liaison verte entre le Marais de Riorges et le vallon du Combray. La zone humide du Marais de Riorges est actuellement enserrée dans l'urbanisation et il n'existe plus de



liaison écologique de qualité permettant de garantir le maintien de son patrimoine naturel. En raison de sa situation géographique, seule la restauration des échanges génétiques des populations d'oiseaux et d'insectes de canopée pourrait être envisagée en intégrant dans les projets d'aménagement des éléments comme des noues enherbées ou des alignements d'arbres.

Au niveau paysager, le vallon du Combray joue le rôle de limite de l'urbanisation de l'agglomération roannaise. Ainsi, le traitement de cet espace permet de gérer la transition entre les espaces urbains et les zones agricoles de proximité.

2. Sensibilité de la liaison écologique

Les qualités écologiques du vallon du Combray sont sensibles aux effets de rupture (création de route, continuité de l'urbanisation) et aux modifications importantes du régime hydrique.

b. Fonctionnalité de la liaison et risques de rupture

1. Etat actuel de la fonctionnalité de la liaison

La commune de Riorges a réalisé un diagnostic des qualités écologiques du vallon. Celui-ci a permis de montrer que ce site présente des qualités écologiques bien conservées tant sur le réseau de mares que sur les haies bocagères.

2. Risques de rupture

Aucun risque de rupture n'a été identifié. Une attention particulière devra être portée sur la qualité des eaux de ruissellement issues des zones bâties à proximité du vallon afin de prévenir les risques de pollution du secteur.

c. Orientations

Afin de préserver les fonctions de liaison écologique et de ceinture verte du vallon du Combray, plusieurs orientations d'aménagement sont prévues :

1. Donner une fonction de liaison modes doux et d'espaces récréatifs au vallon du Combray. Afin de permettre de maintenir ce site en état, il semble essentiel de lui donner une fonction en termes de liaison en modes doux et d'espace récréatif permettant aux habitants de Riorges de s'approprier cet espace

2. Maintenir une limite franche de l'urbanisation en s'appuyant sur le vallon du Combray

3. Traiter les aménagements comme un espace de transition entre la ville et les espaces agricoles de proximité, en travaillant sur la densité, la forme urbaine et les liaisons entre les espaces verts urbains et le vallon

4. Suivre les qualités écologiques du Combray, notamment au niveau de la retenue du Combray, et du marais de Riorges.



La Loire, un capital remarquable

Intérêts : biodiversité / paysage

a. Qualité écologique du site

1. Nature et importance de la liaison écologique

La Loire est une liaison d'importance majeure. Ce fleuve correspond à un corridor bleu.

La Loire est un milieu écologique d'importance (Znieff1 Bords de Loire de Roanne à Briennon, SIC Milieux alluviaux et aquatiques de la Loire, Zone de Protection Spéciale Georges de la Loire aval) et relie des milieux remarquables (Znieff1 Lande de Perron, Znieff1 Ruisseau et versants de la Goutte Fronde). Ce milieu participe au maintien des qualités écologiques de l'ensemble du bassin versant de la Loire.

En termes paysagers, la Loire est un axe bleu important. Actuellement, l'urbanisation de Roanne a tendance à ne pas proposer de perspectives et de vues vers le fleuve.

2. Sensibilité de la liaison écologique

Le maintien de la fonctionnalité écologique de la Loire tient à plusieurs paramètres : le maintien de la qualité physique et chimique du fleuve, la préservation des espaces naturels connexes (ripisylve, zones humides), le maintien de la continuité physique du fleuve, l'enrayement du développement des plantes invasives (renouées et jussies) sur les bords de Loire et la limitation de la sédimentation.

b. Fonctionnalité de la liaison et risques de rupture

1. Etat actuel de la fonctionnalité de la liaison

Le fleuve Loire est, dans l'agglomération de Roanne, perturbé par deux obstacles : le barrage de Villerest et le barrage de Roanne qui constituait jusqu'à récemment un deuxième seuil infranchissable. Il ne sera bientôt plus un obstacle, une passe à poissons étant actuellement en cours d'installation. Elle permettra le passage des poissons et leur remontée notamment vers le Renaison.

Par ailleurs, les rives de la Loire étant artificialisées, le transit des espèces vivant dans les milieux connexes au fleuve est limité.

2. Risques de rupture

Le projet de contournement Sud de Roanne (CSO) passera sur la Loire au niveau du bois Sainte-Hélène (commune de Villerest). Ce projet entre dans le cadre de dispositifs spécifiques d'ouvrages sur la Loire et intégrera une étude d'incidences sur l'environnement devant intégrer les enjeux de préservation des continuums écologiques.

c. Orientations

Afin de préserver les qualités de liaison écologique et de coupure verte de la Loire, plusieurs orientations d'aménagement seront prises :



2

1. Préserver et recréer un linéaire naturel le long de la Loire afin de maintenir la circulation des espèces le long du cours d'eau,

2. Intégrer la dimension paysagère aux aménagements à proximité de la Loire pour créer des ouvertures paysagères vers le fleuve,

3. Préserver la Loire de nouveaux polluants. Le développement des nouveaux secteurs économiques et d'habitat devra être accompagné d'aménagements permettant de limiter l'imperméabilisation des sols et la pollution par ruissellement. Aussi, pour permettre de favoriser les capacités auto-épuratrices de la rivière, le maintien de la ripisylve sera recherché dans ces aménagements,

4. Intégrer la problématique des seuils en recherchant, d'une part, des possibilités de suppression ou d'arasement des seuils existants pour résoudre le problème de la sédimentation et, d'autre part, des possibilités de franchissabilité pour permettre le passage de la faune aquatique (contrat de rivière),

5. Développer la multifonctionnalité des espaces liés à la Loire en veillant à maintenir un équilibre entre la découverte par les habitants et les touristes et la protection du fonctionnement hydraulique et écologique. Les entrées de site devront être traitées et le niveau de services défini.



Le Rhins

Intérêts : biodiversité /paysage

a. Qualité écologique du site

1. Nature et importance de la liaison écologique

Le Rhins est une liaison d'importance moyenne. Cette rivière correspond à un corridor bleu.

Le Rhins prend sa source au nord-ouest du département du Rhône, à environ 700 m d'altitude, dans les monts du Beaujolais et se jette dans la Loire (Znieff2 Ensemble

fonctionnel du fleuve Loire et de ses annexes à l'aval du barrage de Villerest, SIC Milieux alluviaux et aquatiques de la Loire) au nord-est de la ville du Coteau.

Cette rivière peut prendre le rôle de milieu connexe aux milieux ligériens. Son intérêt écologique est donc axé sur les espèces aquatiques et des zones humides.

Le Rhins est aussi une pénétrante de la nature dans le tissu urbain de l'agglomération. A ce titre, il joue également la fonction de coupure verte.

2. Sensibilité de la liaison écologique

En termes paysagers, le rôle du Rhins dans la ville du Coteau reste discrète. En effet, l'urbanisation dense à proximité du cours d'eau et le nœud routier qui enjambe le cours d'eau ont tendance à limiter les vues et les perspectives paysagères vers le Rhins.

La proximité de l'urbanisation par rapport au Rhins a favorisé la disparition des espaces connexes de la rivière, ce qui limite les échanges d'espèces entre l'amont et l'aval.



b. Fonctionnalité de la liaison et risques de rupture

1. Etat actuel de la fonctionnalité de la liaison

La liaison écologique entre la Loire et l'ensemble du bassin versant du Rhins qui s'étend jusqu'aux monts du Beaujolais et relie de nombreux sites écologiques importants, est difficile mais fonctionnelle.

2. Risques de rupture

Aucun risque de rupture supplémentaire à ceux déjà existants n'a été identifié.

c. Orientations

Cette liaison écologique est actuellement dégradée. Plusieurs orientations vont permettre de limiter sa dégradation :

1. **Préserver les espaces de ripisylve** encore présents le long du cours d'eau,
2. **Intégrer la dimension paysagère du Rhins dans les projets d'aménagement**, en créant des perspectives paysagères et des vues de la rivière depuis les secteurs urbains,
3. **Mener un travail avec le SYRRTA** (dont Grand Roanne est membre) pour mieux définir ce continuum écologique, notamment d'un point de vue hydrologique, et supprimer ou araser les 7 seuils sur le Rhins,
4. **Donner une fonction de liaison modes doux** par l'aménagement d'un sentier en bord de Rhins.

“ 2.4.2-2 Les coupures et ceintures vertes ”



Les perspectives paysagères du village de Villerest

Intérêt : paysage

a. Qualité paysagère du site

1. Nature et importance de la ceinture ou coupure verte

La ceinture verte autour du village de Villerest est d'importance majeure car elle permet de maintenir la perspective de ce village perché, notamment la vue sur l'église.

Deux types d'espaces distincts forment cette ceinture verte :

- entre le village et la retenue de Villerest : cet espace permet de mettre en valeur les caractéristiques de village perché de Villerest et permet d'avoir une vision, depuis la retenue, des formes urbaines médiévales et de l'église du village
- à l'ouest et au nord du village de Villerest : cet espace présente un dénivelé relativement faible, il est donc propice à un développement aisé de l'urbanisation qui devra cependant être encadré.

2. Sensibilité paysagère

Les perspectives paysagères du village de Villerest sont sensibles au développement urbain. Les secteurs les plus sensibles sont les secteurs situés entre le village et la retenue de Villerest. Dans les secteurs nord et ouest de Villerest, la sensibilité est principalement liée aux risques de conurbation qui pourraient, à terme, rendre peu lisible l'histoire médiévale du site.



2

b. Atteintes paysagères et risques de perte des qualités paysagères du site

1. Etat actuel de la qualité paysagère de la ceinture ou coupure verte

Actuellement, la perspective du village de Villerest est maintenue sur son versant Est. En revanche, au Nord du village, il existe des phénomènes de conurbation le long de la route de la Mirandole, en direction de Roanne. Sur le versant Ouest, l'organisation urbaine rend actuellement l'entrée du village et les formes urbaines médiévales peu lisibles.

2. Risques de perte de qualité paysagère

Le PLU prévoit plusieurs secteurs de développement de l'urbanisation à l'Ouest de Villerest.

c. Orientations

Pour permettre de maintenir et de renforcer les qualités paysagères du village de Villerest, plusieurs types d'orientations seront mis en place :

1. Identifier une limite à l'urbanisation permettant de maintenir les perspectives paysagères de Villerest,
2. Intégrer la dimension paysagère dans les nouveaux projets d'aménagement, notamment en créant des perspectives permettant d'avoir une bonne vision des caractéristiques médiévales de Villerest,
3. Modifier le PLU en conséquence pour limiter l'urbanisation.

Caractère rural du village de Mably

Intérêt : paysage

a. Qualité paysagère du site



1. Nature et importance de la ceinture ou coupure verte

La ceinture verte autour du village de Mably est d'importance moyenne. En effet, cette ceinture verte permet de maintenir le caractère rural du site. En revanche, en raison d'une topographie peu importante, cette ceinture verte n'a pas d'impact sur les perspectives du village de Mably.

Actuellement, cette ceinture verte permet de marquer une séparation franche entre l'urbanisation de Roanne et de Mably. Cette rupture du tissu urbain préserve l'ambiance rurale du village.

2. Sensibilité paysagère

Le maintien des qualités paysagères de cet espace passe par le maintien d'une ceinture verte permettant de marquer la limite entre l'urbanisation de Roanne et de Mably.



b. Atteintes paysagères et risques de perte des qualités paysagères du site

1. Etat actuel de la qualité paysagère de la ceinture ou coupure verte

Actuellement, le village de Mably est entouré d'espaces non urbanisés dont la vocation principale est l'agriculture. Cependant, l'urbanisation de Roanne est proche avec une zone industrielle à



l'est et un centre omnisports au sud. Aussi, on observe le long des routes RD39 et RD27 un développement de l'urbanisation sous forme de zones d'habitat.

2. Risques de perte de qualité paysagère

Plusieurs secteurs d'habitat sont en projet à Mably. Ces nouveaux espaces à urbaniser ne remettent toutefois pas en cause la ceinture verte du bourg.

c. Propositions d'orientations

Pour permettre de maintenir et de renforcer les qualités paysagères du village de Mably, plusieurs types d'orientations seront mis en place :

1. **Identifier une limite à l'urbanisation** pour préserver le caractère rural de Mably, notamment limiter le développement de nouvelles zones d'habitat entre Roanne et Mably et le long des routes RD27 et 39
2. **Intégrer la dimension paysagère dans les nouveaux projets d'aménagement**, notamment en créant des zones d'habitat qui reprennent les formes urbaines typiques de Mably
3. **Veiller au maintien de la qualité des espaces agricoles** en limitant la déstructuration des exploitations. Cette orientation devrait être mise en œuvre en réalisant un diagnostic des espaces agricoles.

Ceinture verte des Tuileries

Intérêt : paysage

a. Qualité paysagère du site

1. Nature et importance de la ceinture ou coupure verte

La ceinture verte autour du quartier des Tuileries est d'importance moyenne. En effet, cette ceinture verte permet de maintenir l'identité spécifique du quartier des Tuileries. Elle permet également de marquer l'entrée d'agglomération nord depuis la RN7 et de définir une limite claire entre le quartier historique et résidentiel et les développements économiques récents qui se sont implantés à proximité sur le secteur des Tuileries, des Buttes et de la Demi-Lieue.

2. Sensibilité paysagère

Le maintien des qualités paysagères de cet espace passe par le maintien d'une ceinture verte permettant de marquer la limite entre l'urbanisation du quartier des Tuileries et les zones d'activités économiques.

b. Atteintes paysagères et risques de perte des qualités paysagères du site

1. Etat actuel de la qualité paysagère de la ceinture ou coupure verte

Actuellement, le quartier des Tuileries est entouré d'espaces agricoles. Ce quartier manque de lisibilité urbaine : il est composé de différentes entités et ne dispose pas de réelle centralité.

2. Risques de perte de qualité paysagère

Plusieurs projets de développement sont envisagés dans ou à proximité du quartier des Tuileries :

- déviation de la RN7, déviation de la RD27,
- développement résidentiel sur le quartier des Tuileries visant à densifier et développer le secteur,
- développement économique dans le secteur de la Demi-Lieue et extension du centre commercial.



c. Orientations

Pour permettre de maintenir et de renforcer les qualités paysagères du quartier des Tuileries, plusieurs types d'orientations seront mis en place :

- 1. Identifier une limite à l'urbanisation** entre les Tuileries et les zones d'activités pour préserver le caractère identitaire du quartier
- 2. Intégrer la dimension paysagère dans les nouveaux projets d'aménagement**, notamment en créant des zones d'habitat qui reprennent les formes urbaines typiques des Tuileries
- 3. Veiller au maintien de la qualité des espaces agricoles** en limitant la déstructuration des exploitations. Cette orientation devra être mise en œuvre en réalisant un diagnostic des espaces agricoles.



Limite de l'urbanisation ouest et nord de l'agglomération

Intérêt : paysage

a. Qualité paysagère du site

1. Nature et importance de la ceinture ou coupure verte

La ceinture verte autour des villes de Roanne et de Riorges est d'importance majeure. En effet, cette ceinture verte

permet de préserver les ambiances rurales de la campagne Roannaise. Cette ceinture permet ainsi de préserver la qualité des activités économiques agricoles du secteur. Cette ceinture verte passe, au sud, par le bois Sainte-Catherine. La préservation de cet espace permet de limiter la conurbation entre les communes de Villerest et de Roanne. La préservation de cette ceinture verte permet aussi de marquer les entrées de ville de Roanne et de Riorges et donc de rendre plus lisibles les formes urbaines.

2. Sensibilité paysagère

Le maintien des qualités paysagères de cet espace passe par le maintien d'une ceinture verte permettant de marquer la limite de l'urbanisation de Roanne et de Riorges.

b. Atteintes paysagères et risques de perte des qualités paysagères du site

1. Etat actuel de la qualité paysagère de la ceinture ou coupure verte

Actuellement, la ceinture verte à l'ouest et au nord de l'agglomération de Roanne et de Riorges présente plusieurs secteurs d'extension de l'urbanisation le long de voiries :

- le long de la D53 vers Villerest,
- le long de la D9 vers Saint-Léger-sur-Roanne,
- le long de la RN7 en direction du quartier des Tuileries (Mably).

Ces zones de développement urbain ont tendance à rendre peu lisibles les entrées de ville.

2. Risques de perte de qualité paysagère

La périphérie ouest de l'agglomération de Roanne est le secteur privilégié pour le développement urbain, le territoire étant contraint à l'est par la Loire. C'est pourquoi plusieurs secteurs localisés à l'ouest de l'agglomération sont concernés par des projets de développement économique et résidentiel :

- la Mirandole à Villerest, avec une ZACO (Zone d'Aménagement Commercial),



2

- le Marclat à Riorges, avec un projet de zone d'activités et un projet de zone d'habitat,
- la Demi-Lieue à Mably avec l'extension de la zone d'activités sur le secteur situé entre la voie ferrée et la future déviation de la RN7,
- Bonvert à Mably avec un projet de zone d'activités.

c. Orientations

Pour permettre de maintenir et de renforcer les qualités paysagères de l'agglomération roannaise, deux types d'orientations sont prévues :

- 1. Identifier une limite ferme à l'urbanisation** et cibler le développement urbain à l'intérieur de ce périmètre. Cette orientation va stabiliser le foncier agricole et facilitera le traitement des entrées de ville dans la durée.
- 2. Prévoir des coupures entre les secteurs urbains et les nouveaux secteurs d'urbanisation**, notamment dans le secteur des Tuileries. Le maintien d'une coupure verte entre l'urbanisation actuelle et les futurs secteurs d'urbanisation à destinations économique et d'habitat sera prévu.
- 3. Intégrer la dimension paysagère dans les projets d'aménagement.**

Ceintures vertes du Coteau et de Commelle-Vernay

Intérêt : paysage

a. Qualité paysagère du site

1. Nature et importance de la ceinture ou coupure verte

Les communes du Coteau et de Commelle-Vernay sont situées sur la rive droite de la Loire. Elles présentent des qualités paysagères peu importantes liées sur le Coteau à une faible topographie et sur Commelle-Vernay à un développement de l'urbanisation peu dense.

2. Sensibilité paysagère

Le maintien des potentialités paysagères des communes du Coteau et de Commelle-Vernay passe par la préservation des espaces ruraux présents entre les deux communes et la préservation des espaces végétalisés le long du Rhins.

b. Atteintes paysagères et risques de perte des qualités paysagères du site

1. Etat actuel de la qualité paysagère de la ceinture ou coupure verte

La commune de Commelle-Vernay est caractérisée par une urbanisation peu dense qui a tendance à se développer avec peu de compacité.

Ce développement urbain rend peu lisible la structure de la commune. Aussi, on observe le long des routes RD43 et RD84, une urbanisation à vocation d'habitat.

La commune du Coteau présente une urbanisation plus compacte, marquée par des limites franches. Ainsi, au nord du Coteau la rivière du Rhins marque la limite de l'urbanisation. En revanche, l'urbanisation du Coteau tourne le dos au Rhins, rendant la rivière peu accessible et peu valorisée. L'entrée de ville sud est marquée par la présence d'une zone d'activités d'importance.



2. Risques de perte de qualité paysagère

Plusieurs projets de développement urbain sont présents sur ce territoire. Ces projets ne remettent pas en cause les ceintures vertes du Coteau et de Commelle-Vernay.

Un projet routier de contournement sud de l'agglomération Roannaise (CSO) est prévu entre Le Coteau et Commelle-Vernay. Ce projet pourrait avoir pour conséquence de fragiliser les activités agricoles présentes dans ce secteur et d'impacter les qualités paysagères de ces espaces.

c. Orientations

Pour permettre de renforcer les qualités paysagères des ville et village du Coteau et de Commelle-Vernay, plusieurs types d'orientations seront mis en place :

1. **Identifier une limite à l'urbanisation** afin de rendre plus lisibles les zones urbaines des ville et village du Coteau et Commelle-Vernay
2. **Mettre en place des prescriptions paysagères** permettant de rendre plus douce l'entrée de ville sud du Coteau, notamment en prévoyant de la végétalisation aux abords des axes routiers
3. **Veiller au maintien de la qualité des espaces agricoles** en limitant la déstructuration des exploitations. Cette orientation devrait être mise en œuvre en réalisant un diagnostic des espaces agricoles.

“ 2.4.2-3 Les voies vertes ”

La définition de voies vertes répond à deux enjeux :

- d'une part, donner une fonction aux liaisons vertes et aux espaces de coupures et ceintures vertes
- d'autre part, faciliter l'accès aux sites de loisirs de nature et la liaison en modes doux entre les centres urbains.

Les voies vertes ainsi identifiées sont à des stades différents de réalisation et répondent à des enjeux différents.

Cinq voies vertes structurants le territoire du Grand Roanne ont ainsi été définies :

Voie verte sur les berges du Renaison

Cette voie verte permet de relier le centre-ville de Roanne au sud de Riorges. Le cheminement est en partie existant mais devra être requalifié afin d'être plus qualitatif.

Voie verte sur le canal de Roanne à Digoin

Le chemin le long du canal de Digoin permet de relier le centre-ville de Roanne et le port aux espaces naturels situés au nord de l'agglomération.

Projet de Voie verte temporaire sur l'ancienne voie ferrée entre Roanne et Mably

Ce cheminement permet de relier le nord de Roanne avec le village de Mably. Pour le moment, il n'existe pas de possibilité de passage en modes doux.

Projet de Voie verte sur l'ancienne voie ferrée Le Coteau - Pouilly-sous-Charlieu

Ce cheminement permet de relier la commune du Coteau à l'agglomération de Charlieu. Pour le moment, il n'existe pas de possibilité de passage en modes doux. Des projets de réaménagement de cette ancienne voie ferrée sont en réflexion sur l'intercommunalité du pays de Charlieu en lien avec le schéma départemental.



Voie apaisée le long de la Loire

Cette route située en rive gauche de la Loire permet de relier Roanne aux sites de loisirs présents sur le barrage de Villerest. Ce cheminement permet de longer la Loire et présente donc des séquences paysagères intéressantes. Cette voirie est actuellement déjà bien empruntée par des cyclistes.

Une réflexion complémentaire devrait être réalisée afin de définir le type de signalétique et de revêtement des voies vertes proposées.

“ 2.4.3 Les leviers de mise en œuvre de la stratégie trame verte et bleue ”

“ 2.4.3-1 Déclinaison à travers différentes politiques publiques ”

- Politique des espaces verts : une cartographie fine des espaces composants la trame verte et bleue pourrait être réalisée. Elle permettrait notamment d'établir un repérage des « micro-parcs » existants dans le tissu aggloméré et des espaces verts urbains qui pourraient être créés.

Par ailleurs, une réflexion sur les fonctionnalités, les usages, les fonctions et les types de publics visés sur les différents espaces naturels et de loisirs pourrait permettre d'établir un plan d'actions en terme d'aménagement et d'entretien à l'échelle de l'agglomération.

Enfin, des échanges techniques entre les communes de l'agglomération permettraient d'harmoniser les pratiques notamment en terme de gestion différenciée.

- Politique des modes doux : un travail fin sur les réseaux piétons (sentiers et cheminements) tel qu'un schéma mode doux permettant de travailler notamment sur les liens inter-quartiers pourrait être développé

- Politique de communication : faire vivre et communiquer sur la trame verte et bleue à travers notamment la signalétique voire l'élaboration d'un topoguide, ou le développement d'événementiels

- Politique d'aménagement : il s'agit de réaliser des chartes d'aménagement incitant à identifier/qualifier des espaces à l'échelle des projets d'aménagement, réaliser des constructions intégrant la trame verte et bleue, établir des cahiers des charges communs de réalisation d'aménagement cyclables ...

“ 2.4.3-2 Harmonisation des documents d'urbanisme ”

- Protection des zones agricoles et préservation des ceintures vertes et des continuités écologiques par un classement en zones agricole ou naturelle et la définition d'espaces boisés classés

- Protection des cours d'eau par la définition de marges de recul et de zones non aedificandi sur les parties à préserver

- Définition d'emplacements réservés permettant de développer les modes doux ou de développer de nouveaux espaces verts ou de loisirs

- Définition de règles et préconisations qualitatives liées à la qualité architecturale et paysagère

- Définition d'orientations d'aménagement permettant par exemple de préconiser l'aménagement d'espaces collectifs au sein des opérations



“ 2.5 Les déplacements ”

“ 2.5.1 Le contexte territorial ”

“ 2.5.1-1 Les enjeux ”

La stratégie de l'agglomération roannaise en matière de déplacements doit répondre à plusieurs enjeux :

- l'intégration à l'aire métropolitaine lyonnaise et l'affirmation du rôle de « porte ouest » de Rhône-Alpes, au contact du Massif central, de l'Auvergne, et du centre de la France,
- la limitation de la place importante actuellement laissée à l'utilisation et au stationnement de la voiture individuelle, notamment dans les centralités urbaines,
- la promotion d'une meilleure utilisation du réseau de voirie : amélioration de la fréquentation des voiries structurantes et encadrement du trafic de transit,
- le développement de l'intermodalité entre réseaux TER (Train Express Régional), TIL (Transports interurbains de la Loire), STAR (Service de Transports de l'Agglomération Roannaise), rabattement automobile et covoiturage sécurisé, sans oublier valorisation et sécurisation du vélo et de la marche.

“ 2.5.1-2 Les objectifs de développement à poursuivre ”

Pour répondre à ces enjeux, Grand Roanne Agglomération se donne comme objectifs de :

- **améliorer l'accessibilité extérieure de l'agglomération** : Roanne n'est pas enclavée, mais souffre de conditions de dessertes autoroutières et ferroviaires qui ne sont pas à la hauteur des enjeux de dynamisme résidentiel et économique. A89 et RN82 sont en voie d'achèvement ; l'aménagement de la RN7 entre Roanne et Moulins doit être largement finalisée ; la perspective d'une desserte TGV via le projet « Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon » mais constitue une opportunité majeure.
- **anticiper l'arrivée des infrastructures et services de transport**, en articulant les complémentarités entre réseaux et modes de transport, en offrant des opportunités de développement résidentiel et économique appropriées.
- **accompagner la reconquête urbaine des centres-villes, faubourgs et quartiers de l'agglomération** par une démarche volontariste d'utilisation maîtrisée de la voiture individuelle, de limitation des espaces de circulation et de stationnement au profit de voiries et d'espaces publics redonnant une place et un rôle majeur aux « modes doux » que sont la marche et le vélo.
- **définir et mettre en œuvre un schéma de hiérarchisation des voiries**, qui clarifie le rôle de chaque axe et définit les grands principes d'aménagement, de partage de l'espace entre les modes et de jalonnement à l'échelle de l'agglomération.
- **faciliter les échanges entre tous les modes de transport**, en fonction de l'efficacité de chacun d'entre eux :
- privilégier le vélo et la marche pour de courtes distances, notamment au sein de l'agglomération,



- privilégier les transports collectifs dans les centres-villes et sur les grands axes radiaux afin d'irriguer les équipements, secteurs résidentiels, zones d'activités,
 - privilégier le transport ferroviaire, régional (TER) comme national (Corail Intercités et plus tard TGV) pour connecter l'agglomération à l'aire métropolitaine lyonnaise et à son réseau multipolaire (Lyon, Saint-Etienne, Saint-Exupéry, et au-delà Clermont-Ferrand, Vichy...).
- **rendre attractifs les transports collectifs urbains (STAR) et interurbains (TIL)** en améliorant leur fréquence et leur vitesse commerciale (au moyen d'itinéraires aménagés en conséquence, le cas échéant).
 - **développer une politique de stationnement rationnelle et harmonisée à l'échelle de l'agglomération :**
 - donner la priorité au stationnement résidentiel dans les centres-villes et faubourgs,
 - structurer une offre de courte et moyenne durée à destination des commerces et équipements des pôles urbains, sans encourager le stationnement pendulaire de longue durée,
 - offrir des alternatives crédibles à l'usage quotidien de la voiture pour l'accès au centre-ville,
 - veiller à ce que l'offre de stationnement, existante ou projetée, soit correctement dimensionnée.

“ 2.5.2 Les « documents cadre » et les politiques développées en matière de déplacements ”

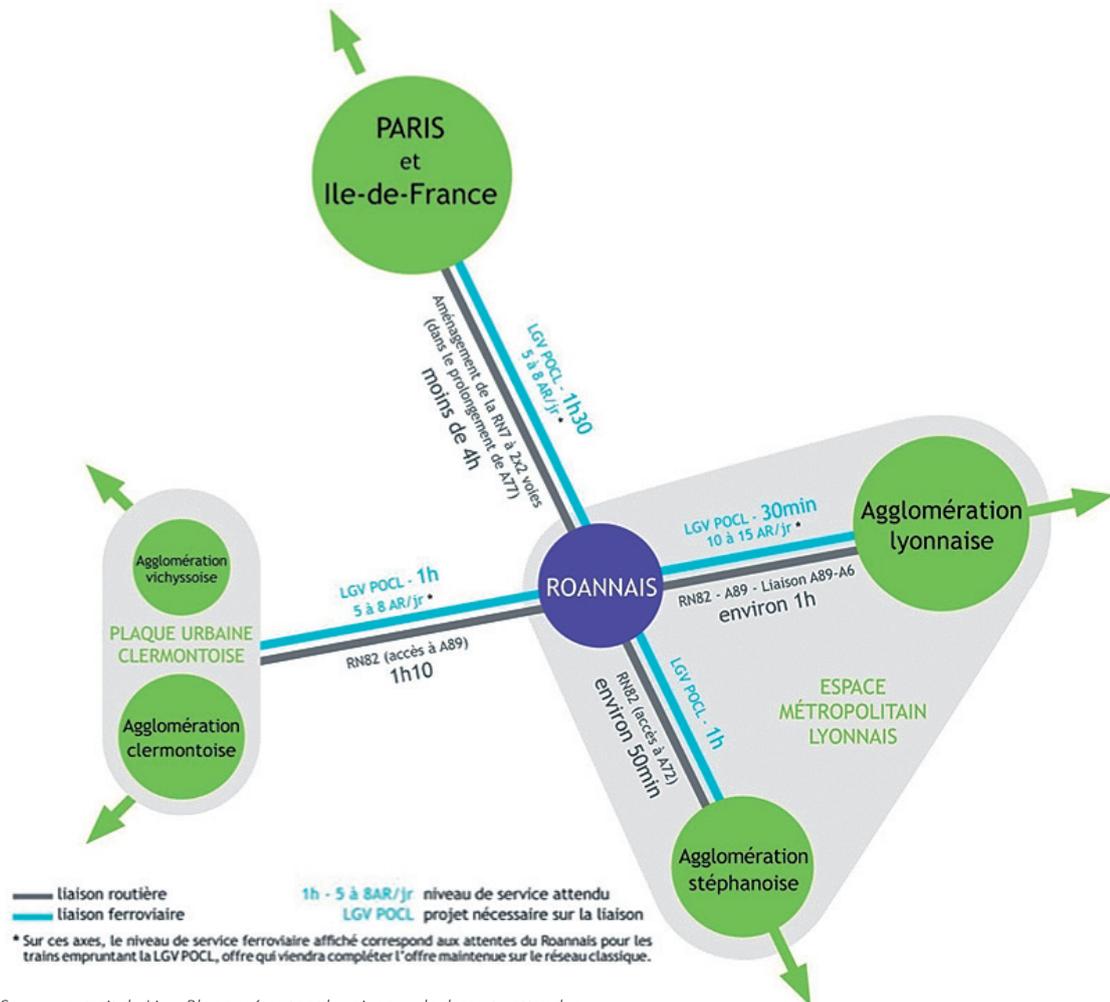
“ 2.5.2-1 Le livre blanc des voies de communication nationales et européennes en pays roannais ”

Ayant pour objectif de favoriser la réalisation de projets améliorant l'accessibilité du Roannais depuis et vers les territoires extérieurs, le Livre Blanc présente les effets de l'amélioration de l'accessibilité pour le développement et l'aménagement du Roannais et définit des actions.

Qu'il s'agisse de l'achèvement de l'A89 et de sa bonne connexion avec la métropole lyonnaise, de son prolongement avec la RN82 ou du projet de ligne à grande vitesse POCL, les projets d'infrastructures en cours ou à l'étude produiront des effets qui répondent aux enjeux auxquels le Roannais doit faire face.

Une accessibilité optimisée du territoire constitue en effet une réelle opportunité pour valoriser ses activités économiques, devenir un pôle organisateur de l'aire métropolitaine lyonnaise et ainsi renforcer sa notoriété. Dans le même sens, l'optimisation de l'accessibilité contribuera à renforcer la compétitivité lyonnaise et le développement durable de l'aire métropolitaine en apportant notamment une qualité de vie et de services aux coûts mesurés.

Le livre blanc définit ainsi un certain nombre d'actions opérationnelles, les unes sont directement liées à un projet, les autres sont plus transversales.



Source : extrait du Livre Blanc présentant les niveaux de desserte attendus

2.5.2-2 Le SDU

Elaboré en 2005, le schéma de déplacements urbains du Grand Roanne poursuit les grands objectifs suivants :

- stabilisation du nombre de déplacements en voiture au niveau actuel,
- hiérarchisation des voies de l'agglomération et amélioration du jalonnement, afin de réduire le trafic de transit dans l'hypercentre, de mieux utiliser la rocade Est et le boulevard Ouest,
- amélioration de la fluidité des transports publics dans le centre de l'agglomération,
- valorisation des stationnements situés en périphérie de l'hypercentre,
- développement de la marche et du vélo.

Il développe par ailleurs trois axes complémentaires :

- modifier la structure des déplacements pour diminuer la dépendance à la voiture en privilégiant les zones accessibles par les modes alternatifs,
- développer les alternatives à l'automobile,
- « dé-faciliter » l'usage de l'automobile (actions sur le stationnement, les vitesses, les plans de circulation, les capacités des voies).



Pour tendre vers ces objectifs, le SDU développe un certain nombre d'actions en matière d'urbanisme, de transports collectifs urbains, d'intermodalité et de transports collectifs interurbains, de voiries et circulation, de stationnement, de vélo, de marche, de déplacement des personnes à mobilité réduite, de sécurité des déplacements, de transports de marchandises.

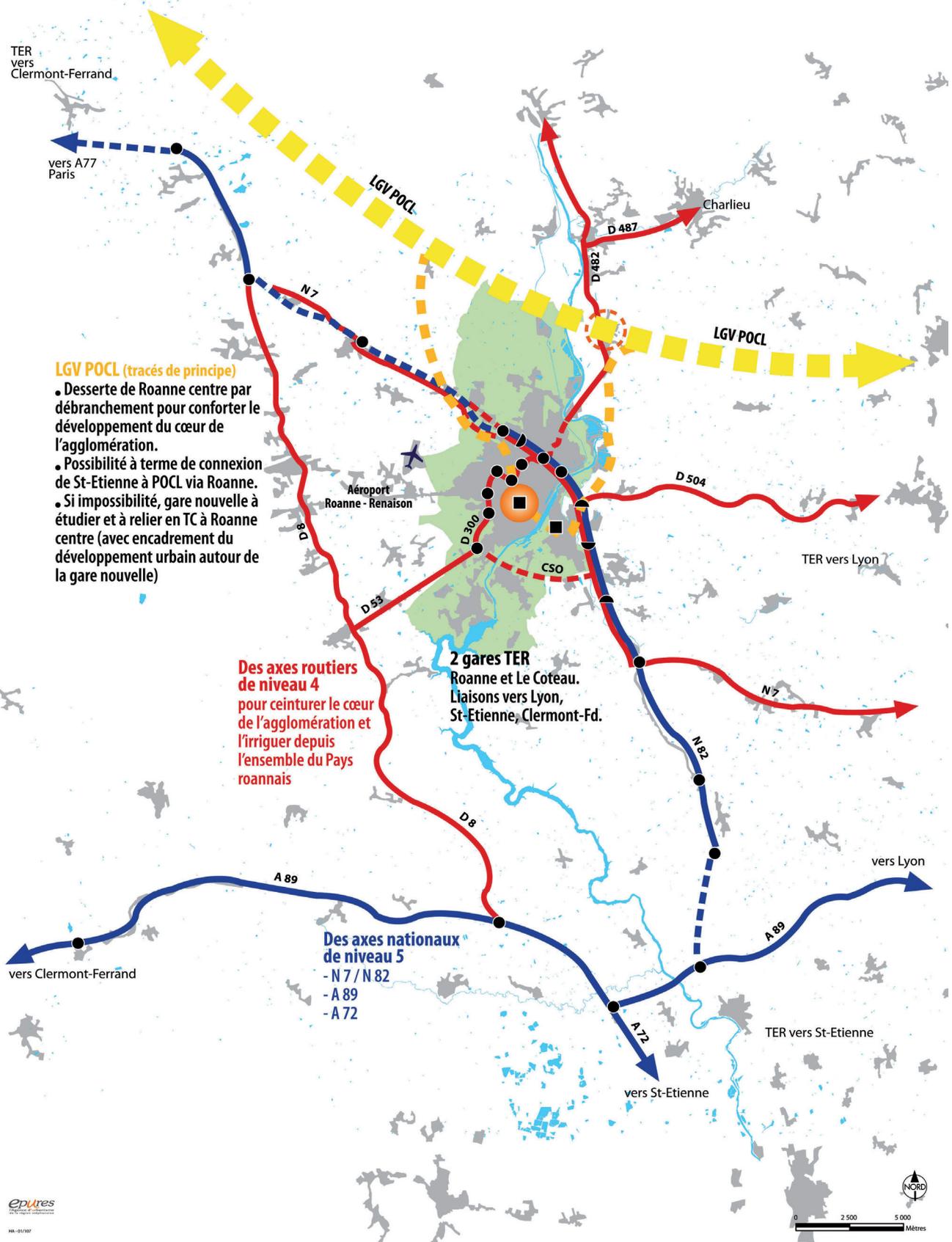
“ 2.5.3 La stratégie de déplacements à l'horizon 2030 ”

La stratégie de déplacements de l'agglomération roannaise vise à anticiper et accompagner les mutations profondes qui vont marquer, dans les vingt prochaines années, la structure urbaine et la physionomie des réseaux de transport multimodaux qui irriguent l'agglomération roannaise.

- **l'agglomération roannaise bénéficiera d'une meilleure desserte ferroviaire** : elle sera au contact d'une Ligne à Grande Vitesse, ce qui rendra possible des dessertes vers Paris. La création de liaisons intercités à grande vitesse entre Lyon, Roanne, Clermont-Ferrand et le Grand Ouest apparaît également comme un vecteur fort d'arrimage à l'aire métropolitaine lyonnaise. Les liaisons ferroviaires vers Saint-Etienne ont également vocation à être améliorées et accélérées. Les conditions d'une facilitation des déplacements vers Saint-Exupéry devront également être recherchées.
- **l'agglomération sera au croisement d'axes autoroutiers ou à caractéristiques autoroutières** : échanges est-ouest avec la finalisation de l'A89 Bordeaux – Clermont-Ferrand – Lyon, mais aussi liaisons nord-sud avec l'achèvement de la réalisation de la « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire » que constituent les RN7 et 82, sur un axe Paris – Nevers – Roanne – Saint-Etienne.
- **l'agglomération roannaise bénéficiera d'une gare LGV préférentiellement localisée en cœur de ville** qui génèrera un nouveau dynamisme territorial pour l'ensemble du territoire roannais. Le quartier gare de Roanne sera profondément restructuré pour faire émerger un quartier innovant et moderne au croisement des différents modes de déplacements alternatifs (fer, bus, car, vélo).
- **les gares de Roanne et du Coteau verront leur rôle de pôles d'échanges renforcé** : les cars interurbains TIL bénéficieront d'itinéraires efficaces pour les desservir. Le réseau STAR verra son cadencement généralisé et renforcé, avec la mise en œuvre d'une ou deux lignes de bus à « haut niveau de services » en matière de fréquence, de vitesse commerciale, de polarités et d'équipements desservis. Des parcs-relais d'entrée de ville permettront un rabattement aisé et performant sur ces lignes, au contact avec les grandes voiries de rocade. Des aires de covoiturage aménagées et jalonnées faciliteront l'utilisation rationnelle et économe de l'automobile.
- **le réseau de voiries sera aménagé et jalonné selon les principes définis dans le schéma de hiérarchisation**. L'objectif est de sortir le trafic de transit des centres villes et des faubourgs ; la « RN7 historique » (actuelle RD207) sera également rendue au trafic communal et aux modes alternatifs (enjeux de traversée de Roanne, du Coteau, de Mably, de Riorges et du pont sur la Loire). La rocade de l'agglomération sera achevée avec la mise en service du « contournement sud-ouest ».
- **les espaces publics des centres-villes et des faubourgs seront remaniés** de manière à favoriser les vélos et les piétons, et à organiser et rationaliser le stationnement automobile. La mise en œuvre du Schéma vélo de l'agglomération sera achevée et offrira des itinéraires cohérents, sécurisés, irriguant quartiers, centralités, équipements.



Grand Roanne,
Une agglomération accessible,
une centralité confortée
Juin 2011



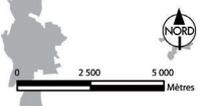
LGV POCL (tracés de principe)

- Desserte de Roanne centre par débranchement pour conforter le développement du cœur de l'agglomération.
- Possibilité à terme de connexion de St-Etienne à POCL via Roanne.
- Si impossibilité, gare nouvelle à étudier et à relier en TC à Roanne centre (avec encadrement du développement urbain autour de la gare nouvelle)

Des axes routiers de niveau 4 pour ceinturer le cœur de l'agglomération et l'irriguer depuis l'ensemble du Pays roannais

2 gares TER Roanne et Le Coteau. Liaisons vers Lyon, St-Etienne, Clermont-Fd.

Des axes nationaux de niveau 5
- N 7 / N 82
- A 89
- A 72





“ 2.5.3-1 La hiérarchisation des voiries dans l’agglomération roannaise ”

Les principes méthodologiques

Une démarche partenariale a été menée entre 2010 et 2011 afin d’établir un schéma de hiérarchisation du réseau de voiries sur les bases du Schéma de Déplacements Urbains de l’agglomération, en concertation avec l’Etat, le Conseil général de la Loire, le Syepar et les 6 communes de l’agglomération.

Le schéma de hiérarchisation se fonde sur 5 niveaux de voirie. Le classement des voies traduit le type de trafic et les fonctions attendues pour chaque voie, auquel répond une typologie de principes d’aménagement et de partage de l’espace entre modes de transport.

Ce principe méthodologique signifie que le classement ne correspond pas nécessairement à l’état actuel des voies en matière de niveau de trafic, de domanialité, d’aménagement et de jalonnement. Au contraire, **le schéma constitue une vision partagée du devenir des voiries à l’échelle du Grand Roanne à l’horizon 2030.**

Les cinq niveaux de voiries sont les suivants :

Niveau 5 grands axes rapides extérieurs à l’agglomération, donnant l’accessibilité nationale et régionale

Niveau 4 grands axes structurants recevant les échanges entre grands secteurs géographiques de l’agglomération

Niveau 3 Distribution réseau urbain de distribution du trafic intercommunal

Niveau 3 Pôle–Bourgs liaisons intercommunales entre un pôle urbain et des communes périphériques

Niveau 2 voies de liaisons interquartiers, à l’intérieur d’un pôle urbain ou d’un bourg

Niveau 1 voies de desserte interne à un quartier

Les niveaux de voiries appliqués au réseau de l’agglomération roannaise

La hiérarchisation du réseau de voiries selon ces cinq niveaux répond à différents objectifs et principes d’aménagement qui seront poursuivis par l’agglomération roannaise à l’horizon des 20 ans à venir :

La valorisation de l’accessibilité extérieure (niveau 5): en matière d’accessibilité extérieure rapide, la continuité A89 et A72, complétée par l’axe RN7 et RN82, dont l’aménagement reste à finaliser, est identifiée comme relevant des voiries de niveau 5.

La valorisation des grandes voies de contournement et des axes structurants, support des trafics d’échanges entre grands secteurs de l’agglomération (niveau 4):

- **la rocade complète de l’agglomération** : RN7, « boulevard ouest » RD 300, « contournement sud-ouest » qui est à créer
- **la RD8** entre Changy et A89, axe structurant la côte roannaise
- **plusieurs radiales reliant Roanne aux polarités environnantes** relèvent également de cette fonction :
 - . la RD482 vers la Saône-et-Loire et 487 vers Charlieu,
 - . la RD53 entre Roanne et Villedoré en direction de Clermont-Ferrand,
 - . la RD504 en direction du Rhône, vers Thizy,
 - . la RN7, depuis l’Hôpital-sur-Rhins en direction de Tarare.

**La valorisation des axes privilégiés pour accéder à l’anneau de protection du cœur d’agglomération et au pôle d’échanges de la gare de Roanne (niveau 3D)**

- . la rue Pierre Sépard « sud » pour l’accès au pôle d’échanges depuis le boulevard ouest
- . le boulevard J-B. Clément pour l’accès depuis la RN7
- . les boulevards H. Desroche et Général Giraud pour l’accès depuis l’ouest de l’agglomération

L’identification des voies de collecte du trafic intercommunal (niveau 3D) permettant d’orienter celui-ci sur les voiries de niveau 4 :

- . la déviation de la RD31 renvoyant sur le Marcelet et desservant le Scarabée
- . la rue du Maréchal Foch à Riorges (tronc commun des axes menant à Renaison : RD9 ; et à Saint-André d’Apchon : RD51)
- . le barreau du Lavoir à Villerest, route de Villemontais et axe Thiers / M. Duras renvoyant également sur le boulevard ouest

La valorisation des axes desservant les zones d’activités stratégiques, existantes ou projetées (niveau 3D) :

- . la route de Bonvert pour accéder à la ZAIN
- . une réflexion sur la déviation de la RD27 à Mably pour accéder à la zone commerciale des Buttes est à l’étude
- . les rues L. Michel et C. Ader dans la zone de la Villette
- . l’avenue Général de Gaulle pour accéder à la ZI de Le Coteau

L’identification d’axes privilégiés pour les échanges intercommunaux dans des secteurs moins urbanisés et/ou moins centraux (niveau 3 PB) :

- . l’axe RD27 – RD43, en direction de Briennon
- . la RD4 entre Pouilly-sous-Charlieu et Ambierle (RD8 côte roannaise)
- . la RD39 entre Saint-Germain-Lespinnasse et la RN7
- . les RD9 et 51, entre Saint-Léger et Renaison d’une part, Saint-Alban-les-Eaux d’autre part
- . la RD31 entre Saint-Alban-les-Eaux et le Marcelet
- . les rues de la Mirandole et Jean Moulin entre Roanne et Villerest, ainsi que la RD84 entre les 2 communes (chemin de halage)
- . la route de Champlong et la RD18, desservant Villerest depuis la RD53
- . la RD207 (avenue de la Libération) au Coteau, de l’échangeur de la RN7 jusqu’à la gare du Coteau, ainsi que les voies formant une « ceinture » de protection du centre-ville : rues P. Semard, de Varennes, de Commelle, des Belges, Carnot et Parmentier
- . les RD56 et 43, desservant Commelle et Vernay, puis Cordelle et Saint-Cyr-de-Favières, ainsi que la RD45 entre la RN7 et la RD43, desservant Parigny.

La préservation du trafic de transit avec le classement en niveau 2 des voies urbaines qui ont pour fonction la desserte de quartiers et faubourgs, dont certains disposent de commerces de proximité et d’équipement.

La typologie de principes d’aménagement et de partage de l’espace entre modes de transport

Le tableau ci-après résume les caractéristiques de chaque niveau de voiries. Elles sont indicatives et devront être replacées dans le contexte local lors de chaque opération.



HIERARCHISATION DES VOIRIES DU GRAND ROANNE										
CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA TYPOLOGIE DE CLASSEMENT										
NIVEAU ET DESIGNATION	CARACTERISTIQUES						TYPOLOGIE			
	PL	VP	TC	VELOS	PIETONS	STATIONNEMENT	VOIRIES	CARREFOURS	PRIORITES	VITESSES INDICATIVES
5 grands axes rapides extérieurs à l'agglomération, donnant l'accessibilité nationale et régionale	transit, intercités, accessibilité extérieure	transit, intercités, accessibilité extérieure	non	non	non	non	VRU, 2x2 voies	dénivelés	voies prioritaires	110 à 130
4 grands axes structurants recevant les échanges entre grands secteurs géographiques de l'agglomération	échanges entre grands secteurs de l'agglomération	échanges entre grands secteurs de l'agglomération	échanges entre grands secteurs de l'agglomération	sur sites propres	à déconseiller, sinon sur sites propres	possible en milieu urbanisé si aménagé en conséquence	rocade, bd urbain, axe principal	dénivelés ou à niveau selon type de voirie	voies prioritaires	50 à 90
3D réseau urbain de distribution du trafic intercommunal	transit intercommunal	transit intercommunal	oui, avec voies réservées si nécessaire	sur sites propres essentiellement	oui, mais avec niveau de sécurisation élevé	sur espace réservé (parking, contre-allée...)	bd urbain, avenue	à niveau, avec enjeu de sécurisation des modes doux	voies prioritaires	50 à 70
3PB liaisons intercommunales entre un pôle urbain et des communes périphériques	transit d'une ou plusieurs communes vers le réseau structurant	transit d'une ou plusieurs communes vers le réseau structurant	oui	avec bandes cyclables essentiellement	oui, avec enjeu de sécurité en milieu urbain	sur voirie, avec enjeu de gestion / sécurisation du stationnement pendulaire	avenue, rue, route	à niveau, avec enjeu de sécurisation des modes doux	à définir selon les sites	50 à 90
2 voies de liaisons inter-quartiers d'un pôle urbain ou d'un bourg	desserte locale uniquement	desserte locale uniquement	oui	avec bandes cyclables essentiellement	oui, avec enjeu de sécurité en milieu urbain	sur voirie, essentiellement résidentiel	avenue, rue	à niveau, avec enjeu de sécurisation des modes doux	à définir selon les sites	50
1 voies de desserte interne à un quartier, ou voies rurales	desserte de la rue (et véhicules agricoles)	accès résidentiel (et zones agricoles)	déconseillé	en espaces partagés	en espaces partagés	sur voirie, uniquement résidentiel	rue en zone 30 ou zone de rencontre	à niveau, en zone 30 ou zone de rencontre	non	20 à 30

Epures 2011

Le jalonnement d'agglomération, première transcription de la hiérarchisation des voies

Les fonctions attribuées à chaque voirie entraînent pour première conséquence la définition de principes d'un jalonnement cohérent à l'échelle de toute l'agglomération.

Les trafics de transit et d'échanges avec l'extérieur de l'agglomération doivent être canalisés sur les voiries de niveau 5.

Les échanges internes à l'agglomération doivent être systématiquement renvoyés sur le niveau 4, à partir des voies de collecte locale de niveau 3.

Les centres-bourgs et centres-villes ne doivent pas être traversés par des trafics parasites, aussi le jalonnement doit-il orienter ces flux sur les voies de niveau 3D (ainsi que sur le boulevard de ceinture du « cœur de cité » de Roanne, classé en niveau 2 car n'accueillant que du trafic inter-quartiers, puisque le transit intercommunal a vocation à utiliser les voies de niveaux 3 et 4).

L'accès au centre-ville et au pôle d'échanges de Roanne s'effectue également par quelques voies de niveau 3D : rues J-B. Clément, H. Desroche, Gal. Giraud, P. Sémard « sud »...

La desserte des équipements d'agglomération (Scarabée, Halle Vacheresse...) et des secteurs à vocation « sport – loisirs » (Port...) fait l'objet d'un jalonnement basé sur les mêmes principes, à partir des voies de niveau 3D. Il en est de même pour l'accès aux principales zones d'activités et pôles commerciaux du Grand Roanne.

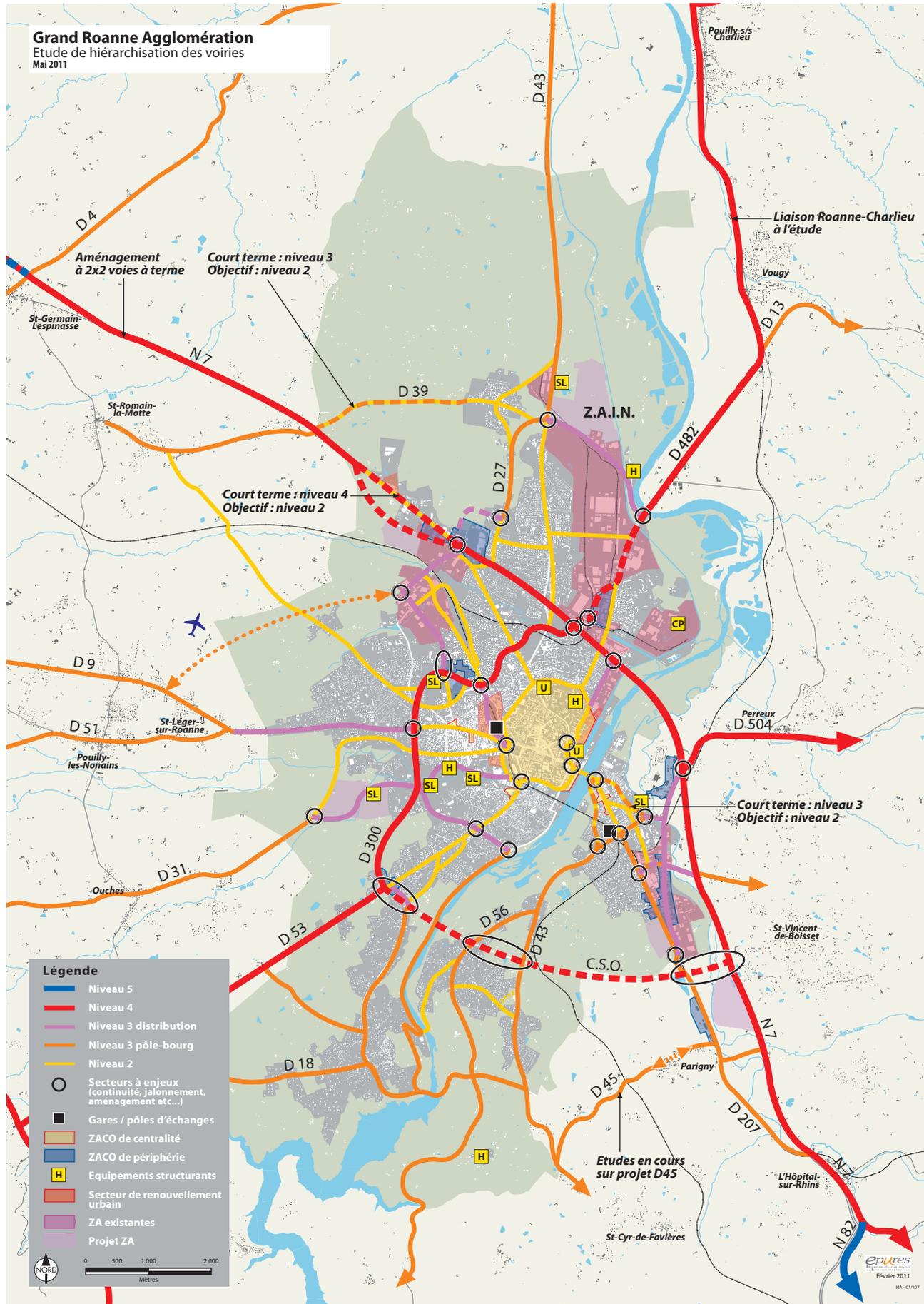
De manière générale, le jalonnement devra toujours :

- favoriser l'usage de voies de niveau 4 et 3
- ne recourir aux voies de niveau 2 que pour les trajets terminaux d'accès aux polarités, services, équipements, quartiers
- ne jamais emprunter de voies de niveau 1.

On trouvera, en annexe 2, des zooms territoriaux qui précisent par secteurs géographiques de l'agglomération, le classement des voies et les grands principes de jalonnement qui en découlent.



HIERARCHISATION DU RESEAU DE VOIRIES A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION ROANNAISE





“ 2.5.3-2 Les modes doux ”

Le vélo est un mode de déplacement « doux » car il constitue un mode de transport « durable », souple et économe (en coût, en place occupée pour le roulement et le stationnement, et ne produisant aucune nuisance sonore ni pollution).

A ce titre, il constitue une alternative particulièrement attrayante pour certains déplacements dans l'agglomération roannaise, caractérisée par un relief faible et un climat peu humide.

Il est donc nécessaire de faciliter et sécuriser son usage et son stationnement. A ce titre, **le schéma d'agglomération intègre l'ensemble des itinéraires inscrits dans le plan vélo du Grand Roanne**, que l'on retrouve cartographié dans les zooms territoriaux figurant en annexe 2.

A terme **l'ensemble des communes, centres-villes, équipements, zones économiques et commerciales seront ainsi accessibles au moyen d'itinéraires aménagés, jalonnés, sécurisés** en fonction des enjeux locaux. La grille des caractéristiques de niveaux de voirie précise à ce sujet les types d'aménagements cyclables attendus selon les fonctions attribuées aux voies.

Des services de stationnement des vélos individuels préconisés pour certains et/ou de location de vélos pourront être développés afin d'amplifier l'usage du vélo comme alternative aux modes mécanisés, notamment pour les déplacements urbains de courte distance et fréquents.

Le vélo constitue également un loisir accessible au plus grand nombre, ainsi qu'un mode de valorisation touristique du territoire de premier ordre. En cohérence avec le schéma départemental des itinéraires cyclables et le schéma des vélos routes voies vertes actuellement en cours d'étude par le Conseil général, de tels itinéraires seront aménagés, notamment **en bordure de fleuve, de cours d'eau, de canal**.

La marche constitue également un « mode doux » à développer pour les mêmes raisons et de la même manière que le vélo. **La qualité, la continuité, la sécurité des cheminements piétons demeurera une constante de tout projet de création ou de requalification des voiries, particulièrement dans les centres-villes, secteurs résidentiels, pôles commerciaux.**

“ 2.5.3-3 Les transports en commun ”

Pour que les transports collectifs constituent une alternative crédible et attractive par rapport aux modes mécanisés individuels, l'Agglomération doit **améliorer son réseau et son offre**, et l'articuler avec celle du réseau interurbain desservant le pays roannais (organisé par le Conseil général de la Loire).

Cet objectif de report modal s'inscrit en pleine cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale et avec le Schéma de Déplacements urbains du Grand Roanne.

A terme, une réflexion sur des **lignes régulières « à haut niveau de service »** en matière de vitesse commerciale, de fréquence de passage, de desserte des lieux stratégiques de l'agglomération sera menée selon six axes complémentaires pré-identifiés:

- Roanne centre – Le Coteau



- Roanne centre – La Mirandole
- Roanne centre – Riorges centre
- Roanne centre – Les Tuileries
- Roanne centre – Mably
- Roanne centre – Parc des Sports/Arsenal

Ces six axes desserviront au passage le cœur de cité de Roanne, les faubourgs et quartiers résidentiels, les deux gares / pôles d'échanges, les grands équipements scolaires, universitaires, sportifs et culturels, etc.

Un projet de tracé et de service de transport devra être mené, déterminant notamment les sections de voies sur lesquelles des sites propres devront être créés, et les carrefours auxquels les transports collectifs seront prioritaires. Ces aménagements devront également bénéficier aux autres lignes du réseau STAR, ainsi qu'aux lignes interurbaines du réseau TIL.

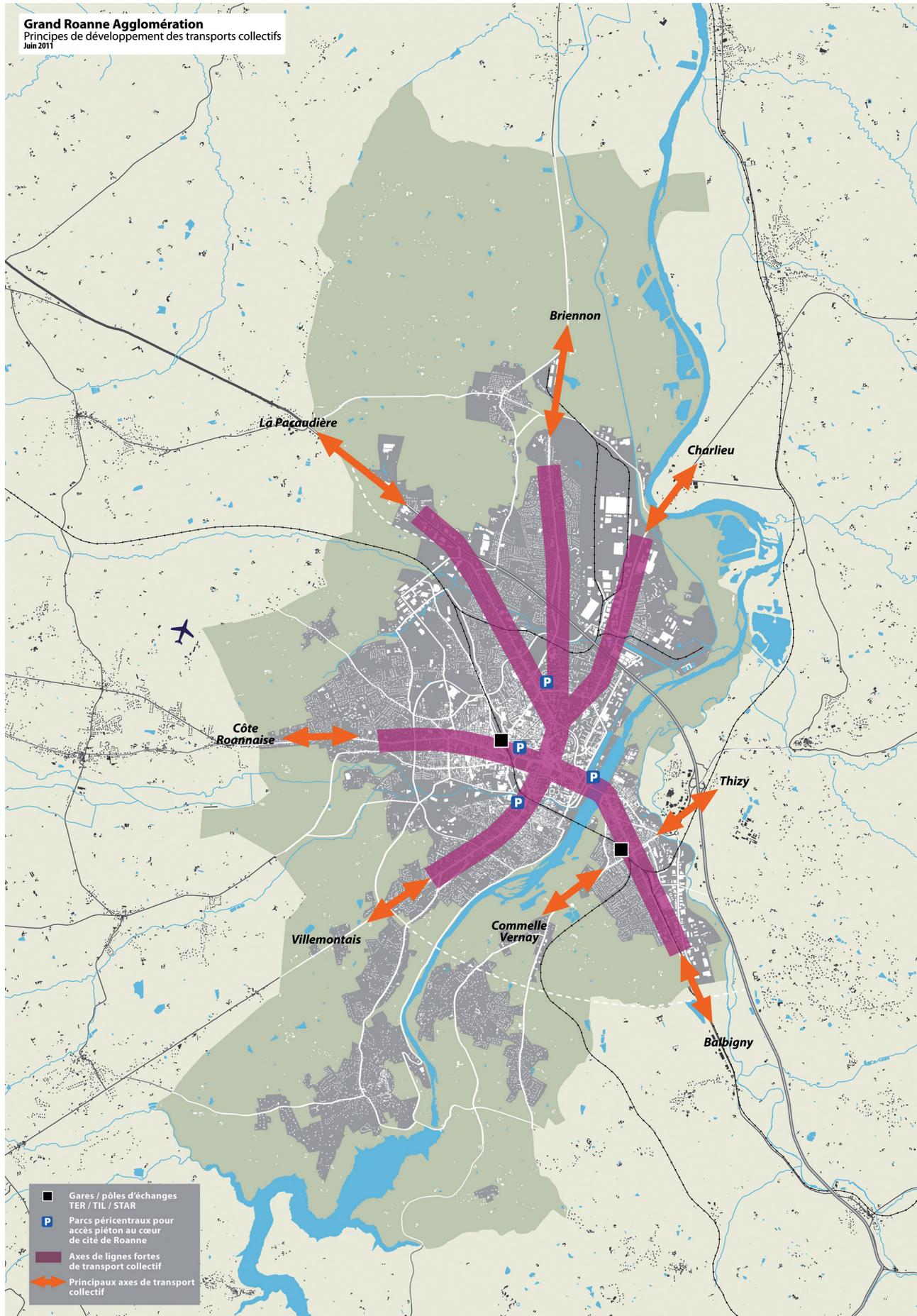
Dans une première étape précédant l'étude de ce projet, le réseau STAR devra bénéficier d'une amélioration du cadencement des lignes principales de bus, dans la continuité de ce qui a déjà été entrepris.

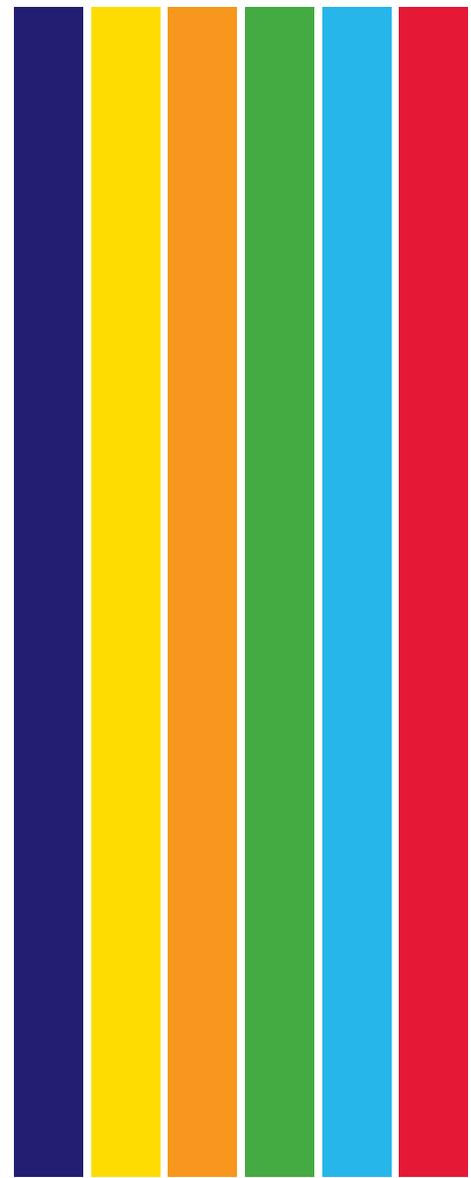
A terme, la réalisation de lignes fortes sera accompagnée par la création de parcs relais d'entrée d'agglomération, au débouché des voiries de niveau 4, afin de faciliter l'intermodalité à l'échelle de l'agglomération.

Sans attendre, **des parcs de stationnement « péricentraux »** permettront d'accompagner l'opération « cœur de cité » en incitant les automobilistes à cheminer à pied dans le centre-ville de Roanne.



PRINCIPE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS



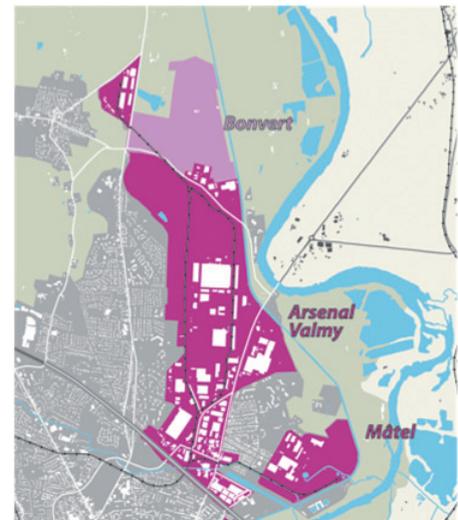


ANNEXE 1

**Fiches de
présentation
des secteurs
économiques
stratégiques**



“ Bonvert ”



Caractéristiques générales

Commune concernée : Mably

Surface totale du projet : périmètre de 90ha, 60ha cessibles

Maîtrise d'ouvrage : Syndicat Mixte de Bonvert créé en 2006 composé du Conseil général, du Grand Roanne et de la Communauté de Communes de Perreux (depuis 2010)

Aménageur : SAS Bonvert (SEDL/SERL)

Niveau stratégique :

- Aire métropolitaine lyonnaise
- zone d'intérêt régional ou national dans le schéma prospectif de l'offre territoriale du Pays roannais
- zone labellisée ZAIN par le Conseil général

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : Maîtrise publique (commune de Mably) de l'ensemble de la zone

Etudes techniques : depuis 2005, engagement d'études sur la faisabilité de l'implantation d'une ZAIN
Dossier de réalisation de la ZAC en cours, finalisation prévue pour le 2e semestre 2012

Diagnostic archéologique : résultats prévus pour fin 2011

Diagnostic faune et flore : résultats prévus fin 2011

Possibilité de démarrage des travaux : fin 2012

Situation géographique et accessibilité

Localisation au Nord de l'agglomération, entre le canal Roanne/Digoin et la RD43

Atouts :

- Pas de problème de cohabitation entre habitat et activités : aucune zone résidentielle existante ou future ne se situe à proximité immédiate de la zone de Bonvert



- Continuité du tissu urbain existant, notamment du tissu industriel du nord de l'agglomération (Arsenal/ GIAT...)
- Proximité de l'annexe hospitalière de Bonvert (potentiel foncier et bâti important voué à une reconversion économique à anticiper)
- Possibilité de desserte par un embranchement ferré
- Possibilité de dégager des lots de grande dimension
- Desserte par le transport à la demande

Faiblesses :

- Accessibilité routière indirecte depuis la RN7 impliquant la traversée de secteurs résidentiels : avenue du Polygone, avenue de la Marne, route de Charlieu
- Incertitude sur l'accessibilité de la zone depuis le nord du département (déviation de la RD482 ?)
- Remise en service de l'embranchement ferré compliquée du fait :
 - des zones résidentielles densément urbanisées à proximité de la voie ferrée
 - du coût de la remise en fonctionnement
 - de l'aménagement du franchissement de la RD207 ...
- Absence de desserte du secteur par une ligne régulière de transport en commun. Toutefois, le réseau STAR ne se trouve pas très loin de Bonvert et une extension pourrait être envisagée.

Desserte des réseaux

- La zone de Bonvert n'est pas en mesure actuellement d'accueillir une entreprise consommatrice en eau (pression insuffisante : changement ou nettoyage des conduites)
- Des travaux lourds sont nécessaires pour adapter le réseau d'assainissement à des rejets importants
- Il pourrait être possible de conforter les eaux industrielles de Bonvert (proximité de Nexter par exemple)

Contraintes paysagères, environnementales, archéologiques

- Intérêt agricole du site
- Intérêt paysager du fait de la proximité du canal et de l'étang du Merlin
- Intérêt faunistique, floristique et archéologique à évaluer (étude en cours)

Zonage légal et servitudes

SDAU et Scot : le projet de développement de la zone de Bonvert figurait déjà dans le SDAU de 1993 comme une zone stratégique et d'intérêt d'agglomération pour l'accueil du développement économique.

Le Scot en cours d'élaboration identifie la zone de Bonvert comme une zone de niveau 1 correspondant à des sites de rayonnement régional voire national, pour lesquels une offre d'excellence est à mettre en œuvre, visible en dehors du Roannais, susceptible d'attirer un plus grand nombre de projets exogènes.

PLU : Définition de la majeure partie du secteur de Bonvert en zone à urbaniser à vocation économique (AUEb). Seule la partie nord-ouest autour de l'étang du Merlin est classé en zone NL, et n'est donc pas vouée au développement économique.



Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Bonvert	5ha	10ha	30ha	25ha	

Positionnement et vocation préférentielle

Remarques :

- La vocation logistique est reconnue dans le schéma de cohérence logistique 2005-2020 de la Région Urbaine de Lyon
- Le positionnement et la vocation préférentielle doivent tenir compte du potentiel foncier et bâti qu'offre l'annexe hospitalière de Bonvert. La reconversion de ce site doit être réfléchie en parallèle et en complément du développement de la ZAIN de Bonvert (création d'une synergie économique).

Vocation préférentielle (étude Algoé) :

- **Positionnement dominant /filières :** grands projets industriels, PME du secteur traditionnel, éco-industrie, logindustrie, déconstruction
- **Cœur de cible (30% des implantations) :** activités industrielles propres (agroalimentaire notamment); activités logistiques couplées à l'agroalimentaire ; activités industrielles liées au textile ; activités logistiques liées au textile ; activités de logistique industrielle (logistique avec transformation) ; industrie orientée sur le positionnement « véhicule », déconstruction
- **Activités acceptables (70% des implantations) :** activités de services supports aux activités ciblées (ingénierie, maintenance industrielle...); TIC orientées industrie, santé, logistique ; industries de biens d'équipements, industries de biens intermédiaires ; sous-traitants des activités ciblées (fabricant d'emballage ...)
- **Activités rejetées :** activités polluantes, sales, dangereuses ; activités tertiaires sans lien avec les activités ciblées ; activités de service à la personne ; activités de commerce, artisanat

Type de parcelles : Grandes parcelles (entre 5 et 10 ha)

Les demandes d'implantation étudiées par le comité syndical :

- Projet de plateforme de déconstruction industrielle
- Projet de centrale photovoltaïque d'EDF Energies Nouvelles
- Projet Parc Eco + (le comité syndical du 4/11/10 n'a pas souhaité donner suite à ce projet)

Questionnement : N'est-il pas possible de développer le projet de centrale photovoltaïque sur un autre secteur avec un coût du foncier moindre (centre d'enfouissement des déchets, friches...)?



ANNEXE 1

Éléments financiers

Environ 26 millions d'euros pour l'aménagement de la zone

+ la remise en service de l'embranchement ferrée

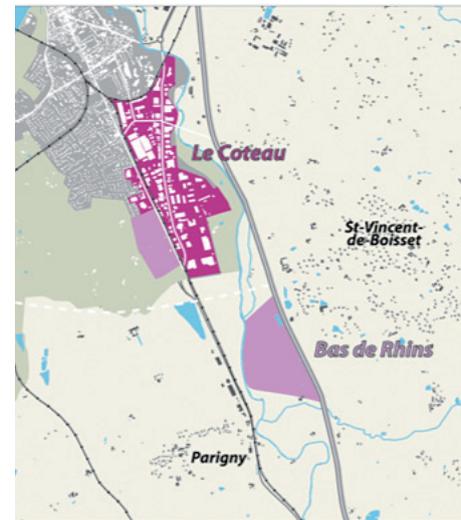
+ l'amélioration de la desserte externe de la zone

Impacts sur le schéma d'agglomération

- Impacts de la desserte de la zone de Bonvert sur le volet déplacements et hiérarchisation du réseau de voirie :
 - Quelle desserte depuis la RN7 : quel circuit, quel échangeur ?
 - Quelle accessibilité depuis le nord de l'agglomération? Quel choix du Conseil général de la Loire par rapport à la RD482 : réaménagement ou déviation ?
- Impacts sur la desserte en transports en commun et en modes doux
- Impacts sur les potentialités de reconversion du site de l'annexe hospitalière de Bonvert



“ Bas de Rhins ”



Caractéristiques générales

Commune concernée : Notre-Dame-de-Boisset, Communauté de communes de Perreux

Surface totale du projet : périmètre de 40 hectares (dont 10ha prévus pour l'implantation d'une aire de services), environ 20ha cessibles

Maîtrise d'ouvrage : Syndicat Mixte de Bonvert créé en 2006 composé du Conseil général, du Grand Roanne et de la Communauté de communes de Perreux (depuis 2010)

Aménageur : non connu

Niveau stratégique :

- zone d'intérêt régional ou national dans le schéma prospectif de l'offre territoriale du Pays roannais
- site stratégique dans le schéma d'accueil économique de la Loire

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : maîtrise foncière assurée par la collectivité pour plus de la moitié (23 hectares). 7ha en cours d'acquisition et 10ha restant à acquérir.

Etudes techniques : ZAC en cours de création (BE Réalités) : approbation du dossier de création prévue pour mi-2011 ; étude d'opportunité en cours sur la création d'une ZA en lien avec la réalisation d'un échangeur

Possibilité de démarrage des travaux : 2012

Situation géographique et accessibilité

Atouts :

- Localisation au sud de l'agglomération roannaise avec une ouverture sur les agglomérations lyonnaise et stéphanoise
- Accessibilité facilitée depuis les infrastructures structurantes du nord du département : RN7 et future A89



- Visibilité importante du fait de la localisation en bordure de RN7, possibilité de constituer la vitrine économique de l'agglomération
- Proximité du tissu économique de Parigny et du Coteau
- Aucun conflit d'usage ni de problème de cohabitation entre habitat et activités

Faiblesses :

- Nécessité d'une transformation du demi-échangeur en échangeur complet pour assurer la desserte de la zone depuis la RN7
- Implantation en dehors de la zone agglomérée, en discontinuité du tissu urbain
- Aucune ligne de transports en commun ne dessert le secteur

Desserte des réseaux

- La zone de Bas de Rhins dépend du syndicat Loire-Nord. Elle est desservie par le réseau d'eau potable
- Des travaux lourds sont nécessaires pour amener et adapter le réseau d'assainissement à des rejets importants (réseau actuellement saturé)

Contraintes paysagères, environnementales, archéologiques

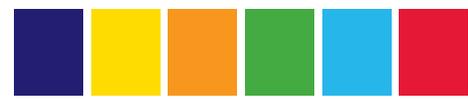
- Sensibilité paysagère et traitement paysager de l'aménagement à soigner du fait du positionnement en bordure de RN7
- Proximité du Rhins
- Intérêt agricole du secteur aujourd'hui vierge de toute occupation et de toute construction
- Risque de mitage du territoire

Zonage légal et servitudes

SDAU et Scot: zone non identifiée dans le SDAU de 1993 comme futur pôle économique mais comprise dans une enveloppe d'urbanisation. Le Scot en cours d'élaboration identifie la zone de Bas de Rhins comme une zone de niveau 1 correspondant à des sites de rayonnement régional voire national, pour lesquels une offre d'excellence est à mettre en œuvre, visible en dehors du Roannais, susceptible d'attirer un plus grand nombre de projets exogènes.

PLU: Définition du secteur de Bas de Rhins en zone à urbaniser

ZAD créée en 1995 pour l'acquisition des terrains par la Communauté de communes du Pays de Perreux



Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Bas de Rhins		10ha	10ha		

Positionnement et vocation préférentielle

Vocation préférentielle (étude Algoé) :

- **Positionnement dominant /filiales** : PME innovantes
- **Cœur de cible (30% des implantations)** : activités endogènes et exogènes nécessitant un « effet vitrine » fort (hors activités purement commerciales) ; une aire de services (station service, services conducteurs, commerces, restauration et hôtellerie si nécessaire)
- **Activités acceptables (70% des implantations)** : activités de services supports aux activités ciblées ; activités industrielles classiques ; petites activités de logindustrie ; industries de biens intermédiaires ; PME textiles
- **Activités rejetées** : activités polluantes, sales, dangereuses ; activités tertiaires sans lien avec les activités ciblées ; activités de service à la personne ; activités de commerce, artisanat, construction

Type de parcelles : taille de lots modulables pouvant aller jusqu'à 4 ha

Éléments financiers

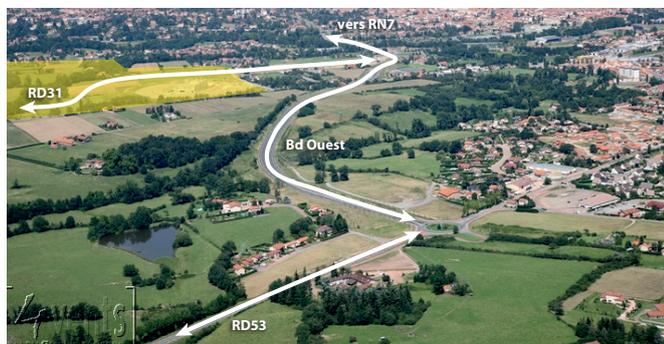
Evaluation du coût prévisionnel du projet : 5 500 000 euros + environ 1 000 000 d'euros de participation du syndicat mixte au coût d'aménagement de l'échangeur (MO CG42)

Impacts sur le schéma d'agglomération

- Impacts sur la desserte en transports en commun et en modes doux : la ligne 1 qui dessert la zone industrielle du Coteau pourrait être prolongée jusqu'à Bas de Rhins ou un service de transport à la demande pourrait être mis en place
- Impacts sur la définition de vocations préférentielles distinctes sur les zones du Marlet et de Demi-Lieue



“ Le Marcllet ”



Caractéristiques générales

Commune concernée : Riorges

Surface totale du projet : périmètre d'environ 60 hectares, environ 25 ha cessibles

Maîtrise d'ouvrage : Grand Roanne

Aménageur : non connu

Niveau stratégique défini par Algoé : zones d'intérêt régional ou national

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : Maîtrise d'une partie de la zone par la collectivité

Etudes techniques : lancement des études préalables sur 2010/2011 (SEDL)

Situation géographique et accessibilité

Atouts :

- Accessibilité aisée depuis la RN7 grâce à la desserte par le boulevard ouest
- Ouverture sur l'ouest de l'agglomération et la côte roannaise grâce à la réalisation de la déviation de la RD31
- Proximité des équipements de loisirs d'agglomération : Scarabée, boulodrome, halle des sports, centre nautique
- Desserte par une ligne régulière du réseau STAR (la ligne 5) qui permet de rejoindre le centre-ville de Roanne et le pôle d'échanges

Faiblesses :

- Proximité de zones d'habitat existantes et projet d'éco-quartier (environ 300 logements) à moyen terme au nord du secteur à prendre en considération dans le type d'activités à accueillir



ANNEXE 1

- Absence de tissu économique à proximité de la zone (si ce n'est la société Elis)
- Situation en dehors de la zone agglomérée, alors qu'il existe des « dents creuses » à combler à proximité (de l'autre côté du boulevard urbain)
- Conflit d'usage possible du fait de la présence du Scarabée sur le secteur

Desserte des réseaux

- La zone du Marcllet présente une pression en eau potable satisfaisante pour permettre l'accueil d'une activité consommatrice
- Des travaux sont nécessaires pour adapter le réseau d'assainissement à des rejets importants, toutefois, ils seront moins difficiles à réaliser que sur les autres secteurs compte tenu de la réalisation récente du Scarabée et de la RD31

Contraintes paysagères, environnementales, archéologiques

- Enjeux environnementaux : terres humides, biodiversité, espèces protégées...
- Intérêt agricole
- Traversée d'un cours d'eau
- Sensibilité paysagère du point de vue du futur statut de porte d'entrée d'agglomération

Zonage légal et servitudes

SDAU et Scot : zone identifiée dans le SDAU de 1993 comme une réserve foncière d'intérêt d'agglomération pour l'accueil du développement économique

PLU : défini en zone à urbaniser à vocation économique (AUF). Une zone naturelle de protection a été définie dans le PLU de Riorges de part et d'autre du cours d'eau du Marcllet qui traverse le secteur.

Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Le Marcllet			10ha	30ha	

Possibilité de développer le Marcllet en deux temps :

- Une première phase autour du Scarabée
- Une seconde phase plus à l'ouest, au-delà du ruisseau du Marcllet.



Positionnement et vocation préférentielle

Vocation préférentielle :

- **Positionnement dominant/filières** : loisirs, industrie, services à l'industrie
- **Cœur de cible** (30% des implantations) : équipements de loisirs, industries de biens d'équipements ; industries de biens intermédiaires ; TIC orientées industrie ; activités de services supports des activités industrielles (ingénierie, maintenance industrielle...)
- **Activités acceptables** (70% des implantations) : activités industrielles propres (agroalimentaire et santé notamment) ; activités industrielles liées au textile ; sous-traitants des activités ciblées (fabricant d'emballage...)
- **Activités rejetées** : activités polluantes, sales, dangereuses ; activités tertiaires sans lien avec les activités ciblées ; activités de service à la personne ; activités de commerce, artisanat

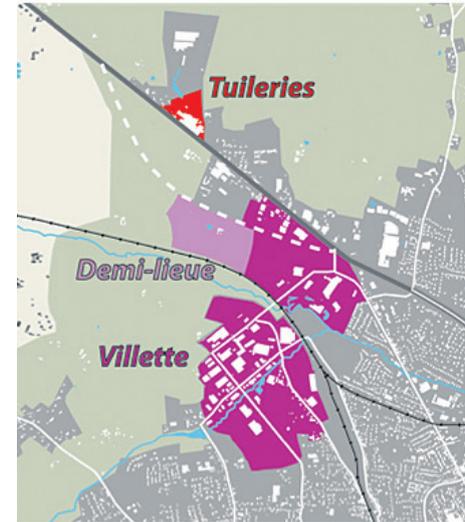
Type de parcelles : 1 à 10 ha

Impacts sur le schéma d'agglomération

- Impacts sur la stratégie de développement autour du Scarabée : secteur économique ou secteur de loisirs/tourisme ?
- Impacts sur la stratégie de développement résidentiel
- Impacts sur la trame verte et bleue : ceinture verte définie dans le secteur du Marlet et vigilance sur les précautions liées aux contraintes environnementales.



“ Extension demi-lieue ”



Caractéristiques générales

Commune concernée : Mably

Surface totale du projet : périmètre de 20 hectares, environ 10ha cessibles

Maîtrise d'ouvrage : Grand Roanne

Aménageur : non connu

Niveau stratégique défini par Algoé : zones d'intérêt régional ou national

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : aucune maîtrise foncière n'est assurée par la collectivité . Acquisition en cours par Grand Roanne Agglomération

Etudes techniques : aucune étude technique n'a été engagée sur ce secteur

Situation géographique et accessibilité

Atouts :

- Accessibilité directe depuis la RN7
- Visibilité importante du fait de la localisation en bordure de RN7
- Continuité du tissu économique de la zone Demi-Lieue/La Villette
- Pas de problème de cohabitation entre habitat et activités : aucune zone résidentielle existante ou future ne se situe à proximité immédiate du secteur
- Desserte en transport à la demande

Faiblesses :

- Incertitude quant à l'échéance de réalisation de la déviation de la RN7
- Absence de ligne régulière par les transports en commun, mais proximité du réseau STAR



Desserte des réseaux

- La zone de Demi-Lieue ne présente pas une pression en eau potable suffisante pour permettre l'accueil d'une activité consommatrice
- Le réseau d'assainissement est adapté au développement économique, toutefois des travaux sont nécessaires du fait de la présence d'un réseau unitaire

Contraintes paysagères, environnementales, archéologiques

- Sensibilité paysagère et traitement paysager de l'aménagement à soigner du fait du positionnement en bordure de RN7
- Intérêt agricole du secteur
- Proximité de l'Oudan

Zonage légal et servitudes

SDAU et Scot: zone en dehors de l'enveloppe urbanisable définie dans le SDAU de 1993. A voir pour la prise en compte de cette zone dans le Scot en cours d'élaboration.

PLU: l'extension de Demi-Lieue est prise en compte dans le PLU et inscrite en zone AU

Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Demi-lieue	2,2ha		15ha		

Positionnement et vocation préférentielle

Vocation préférentielle :

- **Positionnement dominant/filières :** industrie, services à l'industrie
- **Cœur de cible** (30% des implantations) : industries de biens d'équipements ; industries de biens intermédiaires ; TIC orientées industrie; activités de services supports des activités industrielles (ingénierie, maintenance industrielle...)
- **Activités acceptables** (70% des implantations) : activités industrielles propres (agroalimentaire et santé notamment) ; activités industrielles liées au textile ; sous-traitants des activités ciblées (fabricant d'emballage...)
- **Activités rejetées :** activités polluantes, sales, dangereuses ; activités tertiaires sans lien avec les activités ciblées ; activités de service à la personne ; activités de commerce

Type de parcelles : 1 à 5 ha



ANNEXE 1

Impacts sur le schéma d'agglomération

- Impacts sur la desserte en transports en commun et en modes doux
- Impacts sur la trame verte et bleue : ceinture verte définie dans le secteur de la Demi-Lieue pour préserver l'identité du quartier des Tuileries
- Impacts sur l'entrée d'agglomération nord lorsque la déviation de la RN7 sera réalisée



“ Le Coteau ”



Caractéristiques générales

Commune concernée : Le Coteau

Surface totale du projet : 17ha

Maîtrise d'ouvrage : Grand Roanne

Aménageur : non connu

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : aucune maîtrise foncière n'est assurée par la collectivité. Acquisition envisagée par Grand Roanne Agglomération.

Etudes techniques : aucune étude technique n'a été engagée sur ce secteur

Situation géographique et accessibilité

Atouts :

- Accessibilité depuis la RN7 par Parigny ou par Le Coteau
- Visibilité importante du fait de la localisation en bordure de la RD207 et du passage de la voie ferrée
- Continuité du tissu urbain, notamment du tissu économique de la zone industrielle du Coteau
- Pas de problème de cohabitation entre habitat et activités
- Desserte du secteur par une ligne régulière de transport en commun

Faiblesses :

- Incertitude sur la réalisation et la temporalité du CSO



Contraintes paysagères, environnementales, archéologiques

- Sensibilité paysagère et traitement paysager de l'aménagement à soigner du fait de la position d'entrée de ville et d'agglomération
- Intérêt agricole du secteur

Zonage légal et servitudes

SDAU et Scot : zone en dehors de l'enveloppe urbanisable définie dans le SDAU de 1993.

Le Scot en cours d'élaboration identifie la zone du Coteau comme une zone mixte : ZACO et zone économique, à vocation artisanale.

PLU : ce secteur est défini en zone AU à vocation économique

Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Le Coteau				17ha	

Positionnement et vocation préférentielle

Vocation préférentielle :

- **Positionnement dominant/filières :** PME artisanat, commerces
- **Cœur de cible** (30% des implantations): activités artisanales, activités liées au BTP et à la construction, activités commerciales
- **Activités acceptables** (70% des implantations) : activités de services supports aux activités ciblées,
- **Activités rejetées :** activités polluantes, sales, dangereuses ; activités tertiaires sans lien avec les activités ciblées ; activités de service à la personne ; activités de commerce

Type de parcelles : 0 à 5 ha

Éléments financiers

Inconnus

Impacts sur le schéma d'agglomération

- Impact sur le positionnement économique par rapport à Bas-de-Rhins
- Impacts sur la desserte en transports en commun



“ Aéroport ”



Caractéristiques générales

Communes concernées : Saint-Léger sur Roanne/Riorges

Surface totale du projet : 10ha

Maîtrise d'ouvrage : Grand Roanne

Aménageur : non connu

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : aucune maîtrise foncière n'est assurée par la collectivité - en cours d'acquisition auprès de l'Etat.

Etudes techniques : projet d'aménagement réalisé (BE Réalités)

Situation géographique et accessibilité

Atouts :

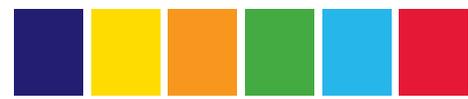
- Présence de l'aéroport et des activités qui lui sont liées
- Pas de problème de cohabitation entre habitat et activités

Faiblesses :

- Situation extraterritoriale (en dehors du Grand Roanne Agglomération)
- Accessibilité limitée : Route de bois Combray calibrée camions lourds jusqu'à l'aéroport, ensuite vers Riorges max. 14 tonnes
- Discontinuité du tissu urbain

Desserte des réseaux

- ADSL disponible, gaz de ville, électricité, eau, tout à l'égout



Contraintes paysagères, environnementales, archéologiques

- Intérêt agricole du secteur

Zonage légal et Servitudes

SDAU et SCOT : zone en dehors de l'enveloppe urbanisable définie dans le SDAU de 1993.

PLU : dans le PLU de Saint-Léger sur Roanne, le secteur est classé en zone Nap. Celle-ci autorise dans la zone aéroportuaire toutes les constructions liées aux activités à visée aéronautiques, ou de nature à favoriser l'activité de l'aéroport. Pour la zone voisine au sud de l'aéroport, le PLU de Saint léger détermine cette zone en Nac, à vocation économique.

Dans le PLU de Riorges, le secteur est classé en zone agricole. Une révision du document d'urbanisme sera donc nécessaire pour permettre l'extension de la zone d'activités de l'aérodrome .

+ Contraintes et servitudes de pistes et d'équipements liées à la présence d'un aéroport, en particulier la station météorologique, la cible parachutiste, etc.... et servitudes radio électriques.

+ Plan de composition général à prendre en compte dans les PLU.

Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Aéroport		0.5 ha	0.5 ha	1ha	8ha

Positionnement et vocation préférentielle

Vocation préférentielle :

- Positionnement dominant/filières : PME
- Cœur de cible (30% des implantations): entreprises en relation directe avec l'activité aéroportuaire et aéronautique
- Activités acceptables (70% des implantations) : entreprises en relation avec l'activité aérienne ou le loisir aérien, ou de nature à développer l'activité aérienne ou le loisir aérien, activités de commerce
- Activités rejetées : activités polluantes, sales, dangereuses ; activités tertiaires sans lien avec les activités ciblées ; activités de service à la personne ;

Type de parcelles : Pour les activités au contact des taxiways, les parcelles sont de tailles variables et toujours calibrées au minimum de l'occupation des bords de taxiways. Pour les activités autres, les paramètres habituels de calcul des surfaces de parcelles s'appliquent (0 à 5 ha)

Éléments financiers

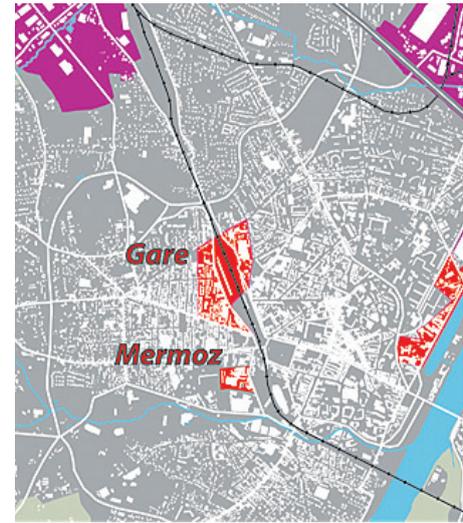
Inconnus

Impacts sur le schéma d'agglomération

- Impacts sur la desserte en transports en commun
- Impacts sur les déplacements, l'accessibilité et la hiérarchisation du réseau de voirie



“ Secteur Gare de Roanne ”



Caractéristiques générales

Commune concernée : Roanne

Surface totale du projet : à définir

Maîtrise d'ouvrage : ville de Roanne

Aménageur : non connu

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : acquisitions en cours par Epora

Etudes techniques : étude stratégique de développement en cours, étude de programmation urbaine à venir

Situation géographique et accessibilité

Atouts :

- Visibilité importante, secteur de porte d'entrée de ville et d'agglomération, effet vitrine de l'agglomération
- Proximité du contournement ouest
- Présence de la gare et du pôle d'échanges (intermodalité)
- Perspective LGV à très long terme
- Potentiel foncier de renouvellement urbain important
- Proximité immédiate du cœur d'agglomération, des grands équipements, des commerces et services de l'agglomération et de la ville de Roanne
- Présence du restaurant Troisgros, moteur d'attractivité
- Mutation urbaine en cours (pôle de loisirs, réaménagement de la gare ...)

Faiblesses :

- Cadre urbain peu qualitatif (présence de nombreuses friches et délaissés)
- Accessibilité peu lisible depuis les infrastructures structurantes



Contraintes urbaines

- Nuisances sonores du fait du trafic ferroviaire

Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Secteur Gare			3ha	3ha	4ha

Positionnement et vocation préférentielle

Vocation préférentielle :

- **Positionnement dominant** : tertiaire et hôtelier
- **Cœur de cible** (30% des implantations) : activités de service à la personne ; activités de commerce ; restauration et hôtellerie
- **Activités acceptables** (70% des implantations) : activités artisanales, équipements
- **Activités rejetées** : activités polluantes, sales, dangereuses ; activités industrielles sans lien avec les activités ciblées

Éléments financiers

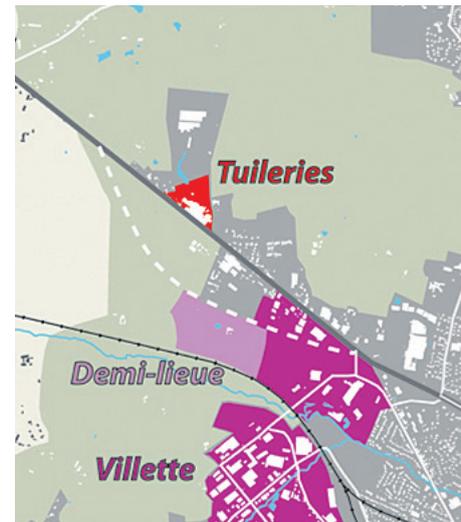
Inconnus

Impacts sur le schéma d'agglomération

- Impacts sur la hiérarchisation du réseau de voirie : développement du jalonnement, amélioration de l'accessibilité du secteur gare
- Impacts sur le cadrage urbain du secteur gare de Roanne



“ Tuileries ”



Caractéristiques générales

Commune concernée : Mably

Surface totale du projet : 6ha

Maîtrise d'ouvrage : Grand Roanne

Aménageur : non connu

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : négociation en cours d'une maîtrise foncière par EPORA

Etudes techniques : étude structure réalisée (EPORA)

Situation géographique et accessibilité

Atouts :

- Visibilité importante, secteur de porte d'entrée de ville et d'agglomération, effet vitrine de l'agglomération
- Proximité immédiate de la RN7
- Situation privilégiée à l'interface entre le rural et l'urbain
- Proximité du tissu économique : Zone artisanale des Tuileries + ZA Demi-Lieue/La Villette, et commercial : zone commerciale des Buttes

Faiblesses :

- Etat dégradé du site, contraintes techniques et financières de reconversion
- Présence du CET et cadre urbain peu qualitatif
- Faible desserte des TC (terminus de la ligne 2)



Contraintes urbaines

- Projet de développement d'un éco-quartier sur les Tuileries (MO Ville de Mably) à prendre en compte

Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Tuileries			6ha		

Positionnement et vocation préférentielle

Vocation préférentielle :

- **Positionnement dominant** : activités liées aux énergies renouvelables et au bois ;
- **Cœur de cible** (30% des implantations) : activités artisanales ; éco-industrie, activités nécessitant un « effet vitrine » fort (hors activités purement commerciales) ;
- **Activités acceptables** (70% des implantations) : activités de services supports aux activités ciblées ; petites activités industrielles classiques ; industries de biens intermédiaires ; activités de commerce ;
- **Activités rejetées** : activités polluantes, sales, dangereuses ; activités tertiaires sans lien avec les activités ciblées ; activités de service à la personne.

Éléments financiers

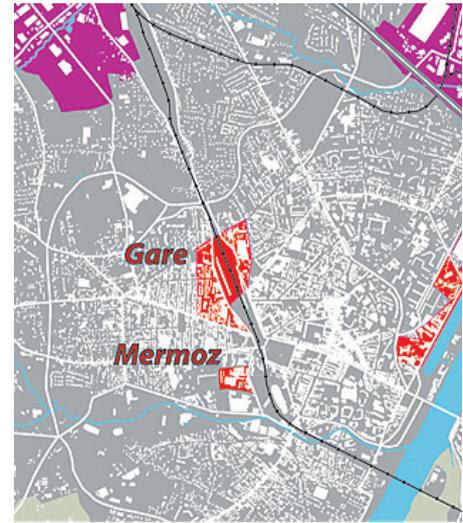
Inconnus

Impacts sur le schéma d'agglomération

- Impacts sur la desserte en transports en commun et en modes doux



“ Mermoz ”



Caractéristiques générales

Commune concernée : Roanne

Surface totale du projet : 1,5ha

Maîtrise d'ouvrage : à définir

Aménageur : non connu

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : maîtrise foncière de la ville de Roanne

Etudes techniques : étude de faisabilité d'un pôle éco-construction en cours

Situation géographique et accessibilité

Atouts :

- Proximité du pôle d'échanges, du cœur d'agglomération, des grands équipements, des commerces et des services
- Visibilité depuis la voie ferrée
- Mutation urbaine enclenchée (implantation Bricorama, nouveaux programmes immobiliers en cours...)

Faiblesses :

- Faible lisibilité sur les évolutions possibles sur le tènement de la TAR



Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Mermoz		1,5ha			

Positionnement et vocation préférentielle

Vocation préférentielle :

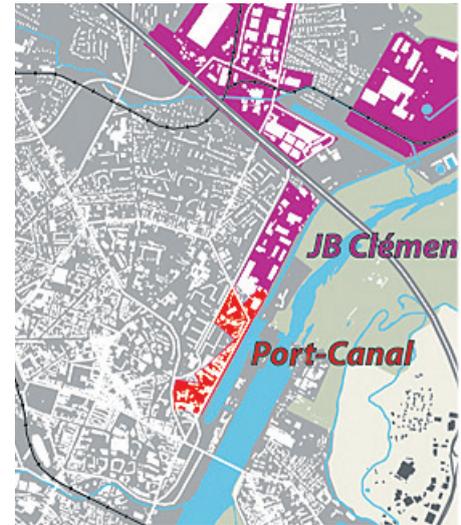
- Cœur de cible : éco-construction
- Etablissements tolérés : artisanat, tertiaire
- Etablissements exclus : industrie

Éléments financiers

Inconnus



“ Port Canal, ”



Caractéristiques générales

Commune concernée : Roanne

Surface totale du projet : à définir

Maîtrise d'ouvrage : ville de Roanne

Aménageur : non connu

Etat d'avancement des procédures

Maîtrise foncière : absence de maîtrise foncière de la collectivité

Etudes techniques : étude de stratégie de développement du secteur en cours

Situation géographique et accessibilité

Atouts :

- Accessibilité aisée depuis les infrastructures structurantes de l'agglomération, notamment la RN7
- Environnement remarquable (canal, Loire, port...)
- Proximité du cœur de ville, des équipements, commerces et services
- Potentiel de reconversion (bâti et espaces publics) important
- Valorisation urbaine en cours (reconversion du port et réaménagement paysager, implantation du technopôle, développement de programmes immobiliers, Roanne Plage, City Stade...)

Faiblesses :

- Circulation de transit importante

Contraintes urbaines

- Conflits d'usages à prendre en compte entre habitat, tourisme de plaisance et activités de loisirs urbains



Echéancier prévisionnel envisageable

	Dispo immédiate	1 à 3 ans (2011-2013)	4 à 10 ans (2014-2021)	11 à 15 ans (2022-2026)	15 ans-20 ans (2026-2030)
Port-Canal			2ha	3ha	

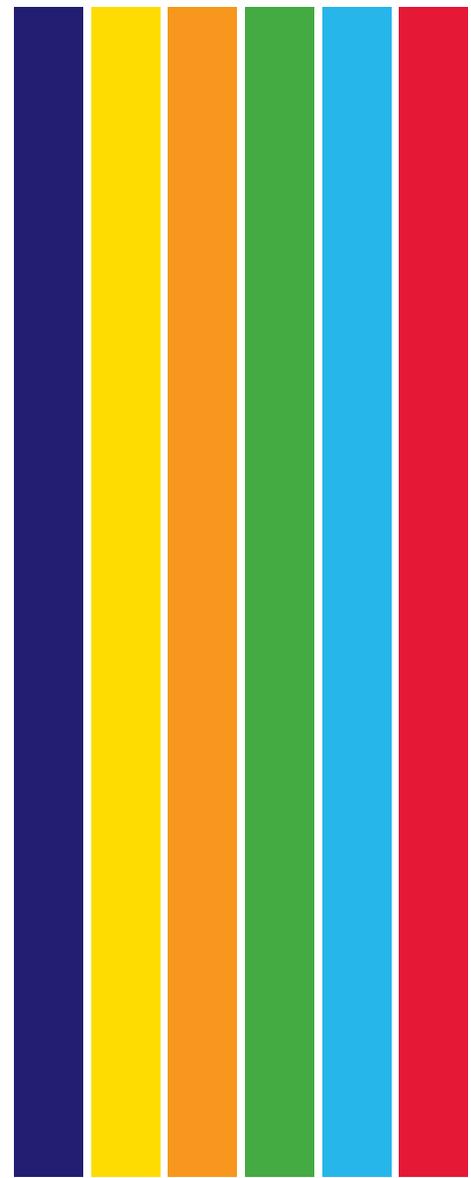
Positionnement et vocation préférentielle

Vocation préférentielle :

- **Positionnement dominant** : tourisme, loisirs urbains
- **Cœur de cible** (30% des implantations) : activités de tourisme, de sports et de loisirs ; restauration et hôtellerie
- **Activités acceptables** (70% des implantations) : activités de service à la personne ; activités de commerce ; activités artisanales, équipements
- **Activités rejetées** : activités polluantes, sales, dangereuses ; activités industrielles sans lien avec les activités ciblées

Impacts sur le schéma d'agglomération

Impacts sur le volet déplacements et hiérarchisation du réseau de voirie



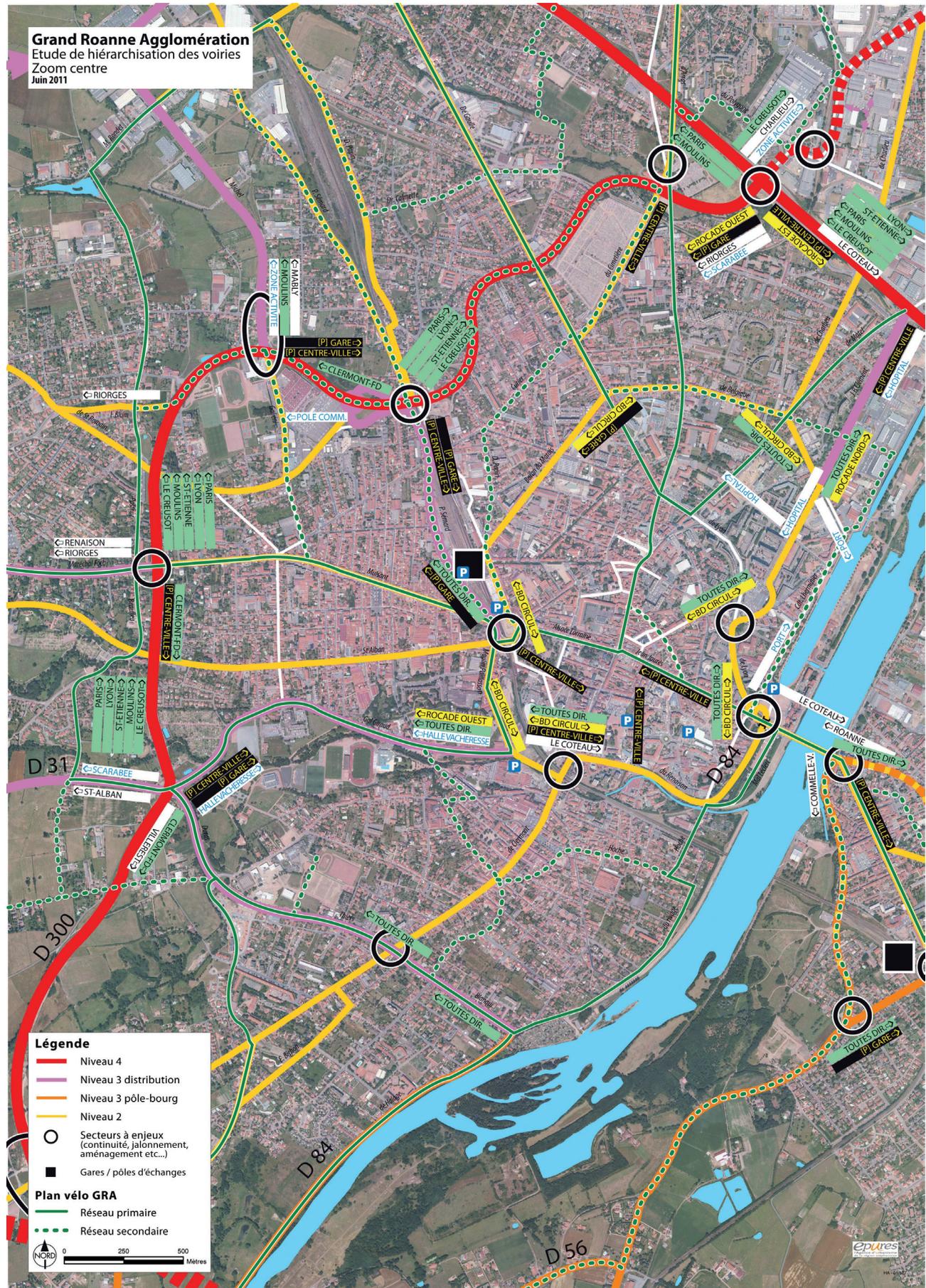
ANNEXE 2

**Hiérarchisation
du réseau
de voiries**
**Zooms
territoriaux**



ANNEXE 2

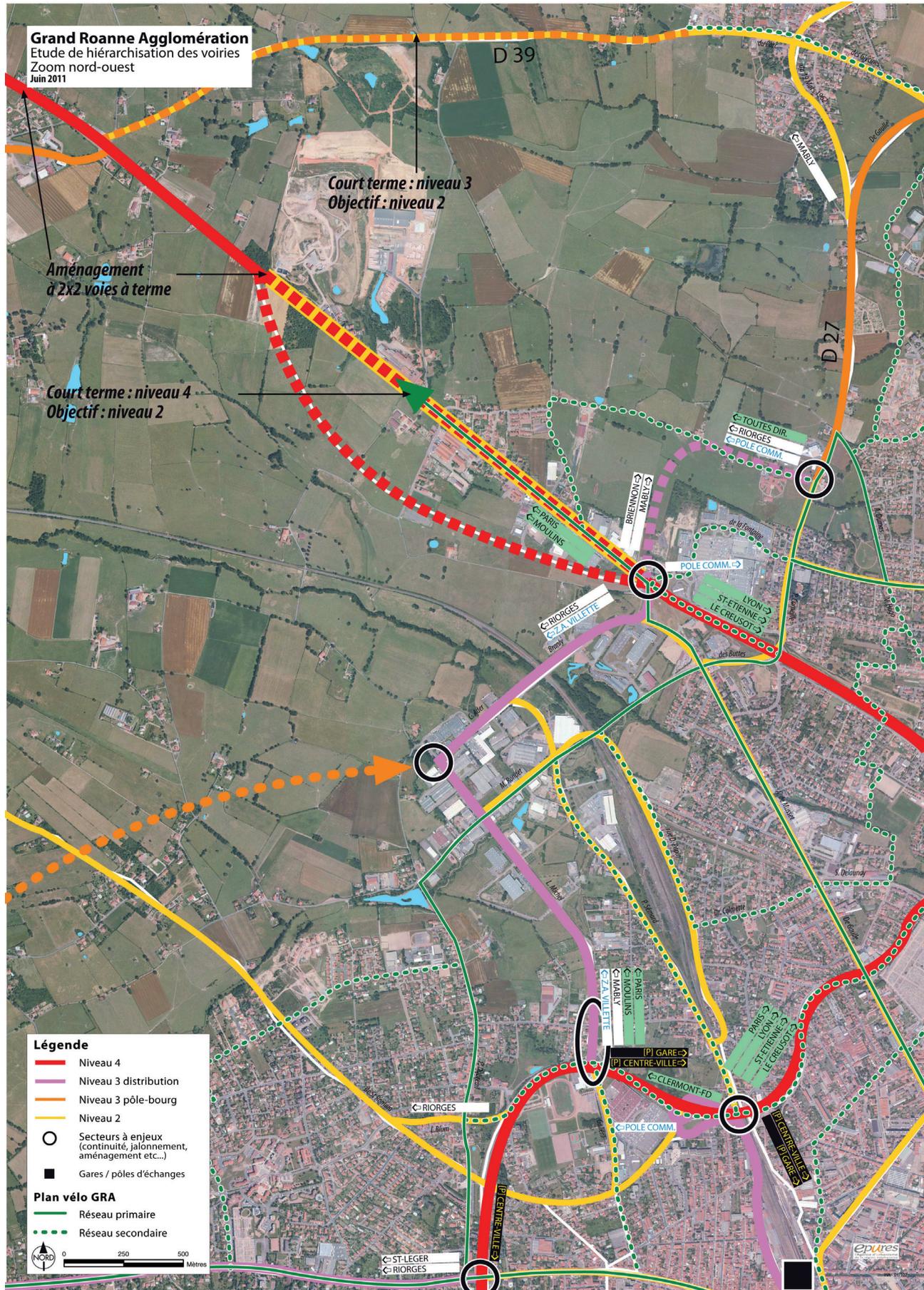
- Rabattement sur RN7 et bd. Ouest
- Ceinture de protection du centre
- 3 accès privilégiés pour centre-ville + pôle d'échanges + bd. De ceinture
- Protection centre-ville + faubourgs + pont sur la Loire
- Bonne articulation avec itinéraires cyclables





ANNEXE 2

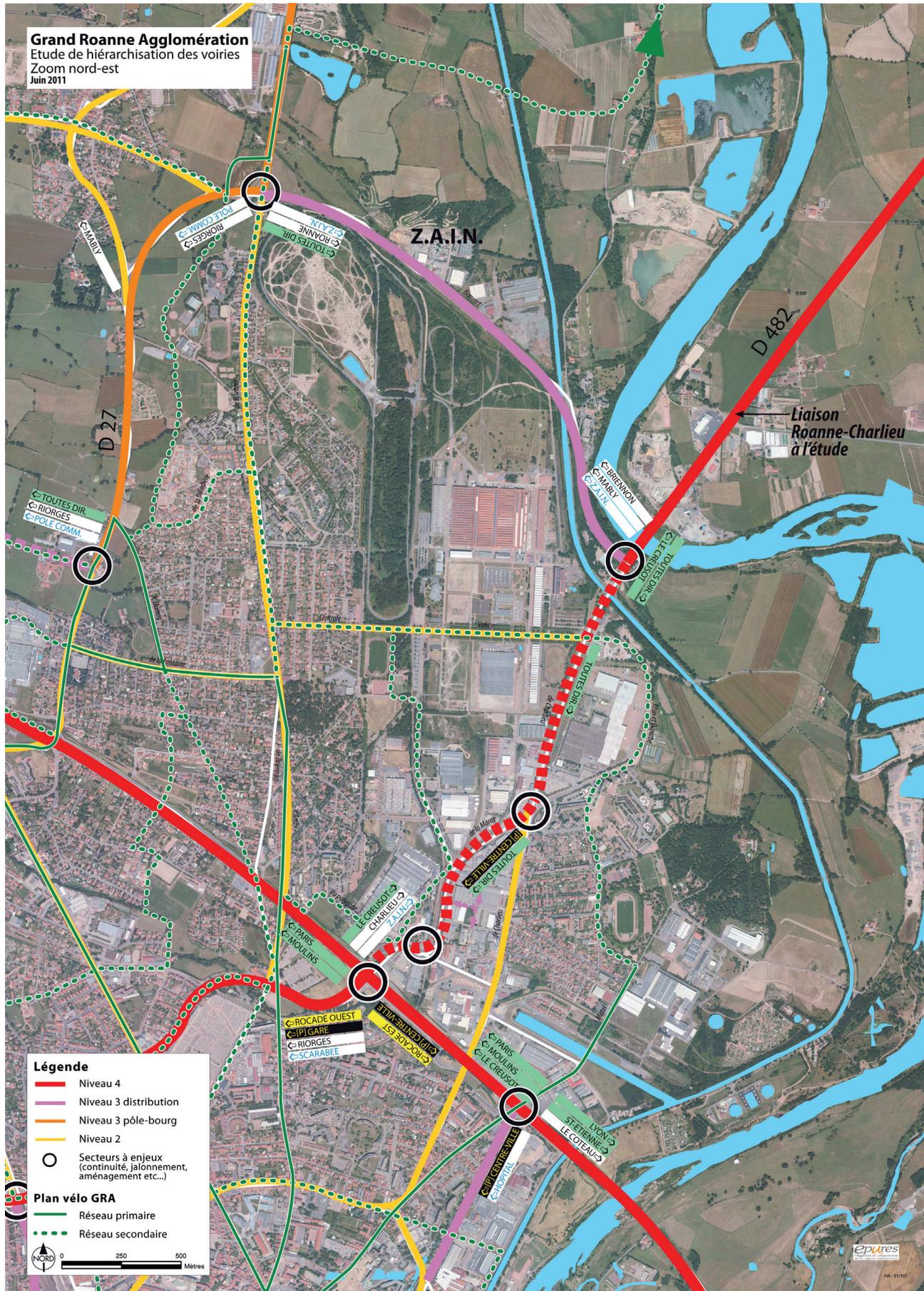
- Rabattement sur RN7 et bd. Ouest
- Protection centres de Mably et de Riorges, quartiers sud de Mably et est de Riorges
- Axe 3D entre RD27, Demi-lieu, ZA Villette et bd. Ouest
- Projets RN7 Tuilerie, barreau Nobile
- Bonne articulation avec itinéraires cyclables





ANNEXE 2

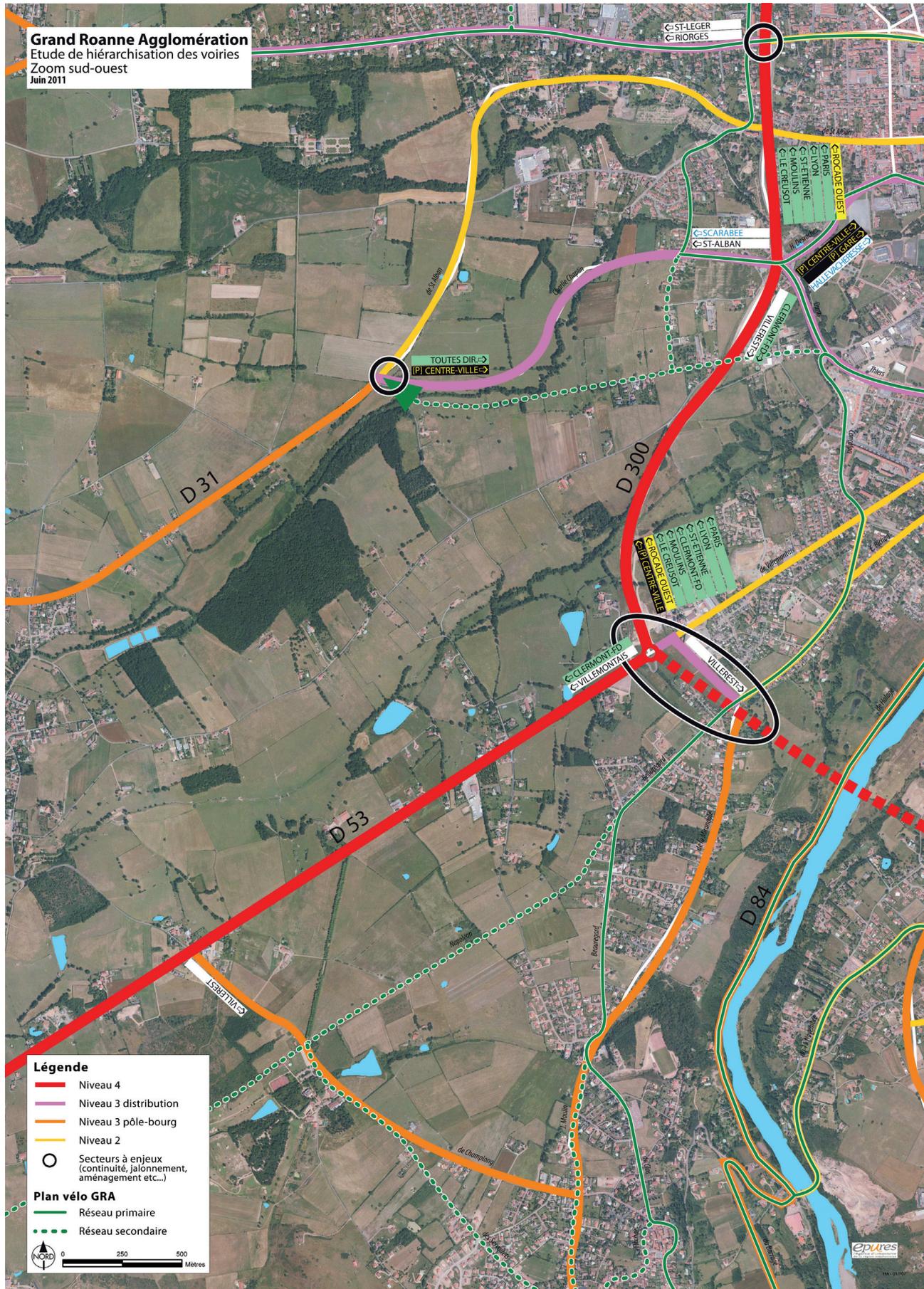
- Rabattement sur RN7, RD482, bd. de la Marne et bd. Ouest (enjeu de continuité)
- Protection quartiers sud de Mably et Matel / parc des sports à Roanne, rue de Charlieu
- Enjeu desserte ZAIN Bonvert
- Bonne articulation avec itinéraires cyclables





ANNEXE 2

- Rabattement sur bd. Ouest et déviation RD31
- Accès cœur de cité par H. Desroche / Gal. Giraud
- Enjeu carrefour Marcelet
- Protection rue de St-Alban à Riorges, faubourgs Mulsant et Clermont à Roanne
- Intégration projet CSO
- Bonne articulation avec itinéraires cyclables





PRÉFET
DE LA
LOIRE



Novembre 2011

