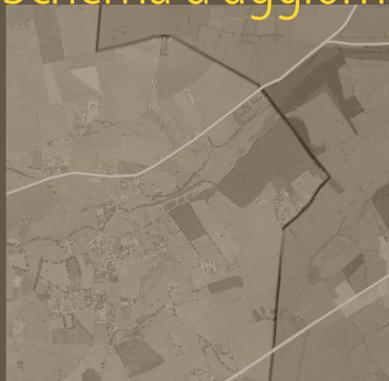




GRAND  
**ROANNE**  
AGGLOMÉRATION  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

## Schéma d'agglomération du Grand Roanne



Approche territorialisée

3

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





# sommaire

<b>3. La déclinaison des objectifs territoriaux prioritaires</b>	<b>4</b>
<b>3.1. Les quartiers gare</b>	<b>4</b>
<b>3.1.1.</b> Des secteurs stratégiques de reconquête urbaine	4
<b>3.1.2.</b> Le quartier Gare de Roanne	5
<b>3.1.3.</b> Le secteur de la Gare de Le Coteau	10
<b>3.2. Les entrées d'agglomération</b>	<b>12</b>
<b>3.2.1.</b> La stratégie retenue pour qualifier les entrées d'agglomération	12
<b>3.2.1.1.</b> Des vocations préférentielles pour chaque secteur d'entrée d'agglomération	13
<b>3.2.1.2.</b> Un développement qui privilégie le réinvestissement des friches urbaines	14
<b>3.2.1.3.</b> Des infrastructures porteuses d'urbanité	14
<b>3.2.1.4.</b> La mise en valeur des espaces naturels et de la trame verte urbaine	14
<b>3.2.1.5.</b> La restauration de la lisibilité des entrées d'agglomération par l'affirmation des séquences de chaque secteur	14
<b>3.2.2.</b> Les orientations d'aménagement par entrée d'agglomération (synthèse de l'étude IUL)	14
<b>3.2.2.1.</b> JB Clément/ route de Charlieu	15
<b>3.2.2.2.</b> Mirandole	16
<b>3.2.2.3.</b> Marcllet	17
<b>3.2.2.4.</b> Les Tuileries	19
<b>3.2.2.5.</b> Le Coteau	20



### 3 La déclinaison des objectifs territoriaux prioritaires

#### “ 3.1 Les quartiers gare ”

##### “ 3.1.1 Des secteurs stratégiques de reconquête urbaine ”

Les « quartiers gare » de Roanne et du Coteau sont identifiés comme des secteurs d'intérêt stratégique à l'échelle de l'agglomération du Grand Roanne.

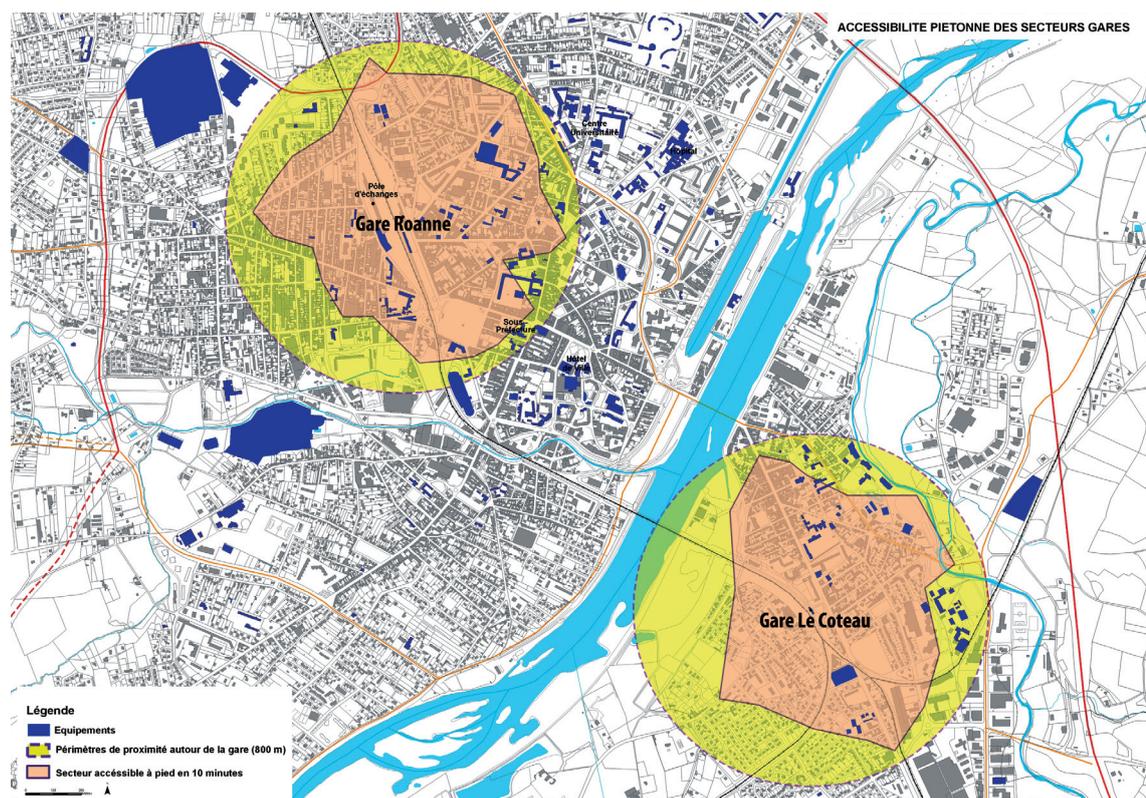
En effet, en raison de leur statut de porte d'entrée, de leur accessibilité, de leur intermodalité, et des espaces libres ou aménageables qu'ils regroupent, ces quartiers représentent des secteurs stratégiques pour la reconquête urbaine de l'agglomération roannaise.

C'est pourquoi ils font l'objet d'un cadrage urbain spécifique établi dans le schéma d'agglomération.

Ce cadrage propose une stratégie de développement à long terme des quartiers gare de Roanne et du Coteau. Les orientations qui en découlent doivent être considérées comme le fil conducteur des études et des interventions futures.

En effet, comme pour tous les grands projets d'agglomération, la restructuration et la recomposition des quartiers gare de l'agglomération roannaise vont s'étaler sur de nombreuses années.

Les orientations explicitées ci-après ont donc vocation à assurer la cohérence et l'articulation des initiatives et des projets dans le temps et dans l'espace. Ils nécessiteront toutefois d'être enrichis par des études plus fines.



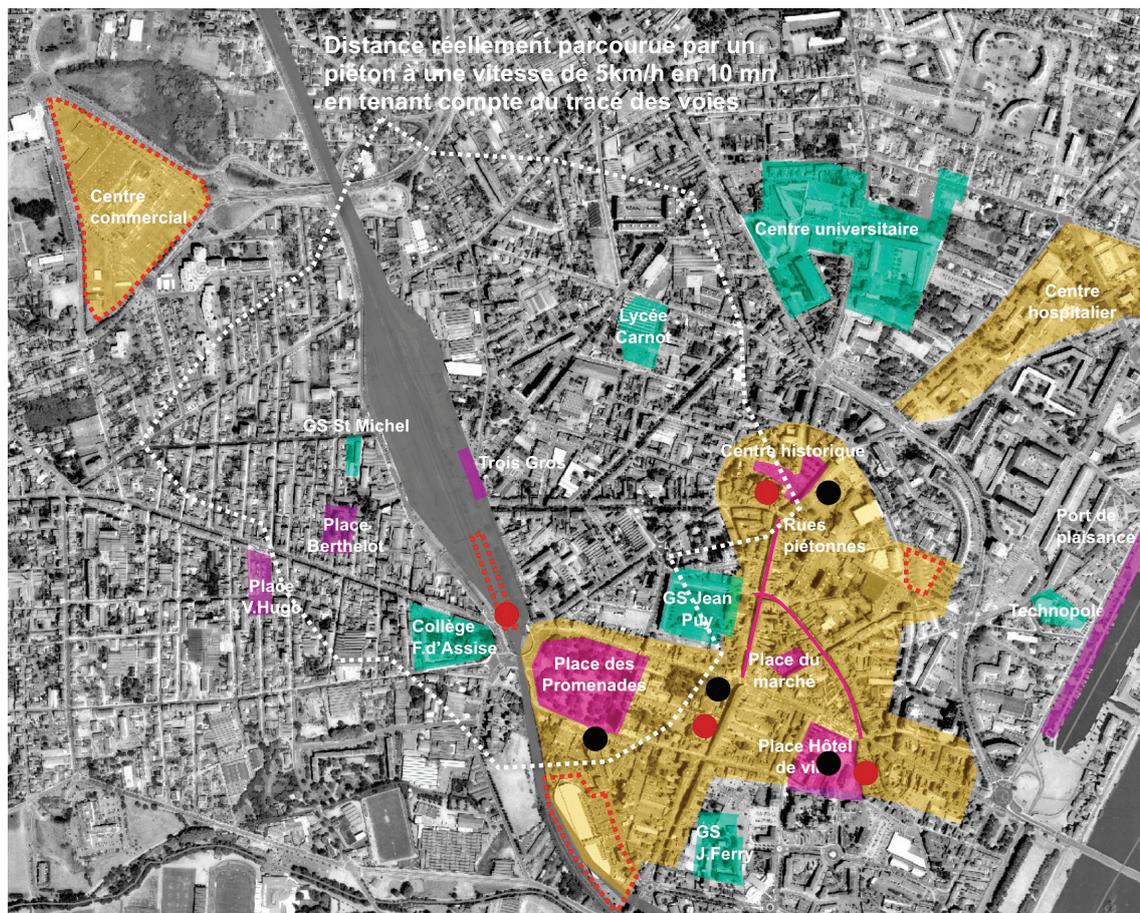


## 3.1.2 Le quartier de la gare de Roanne

### Un secteur stratégique à optimiser

Le quartier de la gare de Roanne présente un certain nombre d'atouts sur lesquels la stratégie de développement doit s'appuyer :

- Un véritable secteur de porte d'entrée de ville et d'agglomération avec un effet vitrine notable
- Une position centrale au sein de l'agglomération qui permet rayonnement et confortement de la centralité
- Une localisation à proximité du contournement ouest
- Une situation urbaine stratégique à l'interface entre le faubourg Mulsant, et le cœur de ville (rôle pivot entre ces deux secteurs coupés l'un de l'autre par la voie ferrée)
- Un potentiel foncier important lié à la présence de nombreuses friches
- Un secteur situé à proximité immédiate de pôles générateurs de flux (pôles d'emplois, pôles de centralité, pôles commerciaux, équipements publics et administratifs, équipements scolaires et universitaires, équipements culturels...)
- Une intermodalité importante





### Un quartier de vie à recréer

- Un tissu industriel encore très présent et un cadre urbain peu qualitatif (bâti dégradé, friches et délaissés)
- Un quartier constitué d'entités indépendantes, sans lien urbain et fonctionnel
- Une coupure urbaine forte entre Mulsant et le cœur de ville du fait du passage de la voie ferrée
- Une trame verte peu présente sur le quartier gare
- Des liaisons modes doux peu affirmées et peu valorisées

### Un secteur en mutation



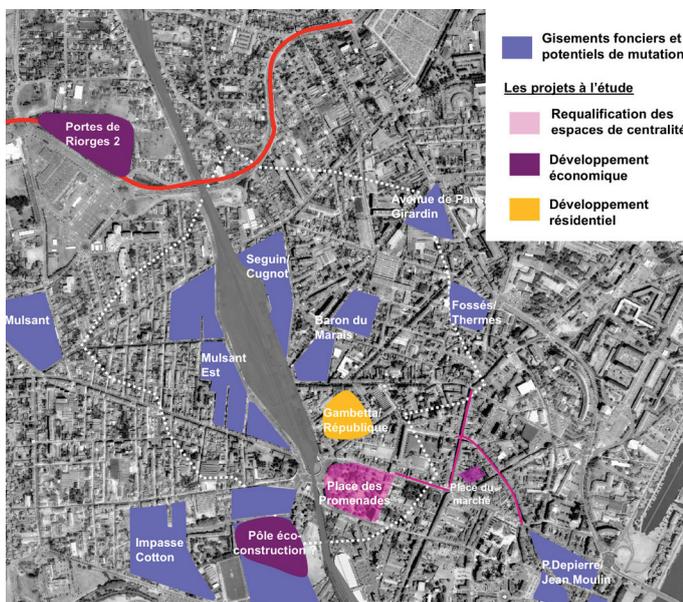
Des actions ont déjà été engagées pour favoriser la mutation et la revitalisation du secteur gare de Roanne :

- L'implantation d'un pôle de loisirs,
- Le développement d'un pôle d'échanges et de stationnements permettant d'améliorer l'usage des modes de transport alternatifs,
- Le réaménagement de la gare et de son parvis,
- Le réaménagement du cours de la République ...



Différents projets de développement, de renouvellement urbain et de restructuration sont en cours de réflexion ou à prévoir à proximité de la gare :

- L'extension du centre commercial des Portes de Riorges, l'implantation d'un pôle éco-construction à Mermoz, la restructuration et la valorisation des espaces publics du cœur de ville (parc des Promenades, rues piétonnes, place du marché) ...
- De nombreux secteurs en friches ou délaissés voués à une mutation urbaine, sont localisés de part et d'autre de la gare.



### Les grands enjeux du secteur gare de Roanne

La reconquête urbaine du secteur « gare de Roanne » présente un intérêt stratégique majeur pour l'agglomération au sens où son réinvestissement urbain peut contribuer à :

- Limiter l'étalement urbain,
- Promouvoir un changement d'image du cœur d'agglomération avec l'engagement d'un processus de reconquête urbaine,
- Faire du cœur d'agglomération une centralité dynamique, locomotive



- du développement du territoire (services, fonctions d'agglomération, activités à haute valeur ajoutée . . .),
- Promouvoir un développement et une attractivité économique et résidentielle du territoire,
- Promouvoir l'intermodalité avec le développement de l'utilisation du train pour les déplacements domicile-travail.

### Les axes stratégiques de la mutation du quartier gare

L'objectif central du projet d'agglomération est de créer les conditions d'un intérêt nouveau pour le secteur gare afin d'en faire un quartier phare de l'avenir de l'agglomération roannaise.

Pour ce faire, 3 axes stratégiques majeurs sont mis en évidence et déclinés :

#### L'attractivité territoriale :

- Poursuivre le développement et la valorisation de la polarité gare en tant que porte d'entrée du territoire, vitrine de l'agglomération
- Permettre au quartier gare de Roanne d'être identifié aux différentes échelles territoriales comme un secteur porteur de développement

#### Le renouvellement urbain :

- Saisir l'opportunité de la présence importante de franges dégradées pour renouveler en profondeur le secteur gare et changer son image
- Constituer un véritable quartier d'agglomération en modernisant le tissu urbain traditionnel et en développant une mixité fonctionnelle

#### Le fonctionnement urbain :

- Gérer les flux de déplacements liés à la fréquentation de la gare, du pôle d'échanges et du pôle de loisirs
- Améliorer les liaisons urbaines internes au quartier gare, celles entre le quartier gare et le centre-ville, ainsi que celles reliant le quartier gare aux équipements . . .

### La stratégie de développement retenue : la conception d'un projet d'envergure



Les caractéristiques et les potentialités du secteur gare de Roanne ainsi que l'intérêt stratégique qu'il représente au niveau de l'agglomération conduisent à concevoir un projet d'envergure, attractif pour les Roannais mais aussi pour les personnes extérieures au territoire.

Ce projet s'organise autour de trois principes visant à servir de cadres et de leviers incitatifs, à accompagner, voire à initier dans certains cas les évolutions jugées souhaitables sur le secteur gare.

#### Vers un nouveau maillage vert pour le quartier gare

La restructuration et le réaménagement du quartier gare de Roanne doivent permettre de développer l'approche « ville-verte ». Il s'agit pour cela d'intégrer un certain nombre d'actions visant à créer un véritable maillage vert au sein du quartier.



- Créer une promenade verte le long du boulevard paysager P. Semard

Cet élément fondamental du projet « quartier gare » offre plusieurs intérêts :

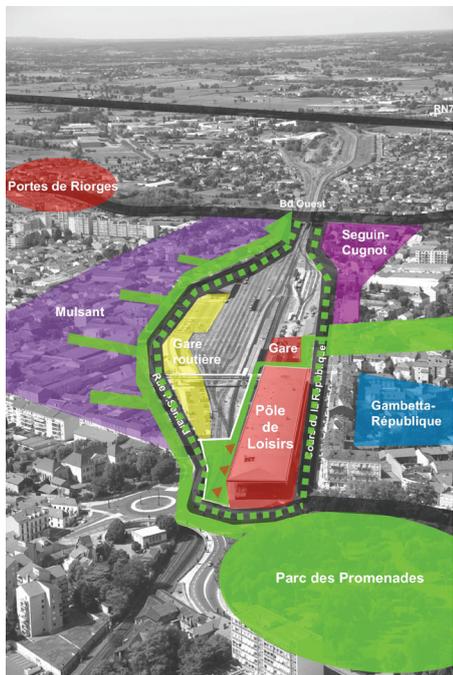
- La création d'un espace tampon entre le développement futur du faubourg Mulsant et le pôle d'échanges, les voies ferrées,
- La création d'une continuité verte entre la place des promenades et les Portes de Riorges.



- Réaliser une couverture végétale au dessus des voies ferrées permettant d'ouvrir le pôle de loisirs sur le faubourg Mulsant
- Créer un espace public emblématique valorisant la présence de Troisgros et marquant l'entrée dans le quartier gare
- Créer un boulevard urbain paysager ceinturant le pôle gare (rues Seguin, République, Semard)
- Intégrer dans chaque opération publique ou privée des espaces verts et des espaces de proximité de qualité

### Vers une nouvelle organisation des déplacements

- Améliorer l'accessibilité routière du quartier gare
  - Améliorer la desserte depuis les infrastructures importantes (RN7 et boulevard ouest) par la restructuration de l'accès depuis le boulevard ouest
  - Améliorer la lisibilité du parcours depuis la RN7
  - Aménager un boulevard urbain paysager (rues Pierre Semard et Cugnot) ceinturant le pôle d'échanges
  - Développer la trame viaire des îlots en s'appuyant sur les axes structurants du quartier : Pierre Semard, République et Cugnot
- Les anciennes parcelles industrielles devront faire l'objet d'un redécoupage permettant la desserte des nouveaux îlots. C'est notamment le cas sur le secteur « Seguin-Cugnot », ainsi que sur le secteur Mulsant
- Privilégier les modes de déplacements doux
  - Développer des espaces publics et des voiries privilégiant les modes doux convergents vers le pôle d'échanges
  - Aménager les itinéraires modes doux structurants identifiés entre la gare et les équipements générateurs de flux pour permettre des déplacements piétons et cyclistes sécurisés
  - Affirmer le pôle d'échanges multimodal comme un des carrefours majeurs dans l'organisation des transports en commun de l'agglomération



**Vers une nouvelle centralité attractive, mixte et moderne**

Un quartier articulé autour de trois grandes fonctions préférentielles :

Une fonction de valorisation identitaire qui pourrait se traduire par la valorisation du savoir-faire textile (village des créations textile) ; développement tourné vers la gastronomie et l'hôtellerie (développement d'une « halte ferroviaire culinaire », développement d'un pôle hôtelier).

Une fonction tertiaire avec les modifications (en cours et à venir) du cadre urbain, ainsi que la constitution d'une offre immobilière diversifiée permettent d'encourager l'implantation de nouvelles activités tertiaires et de services à forte valeur ajoutée et fort rayonnement à proximité immédiate du pôle d'échanges, notamment sur la frange Mulsant.

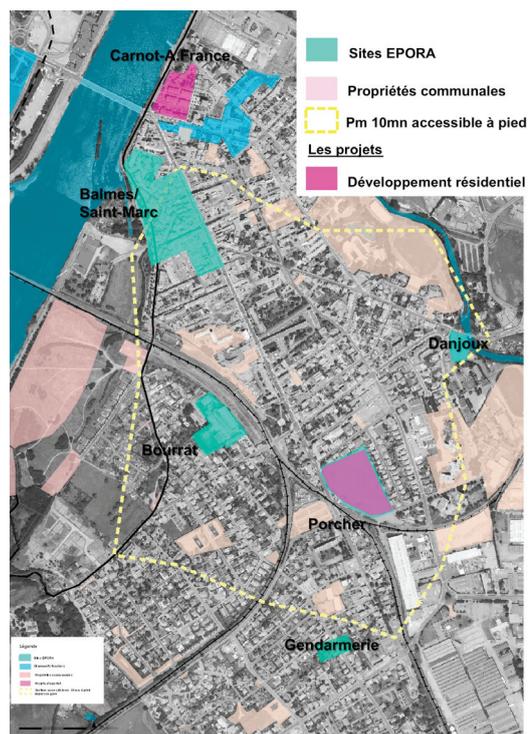
Une fonction résidentielle avec de nouveaux îlots résidentiels denses comptant une offre de standing (« parc urbain habité ») et la réalisation d'opérations innovantes et exemplaires en matière de développement durable.

urbain habité ») et la réalisation d'opérations innovantes et exemplaires en matière de développement durable.

Ces îlots doivent s'inscrire dans la notion de « parc urbain habité », l'idée étant de créer des lieux ouverts où la structure paysagère est importante.

Une densité importante devra être favorisée pour répondre au Scot qui fixe un objectif de 60 logements/hectare sur les quartiers gare.

La mixité habitat/activités serait favorisée avec le développement de bâtiments permettant la superposition de logements/bureaux.





### “ 3.1.3 Le quartier de la gare du Coteau ”

#### Une gare de centre-ville

Le secteur de la gare du Coteau bénéficie d'un certain nombre d'atouts :

- Une localisation à proximité immédiate du cœur de ville,
- Un potentiel foncier avec la présence de friches et délaissés à proximité immédiate de la gare,
- Un secteur situé à proximité immédiate de certains pôles générateurs de flux : grandes entreprises, équipements sportifs, fonctions administratives . . .

Ce secteur concentre également un certain nombre de points faibles :

- Une gare peu visible, ouverte uniquement du côté centre-ville,
- Une accessibilité contrainte (voie en impasse),
- Une insuffisance de places de stationnement pour les migrations pendulaires (55 places gratuites à proximité immédiate de la gare).
- Une faible qualité urbaine :
  - . Des aménagements de gare peu qualitatifs (quais peu aménagés, passerelle vieillissante),
  - . Des espaces publics sauvages et des délaissés sur les franges des voies SNCF,
  - . Un habitat ancien et dégradé.

#### Le quartier gare, un secteur en mutation



Des actions ont déjà été engagées pour favoriser la mutation et la revitalisation du secteur gare de Le Coteau :

- Le développement de programmes immobiliers de qualité entre le cœur de ville et les voies ferrées,
- L'implantation d'un pôle de services et de commerces en pied d'immeuble,
- Le traitement qualitatif des espaces publics devant la gare.

Par ailleurs, il existe un certain nombre de potentialités de renouvellement urbain et de restructuration du fait de la présence de secteurs en friches voués à une mutation urbaine localisés à proximité de la gare.

#### Les grands enjeux du secteur gare de Le Coteau

La reconquête urbaine du secteur « gare du Coteau » présente un intérêt stratégique majeur pour l'agglomération car elle peut permettre de :

- Promouvoir un changement d'image de l'entrée d'agglomération « gare » avec l'engagement d'un processus de reconquête urbaine,
- Limiter l'étalement urbain en développant de nouvelles opportunités de logements qualitatifs,
- Promouvoir l'intermodalité avec le développement de l'utilisation du train dans les déplacements domicile-travail.



### **Les axes stratégiques de la mutation du quartier gare**

L'objectif central de la stratégie de développement du secteur gare est de constituer une véritable polarité plurifonctionnelle autour de la gare du Coteau, de part et d'autre des voies ferrées.

Pour ce faire, 3 axes stratégiques majeurs sont mis en évidence et déclinés :

#### **L'attractivité territoriale :**

- Poursuivre le développement et la valorisation de la polarité gare en tant que porte d'entrée du territoire, vitrine de l'agglomération.

#### **Le renouvellement urbain :**

- Saisir l'opportunité de la présence importante de franges dégradées pour renouveler en profondeur le secteur gare et changer son image.

#### **Enjeu de fonctionnement urbain :**

- Gérer les flux de déplacements et les besoins de stationnement liés à la fréquentation de la gare,
- Développer une gare biface s'ouvrant sur le secteur de Varennes,
- Favoriser le développement de liaisons urbaines inter-quartier entre le quartier gare et le centre-ville, le quartier gare et les autres secteurs du Coteau, le quartier gare et les équipements . . .

### **La stratégie de développement proposée**

Les axes stratégiques sont déclinés à travers un ensemble de vocations préférentielles et d'actions identifiées visant à servir de cadres et de leviers incitatifs, à accompagner, voire à initier dans certains cas les évolutions jugées souhaitables sur le territoire communal.

#### **Vers une meilleure accessibilité du quartier gare du Coteau**

- Amélioration de la desserte de la gare.
- Développement de nouveaux stationnements de part et d'autre de la gare permettant de promouvoir d'avantage l'usage du train.
- Développement d'une accessibilité biface par la création d'une passerelle permettant de rejoindre la gare depuis le quartier.
- Amélioration des liaisons modes doux entre la gare et les pôles de déplacements.

#### **Vers une valorisation de la qualité urbaine et résidentielle du secteur**

- Traitement des espaces publics contigus aux voies ferrées.
- Poursuite de l'aménagement des espaces publics autour de la gare.
- Réinvestissement des friches urbaines ponctuant le paysage urbain de ce secteur.

#### **Vers la constitution d'un nouveau lieu de vie « le parc urbain habité »**

- Développement d'une offre résidentielle de standing (« parc urbain habité ») diversifiée.



Requalifier les espaces joutant la voie ferrée et prendre en compte les besoins de stationnement des usagers

Site en mutation, prévoir un aménagement d'ensemble qui :

- prenne en compte les besoins de stationnement des usagers
- développe une offre résidentielle de standing (« parc urbain habité ») avec une densité de 60 logements/ha (obligation SCOT)

Créer une continuité verte entre le parc des Varennes et la gare



Améliorer l'accessibilité du secteur gare depuis les voies de transit

Développer une accessibilité biface : création d'une passerelle et de stationnements de part et d'autre de la gare

Permettre une attente confortable et renforcer les fonctions d'accueil et les services en lien avec les attentes des usagers du train

Développer des liaisons modes doux entre la gare et les quartiers alentours (centre ville, Quartier de Varennes / Bourrat, Zones d'activités ...)

## “ 3.2 Les entrées d'agglomération ”

Les entrées d'agglomération sont identifiées comme des secteurs d'intérêt stratégique à l'échelle de l'agglomération du Grand Roanne du fait des enjeux qu'ils concentrent en termes de paysage, d'urbanisme, d'économie, de déplacements...

Sept entrées d'agglomération stratégiques ont été identifiées sur le territoire communautaire : les deux gares qui sont traitées précédemment, la Mirandole et le Marcllet Sud-Ouest, les Tuileries au Nord-Ouest, la route de Charlieu et Jean-Baptiste Clément au Nord-Est et le Coteau au Sud-Est.

Les éléments de synthèse qui suivent sont issus d'une étude menée en 2010 par un groupe d'étudiants de l'Institut d'Urbanisme de Lyon. L'étude initiale comprend un diagnostic sur chaque secteur d'entrée d'agglomération, une stratégie commune d'agglomération et des orientations d'aménagement sur chacune des entrées.

### “ 3.2.1 La stratégie retenue pour qualifier les entrées d'agglomération ”

Une stratégie commune d'agglomération est proposée afin de créer une unité d'agglomération en lien avec un nouveau modèle de développement.

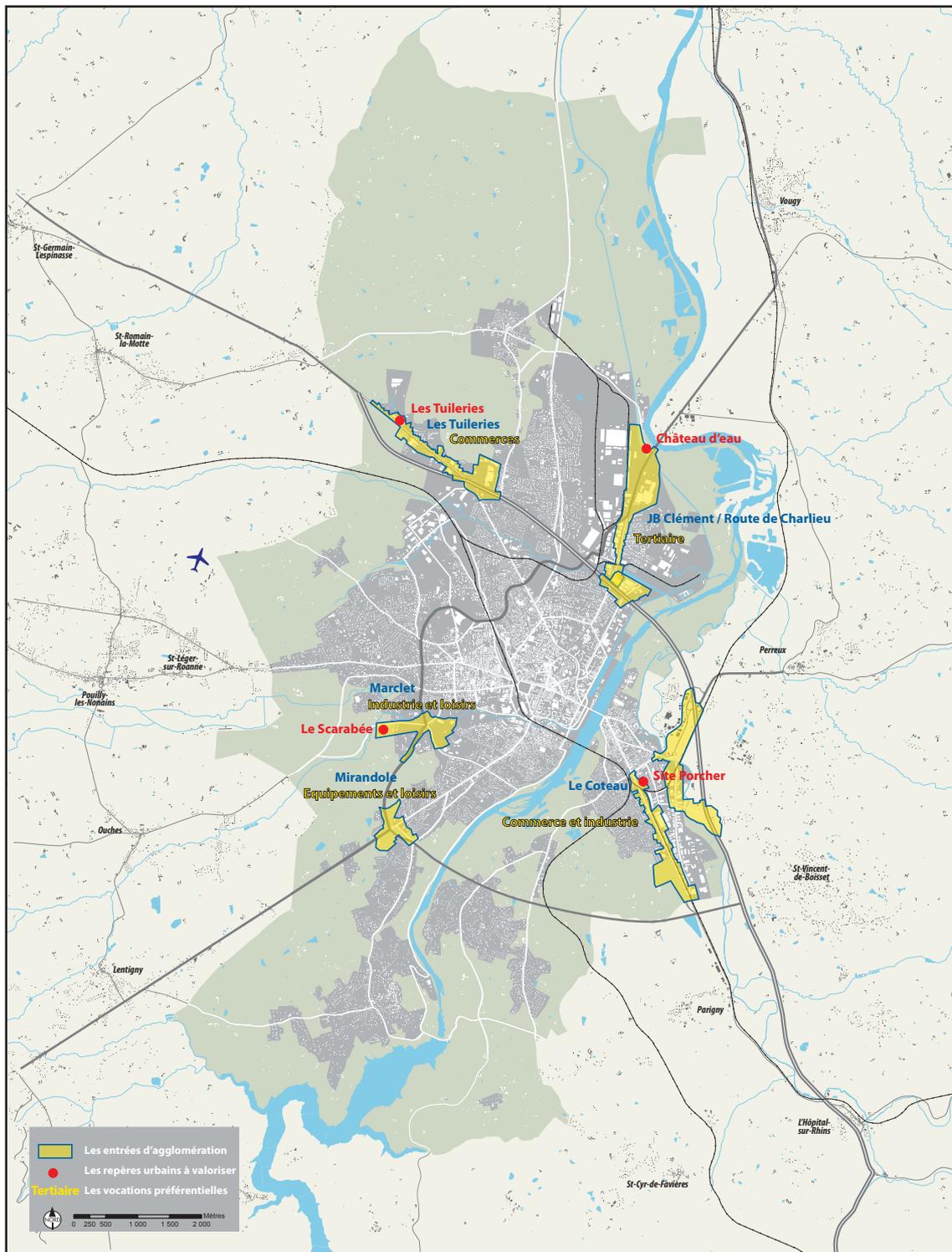
L'objectif général poursuivi est d'appliquer le concept de la « ville contenue » au territoire du Grand Roanne à partir des entrées d'agglomération.



### “ 3.2.1-1 Des vocations préférentielles pour chaque secteur d'entrée d'agglomération ”

Pour assurer un développement cohérent des entrées d'agglomération et inhiber toute concurrence éventuelle entre ces espaces, une vocation préférentielle, moteur de l'identité de chaque entrée d'agglomération et issue de ses qualités et ressources intrinsèques, est définie.

#### LES ENTREES D'AGGLOMERATION : PERIMETRES, REPERES ET VOCATIONS PREFERENTIELLES





### “ 3.2.1-2 Un développement qui privilégie le réinvestissement des friches urbaines ”

- Limiter l'étalement urbain.
- Limiter la surface des zones AU (à urbaniser).
- Localiser les zones AU en continuité du tissu aggloméré.
- Privilégier le réinvestissement des friches urbaines.

### “ 3.2.1-3 Des infrastructures porteuses d'urbanité ”

- Utiliser les infrastructures routières comme support et/ou limite de l'urbanisation.
- Renforcer l'utilisation des axes en leur conférant une nouvelle utilité et un nouvel usage.
- Promouvoir un partage de la voirie entre modes doux et circulation automobile.

### “ 3.2.1-4 La mise en valeur des espaces naturels et de la trame verte urbaine ”

- Protéger et mettre en valeur les espaces naturels.
- Favoriser la pénétration de la nature en ville.
- Conférer une fonction et une utilité sociale à ces espaces naturels.

### “ 3.2.1-5 La restauration de la lisibilité des entrées d'agglomération par l'affirmation des séquences de chaque secteur ”

- Créer une unité d'agglomération.
- Séquencer les secteurs d'entrées d'agglomération.
- Structurer les espaces de transition.
- Annoncer l'entrée dans le tissu aggloméré par des repères urbains.
- Limiter la pollution visuelle et harmoniser les règlements de publicité à l'échelle du Grand Roanne.

### “ 3.2.2 Les orientations d'aménagement par entrée d'agglomération (synthèse de l'étude IUL) ”

Ces orientations d'aménagement ont pour objectif de mettre en exergue les potentialités des territoires en explorant et balayant le champ des possibles. Il s'agit donc de propositions d'aménagement qui restent à étudier plus en détail.



### “ 3.2.2-1 Boulevard Clément/ route de Charlieu ”

Autrefois lieu d'implantation industrielle et artisanale à proximité immédiate du canal, une reconversion vers l'accueil d'activités tertiaires et de petites industries est engagée. Il est nécessaire de conférer une véritable urbanité à ce secteur en favorisant notamment l'accroche au centre-ville de Roanne.

L'implantation d'activités tertiaires et de services ne pouvant pas s'implanter dans le secteur gare ainsi que l'implantation de petites industries présentant une qualité architecturale seront privilégiées sur ce secteur.

L'idée est de constituer sur ce secteur d'entrée d'agglomération une des vitrines du renouveau économique roannais.

#### **La constitution d'une véritable vitrine de l'agglomération**

- Identifier le boulevard JB Clément comme la principale pénétrante urbaine vers le cœur d'agglomération depuis la RN7.
- S'appuyer sur le site charnière de la darse pour constituer la vitrine de l'agglomération.
- Réinvestir les bords du canal et de la Loire pour créer un espace naturel et de loisirs attractif à l'échelle de l'agglomération.
- Désenclaver et donner à voir le quartier du Parc par le développement des relations inter-quartiers.
- Assurer une continuité du tissu urbain entre Jean-Baptiste Clément et route de Charlieu.

#### **Les principes d'aménagement**

- Création d'un espace public reliant la darse et le boulevard Jean-Baptiste Clément.
- Mise en valeur de la darse et réinvestissement par différentes activités récréatives.
- Constitution d'un front bâti autour de la darse.
- Développement de la trame verte et mise en valeur des espaces naturels entre darse, canal et bords de Loire.
- Développement et maillage d'un réseau cyclable et modes doux s'appuyant sur les infrastructures existantes, notamment l'ancienne voie ferrée aujourd'hui désaffectée.
- Identification de l'entrée dans l'agglomération depuis la route de Charlieu par des marqueurs spécifiques et clairement identifiables (le château d'eau, les façades industrielles rénovées de GIAT, la darse).
- Développement de l'urbanité du secteur et intégration des quartiers d'habitat à l'agglomération.
- Réaménagement du boulevard JB Clément sous forme de pénétrante urbaine.

#### **La répartition des fonctions**

Il s'agit de conforter ce territoire en tant que pôle économique à l'échelle de l'agglomération tout en gardant et affirmant sa fonction résidentielle.

- Consolider la partie Nord du secteur ainsi que la zone de Matel comme secteurs industriels.
- Favoriser essentiellement l'implantation d'activités tertiaires entre la darse et la RN7, ainsi que le long du boulevard JB. Clément



- Affirmer les quartiers du Parc et de Matel comme des secteurs d'habitat en comblant les dents creuses.
- Constituer un front bâti au Nord de la darse, alliant de l'habitat intermédiaire et de l'individuel.

### Un exemple de traduction spatiale

- Création d'un espace public structurant reliant la darse au boulevard JB Clément : une fonction de lieu de passage mais aussi d'espace de repos, complémentaire à la darse.
- Traitement unitaire des bâtiments constituant le front bâti de part et d'autre de la RN7.
- Création d'un front bâti sur la partie sud de la darse avec l'implantation d'immeubles de qualité R+4, R+5.
- Implantation au nord de la darse d'un équipement de loisirs liés aux équipements sportifs avoisinants et aux activités développées autour de la darse et sur les espaces naturels à proximité.



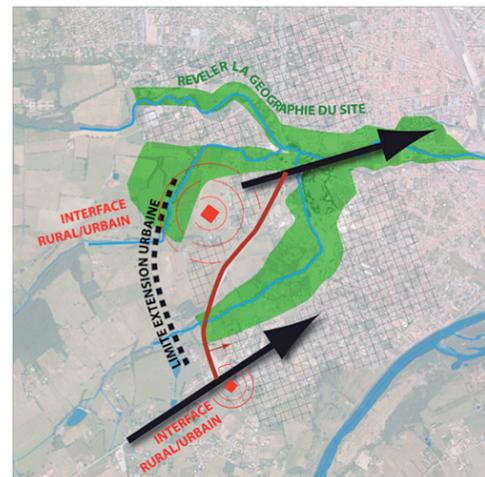
### “ 3.2.2-2 Mirandole ”

Ce secteur offre un cadre naturel et agricole encore relativement préservé. La coupure entre espace rural et espace urbain est franche.

Pour exploiter les qualités de cette entrée d'agglomération et en faire un atout, il convient d'adopter une politique de préservation et de valorisation du caractère naturel du site qui s'inscrit dans la continuité de la dimension tourisme/loisirs de la commune de Villerest.

### Un secteur d'interface rural/urbain à structurer par la prise en compte des qualités paysagères

- Contenir l'étalement urbain et préserver les espaces naturels.





- Développer la trame verte et les cheminements doux entre le faubourg Mulsant et le boulevard Ouest, notamment le long du ruisseau du Marcellin.
- Prendre en compte la qualité paysagère du secteur dans les développements urbains.
- Développer un repère urbain sur le secteur de la Mirandole.

### Les principes d'aménagement

- Limitation de l'urbanisation à la partie Est du boulevard ouest.
- Encadrement du développement de la ZACO.
- Mise en valeur des pénétrantes vertes s'appuyant sur le système hydrographique du secteur et développement de leur fonction modes doux.

### La répartition des fonctions

Il s'agit de conforter la qualité paysagère de cette entrée d'agglomération tout en affirmant sa fonction économique, notamment commerciale et touristique :

- Implanter une structure touristique, type maison de pays, sur le périmètre de la ZACO, pour constituer un repère urbain et une rotule entre la RD 53 et le barreau du Lavoir,
- Développer des activités économiques qualitatives liées aux loisirs, au monde récréatif, et au tourisme pour compléter l'offre existante (bar, SPA, dancing...).

### Un exemple de traduction spatiale

L'aménagement de ce secteur doit prendre en compte certaines particularités :

- La création d'un effet vitrine avec l'implantation de constructions aux façades soignées s'ouvrant sur le boulevard Ouest,
- La restructuration du tènement d'ALDI pour une meilleure qualité urbaine du secteur,
- L'implantation de bâtiments qualitatifs prenant en compte les qualités paysagères du secteur dans la continuité du Satellit' Café.

### “ 3.2.2-3 Marclat ”

Ce secteur offre un cadre naturel et agricole encore relativement préservé. Il accueille l'équipement événementiel du Scarabée et est localisé à proximité de plusieurs équipements et aménagements sportifs et récréatifs significatifs à l'échelle de l'agglomération.

Pour exploiter les qualités et les potentialités de cet ensemble, il convient de valoriser et renforcer le statut d'équipement d'agglomération du Scarabée par le développement de ce secteur.

### Une entrée d'agglomération en devenir à structurer avec une unité d'ensemble

- Contenir et organiser le développement urbain afin de préserver au mieux ses qualités naturelles et paysagères.





- Révéler les systèmes hydrographique et topographique.
- Prendre en compte la qualité paysagère du secteur dans les développements urbains.
- Assurer la cohabitation entre les développements résidentiels, économiques et les équipements d'agglomération.
- Affirmer le Scarabée comme repère urbain par le renforcement de sa dimension de rotule entre le secteur de la Mirandole et les équipements présents le long du Renaison.

### **Les principes d'aménagement**

- Mise en valeur des pénétrantes vertes s'appuyant sur le système hydrographique du secteur et développement de leur fonction modes doux.
- Réorganisation des bassins de rétention bordant le giratoire du Marclat.
- Création d'une voie verte, « trait d'union » entre le Scarabée, l'espace d'expansion des crues, les équipements proches du tissu aggloméré (patinoire, Nauticum) et le centre de Roanne.
- Développement de l'urbanité du secteur.

### **La répartition des fonctions**

- Développement d'équipements autour du Scarabée en adéquation avec les usages et l'architecture de cet équipement majeur.
- Développement d'activités économiques dans le secteur à l'Ouest du Scarabée.
- Développement des fonctions résidentielles au nord du secteur.

### **Un exemple de traduction spatiale**





- Développement d'une trame viaire structurant l'ensemble du site destiné à un développement urbain.
- Délimitation claire entre les fonctions résidentielles et économiques.

### “ 3.2.2-4 Les Tuileries ”

Le secteur des Tuileries se caractérise par la cohabitation entre un quartier d'habitat historiquement constitué mais relativement mal structuré et le pôle commercial majeur de l'agglomération roannaise.

Par conséquent, il convient de minimiser la coupure de la RN7, de renforcer la dynamique commerciale du secteur, et de développer l'habitat nécessaire pour assurer une certaine vitalité du quartier existant et en devenir.

#### Conforter l'entrée nord de l'agglomération

- Limiter et organiser le développement du secteur afin de préserver au mieux ses qualités intrinsèques.
- Organiser et structurer le centre commercial afin de lui donner une unité d'ensemble et de renforcer son attractivité commerciale.
- Structurer et conforter le hameau des Tuileries.
- Assurer la coexistence entre le secteur d'habitat et le pôle commercial.
- Renforcer la lisibilité de l'entrée dans l'agglomération.

#### Les principes d'aménagement

- Localisation préférentielle du développement urbain au sein de l'enclave formée entre la déviation et l'actuelle RN7.
- Déploiement du hameau et structuration autour de la voie principale qui supportera un trafic moins important.
- Développement d'un espace naturel «tampon» au nord de la déviation permettant de réduire les éventuelles nuisances produites par l'infrastructure routière.
- Développement contenu de la zone commerciale.
- Maillage du secteur par un réseau de voies modes doux et réaménagement de l'actuelle RN7 pour favoriser les circulations douces.



- Développement d'un maillage viaire perpendiculaire à la RN7.
- «Bouclage» du maillage viaire de la zone commerciale pour contenir l'étalement du secteur.
- Affirmation, avec l'arrivée de la déviation, du caractère de hameau en tissu végétal.

#### La répartition des fonctions

- Séparation claire entre le quartier d'habitat et la zone commerciale.
- Développement de la zone commerciale préférentiellement à proximité de la déviation.
- Maintien du tissu industriel historique au cœur du hameau en gardant la possibilité d'une mutation éventuelle.



### Un exemple de traduction spatiale



#### “ 3.2.2-5 Le Coteau ”

L'entrée d'agglomération de Le Coteau comprend une vaste et ancienne zone industrielle, artisanale et commerciale, structurée sur la RD 207 qui constituait l'ancienne entrée principale de l'agglomération.

Il convient de conforter la vocation industrielle et commerciale de ce secteur tout en structurant son développement autour de la nouvelle voie d'accès à l'agglomération (la RN7).

#### **Restructurer l'entrée d'agglomération en s'arrimant à la RD 207**

- Orienter le trafic de transit sur le boulevard circulaire et réaménager l'avenue de la Libération en une voie apaisée et partagée.
- Accompagner la mutation de la friche « Porcher ».
- Assurer une connexion moins brutale entre les échangeurs et l'espace urbain.
- Mettre en valeur l'espace naturel bordant le Rhins aujourd'hui totalement nié par les infrastructures.
- Structurer et conforter la zone d'activités autour de l'échangeur nord pour limiter la formation d'espaces résiduels.

#### **Les principes d'aménagement**

- Simplification de l'échangeur nord permettant de renforcer la lisibilité d'accès.
- Développement d'une zone d'activités à proximité de l'échangeur Nord.
- Développement d'un espace public associé à un programme immobilier sur le site Poche.



- Réorganisation du réseau viaire de manière à limiter le franchissement de la rivière, notamment depuis l'échangeur nord.
- Renforcement de l'attractivité et de l'effet vitrine de la RD207 par le développement de la fonction commerciale.
- Mise en valeur des aménagements paysagers qui bordent la rivière, grâce à des aménagements modes doux.
- Les voies d'entrées d'agglomération sont également dotées d'aménagements pour modes doux afin de constituer un véritable réseau pour circulations douces.

### La répartition des fonctions

- Développement de la zone d'activités à proximité de l'échangeur nord avec une extension fondée sur des activités artisanales et commerciales.
- Développement sur le site Porcher d'une mixité entre commerces de proximité et habitat afin de générer une polarité de quartier.

### Un exemple de traduction spatiale





PRÉFET  
DE LA  
LOIRE



Novembre 2011

