



Loire
FOREZ
Agglo

Plan Local d'urbanisme intercommunal

4. Orientations d'Aménagement et de Programmation

4.3 Transports et déplacements

Approuvé le 13 décembre 2022

Modification simplifiée n°1
approuvée le 12 décembre 2023

Mise à jour n°1 arrêtée le 10 mars 2026

epures
Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

Sommaire

Sommaire	3
Introduction	4
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	5
1-Principes généraux modes actifs	7
11- Maillage intercommunal modes actifs	7
12- Orientations d'aménagement	8
12-1- Principes généraux d'aménagement des voies cyclables	8
12-2- Principes d'aménagement cyclables en fonction du contexte	12
Dans les espaces urbains :	12
Dans les espaces de transition entre ville et campagne :	13
Dans les espaces naturels et au droit des chemins agricoles	13
Carrefours, ronds-points, franchissements et traversées	15
12-3- Principes d'aménagement des espaces piétonniers	16
2-OAP développement des aménagements cyclables	17
21- Polarité montbrisonnaise	17
22- Polarité Sud	19
23- Plaine du Forez	21
Les Orientations d'Aménagement	23
3-Principes généraux quartiers de gare	25
4-Orientations spécifiques à la gare de Bonson	28
5-Orientations spécifiques à la gare de Montbrison-Savigneux	30
6-Orientations spécifiques à la gare de Saint-Romain-le-Puy	33
7-Orientations spécifiques à la gare de Sury-le-Comtal	36

Introduction

« L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques ».

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. » Article L152-1 du Code de l'urbanisme.

« Les OAP comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. (...) ». Article L151-6 du Code de l'urbanisme.

« Les OAP peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

[...]

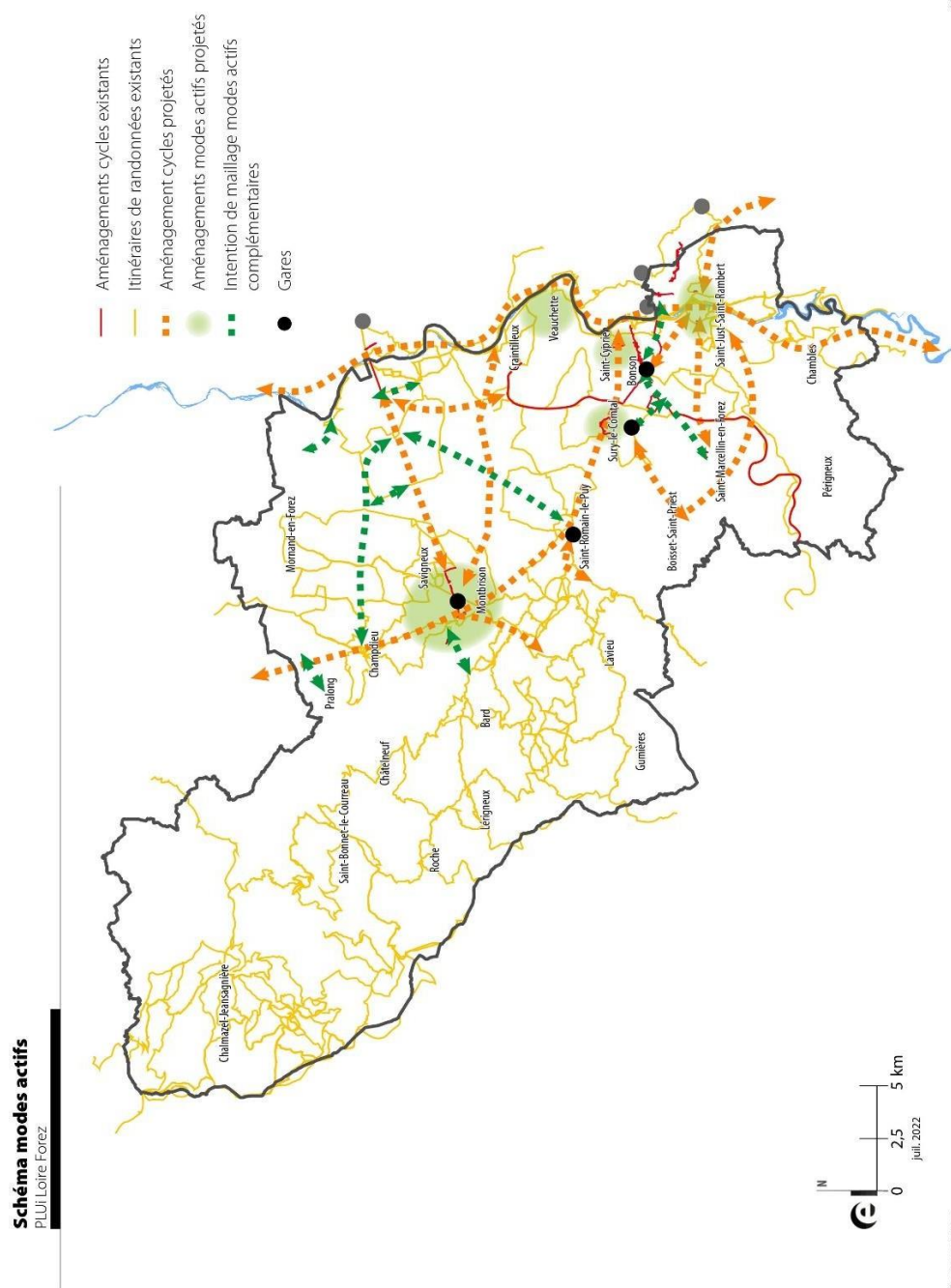
5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics (...). » Article L151-7 du Code de l'urbanisme ».

4.3.1

Les Orientations d'Aménagement
et de Programmation
Modes actifs

1- Principes généraux modes actifs

1-1-Maillage intercommunal modes actifs



1-2-Orientations d'aménagement

Les grands objectifs :

- Faire évoluer l'espace public et en améliorer la qualité pour (re)donner de la place aux piétons, vélos, trottinettes, ... (trottoirs, aménagements cyclables, zones de circulation apaisées).
- Résorber les coupures urbaines et naturelles (infrastructures de transport routière, voie ferrée, cours d'eau, ...).
- Pacifier la voirie pour faciliter la coexistence des différents modes de circulation.
- Mailler les itinéraires sécurisés.

1-2-1-Principes généraux d'aménagement des voies cyclables

La réussite de l'aménagement d'itinéraires cyclables passe par la qualité de son adaptation au contexte dans lequel il s'inscrit. Par exemple, plus l'espace est circulé, plus il faudra protéger les circulations vélos ; plus l'espace est naturel, plus il faudra proposer des aménagements discrets et intégrés. L'aménagement doit également anticiper les contraintes de gestion.

Pour garantir la qualité des aménagements cyclables, ils devront répondre aux principes suivants :

- **Adapter l'aménagement au contexte** (urbain, périurbain ou rural, les dimensions patrimoniales ou récréatives, le maillage de la liaison locale aux autres itinéraires)



Le tracé contourne un bosquet d'arbres, une zone en caillebotis pour préserver le système racinaire



La piste en dérivation sous la coulée permet de franchir l'obstacle tout en s'approchant de l'eau

- **Prendre en compte l'ensemble des usages** (vélo, piétons, promeneurs), organiser le partage de l'espace et sécuriser les usagers



L'ajout de bordures permet de prendre de l'espace sur la voirie pour sécuriser le cycliste sans travaux importants



Un marquage au sol permet de dissocier la voie cycliste et piétonne

- **Assurer un confort d'usage par la continuité** du linéaire et le souci de la cohérence d'ensemble entre les matériaux, l'aménagement choisi et l'environnement



Le dénivelé est traité ponctuellement par un aménagement spécifique, une rampe qui scande le parcours



Pour la traversée de certains espaces publics la voie peut se fondre dans l'aire piétonne.

- **Valoriser les paysages** parcourus, intégrer les aménagements au paysage



Valoriser les points de vue sur le grand paysage



Le dispositif anti franchissement est intégré assez discrètement sans recours à des barrières

- Intégrer **les équipements et les services** associés à l'aménagement, créer des points d'arrêts et de services le long du linéaire



Une assise qui articule une chicane tout en faisant soutènement



Station service pour cyclistes : lavage, gonflage, réparation, fontaine d'eau, ...

- Intégrer la **gestion de l'eau**



Un ruisseau traverse la piste par un gué transformé en halte avec assise



En rebord de piste une tranchée draine la falaise amont

- Privilégier une **gestion économe** en moyens pour limiter la fréquence d'intervention



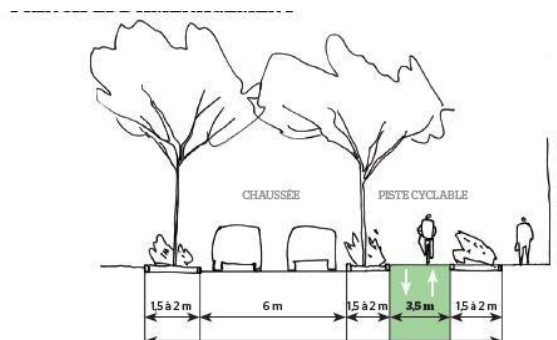
Voirie partagée : entretien classique de voie : fauchage, curage des fossés, entretien de la couche de roulement

La débroussaillage sélectif permet de composer la couverture végétale du site pour l'avenir, les accotements végétalisés participent à la maille bocagère.

1-2-2 Principes d'aménagement cyclables en fonction du contexte

Dans les espaces urbains :

- Privilégier les aménagements sécurisés pour les utilisateurs,
- Adapter les aménagements en fonction de la vitesse de circulation et du trafic (cohabitation entre automobilistes, vélos et piétons),
- Assurer de bonnes conditions de partage de l'espace (zone 30, zone de partage, espace de rencontre).



Voie partagée en zone 20, espace de rencontre



Piste cyclable sur contre allée plantée

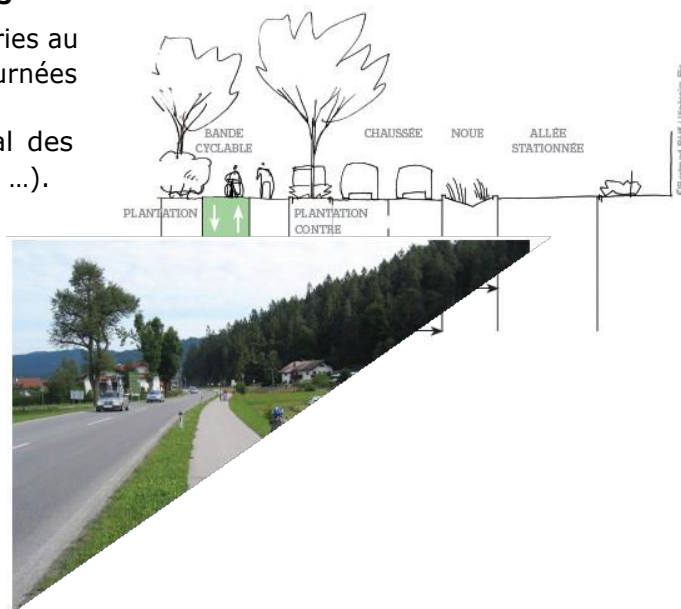


Dans les espaces de transition entre ville et campagne :

- Privilégier les aménagements sécurisés (voiries au trafic intense, zones monofonctionnelles tournées vers la voiture),
- Mettre en place un accompagnement végétal des aménagements (ombrages, qualité paysagère, ...).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT EN SITE PROPRE

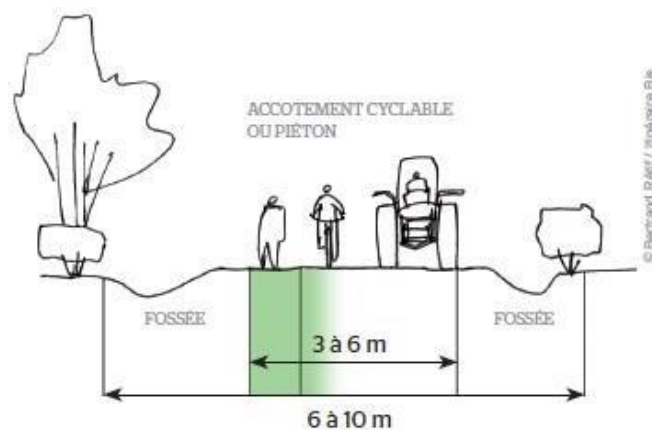
Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée + bordures séparatives franchissables



Piste cyclable séparée de la par une bande enherbée

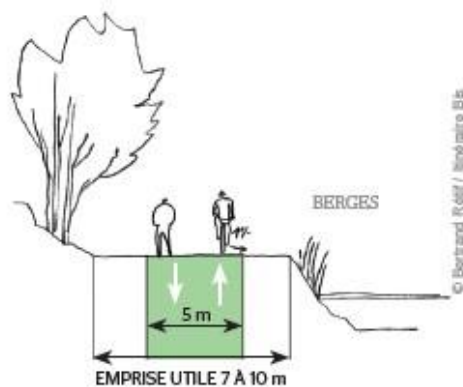
Dans les espaces naturels et au droit des chemins agricoles

- Intégrer dans le choix des revêtements le passage d'engins de taille et de poids important,
- Respecter la naturalité des lieux (usage de matériaux naturels comme le bois, aménagements sommaires),
- Aménager des noues paysagères ou des fossés d'accompagnement du cheminement pour la gestion des eaux pluviales.



Sur les berges des cours d'eau

- Prévoir le passage d'engins d'entretiens des rivières,
- Intégrer la gestion de l'eau (écoulement),
- Anticiper l'inondabilité de ces espaces (revêtement et sécurisation).



Piste cyclable – Parc des berges Lyon



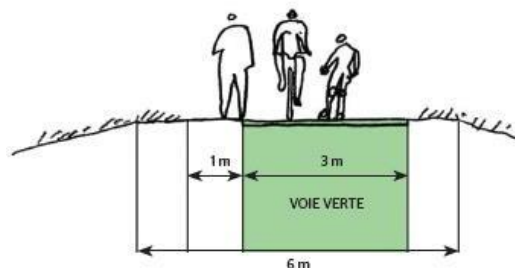
Aménagement d'un point de contact avec le fleuve – gradins sur berges – Ile de Nantes

Sur les anciennes Voies Ferrées

- S'appuyer sur le ballast comme support,
- Remettre en état les abords.



Ancienne voie ferrée industrielle reconverte en piste cyclable, revêtement béton



Piste cyclable bidirectionnelle en enrobé et concassé sur une ancienne voie ferrée

Carrefours, ronds-points, franchissements et traversées

- Sécuriser les traversées,
- Garantir une bonne visibilité des itinéraires.
- Séparer les flux vélos des flux routiers.



Piste cyclable sécurisée et passage piéton



Contournement en piste cyclable d'un giratoire

1-2-3-Principes d'aménagement des espaces piétonniers

Les piétons ont trois types de besoins :

- La liberté de déplacement : les piétons font des déplacements courts dans toutes les directions. Ce sont des usagers très mobiles, présents partout. Leurs déplacements ne se limitent pas à un nombre de « circuits ».
- Des liaisons pratiques : les piétons se déplacent lentement. Par conséquent, cherchant à atteindre leur destination au plus vite, ils acceptent mal les détours d'une part, les temps d'attente aux traversées d'autre part.
- La sûreté, la sécurité et l'agrément des itinéraires : les itinéraires dangereux, du point de vue des agressions ou de l'insécurité routière, ainsi que les itinéraires de mauvaise qualité, ne sont pas utilisés. En outre, il existe des besoins spécifiques liés à certains piétons. Ainsi les personnes âgées rencontrent des difficultés lors des traversées de chaussée, du fait notamment de leur faible vitesse de déplacement.

Pour répondre aux besoins des piétons, plusieurs types d'aménagements peuvent être envisagés :

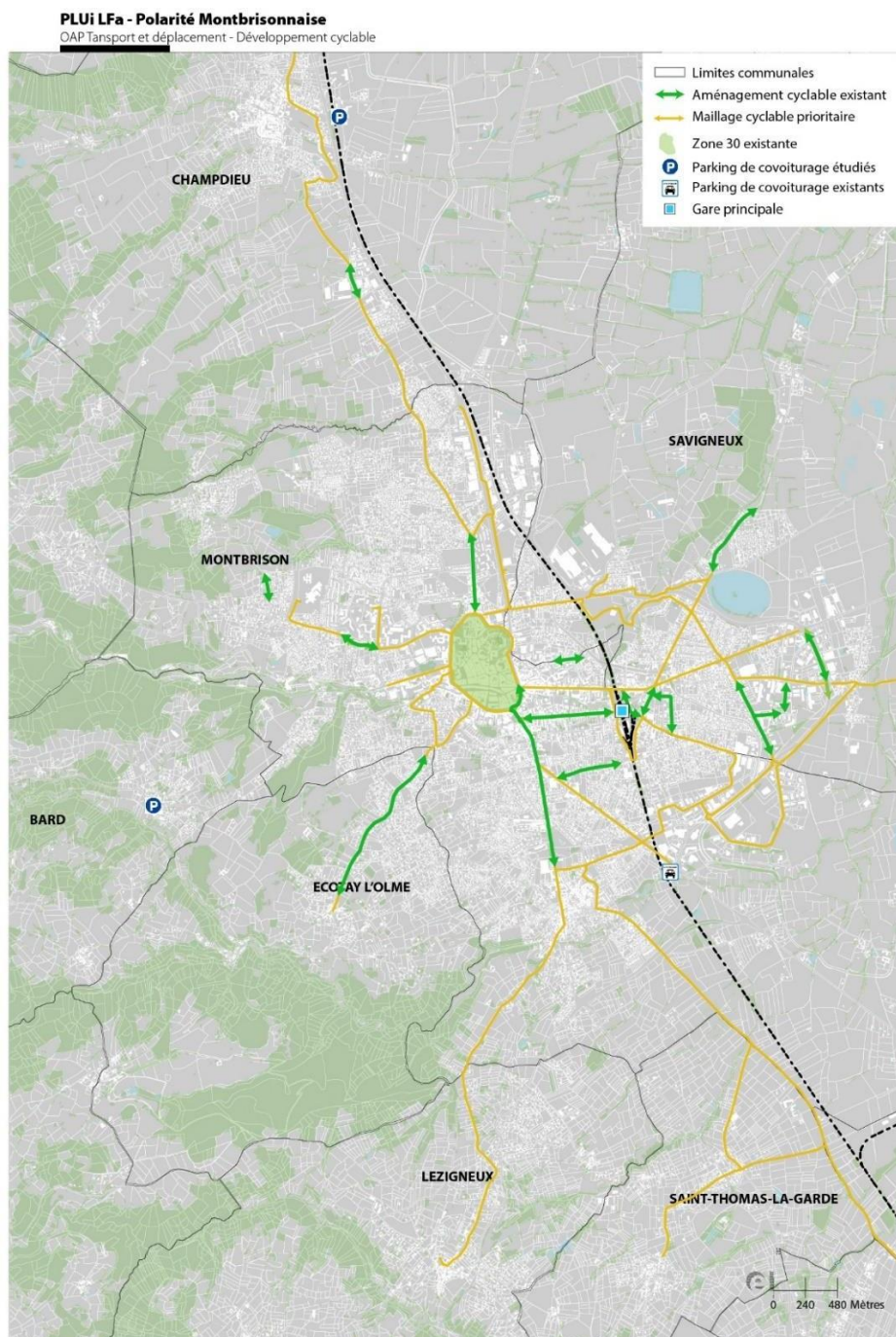
- Voie partagée, zone de rencontre, zone 30, l'insertion du piéton dans l'urbanisation des communes demeure une préoccupation des élus confrontés à des obligations d'équilibre entre besoins de circulation des véhicules motorisés et sécurité des habitants dans leur vie locale. Chaque type de zone de circulation doit être proposé en fonction de la typologie du tissu local et des choix d'aménagement de voirie.
- L'aire piétonne est une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Seuls les cycles et les véhicules nécessaires à la desserte interne sont autorisés à circuler à l'allure du pas (6km/h maximum). Les piétons sont prioritaires.
- La voie verte ou les espaces piétons sécurisés correspondent à un espace exclusivement réservé à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

L'aménagement de chaque nouveau secteur (habitat, équipement, économie, loisirs) doit intégrer des aménagements piétons sécurisés et connectés avec les centres bourgs et villes, les générateurs de flux (équipements, zone d'emploi, commerces, ...).

Les aménagements piétonniers et cyclables doivent bénéficier d'aménagements sécurisés au droit des intersections ou des débouchés avec les routes pour garantir la sécurité des usagers.

2- OAP développement des aménagements cyclables

2-1-Polarité montbrisonnaise



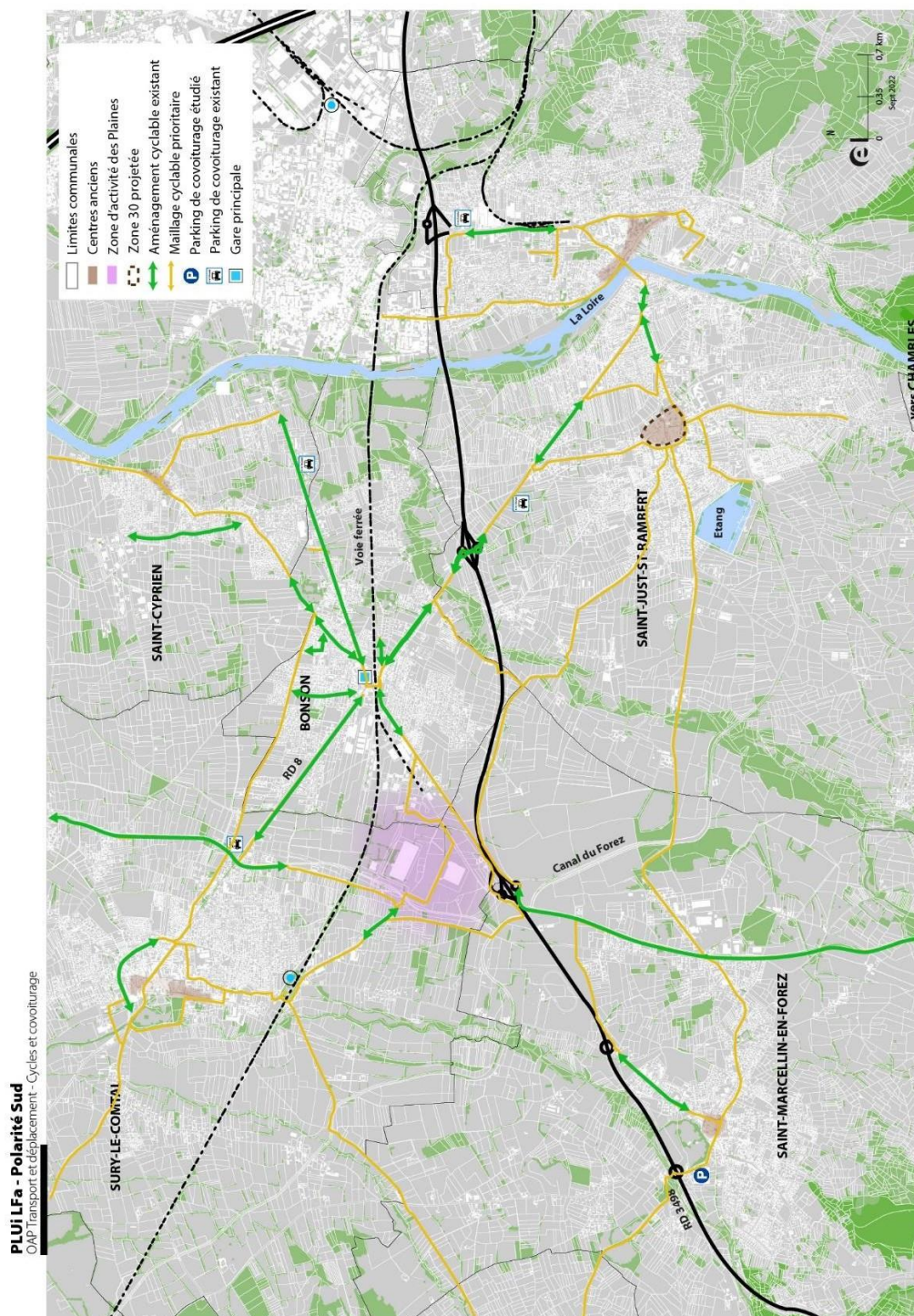
Les **principales orientations à l'échelle de la polarité Montbrisonnaise** sont de :

- Mettre en œuvre un **maillage structurant de liaisons cyclables** sécurisées en particulier pour relier :
 - o Montbrison à Boën-sur-Lignon via Champdieu,
 - o Montbrison à Saint-Just-Saint-Rambert via Saint-Romain-le-Puy et Sury-le-Comtal,
 - o Montbrison à Montrond-les-Bains.

Ces liaisons cyclables structurantes permettront ensuite de réaliser des maillages internes et de connecter les aménagements cyclables déjà existants (avenue Alsace Lorraine et avenue de la Libération à Montbrison, rue de Lyon à Savigneux, ...).

- **Mailler les itinéraires piétons existants**, en s'appuyant notamment sur les itinéraires de randonnées aménagés et en complétant ces itinéraires pour garantir une continuité des cheminements.
- **Connecter les nouveaux secteurs d'habitat** aux centres-villes équipés, aux gares et aux pôles d'emplois via des aménagements modes actifs sécurisés et qualitatifs.
- **Garantir une perméabilité des espaces bâtis**, en particulier lors des nouveaux aménagements en évitant les voies en impasses et en prévoyant des aménagements modes actifs sécurisés.
- **S'appuyer sur la trame verte urbaine** existante pour aménager les espaces publics : berges du Vizézy, réseaux de parcs et squares,
- **Qualifier les espaces publics centraux** en particulier dans les rues commerçantes pour inciter aux déambulations piétonnes,
- **Développer des cheminements modes actifs continus en direction des espaces de loisirs proches** : étang de Savigneux, ...
- **Renforcer les connexions modes actifs inter communes, en connectant** :
 - o Montbrison et Savigneux,
 - o Bard et Montbrison,
 - o Savigneux et Montrond-les-Bains,
 - o Champdieu et Pralong,
 - o Champdieu et Saint-Paul-d'Uzore,
 - o Montbrison et Saint-Thomas-la-Garde,
 - o Montbrison et Ecotay-L'Olme,
 - o Montbrison et Lézigneux,
 - o Saint-Georges-Haute-Ville et Saint-Romain-le-Puy (sécuriser l'accès au collège de St Romain).
- **Renforcer les connexions modes actifs inter-quartiers sécurisées, en connectant** :
 - o Les quartiers périphériques aux gares de Montbrison-Savigneux et de Saint-Romain-le-Puy,
 - o Les quartiers d'habitat aux zones d'activités économiques : zone des Granges, de Tournel, de la Croix Meyssant, du Champs de Mars, de Vaure et de Survaure....
 - o Les quartiers d'habitat aux centres commerçants de Champdieu, Montbrison, Savigneux et Saint-Romain-le-Puy.

2-2- Polarité Sud



Les **principales orientations à l'échelle de la polarité de Saint-Just-Saint-Rambert** sont de :

- Mettre en œuvre un **maillage structurant de liaisons cyclables** sécurisées le long des voies de desserte majeures, en renforçant les liaisons domicile/travail entre les centres, les gares de Bonson et Sury-Le-Comtal, et les zones d'activités (Opéra et Parc des Plaines en particulier).

Il s'agit notamment d'étudier la faisabilité pour poursuivre les aménagements existants le long des axes de circulation majeurs (RD6 et RD 498), pour relier :

- o Saint-Just Saint-Rambert à Saint-Cyprien (par la RD 102 et via Bonson par la route des Essarts et de Lurieux),
- o Bonson à Sury-le-Comtal,
- o Bonson à St-Marcellin en Forez
- o Bonson à Saint-Cyprien,
- o Saint-Just Saint-Rambert à Saint-Cyprien (RD 102),
- o Saint-Just Saint-Rambert à Chambles (RD 108),
- o Saint-Marcellin-en-Forez à Périgneux.

Ces itinéraires présentent trois séquences différentes :

- o Les traversées urbaines : ré organisation des espaces publics pour permettre des espaces cyclables sécurisés.
 - o Les axes de circulation hors agglomérations : aménagements particulièrement sécurisés à prévoir, séparant physiquement l'aménagement cyclable du reste de la chaussée ou en offrant un maillage parallèle par des voies communales et chemins ruraux au trafic apaisé.
 - o Les chemins de randonnées existants : aucun renforcement projeté (par exemple, l'ancienne voie ferrée entre Sury-le-Comtal, Saint-Marcellin-en-Forez et Périgneux).
- Poursuivre la mise en œuvre d'un **maillage structurant «cycle» de loisirs en bordure des sites naturels majeurs, en particulier** :
 - o En bords de Loire, avec la réalisation, d'un nouveau tronçon en rive droite du fleuve, et de nouvelles connexions avec les centralités de Saint-Rambert et Saint-Cyprien.
 - o Autour des étangs et à proximité du canal du Forez.

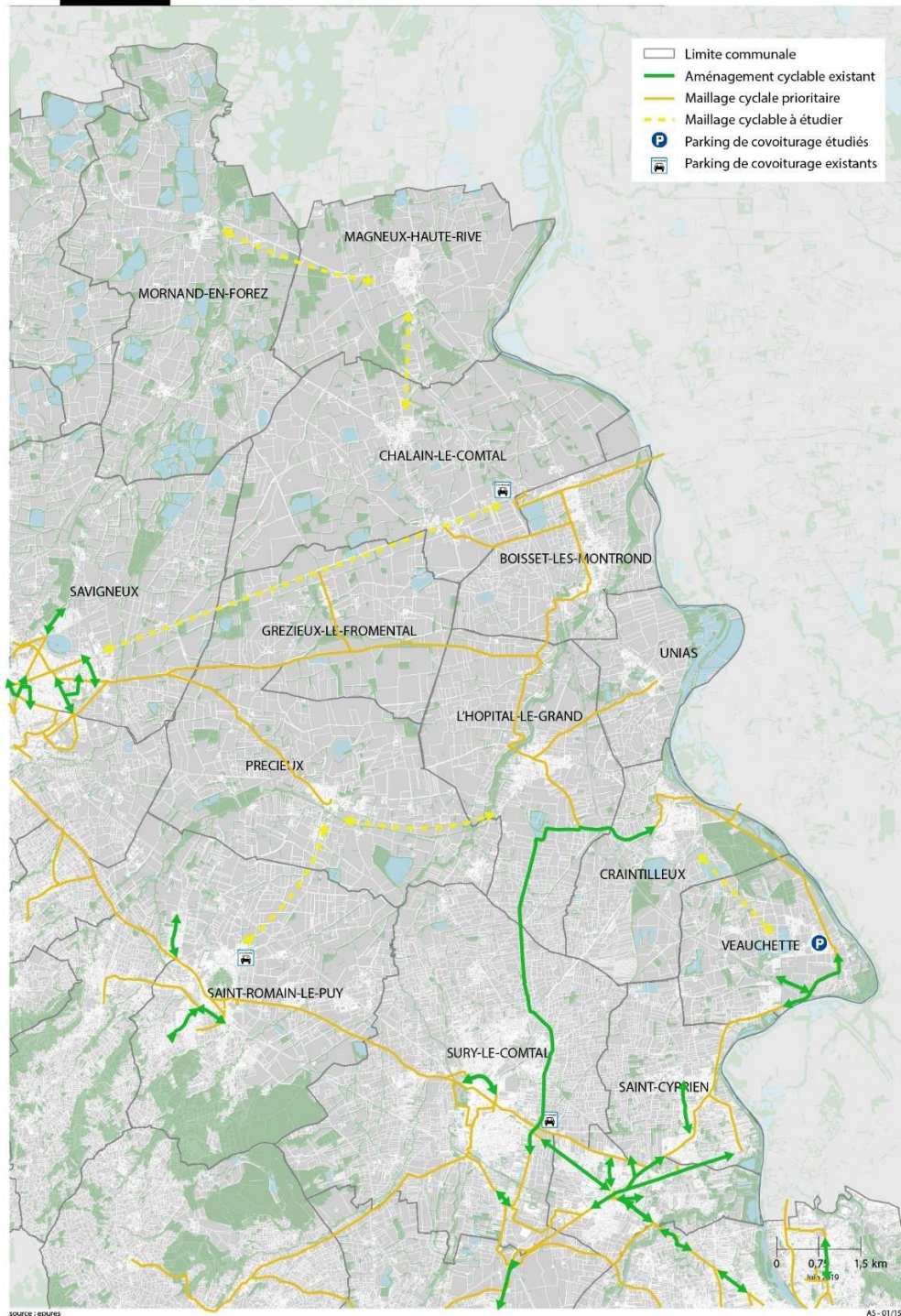
Ces itinéraires traversent les espaces agricoles et naturels majeurs du territoire de Loire Forez. Les aménagements projetés devront donc être particulièrement intégrés et révéler la structure paysagère de ces espaces.

- Mettre en œuvre **un réseau secondaire de cheminements piétons inter quartier** qui viendra se connecter aux aménagements existants.

2-3- Plaine du Forez

PLUi LFa - Plaine du Forez

OAP Transport et déplacement - Cycles et covoiturage



Les **principales orientations à l'échelle de la plaine du Forez**, en complément des deux zooms précédents sont de :

- **Connecter les bourgs et villes** entre eux par des aménagements cyclables sécurisés (itinéraires représentés en orange sur le schéma dont l'opportunité est à étudier),
- **Sécuriser les cheminements piétons internes à chacun des bourgs** pour les déplacements quotidiens des habitants entre les quartiers d'habitation et les principaux équipements (écoles) et commerces,
- **Qualifier les traversées de bourg** aujourd'hui très routières pour ménager des espaces aux piétons,
- Garantir une **perméabilité des différents quartiers** en aménageant des voies traversantes ou a minima en connectant par des cheminements piétons les impasses existantes,
- **S'appuyer sur les cheminements existants pour connecter les bourgs aux itinéraires de loisirs et espaces naturels** limitrophes et notamment aux espaces et cheminements en bords de Loire,

En complément des aménagements cyclables, il s'agit de mettre en œuvre les différents projets communaux en matière de développement des cheminements piétons et notamment :

- Aménager des cheminements au droit de l'ancien canal du Forez et les connecter aux bords de Loire à Boisset-les-Montrond,
- Développer des itinéraires modes actifs pour connecter les différentes zones urbanisées (Bourg, La Rive, Chazet, La varenne) à Veauchette,
- Maintenir ou renforcer les différentes liaisons piétonnes de l'Hôpital-le-Grand en particulier sur la rue du 11 novembre, la route de CRAINTILLEUX, la route de Montbrison, la route de Boisset, le chemin du stade, le chemin des merles, la rue froide, l'ancien canal du Forez, entre la route de Sury et les terrains de sport, entre la route de Sury et la rue du Canal Sud.

4.3.2

Les Orientations d'Aménagement
et de Programmation

Quartiers de gare

3- Principes généraux quartiers de gare

Dès l'origine, les gares ont constitué un vecteur de développement, un lieu d'échanges de biens, de marchandises, de matières premières et de passagers. Même si elles pouvaient se trouver lors de leur construction en périphérie des centres bourgs et villes, elles ont été progressivement rattrapées par la croissance urbaine, au point d'être aujourd'hui complètement intégrées ou en continuité du tissu bâti et sont, en général, géographiquement proches des centres. Ayant perdu de leur attrait avec le développement automobile, elles redeviennent aujourd'hui des secteurs stratégiques pour le développement de l'urbanisation en vue de maintenir ce service dans l'ensemble des territoires.

En effet, face à l'allongement des distances domicile-travail dans la majorité des régions urbaines françaises et au poids de l'automobile dans les déplacements quotidiens, le transport ferroviaire de voyageurs est amené à jouer un rôle clé dans l'aménagement du territoire. Densifier les quartiers de gare, les rendre plus attractifs, permet ainsi de répondre à deux enjeux forts :

- Limiter la consommation d'espace, en rebâtissant la ville sur elle-même,
- Organiser l'urbanisation autour d'axes de transports collectifs structurants pour conforter leur utilisation.

A ces fins, les objectifs principaux de l'OAP quartiers de gare sont :

- Redonner une véritable place aux quartiers de gare dans le fonctionnement urbain des villes,
- D'améliorer l'attractivité de l'alternative « train » pour les déplacements quotidiens et donc d'accroître la clientèle potentielle présente aux abords des gares du territoire,
- Permettre un développement optimisé et structuré de l'urbanisation aux abords des 4 gares du territoire,
- De redonner de la qualité à ces quartiers de gare en améliorant les accès tous modes (voitures, cycles, piétons, transport en commun) et en qualifiant ses abords (aménagement des espaces publics),
- Créer des aménagements qui rendent l'usage plus facile et sécurisé.

Ainsi, d'une manière générale, aux abords des quatre gares du territoire (Montbrison-Savigneux, Saint-Romain-le-Puy, Sury-le-Comtal et Bonson), il s'agit de :

- Favoriser l'intermodalité en aménageant des espaces de stationnement, des places réservées au covoiturage, des stationnements cycles sécurisés et en développant des cheminements sécurisés pour les modes actifs,
- Aménager des espaces publics de qualité permettant la mise en valeur de la gare et de ses abords : parking paysager, matériaux qualitatifs, mobilier urbain adapté et de qualité...
- Identifier les friches aux abords des gares pouvant être revalorisées pour accueillir du logement, des équipements ou des activités économiques,
- Encadrer le développement des parcelles encore non bâties pour faire émerger des projets de qualité avec des formes urbaines relativement denses (minimum 25 lgts/ha).

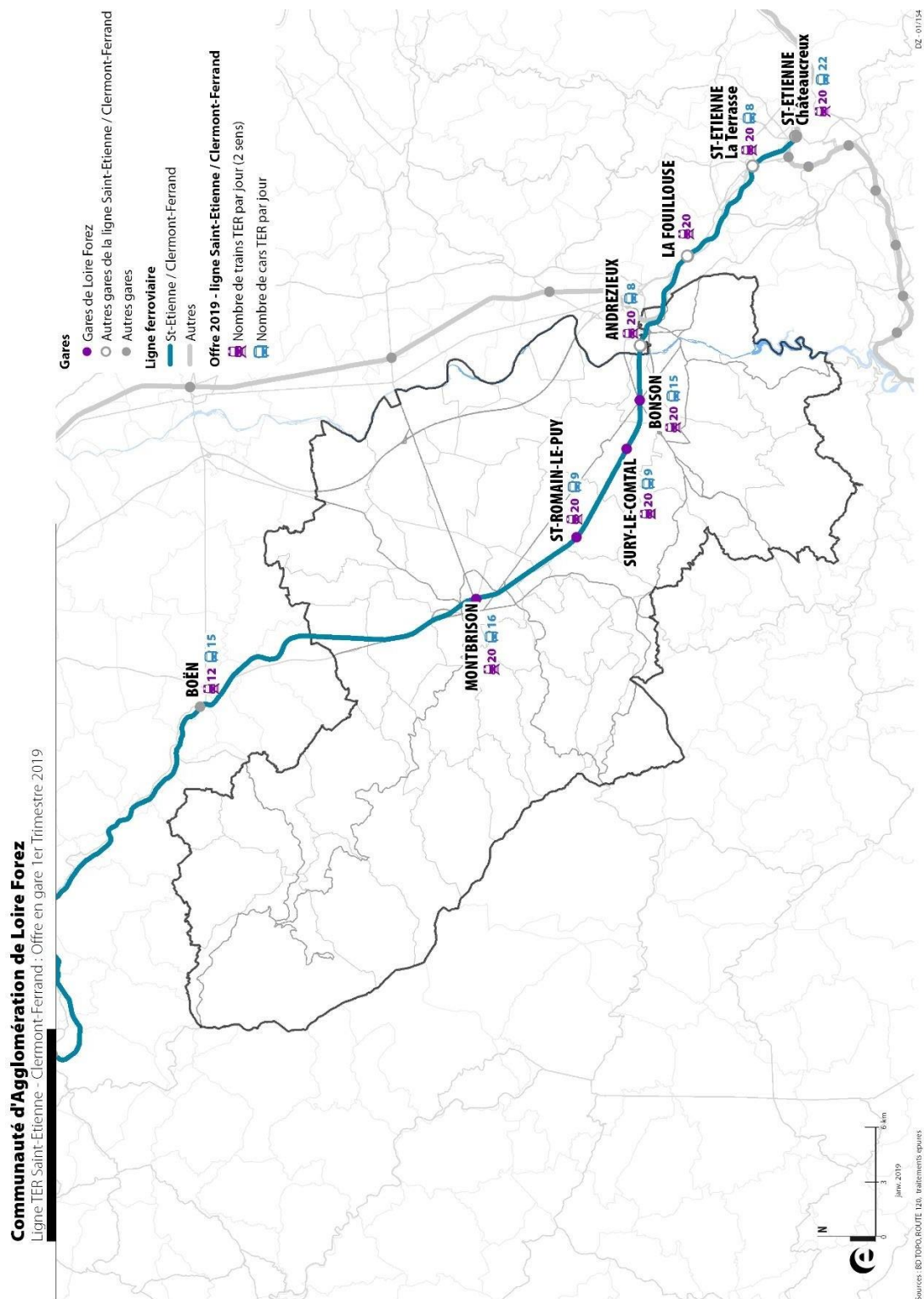
- Créer des liaisons modes actifs entre les secteurs d'aménagement (renouvellement urbain densification...) et les gares.



Aménagement d'un cheminement en direction de la gare d'Armentières (59)



Aménagement du parvis de la gare de Vinay (38)

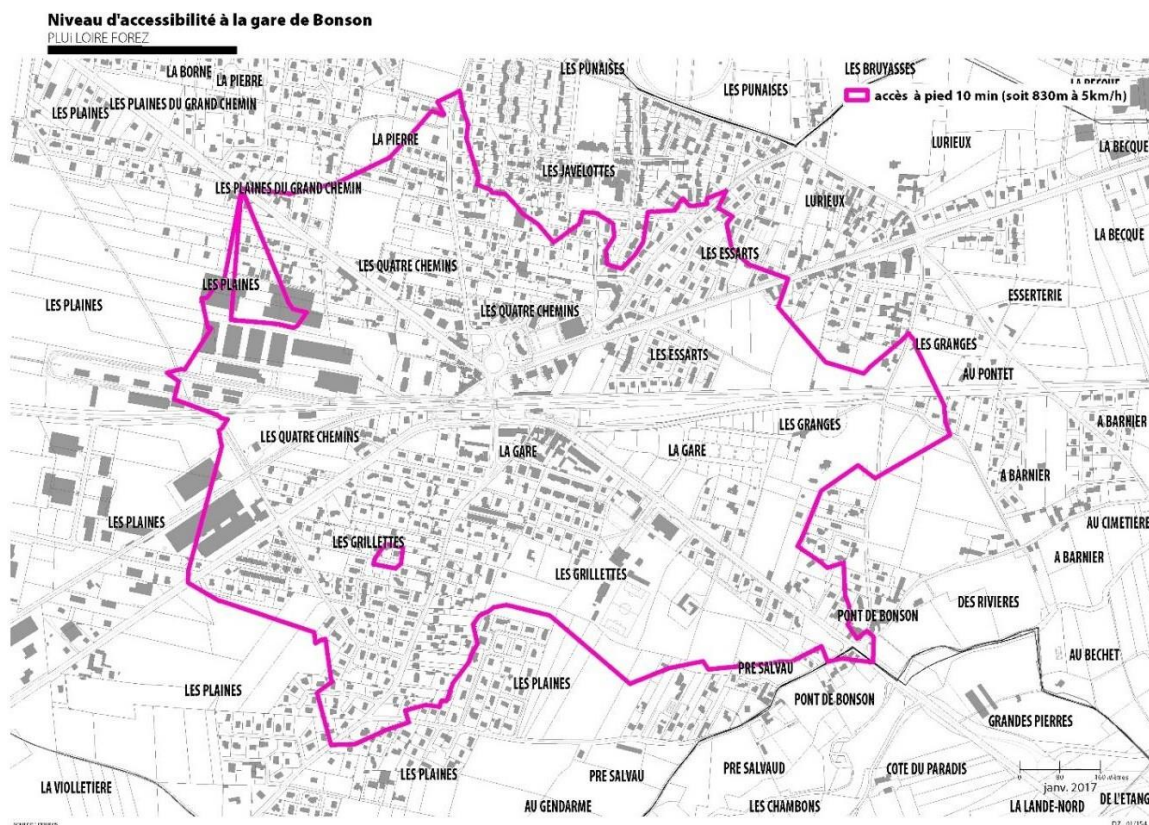


4- Orientations spécifiques à la gare de Bonson

La gare de Bonson est située sur la RD 8, axe majeur du territoire de Loire Forez agglomération, elle est facilement accessible en voiture. Elle bénéficie également de la proximité de la mairie, de la poste et des principaux commerces de la commune. Elle occupe ainsi une place centrale dans la ville.

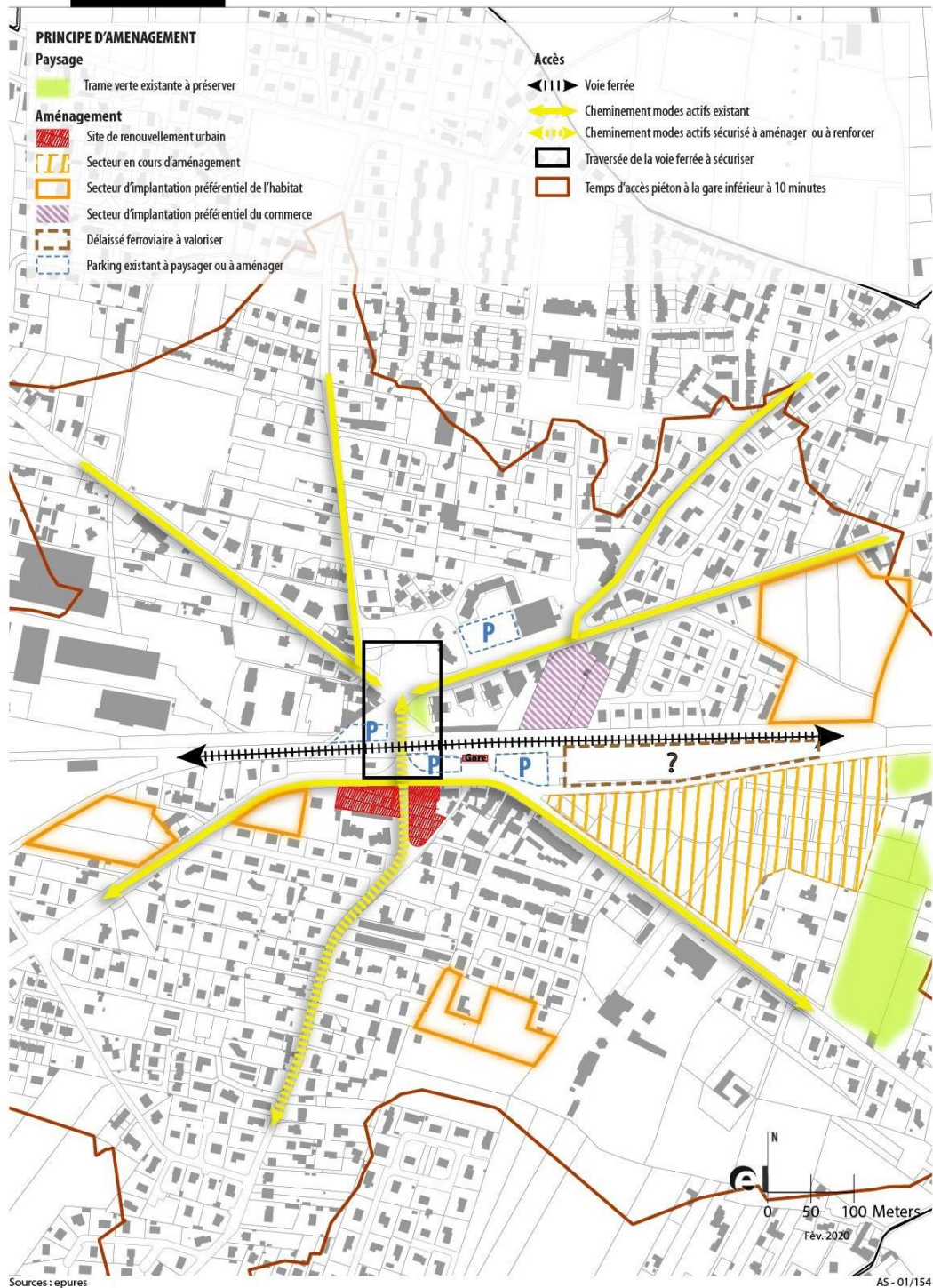
L'objectif principal est donc de renforcer son attractivité et ses usages en :

- Paysageant ses abords et notamment les espaces de stationnement limitrophes,
- Sécurisant le franchissement des voies ferroviaires au niveau des passages à niveau sur les principales routes de la commune,
- Valorisant les tènements encore libres de constructions par le développement de formes urbaines denses (petit collectif pouvant accueillir du commerce en rez-de-chaussée, logements intermédiaires),
- Connectant par des cheminements piétons et des liaisons cyclables sécurisées les nouveaux quartiers d'habitat situés le long de l'avenue de Saint-Rambert.
- Aménageant des cheminements modes actifs sécurisés sur les voiries limitrophes à la gare et en connexion avec le centre-ville, les secteurs d'habitat et les commerces.
- Aménageant les abords de la gare comme un véritable espace intermodale permettant des accès et des circulations pour tous les modes : piétons, cycles, covoiturage, bus, ...



PLUi LFa - Bonson

OAP Transport et déplacement - Gare de Bonson

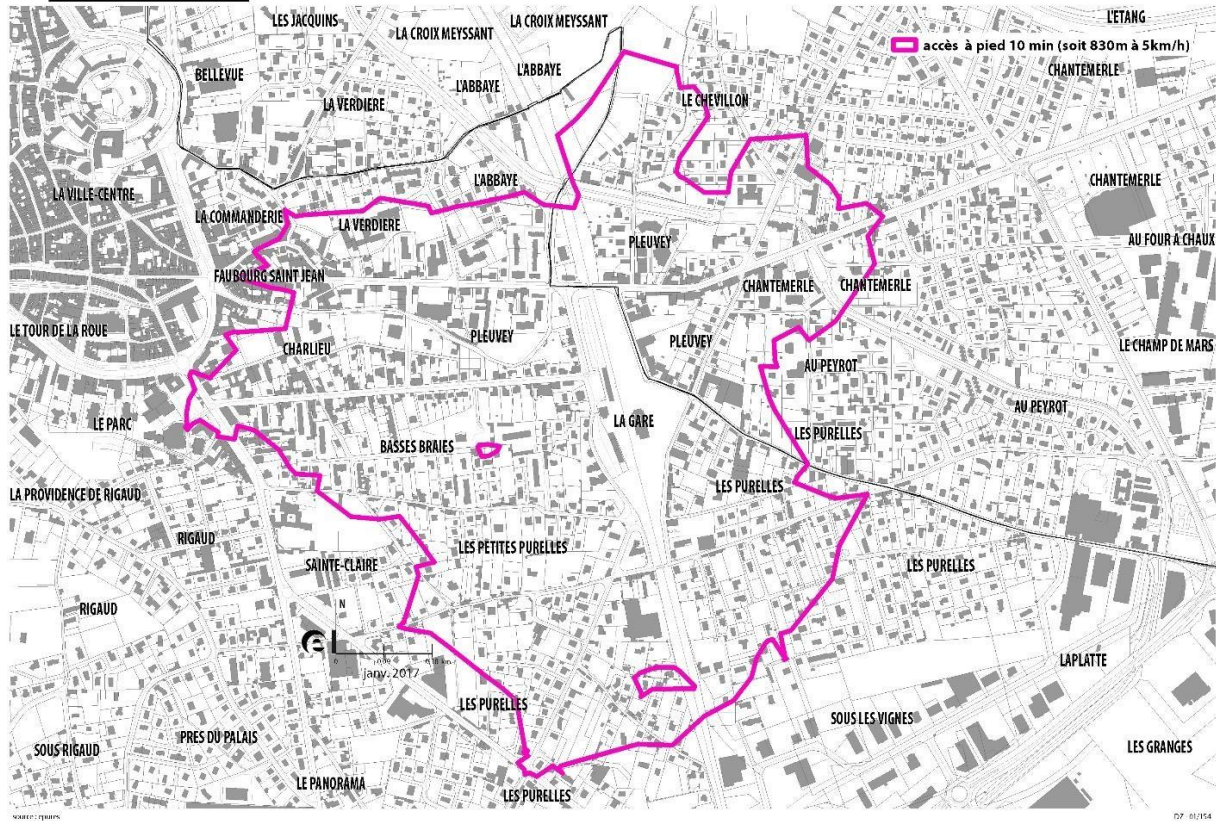


5- Orientations spécifiques à la gare de Montbrison-Savigneux

La gare de Montbrison-Savigneux s'intègre pleinement dans le tissu urbain existant, à l'interface entre le centre-ville, les faubourgs de Montbrison et le centre-ville de Savigneux. Cette gare est historiquement tournée vers le centre-ville de Montbrison via l'avenue Alsace Lorraine. Le quartier de gare, que ce soit sur Montbrison ou Savigneux, présente une fonction principalement résidentielle marquée par des formes urbaines mixtes où se mêlent habitat pavillonnaire, maisons bourgeoises, opérations récentes de logements collectifs, ... L'objectif principal est d'optimiser ce quartier de gare en le restructurant car il offre des potentiels de développement conséquents. Pour ce faire, il s'agit de :

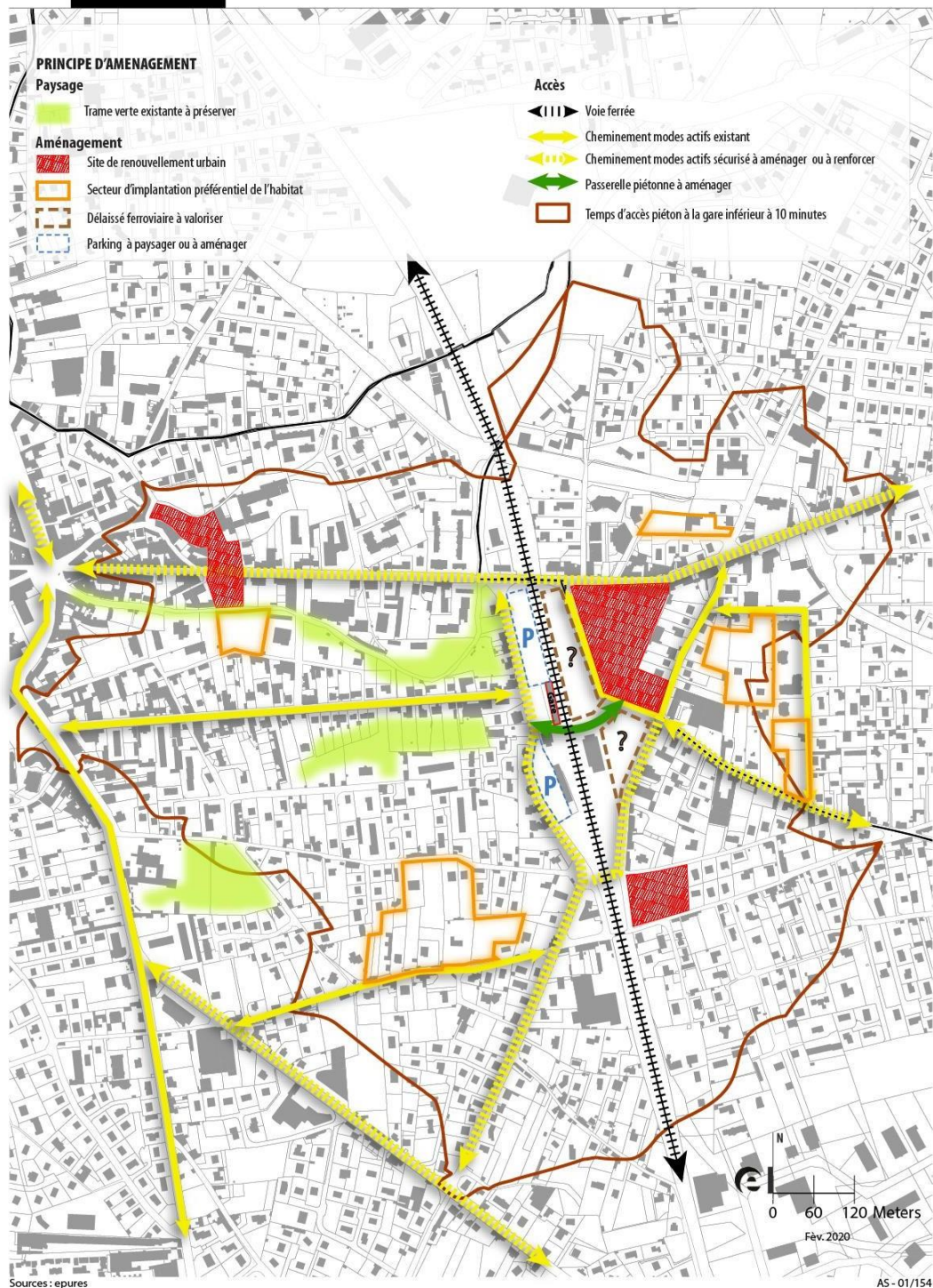
- Encourager les projets de renouvellement urbain comme sur l'îlot Pleuvev à Savigneux ou l'îlot Saint-Jean à Montbrison afin de valoriser / restructurer les friches et délaissés urbains,
- Valoriser le foncier encore libre aux abords de la gare pour le développement de l'habitat en réfléchissant à des projets mêlant densité et qualité d'habiter (espaces extérieurs),
- Préserver les fonds de jardins des maisons bourgeoises avenue Alsace-Lorraine qui participent à la qualité paysagère et environnementale du quartier,
- Renforcer le caractère multimodal de la gare afin de sortir du duo voiture/train et favoriser davantage les modes de déplacements actifs,
- Poursuivre les aménagements des voies d'accès à la gare permettant des cheminements cycles et piétons sécurisés à l'image de l'avenue Alsace-Lorraine,
- Rechercher une meilleure connexion entre Savigneux (rue petite vitesse) et Montbrison (rue Pleuvev). Le goulot d'étranglement sous le pont SNCF n'est pas satisfaisant pour les modes doux.
- Transformer la gare qui est aujourd'hui uniquement tournée vers Montbrison, en gare bi-face facilitant ainsi les connexions entre Montbrison et Savigneux (élargissement du passage planchéier).

Niveau d'accessibilité à la gare de Montbrison-Savigneux
PLUI LOIRE FOREZ



PLUi LFa - Montbrison Savigneux

OAP Transport et déplacement - Gare de Montbrison et Savigneux



6- Orientations spécifiques à la gare de Saint-Romain-le-Puy

La gare de Saint-Romain-le-Puy se situe à l'interface entre le centre historique et les quartiers d'habitat pavillonnaire. Elle bénéficie de la proximité des principaux équipements et commerces de la commune. Plusieurs sites de renouvellement urbain se trouvent également à proximité de la gare. Les objectifs principaux sont d'améliorer les connexions, en particulier modes actifs, entre la gare et les quartiers d'habitat de la commune et de permettre l'émergence de projets de renouvellement urbain qualitatifs.

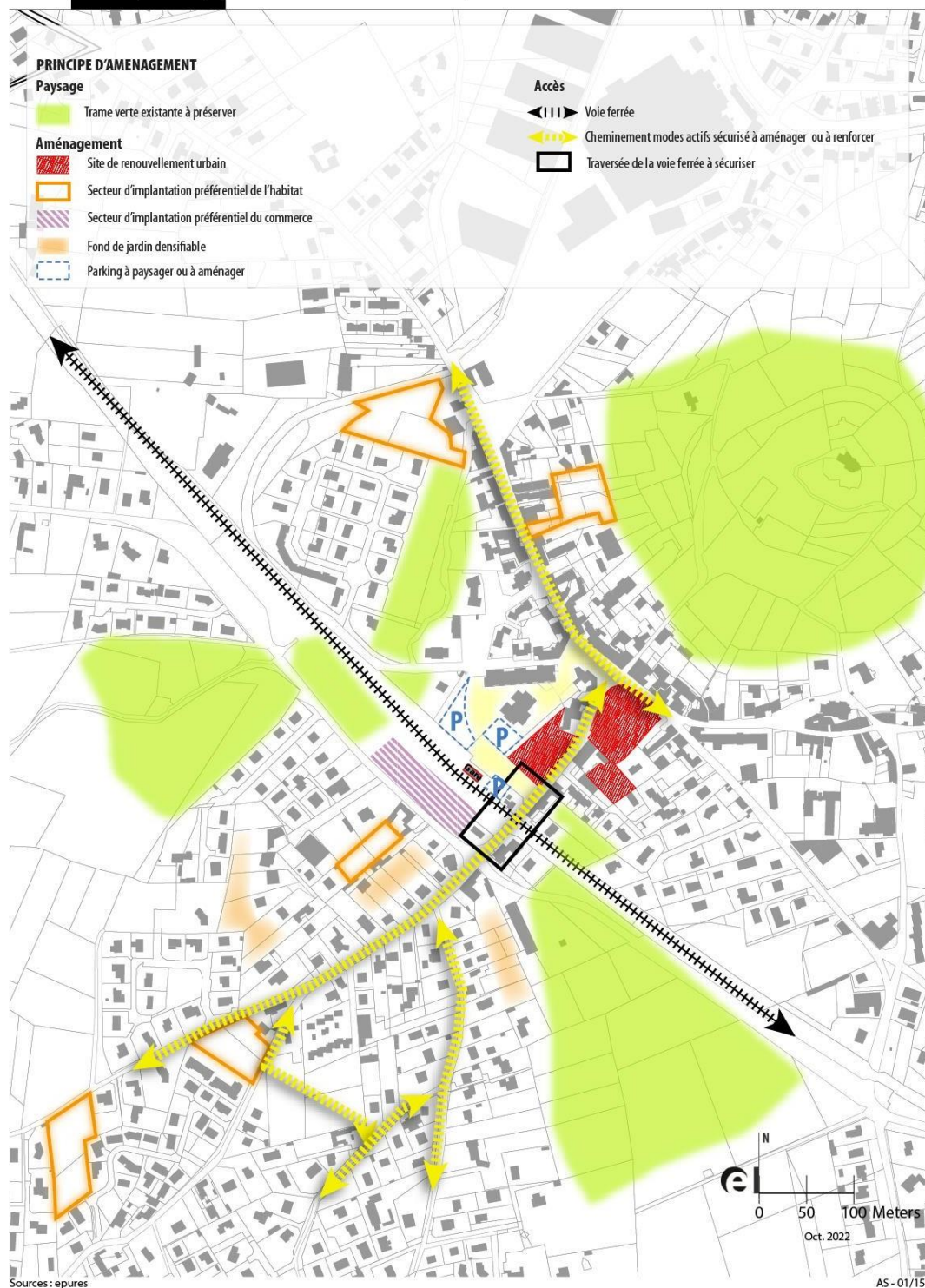
Il s'agit principalement de :

- **Créer un espace public central de qualité**, continu et cohérent depuis les abords de la gare, incluant la place de la Mairie et allant jusqu'à la rue François Parot, en intégrant la place Michalon qui constitue une accroche sur le cœur historique (traitement avec des matériaux identiques, place importante pour les modes actifs, jalonnement entre le cœur historique et la gare, cohérence paysagère, ...).
- **Valoriser la future friche commerciale d'Intermarché** en repensant de manière globale l'aménagement du secteur,
- **Valoriser les ilots d'habitat dégradé** du centre ancien, proches de la gare,
- Optimiser **l'aménagement du foncier libre** situé proche de la gare,
- Travailler à la bonne **intégration architecturale de l'Intermarché** sur son nouvel emplacement,
- **Améliorer les connexions piétonnes** à la fois en direction du cœur historique et à la fois en direction des quartiers pavillonnaires au Sud de la gare,
- Donner une **cohérence paysagère aux différents espaces** de stationnement aux abords de la gare.



PLUi LFa - Saint-Romain-le-Puy

OAP Transport et déplacement - Gare de Saint-Romain-le-Puy



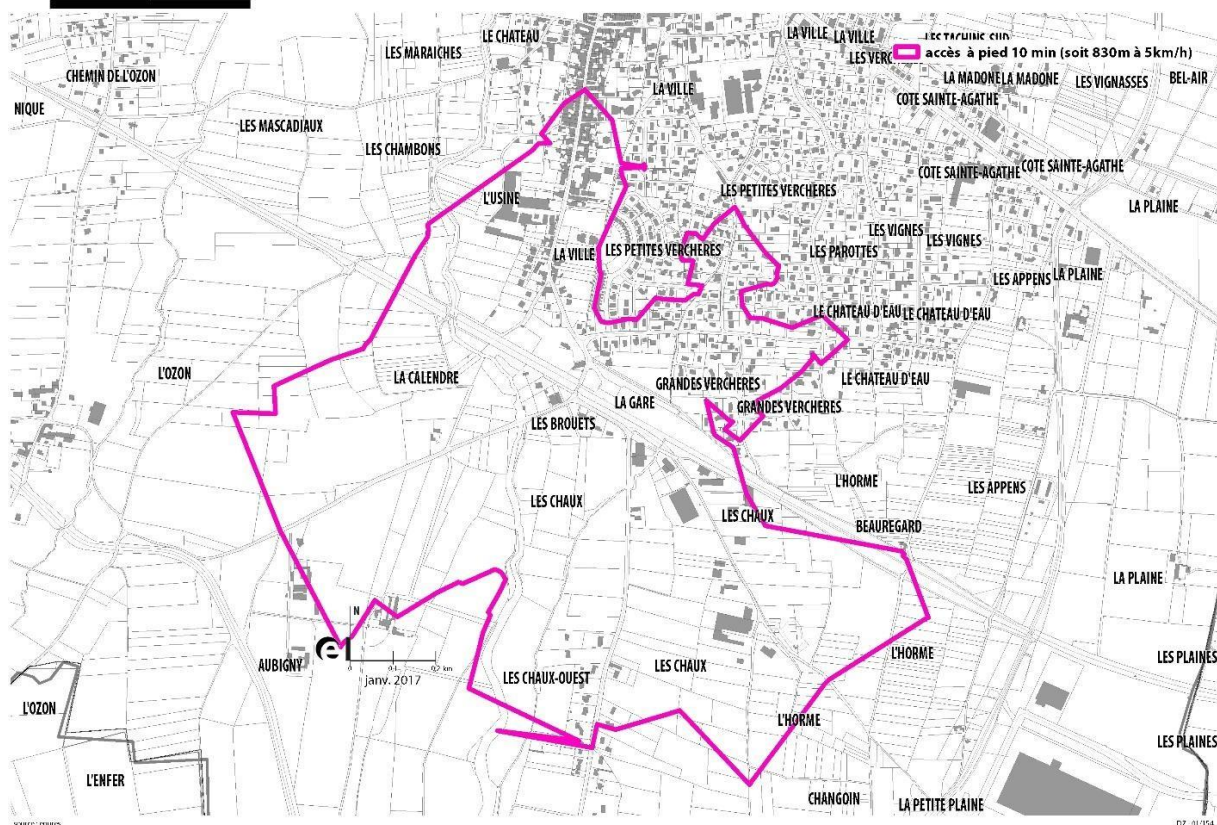
7- Orientations spécifiques à la gare de Sury-le-Comtal

La gare de Sury-le-Comtal, contrairement aux autres gares du territoire, est située en dehors du centre-ville. Elle souffre aujourd'hui d'un certain isolement et demeure peu visible et peu accessible. L'objectif principal est de redonner une place centrale à cette gare en lui offrant une visibilité à minima communale. Il s'agit de :

- Développer **des liaisons piétonnes et cycles entre la gare, le centre-ville** et les principaux quartiers de la commune,
- **Préserver la végétation existante** aux abords de la gare qui permet une coupure visuelle entre les voies ferrées et les habitations,
- Valoriser les espaces libres au Nord de la gare en développant des programmes d'habitat cohérents et relativement denses.
- Ménager **des cœurs d'îlots verts et protégés des nuisances sonores** liées au passage des trains dans les nouveaux aménagements.

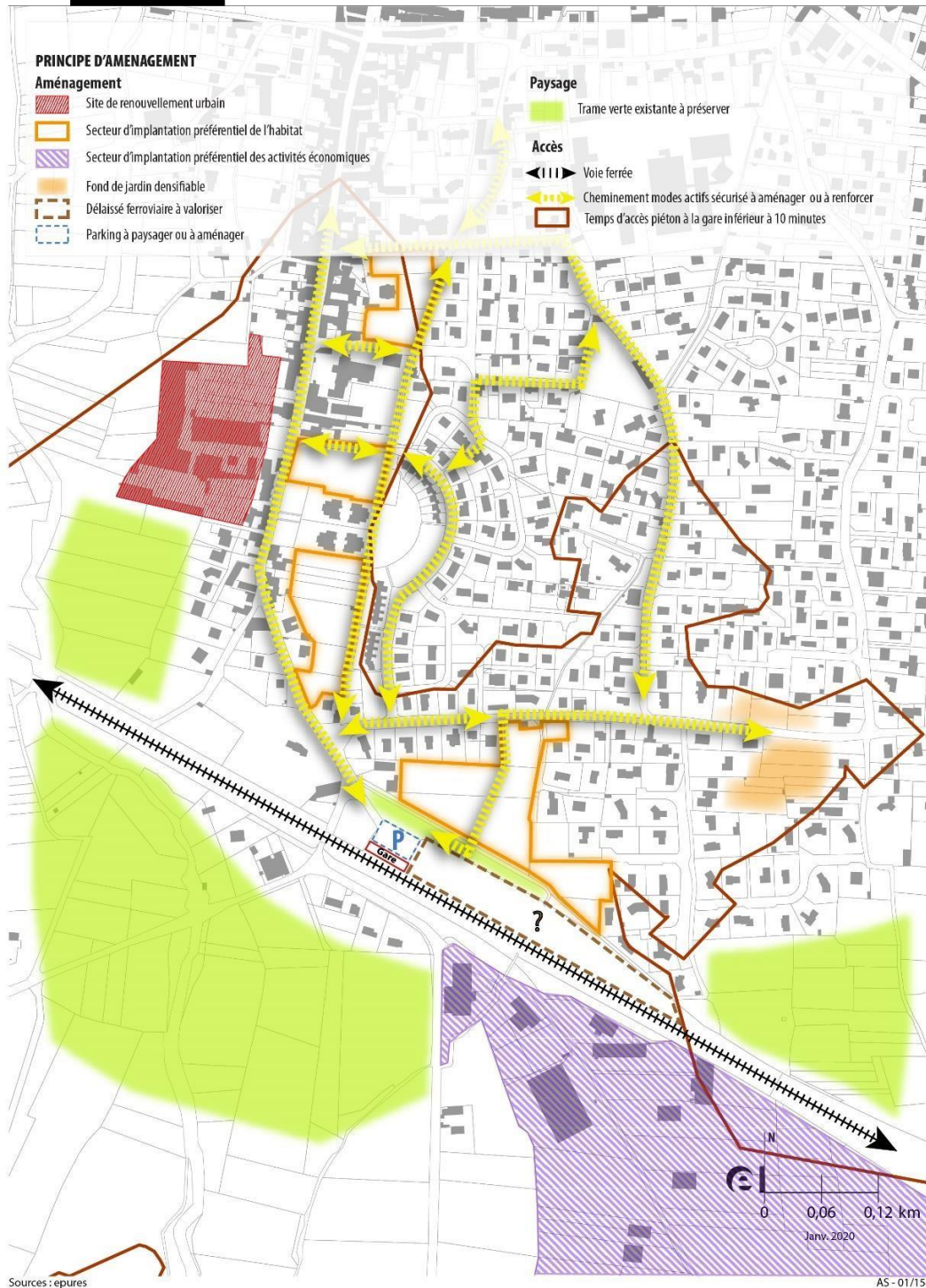
Niveau d'accessibilité à la gare de Sury-le-Comtal

PLUI LOIRE FOREZ



PLUi LFa - Sury-le-Comtal

OAP Transport et déplacement - Gare de Sury-le-Comtal



Loire
FOREZ
Agglo

